



Austin Seven

- 1. Grundaren attackerar Tesla**
- 2. Opel återupplivar Frontera som elsuv**
- 3. Ny version av Tesla Model Y ska nå 60 mil**
- 4. Alfa Romeo hakar på trenden med liten el-suv**
- 5. Provkörning Porsche Taycan Turbo GT**
- 6. Test Mercedes-Benz E 300 e**
- 7. Riskfyllt med infällda dörrhandtag**
- 8. Ford Europa börjar inte med direktförsäljning**
- 9. Kan retotrenden återuppväcka Morris Minor**
- 10. MG TA**
- 11. Allt du behöver veta om Austin Seven**

1. Grundarens attack: Vore en skam för Tesla

Av Elis Kalmér 11 april 2024 kl 06:10

Teslas grundare Martin Eberhard kritiserar företaget för att inte satsa på sin lågprismodell, Model 2. – Det vore en skam, säger Martin Eberhard.



Det har svängt en del fram och tillbaka den senaste tiden, huruvida Tesla kommer att leverera sin mindre modell för 25 000 amerikanska dollar eller inte. Teslas medgrundare Martin Eberhard konstaterade att det vore en skam om elbilsjätten väljer att försena eller skjuter på lågprisprojektet, nya Tesla Model 2.

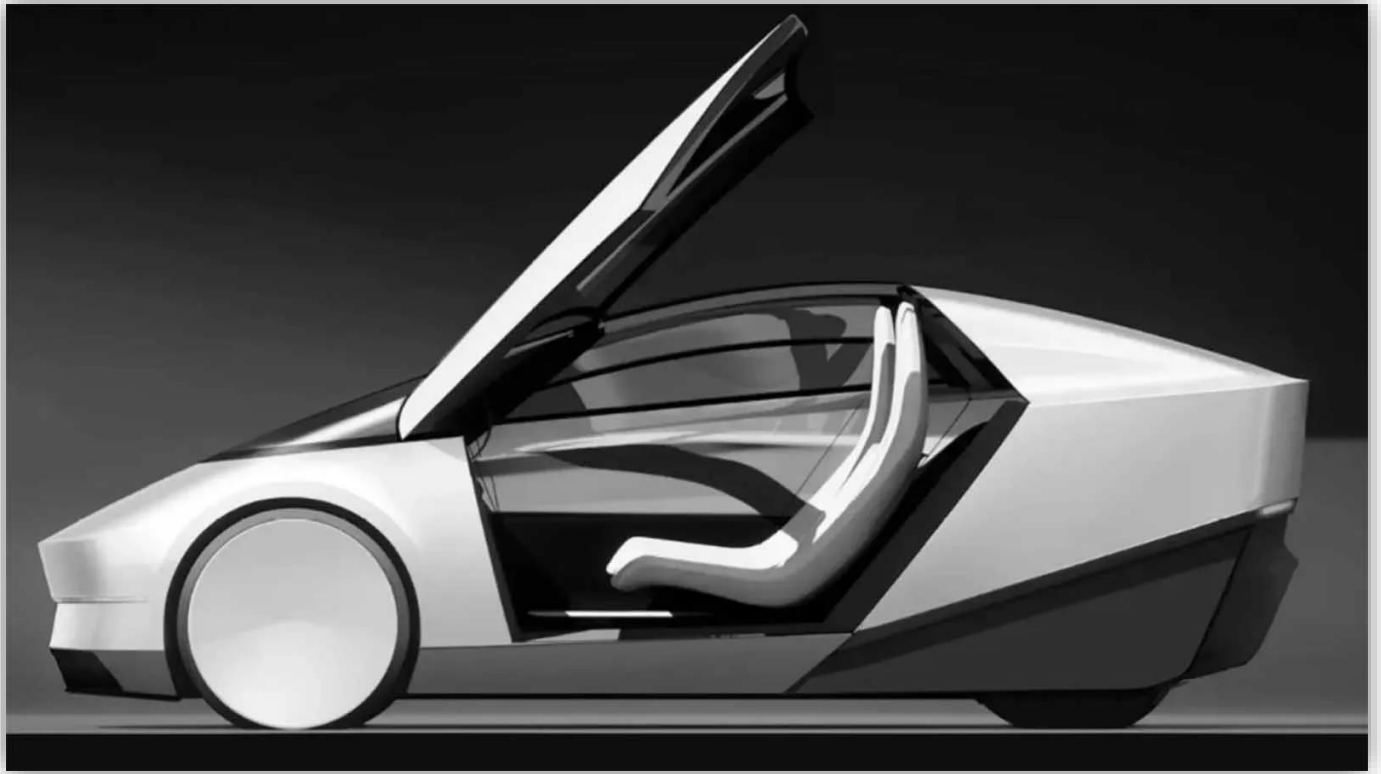
Affärsmannen som tillsammans med Marc Tarpenning lanserade företaget år 2003 och agerade som företagets vd fram till 2007, säger att Elon Musk borde prioritera lågprismodellen framför sci-fi-inspirerade projekt som Cybertruck.

Så här kan Teslas nya Robotaxi se ut enligt en rendering.

– Jag läste nyligen att Tesla beslutat att inte satsa på lågprismodellen, Model 2, eftersom de inte tror att de kan konkurrera med kineserna. Det vore en skam, eftersom det verkar som en mycket bättre affärsidé än den där gigantiska pickupen, säger han till [Bloomberg News](#).

Efter att Reuters rapporterade om att Tesla lagt ner sina planer på den billiga modellen, var Elon Musk snabbt ute och dementerade uppgifterna. Kort därpå gick vd:n ut med ett uttalande där han berättade att den självkörande Tesla Robotaxi kommer att lanseras den 8 augusti. Det har fått många att bli oroliga för att den mindre bilen ändå inte kommer.

Det har tidigare rapporterats att förare som äger en av Teslas bilar kommer att kunna lägga till sin bil i en app, likt Uber, och skicka ut sin bil för att plocka upp folk. En tjänst som skulle kunna generera en inkomst på över 300 000 kronor årligen för bilägare och ge Tesla en utdelning på cirka 30 procent av vinsten, enligt Elon Musk.



LÄS MER:

- [Tesla Model Y petar Toyota RAV4 – sålde mest i världen](#)
- [Teslas okända historia – så blev startupen...](#)
- [Tesla fyller 20 år – räddades av Mercedes och Toyota](#)
- [Därför kan billiga Teslan dröja till 2027](#)
- [Presenterar Elon Musk batteriet som räcker i 100 mil i dag?](#)
- [Teslas plan: Släppa ny billigare ID.3-dödare](#)



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.

2. Opel återupplivar Frontera – nu som elsuv

9 apr 2024

Det är inte bara Renault som letar i arkiven efter namn på nya eldrivna modeller.



Opel Frontera lanserades som suv på 1990-talet, men modellnamnet har inte använts på ett tag. Fram till nu, för Frontera kommer tillbaka och ska då erbjudas som elsuv. Eventuell också som en billig sådan, för enligt brittiska [Autoexpress](#) ska nya Frontera dela teknik med koncernsyskonet Citroën ë-C3. En bil som med en prislapp från 299.990 kronor just nu är Sveriges billigaste elbil.

I fallet ë-C3 betyder det ett LFP-batteri på 44 kWh för 32 miles räckvidd. Information om batteristorlek och räckvidd hos nya Frontera får vi inte ännu. Opel fokuserar i stället på att insidan ska vara rymlig och bjuda på ett bagage med plats för 460 liter, eller upp till 1.600 liter med fälld säten. Generell har Opel fokuserat på förvringsutrymmen och påpekar att till exempel en surfplatta ”som normalt inte får plats i kupén” går att klämma in i mittkonsolen. Förarmiljön ser heller inte ut att vara någon avskalad budgetversion. Där hittas dubbla liggande skärmar på 10 tum i en ram med förarinformation och infotainmentsystem. Där går det också att koppla upp den egna mobiltelefonen, men då genom Opels egna app.

Med en fördjupning i mitten av sätena fram ska minska trycket på svanskotan för mer komfort under långkörning. Priser och leveransdatum har ännu inte meddelats.



Carl Undéhn



3. Ny version av Tesla Model Y ska nå 60 mil

Av Roger Åberg

2024-04-11 kl 07:30

Bakhjulsdrift ger längre räckvidd.



Model Y

Uppskattad leveranstid: 2-4 veckor

Bakhjulsdrift 554 170 kr
455 km Räckvidd (WLTP)*

Long Range Bakhjulsdrift 602 170 kr
600 km Räckvidd (WLTP)*
5,9 s 0-100 km/h
217 km/h Topp hastighet

Long Range 4-hjulsdrift 634 170 kr
533 km Räckvidd (WLTP)*

Prestanda 4-hjulsdrift 684 170 kr
514 km Räckvidd (WLTP)*
3,7 s 0-100 km/h

Fyrhjulskraft är ju trevligt i vårt land, men om man nöjer sig med bakhjulskraft finns det nu ett nytt alternativ från Tesla. Deras storsäljare Model Y kommer finnas nu med det stora batteriet och bakhjulskraft.

Prislappen blir lite lägre, 602.170 kronor istället för 634.170 kronor som den fyrhjulskraftiga varianten kostar. Men det är egentligen inte priset som är intressant här utan räckvidden, den ökar nämligen till 60 mil jämnt enligt WLTP, jämfört med 533 kilometer för den fyrhjulskraftiga varianten.

Eftersom bilen har en motor mindre går det också långsammare, det tar 5,9 sekunder till hundra jämfört med 5,0 sekunder för den fyrhjulskraftiga.

Vad tycker ni, är det värt att tappa bakhjulskraft och lite prestanda för att få lite längre räckvidd?

tesla.com



Roger Åberg



4. Alfa Romeo hakar på trenden med liten el-suv

Uppdaterad 11 april 2024 Publicerad 11 april 2024

Suvar behöver inte vara stora längre. Nu rullar Alfa Romeo ut sin första helelektriska elbil – Milano.



Nu kommer Alfa Romeos Milano som helelektrisk suv.

För den som gillar hybrider finns det möjlighet att köpa en Milano men den stora nyheten är att Alfa Romeo nu även släpper sin första helelektriska modell, även den som en Milano. Basmodellen kommer ha 154 hästkrafter och Veloce-varianten har 237 hästkrafter.

54-kilowatt-timmars batteriet kommer i stort sätt laddas på runt en halvtimme, och ha en räckvidd på 41 mil, [enligt Alfa Romeo](#).

Alfa Romeo gör revansch med liten bil

Modellen som har fått sitt namn efter den italienska staden där märket kom till redan 1910 kommer tillverkas i Stellantis-fabriken i polska Tychy. Milano blir något av en revansch för Alfa Romeos småbilar och Stellantis kallar det hela ett "symboliskt välkommen tillbaka" efter andra småbilar som Giulietta och Mito.

Det bevisar att suvar inte alltid behöver vara stora, och Alfa Romeo är förväntansfulla inför hösten.

"Det är den sportigaste och mer engagerande bilen i sitt segment och kan vinna nya, yngre kunder", uppger Alfa Romeo i ett pressmeddelande.



Milano kommer även som hybrid under hösten.

Milanos pris är inte klart

Leveranserna av både Milos el- och hybridversioner startar till hösten, där elbilen kommer ut i september och hybriderna ett par månader senare. Prislapparna är inte klara ännu.



Alfa Romeo drar nytta av det populära suv-segmentet med sin nya Milano.



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.

Teknikens Värld

5. Provkörning Porsche Taycan Turbo GT

Publicerad 10 apr 2024 kl 14:00 Uppdaterad kl 14:22

När Porsche gör banåkarbil av sin elbil Taycan går man grundligt tillväga. Bland annat får man inte längre sitta fyra personer i bilen. Resultatet imponerar på banan.



Spänt inför att få sätta tänderna i Porsche Taycan Turbo GT.

La Palma del Condado är ett rätt sömnigt samhälle i det spanska distriktet Huelva, inte särskilt långt från den portugisiska gränsen och inte heller särskilt långt från den spanska sydkusten. Här går livet sin gilla gång och vore det inte för den lilla vägskylten som pekar mot racerbanan skulle det ha kunnat vara vilken spansk by som helst.

Men om man viker av huvudvägen och följer någonting som mest liknar en asfalterad kostig kommer man till slut fram till Circuito Monteblanco, en fyra kilometer lång bana klassad enligt FIA:s gradering 1T och 2, vilket i princip innebär att den duger till allting utom rena Formel 1-tävlingar.

Tester, det går däremot bra. Tester är också vad banan används till, av tävlingsteam såväl som tillverkare, när man inte håller tävlingar här. En och annan gång kanske man håller någon slags körning för motorjournalister också, som i dag.

DET HÄR ÄR NYTT:

1 108

Så många hästkrafter får man. Men inte i mer än två sekunder. Det räcker ganska bra ändå.

Trofeo

Däck från Pirelli med teknik från rallyvärlden gör susen. Gasa inte för hårt på kalla däck bara.

Baksäte

Nej, det är väl onödigt, tänkte Porsche och kastade ut det. I alla fall om man beställer sin bil med Weissach-paketet.



Smått och gott

Jämfört med vanliga Taycan är Turbo GT förändrad på en lång rad punkter.

Mot nordost, 220 mil ungefär, ligger en annan sömning liten by. I tyska Weissach, ett par mil väster om Stuttgart, ligger Porsches utvecklingscentrum sedan 1971 med både egen testbana och motorsportavdelning. Här arbetar 6 500 anställda med att ta fram nästa generation sportbilar.

Porsche är så stolta över sin filial att man till och med erbjuder ett så kallat Weissach-paket till somliga av sina modeller. Den första att få det var **superbilen 918**, nuförtiden handlar det om lite extra utrustning till RS-modellerna av **Cayman** och **911**. Ingen beställer sin bil utan paketet, men det gör egentligen föga skillnad för prestandan. Med hjälp av några kolfiberbitar sänker man vikten med några kilo och så får man beställa dyrare fälgar om man vill. Och så ser det ju fränt ut när man ska skryta för sina Porschekompisar vid korvkiosken.

Men, om man beställer sin **Porsche Taycan Turbo GT** med Weissach-paketet får man någonting helt annat. Till att börja med har man gjort som i **Alfa Romeo Giulia GTAm** och kastat ut baksätet. Så man får en fyrdörrarsbil med två sittplatser. Sedan har man sparat in vikt på en rad andra punkter också, som golvmattor, vänster laddkontakt och – så klart – mängder med kolfiber. Man har till och med skrotat tidtagaruret på instrumentpanelen, något som annars kostat en massa extra i form av något kronpaket. Som om Erik Thedéen jobbade för Porsche.

Inte för att **Porsche Taycan Turbo GT** lider någon uttalad brist på kolfiber redan i grundutförande. Men med Weissach-paketet blir den så dålig, ur alla praktiska perspektiv, att det är kul. Missförstå mig inte, den här typen av kompromisslösa lösningar finns det alldeles för lite av i bilvärlden. Porsche vågar klappa mothårs och det ska uppmuntras. Men förnuftigt är det inte, att ha en tvåsitsig fyrdörrarsbil.



Utan Weissach-paketet är Turbo GT som vilken Taycan som helst, om än med extra allt. Till att börja med har den förstås samma förbättringar som vanliga Taycan fick i och med ansiktslyftningen nyligen. Men den har också en drivlina som kontinuerligt kan leverera upp till 789 hästkrafter. Med "overboost" och launch control får man 1 034 hästkrafter, i upp till tio sekunder, och under två sekunder levereras 1 108 hästkrafter. Bra vid rödlysen.

För att klara av det har den tvåväxlade automatlådan på bakaxeln fått biffigare dimensioner och en ny och bättre växelriktare. Bättre skriver jag i brist på bättre beskrivning, det är väl ungefär som skillnaden mellan olika grafikkort i speldatorer, men jag vet för lite om endera fenomenet för att kunna ge en bättre beskrivning.

Jo, en sak till. Till Turbo GT går det bara att få däck från Pirelli. Medan de mer plebejiska versionerna av Taycan kan ha allt från Hankook till Goodyear finns det bara två val till GT-varianten: NFO-märkta P Zero, eller, om man är inte är så nervöst lagd, P Zero Trofeo RS. De senare har en gummiblandning baserad på kemin från asfaltsrallydäck.

När vi till slut rullar ut på banan är det varken Weissach-paket eller Trofeo-gummi på min bil. Det fungerar så här: Eftersom Porsche vill behålla sina bilar i säljbart skick kör man i kolonn efter en ledarbil och den håller det tempo som den där framme tycker att deltagarna kan hålla. Så vi rullar ut på ett uppvärmningsvarv med Christian Wolfsried i ledarbilen, en Taycan Turbo S. Bakom mig har jag en annan motorjournalist av okänt ursprung i en bil med Weissach-paket. Lite nervöst går jag ut på uppvärmningsvarvet. Tänk om Christian tycker att jag kör som en toffla. Tänk om han där bakom kommer och pressar på bakifrån.

Christian är något av en idol för mig. Han är inte bara tävlingsförare, han är också civilingenjör i fordons- och motorteknik från Stuttgarts tekniska universitet och ansvarig för fordonsdynamiken i den här bilen. Han är som jag, fast bra. Jag hoppas att han inte kan skriva.

När det första varvet är avklarat ökar han farten. Nu är det allvar, vi ska inte bara hitta runt utan också göra det med visst glid mot underlaget. Journalisten bakom mig kör snart sig själv åksjuk, så vi får lämna honom i depån och det blir bara Christian och jag. Utan att riktigt hitta runt banan sitter körningen rätt bra ändå, Porsche har markerat med koner var man behöver göra vad.



Men bilen har blivit hårt körd under hela dagen, så framdäcken har tröttnat på livet och understyrningen är påtaglig. I kurvorna kvider däcken efter grepp och jag har svårt att träffa apex. Där emellan är studsarna korta, kraftutvecklingen är ingenting annat än hisnande och det vanliga förfaringsättet att stämpla fullt mitt i kurvan och sedan hålla stumt tills det är dags att bromsa fungerar liksom inte riktigt. Men bilen tycks obrydd, några hyss har den inte för sig.

Raksträckan är också lite för lång för att bara stänka på, så Porsche-folket har satt ut en kort konbana (den är kul, jag gillar konbanor) och ett stopp för att prova på launch control. Det är också kul, man får de inre organen ommöblerade på samma sätt som man får i **Tesla Model S Plaid**. Balansorganen hinner helt enkelt inte med i skiftet från tyngdkraftsacceleration riktad nedåt, till en som är riktad bakåt. Det känns som att vara full.

Efteråt kommer Christian fram och frågar om det har gått bra. Och tillägger, efter att jag gjort en notering om understyrningen, att man mot "special request" kan få prova en bil skodd med Trofeo-dä...

– I häv a spesjal rekuäst, säger jag och sträcker upp handen. Så det vaskas fram en bil, en med både Weissach-paket och Trofeodäck, och med Christian som ledstjärna kör ut på banan för ytterligare några varv. Att inte alla här begär den här bonusen begriper jag inte, men jag tackar samtidigt min lyckliga stjärna för det. En stund i fartfylld koncentration, med någon som vet hur en slipsten ska dras framför mig. Allt utan störande stoppklossar.

Ljudnivån i kupén är lite högre när det inte finns något baksäte som dämpar bullret, annars märker jag först ingen större skillnad. I första kurvan kastar bakvagnen till, det hade jag väntat mig på kalla däck. Gummi av den här typen behöver några knäuppdragningar innan de kan prestera.

Vad som däremot förvånar mig är att däcken börjar bita redan efter tre–fyra kurvor, och det hårt. I takt med att jag lärt mig banan bättre kan Christian öka tempot ytterligare och nu börjar det gå riktigt fort. Faktiskt så att jag måste lätta på gasen för att inte köra in i honom vid ett par tillfällen, men så kör han också en skruttig Turbo S utan samma klistriga gummi.



Nu är understyrningen som bortblåst, kontrollen god och chassit svarar belönande på mina kommandon. Fortfarande har jag lite svårt att träffa perfekta apex i några av kurvorna, men det skyller jag dels på att jag inte känner banan (och inte är någon racerförare), dels på att bilen går så fruktansvärt fort att hjärnan ännu inte kalibrerat in sig på den här typen av explosivitet. Nåväl. Tur för Christian att mina misstag kompenseras för hans klänare utrustning.

Inte för att det hindrar körglädjen. Att storma fram så här är en svindlande upplevelse. Mitt i kurvan är greppet gott, men det är brådskan ut ur dem som smakar fågel. Allting sker också så klippstabil kontrollerat, nästan så att det är enkelt. Elmotorerna har inga svackor, bromsarna levererar precis så mycket kraft som du beställer och däcken hinner inte tröttna på de få varv vi hinner köra.

Visst är den här klumpedunsen inte lika vig och nyanserad i reaktionerna som en Porsche 911, men förvånansvärt nog inte långt därifrån. Det längre axelavståndet gör den lugnare, på gott och ont, och vikten känns i form av lite sävliga reaktioner. I alla fall om man jämför dansanta små sportbilar.

Den här är mer en slugger, mer sting like a bee än float like a butterfly, för att parafrasera salig Muhammed Ali. Men oj vad den kan stinga.

– Det var ett par ganska snabba varv, kommenterar Christian när vi går in i depån efter ett avsvalningsvarv.

Med några varv till hade jag kört om honom. Säkert. Helt säkert. Jajamensan.

PORSCHE TAYCAN TURBO GT MED WEISSACH-PAKET

Pris: 2 770 000 kronor, säljs nu, första kundleverans i vår.

Motor: El. Max systemeffekt 1 108 hk (815 kW), sammanlagt vridmoment 1340 Nm. Batteri 105 kWh varav 97 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/320 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Fram reduktionslåda, bak 2-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum fram, 11,5 tum bak. Däck 265/35 R21 fram, 305/30 R21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 497, bredd 200, höjd 138, spårvidd f/b 169/166. Markfrigång 13. Tjänstevikt 2 295, maxlast 250, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 367+84 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,2 s, toppfart 305 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,06 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 556 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler



Tesla Model S Plaid med Track Package.

Med bättre bromsar och däck imponerar Model S även på bana. Dock sitter man dåligt i stolarna som inte är anpassade för bankörning. Baksätet är kvar.

Pris: 1 560 040 kronor.



Alfa Romeo Giulia GTAm

Nu har den gått ur produktion, men som baksätelös fyrdörrarsbil är den den enda som kan konkurrera med Turbo GT. Kul men inte perfekt för bankörning ändå.

Pris: 2 000 000 kronor (2021).



Daniel Östlund



6. Test: Mercedes-Benz E 300 e är en kraftfull kombi av högsta klass

Av redaktören bytbil.com Text & foto Simon Hallenslev

Det fanns en tid då kombi, eller herrgårdsvagnen, var synonymt med en klassisk familjebil. Idag är det SUV:ar som gäller, men Mercedes bygger fortfarande sina kombibilar som folk var vana vid förr i tiden.



Det är något visst med en kombi. Något som gör en stor lyxbil mer lättillgänglig och mindre pretentiös. Ta bilar som **Audi A6** och **Volvo S90**: som sedaner är de fisförnåma, medan de som kombibilar "bara" är coola familjebilar. Samma sak gäller för nya **Mercedes E-klass**. Testbilen i subtil svart metallic-lack utstrålar ingen wow-faktor vid en första anblick, men den kanske infinner sig när jag jag lägger händerna på ratten? Låt oss se när jag testar **Mercedes-Benz E 300 e**.

Fortfarande en egen (E-)klass

E-klassen blev en institution hos Mercedes långt innan den kallades **E-Klass**, eftersom modellen har sitt ursprung i 1930-talet. Det var dock inte förrän 1977, med den odödliga **Mercedes-Benz W123**, som biltillverkarna från Stuttgart utökade modellprogrammet med en kombi. Idag används bokstaven E även i den elektriska motsvarigheten till **E-Klass**, Mercedes **EQE**. I verkligheten är det inte många som förknippar **EQE** med denna **Mercedes-Benz E 300 e**, och inte bara för att den elektriska motsvarigheten inte finns tillgänglig som kombimodell.



Trots det ökade elektriska fokuset är E-klass fortfarande något eget. Den körs på en annan plattform än **EQE** och är inte på något sätt en kvarleva från elbilarna. Detta kan ses med blotta ögat, eftersom det finns flera estetiska skillnader bara i designen. Som kombi är E-Klass diskret men elegant på ett sätt som luktar pengar. Det finns helt enkelt mer för ögonen att ta hänsyn till än vad det finns i den godisformade **EQE**, som formgivits i en vindtunnel.

Välkommen till wow-faktorn

Om du har beställt en **Mercedes-Benz E 300** e kombi rekommenderar jag att du hämtar den i skymningen. Då får du den tidigare nämnda wow-faktorn när du möts av en omfattande ljusshow. Testbilen är *inte* utrustad med en så kallad Superscreen, där du förutom 12,3-tumsinstrumentet och 14,4-tums infotainmentskärmen också får en skärm för passageraren. Om du inte är fast besluten att låta din 6-åring spela spel i passagerarsätet kommer du inte behöva den tredje skärmen. Omvänt ger avsaknaden av Superscreen en lugnare och elegantare kupé, eftersom det ger utrymme för lite träimitation i instrumentpanelen som matchar den i mittkonsolen. Detta gör att den utstrålar mindre ljusshow och mer tysk lyxkombi. Infotainmentskärmen på 14,4 tum har också allt du behöver, inklusive den senaste versionen av MBUX-systemet, som är ett av de bästa systemen på marknaden när det gäller användarvänlighet och layout.

När det kommer till design på insidan delar **E-Klass** mycket med sina elektriska syskon. När det gäller kvaliteten kommer den från ett helt annat monteringsband. Det är mindre gnissel och knarr, mindre lackerad plast och mer robusthet. Den är inte riktigt på samma nivå som **BMW 5-serien**, men det är det få bilar som är.



Den enda kritiken är mot den nya Mercedes-ratten som är svår att älska. De otympliga touchknapparna hör inte hemma i en bil av **E-Klassens** kaliber. En mindre allvarlig anmärkning är att testbilen levereras med standardljudsytet, som spelar bra men saknar volym. Här kan Burmester köpas till och det är verkligen värt pengarna om du värdesätter ljud.

Kör bilen som den bör köras

Den nya **E-klassen** kan utrustas med Airmatic luftfjädring och bakaxelstyrning, vilket verkligen gör underverk. Problemet är bara att den inte finns kombiversionerna! Tråkigt, men inget värt att gråta över. Även som en konventionell bakhjulsdriven bil är den härlig och väl avstämd. Det du förlorar i körupplevelsen är smidigheten i bakaxelstyrningen. Frågan är dock hur ofta vill du verkligen köra din stora kombi som en hot hatch. Om du kör den som dess storlek och vikt på 2 200 kg bäst lämpar sig, har du fortfarande en mycket bekväm följeslagare i **E-Klass**. Styrningen är kanske inte lika skalpellskarp som i en 5-serie, men bilen är tung och bidrar till den känsla av stabilitet som hela bilen utstrålar.

Tyst, stabil och bekväm är egenskaper som gör att **Mercedes-Benz E 300 e** får dig att vilja ändra på helgplanerna och köra långt, långt bort varje gång du sätter dig i bilen. Detta gäller både baksätet och framsätet, eftersom du sitter bekvämt i hela kupén.

Kan man köra långt?

Ja, det kan man. När det gäller ren batterikraft är Mercedes som vanligt klassledande bland laddhybrider, vilket är anledningen till att du får 112 km på en enda laddning. När strömmen tar slut är det en 2-liters bensinmotor som gör jobbet. Den hämtar sin soppa från en 50-liters tank, vilket räcker för cirka 550 kilometer på en full tank, plus det du får från batteriet. I kallt väder räcker batteriet på 25,4 kWh till runt 80 kilometer.



Bensinmotorn arbetar bra med växellådan och elmotorn, så du får en sömlös övergång när batteriet har tagit slut. Den enda delen av hybridsystemet som skulle behöva lite finjustering är bromsarna. Det kan ibland vara svårt att bedöma när systemet växlar från regenerativ bromsning till vanliga bromsar vilket kan resultera i att vissa inbromsningar blir lite klumpiga.

Lukten av pengar

I början av denna recension skrev jag att **Mercedes-Benz E 300 e**, med sin elegans, luktar lite som pengar. Den börjar på 687 900 kronor och är något dyrare än konkurrenten **Audi A6 Avant TFSI e**, som startar på 641 900 kronor, men som också kommer med ett något föråldrat hybridsystem med halverad elräckvidd och långsammare laddning. Faktum är att A6 är den enda riktiga konkurrenten i skrivande stund. **Volvo V90 Recharge** har utgått ur sortimentet och BMW har bara en dieselvariant av nya 5-serien på hyllorna än så länge. När (om?) en laddhybrid **5-serie Touring** lanseras, kommer den att prissättas någonstans mellan Audi och **E-Klass**.

Mercedes-Benz E-Klass är med andra ord den dyraste bilen i klassen, och det är inget nytt. Det är inte heller ett problem när den presterar så bra som den gör. Här finns komfort och klass, stabilitet och stil, och ett hybridsystem som både möjliggör elektrisk pendling på vardagar och långa, härliga resor genom Europa.



Mercedes-Benz E 300 e Kombi

Motor: R4, 1 999 cm³ + elmotor

Effekt: 313 hk / 650 Nm

0-100 km/h: 6,5 sekunder

Topphastighet : 227 km/h

Bränsleförbrukning: 6.7 l/100km (blandad körning)

CO₂-utsläpp: 13 gram/km

Batteristorlek: 25,4 kWh

Laddningskapacitet : 50 kW

Räckvidd på el: 112 kilometer

Mått (L/V/H): 495/206/147 cm

Egenvikt: 2 200 kilo

Bogseringsvikt: 2 100 kilo

Bagageutrymme: 460-1 675 liter

7. Se upp med elbilstrenden: Riskfyllt med infällda dörrhandtag

Publicerad 2024-04-10 kl 9:44

Uppdaterad 2024-04-10 kl10:04

Text Erik Söderholm

Den nya trenden med infällda dörrhandtag som ska fällas ut automatiskt vid en olycka kan vara riskfylld, enligt tyska organisationen Adac.



Infällda dörrhandtag har blivit en modetrend i bilvärlden, inte minst på elbilar där de upp-
ges sänka luftmotståndet och därmed ge något längre räckvidd.

Men dörrhandtagen kan också ha en farlig baksida, som tyska bilistorganisationen Adac
nu **går ut med en varning om**.

Vid en olycka kan räddningstjänsten ha svårt att öppna dörrarna om handtagen är infällda.
Det drabbar exempelvis Tesla Model S och Model X, men även andra märken som Merce-
des.

Dörrhandtagen ska fällas ut med en servomotor, men om bilens 12-voltssystem inte fun-
gerar kan det vara svårt att veta hur den mekaniska reservlösningen fungerar. Vid en olycka
ska dörrhandtagen automatiskt fällas ut, men enligt organisationen finns det tillfällen när
det inte skett i praktiken.

En mekanisk lösning för att fälla ut dörrhandtagen manuellt är enligt Adac den bästa lös-
ningen för den här typen av handtag.



Teslas mindre dyra modeller har också infällda dörrhandtag, men här får föraren själv trycka in ena änden av handtaget för att dörren ska öppnas.

Även från insidan kan elektroniska dörrlås vara knepiga att öppna om bilens 12-voltssystem inte fungerar. Då behöver passagerarna bekanta sig med den mekaniska backuplösningen för att dörren ska gå att öppna.

I ett reportage om att de klassiska, mekaniska dörrhandtagen **kan vara utrotningshotade** uppgav flera biltillverkare för Vi Bilägare att infällda dörrhandtag främst handlar om design och att den effekten för luftmotståndet inte är jättestor.

– Jag tycker att handtagen kan förbli som de är. De är enkla att ta tag i och enkla att öppna med. Jag vill inte hamna i en situation att räddningstjänsten inte kan öppna bilen vid en allvarlig olycka, sa Martin Hube, talesperson på Volkswagen.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Quiz: Tar du bilmodellen på dörrhandtaget?



Handtaget lossnade: "Som en komisk sketch"



Nya dörrhandtagen som ska ge längre räckvidd

Teknikens Värld

8. Ford Europa börjar inte med direktförsäljning

Publicerad av Mattias Rabe 10 apr 2024 kl 11.03 Uppdaterad kl 12.06

Ford hade, som flera andra biltillverkare, planer på direktförsäljning till kund genom en så kallad agentmodell. Men planerna är nu lagda på is, i stället ska de satsa på den mer traditionella varianten med återförsäljarnätverk.



En Ford-handlare i Polen.

Vanliga märkesanknutna bilhandlare, det vill säga återförsäljare som möter kunder och erbjuder en flora av bilar till försäljning, är en utdöende ras. I stället har direktförsäljning mellan biltillverkare/generalagent och konsument blivit allt mer etablerad, framför allt agentmodellen där bilhallarnas anställda helt enkelt agerar som agenter, de står för förmedlingen mellan generalagent och kund och för besväret får de en fastställd summa pengar. Direktförsäljnings- och agentmodellen brukar beskrivas som att prutandets tid är förbi.

Men kanske den traditionella bilhandlaren öde ännu inte är beseglat. Det rapporteras nu om att **Ford**, efter ett pilotprojekt i Nederländerna, skippar direktförsäljning efter att en gång tidigare ha skjutit upp planerna fram till 2026.

Ford Europas elbilsförsäljningschef, Lena Strigel, säger till **Autocar** att företaget i stället satsar på en avancerad franchisemodell. I övrigt vill Ford inte kommentera planerna. Tidigare har Ford beslutat om att minska sitt återförsäljarnätverk, **bland annat i Sverige**.

Ford är inte ensamma om att förändra sina planer på agentstyrd direktförsäljning. Bland annat har **Audi** stött på motstånd från befintliga återförsäljare i Storbritannien vilket skjutit upp införandet, och **Jaguar Land Rover** har helt skrinlagt planerna på modellen.

LÄS MER: [Agentmodellen vinner mark](#)



9. Kan retrotrenden återuppväcka Morris Minor?

Uppdaterad 11 april 2024 Publicerad 11 april 2024

Morris Minor var föråkaren till Hundkojan. En bil som på alla sätt var engelsk och som en hel generation lärde sig att älska.



Hur en framtida variant av Morris Minor kommer att se ut, vet idag ingen. Utan detta får vi bara gissa.

Alec Issigonis. Vad den mannen har gjort för brittisk bilindustri går nog inte att värdera i pund. Att han är mannen bakom den löjligt populära Hundkojan, det kanske du vet. Men att han dessutom har en annan superklassisk britt på sitt samvete – det kanske är ny information.

För det fanns en tid innan Hundkojans i England, En tid då hela landet hoppade halt runt på ett ben i kampen att försöka lära sig gå efter andra världskrigets tilltufsningar.

Det saknades bilar

Och ur den kantstötta situationen skulle England nu resa sig. Och en sak som så väl behövdes, var nya bilar.

Pengar var en bristvara hos allmänheten, men viljan och framför allt behovet att färdas var stort. Den engelska bilindustrin behövde enkla men funktionella fordon till folket. En uppgift som Alec Issigonis tog sig an.

Hans förslag till en ny engelsk liten folkbil lades fram till biltillverkaren Morris 1948 och den kom att bli en succé.



*Så här blev den – Englands första storsäljande småbil.
En rund och snäll liten bil som kom att tillverkas ända till 1971.*

En snäll bil

Du kanske inte medvetet vet hur bilen ser ut, men när du ser den, så ler du automatiskt igenkännande. **För det är så det har blivit runt Morris Minor.** En snäll bil som alla gillar.

Och det är förmodligen i detta som ryktet nu börjat snurra kring märket Morris återuppståndelse. I turbulensen efter MG-konkursen på 00-talet, hamnade ju märket MG till slut i Kina, som ju är väl känt idag.

Men med i konkursboet följde även märkena Rover och Morris.

Att återskapa en kultbil som Morris Minor är väl helt i linje med vad BMW gjort med Mini och Renault just gjort med sin gamla 5:a. Och det är väl kanske precis vad dagens MG skulle behöva göra för att knyta an mer till det arv märket faktiskt har.

Dagens elektrifierade MG-bilar har ju en själ som tittar framåt, helt utan att reflektera eller ta avstamp i sin historia.

Återskapa ett märke

Att då, istället för att försöka trycka in historia i det existerande bilutbudet, återstarta ett märke som redan finns tillgängligt, och där kunna frossa loss i nostalgi och återblickar, det är väl mer än logiskt.

Och kopplingen mellan Morris och MG – vet du vad den är? Svaret är enkelt MG är en förkortning av Morris Garage. Så nu vet du det.



Anders Værnéus

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



10. MG TA Tickford Drophead Coupe 1938

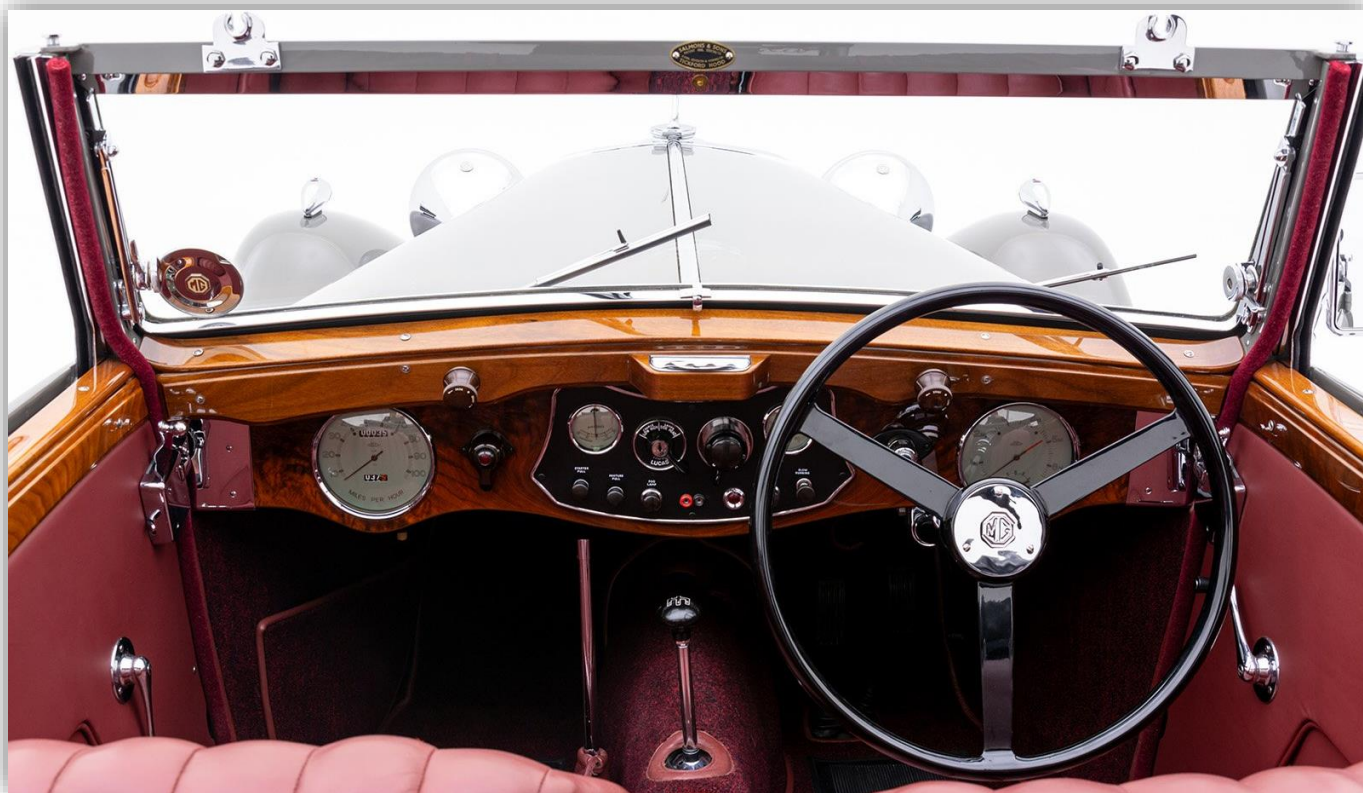


Mitten av 1930-talet var en tid av många förändringar för sportbilstillverkaren Morris Garages, särskilt efter att W.R. Morris sålde sin andel i MG till moderbolaget Morris Motors. Tack och lov behöll MG:s chefsdesigner Cecil Kimber den nödvändiga autonomi för att fortsätta utveckla nya MG-modeller. Den första MG-modellen som utvecklades och tillverkades efter företagets ägarbyte var TA Midget, den första av det berömda brittiska märkets definitiva sportbilar i T-serien, som tillverkades från 1936 till 1939.

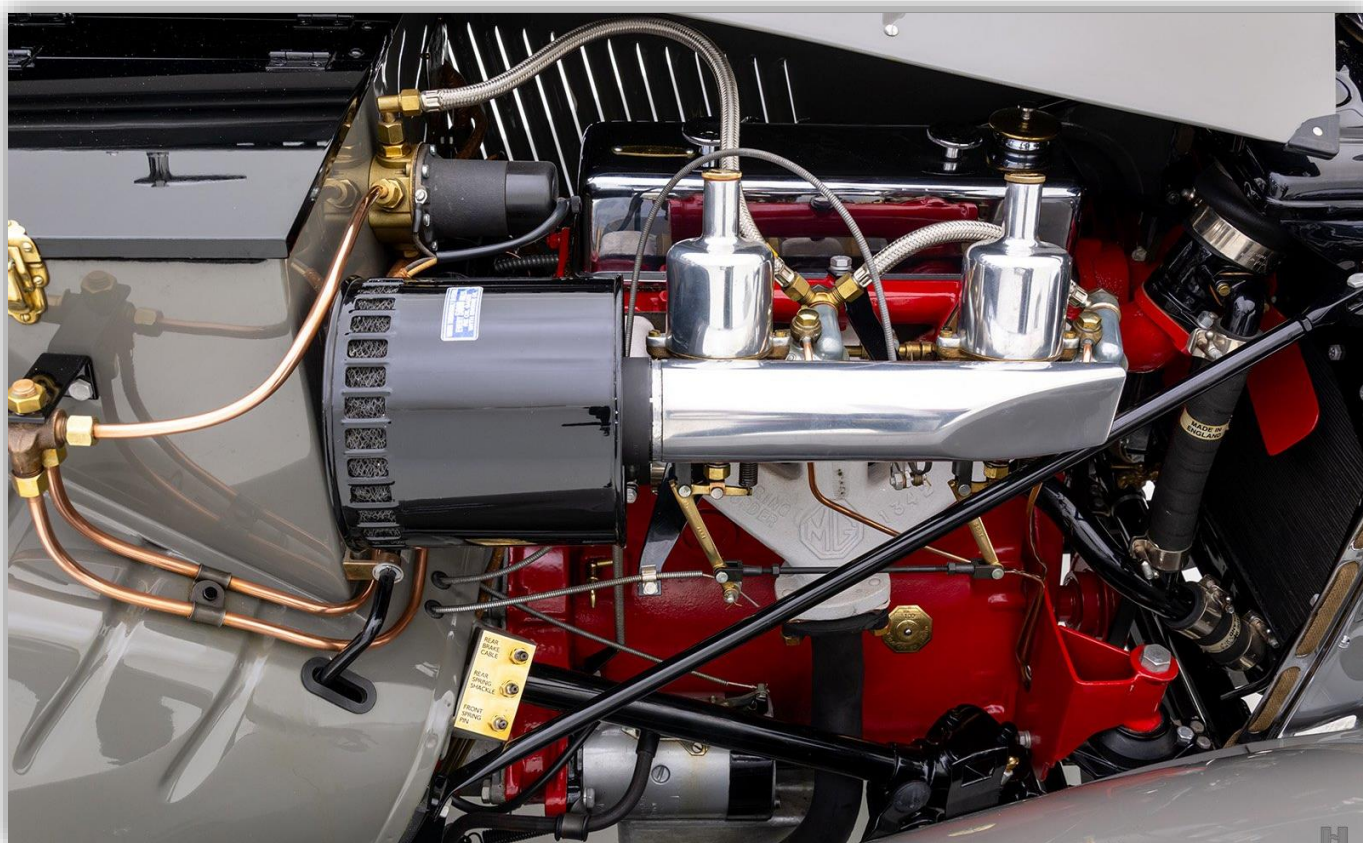
Den tvåsitsiga TA var lägre och bredare än den tidigare PB och visade sig vara mycket populär bland köparna tack vare sin rymligare och bekvämare cockpit, goda köregenskaper och mjukare körning. Till skillnad från de tidigare MG-motorerna med överliggande kamaxlar som konstruerats av Kimber, drevs TA av en nyligen antagen och mycket responsiv OHV-motor på 1 292 cc av stötstångstyp som härrörde från Wolseley 10/40.

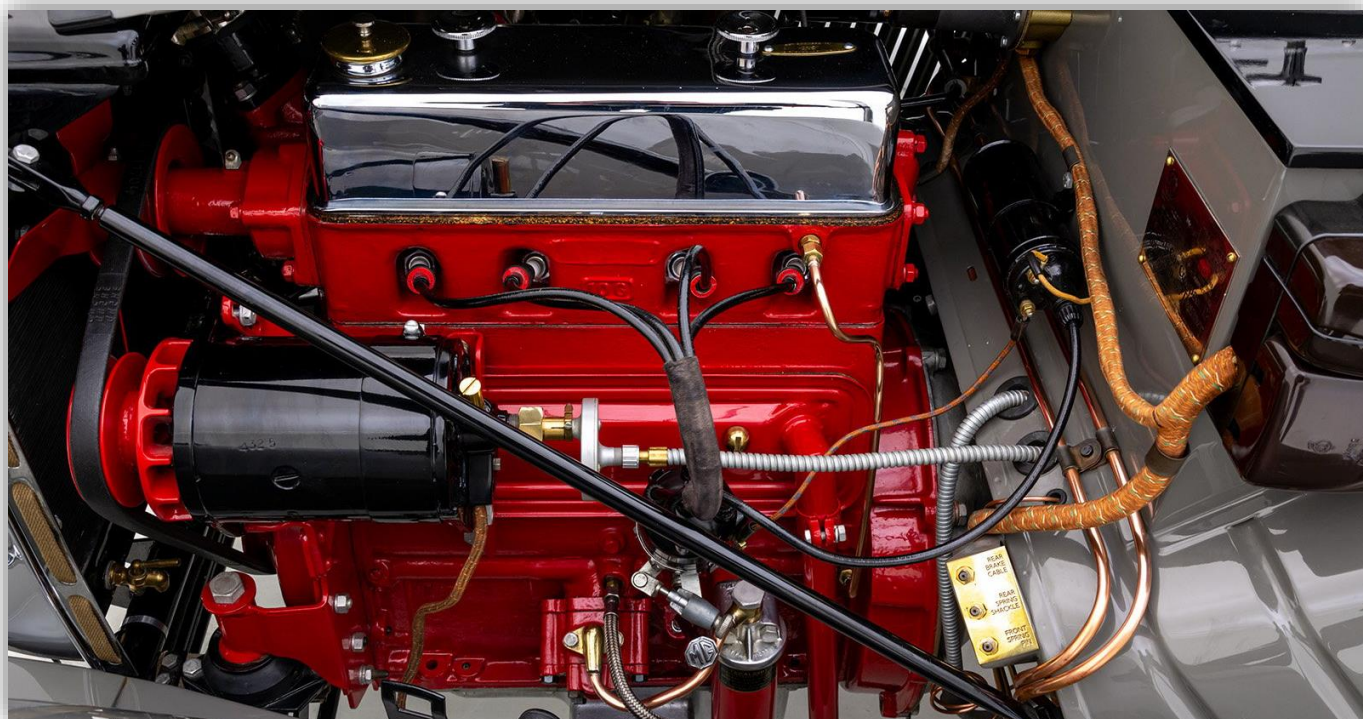
När den släpptes blev TA väl mottagen och uppskattad för stilen, komforten och prestandan som den levererade till ett mycket rimligt pris. Viktigt, som Mike Allison berättar i sin bok, *MG: The Magic of the Marque*, "... Till och med de mycket kritiska försöksbröderna accepterade den nya T-type Midget som en bra bil som uppnådde allt som P- och J-typbilarna gjorde i standardtrimning, med en hel del mindre krångel." Med en kapacitet på 80 miles per timme vid full chatt kunde TA accelerera från vila till 50 miles per timme på cirka 15 sekunder – utmärkt prestanda för förkrigstiden.

TA var en stark kommersiell framgång för MG, med totalt 3 002 tillverkade exemplar, enligt publicerade siffror. Medan de tvåsitsiga Roadsters var mest talrika, tillverkades 252 Tickford Coupéer, med stiliga karosser levererade av Salmons and Sons. Med elegant och mångsidig Drophead Coupe-kaross överbyggade TA Tickford klyftan i MG:s modellutbud mellan den tvåsitsiga TA-bilen och 1,5-liters VA.



Ytterligare funktioner som var karakteristiska för den välutrustade TA var en teleskopisk rattstång, en åtsittande isolerad sufflett med tre lägen och eleganta landau-järn, upprullningsbara fönster och träklädda dörrar i full höjd, en stilig instrumentbräda i trä och en vindruta som kunde öppnas för ytterligare ventilation vid behov. TA:s moderna 1 292 cc OHV raka fyra-motor kombinerades med en fyrväxlad manuell växellåda och chassit hade boxade skenor fram, ett fjädringssystem fram och bak och bromskraften hos fyrhjuliga Lockheed hydrauliska trumbromsar.





Numrerad TA/2831, denna 1938 MG TA Tickford Drophead Coupe restaurerades för cirka 10 år sedan av den kända MG-specialisten Steve Crowley, med endast 35 miles ackumulerade sedan färdigställandet. Tickford har en grå finish med en matchande kanvastopp och har en interiör i vinrött läder som restaurerats av Mike Collingburn. Motorrummet och den raka fyrcylindriga motorn med dubbla SU-förgasare är restaurerade och färdigställda i linje med resten av MG:n, inklusive tidsenliga tillbehör, komponenter och finish genomgående.

En studie i förkrigssportens elegans, denna TA Tickford är väl utrustad, i överensstämmelse med dess exklusiva status och närvaro. Förutom ett kromat horn, ett enda körlyjus och karossfärgade kylluckor framtill, kröns TA:s kylare av en slående, Art Deco-inspirerad Midge – en fabriksgodkänd tillbehörsmaskot för Midget in period. På baksidan finns en bränsletank, reservhjul och däck, baklykta och brittisk registreringskylt.

Av alla de stora brittiska sportbilarna som producerats är MG TA särskilt historisk som grunden för en dynasti som inkluderade den kortlivade TB som stoppades 1939 på grund av krigstid, följt under efterkrigstiden av de progressivt uppdaterade TC, TD och TF - de sista klassiska MG-modellerna. Sällsynt, elegant och välutrustad, denna Tickford Drophead Coupe exemplifierar den höjdpunkten i 1936-39 MG TA-modellserien.



11. Allt du behöver veta om Austin 7

Publicerad av Jon Branch den 31 december 2018

Austin 7 - En introduktion



FILM: <https://youtu.be/gKNINmffc2E>

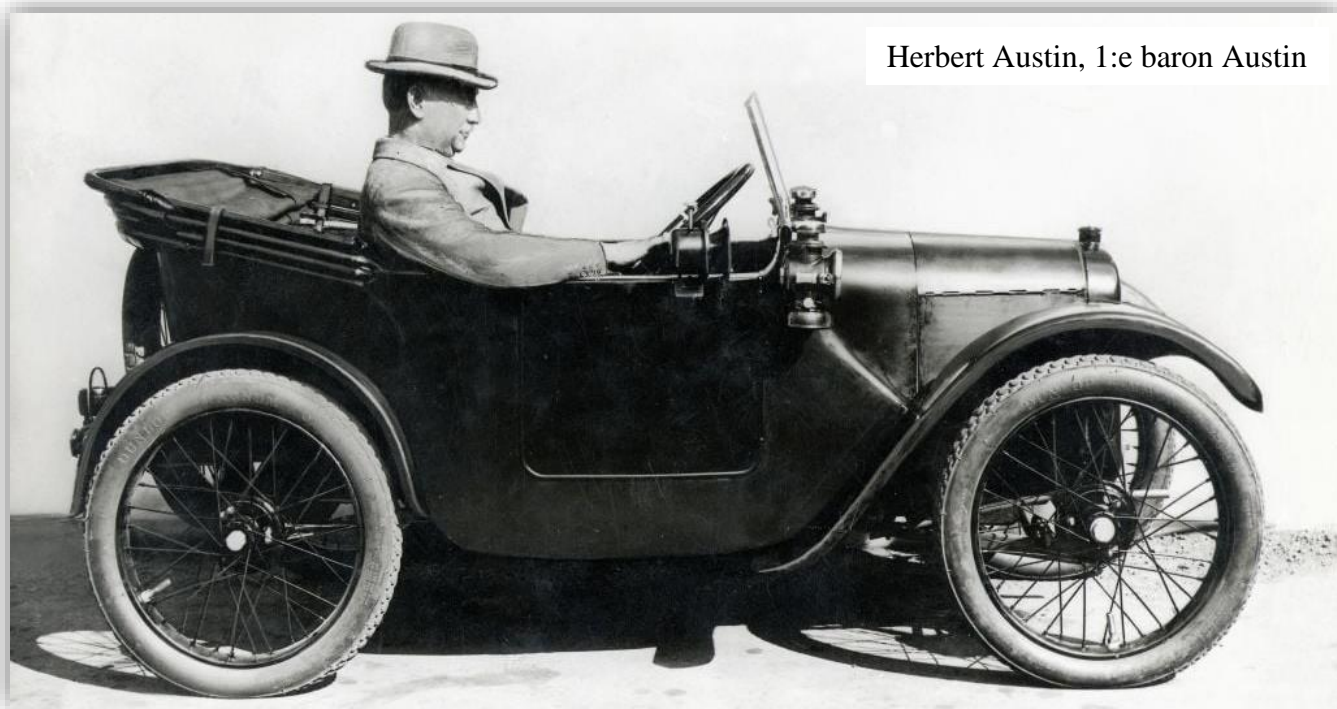
Det var i en Austin 7 som jag åkte på min allra första roadtrip någonsin. Det måste ha varit omkring 1961, jag gick fortfarande i lågstadiet och var medlem i skolans klubb "Scripture Union". Vår lärare, Mr. Britain, bestämde sig för att få plats med tre eller fyra av oss i sin Austin 7 och ta oss med på en dagstur till kända kyrkor i södra England.

Min familj, liksom de flesta människor i Storbritannien på 1950- och 1960-talen, ägde ingen bil, så roadtrip med Mr. Britain i hans dimutiva Austin 7 var ett riktigt äventyr. Den lilla Austin 7:an var en utmärkt bil för körning på engelska landsvägar och landsvägar, och för en grupp skolpojkar var det en bekväm och spännande bil att åka i.

Vi skulle inte ha varit det minsta medvetna om vad Austin 7:s stående kvartsmilstid kan ha varit, och inte heller nu var den bra, dålig eller likgiltig dess bromsar eller hantering: Austin 7 var befrielse från bussar och tåg, det var frihet på fyra smala hjul och den var oförlömlig.

Austin 7, när den först introducerades 1922, representerade friheten på den öppna vägen, möjligheten att ta sig till platser som du helt enkelt inte kunde ta dig till med kollektivtrafik, det var öppnandet av en helt ny värld för människor som hade råd med en. Den var ungefär som Storbritanniens motsvarighet till [den amerikanska T-Forden](#), fast lite mindre och lite billigare i drift, men fortfarande väldigt rolig.

Herbert Austin, 1:e baron Austin



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

Herbert Austin föddes i Storbritannien 1866 och reste 1884 med fartyg via Cape Hope till Australien där han arbetade i industriella miljöer i staden Melbourne, särskilt med att förbättra design och tillverkning av klippustrustning.

Han gick med i The Wolseley Sheep Shearing Machine Company i Sydney och arbetade där till 1893 då han återvände till Storbritannien då företaget flyttade sin tillverkning dit.

I Storbritannien lämnade den ursprungliga ägaren av The Wolseley Sheep Shearing Machine Company 1894 så Herbert Austin tog över verksamheten och han startade tillverkning av klippustrustning samma år och köpte fabrikslokaler i Aston, Birmingham.

Det var i denna nya fabrik som Herbert Austin först förgrenade sig till cykeltillverkning och sedan vände sig till idén att bygga bilar. Hans första bilar var trehjuliga trehjulingar som såldes under namnet Wolseley.

År 1905 startade Herbert Austin sitt eget motorföretag i Longbridge, som senare skulle bli en del av staden Birmingham. Före första världskriget hade Herbert Austin inte mindre än sju modeller i sitt modellprogram.

Första världskriget skulle visa sig vara mycket påfrestande för Herbert och hans hustru Helen. Deras ende son dödades i strid i Frankrike 1915.

Fabriken i Austin övergick till ammunitionstillverkning under hela kriget och efter krigsslutet visade det sig vara mycket svårt att komma tillbaka till biltillverkningsbranschen, till den grad att företaget försattes i konkurs 1921.

Hotet om företagskonkurs fick Herbert Austin att leta efter rätt lösning. Han kunde se att det skulle finnas en framtid inom biltillverkningen, Fords Model T var ett bevis på det, men att de befintliga tillverkarna antingen tillverkade ganska stora bilar, eller så tillverkade de små cykelbilar.

Herbert Austin bestämde sig för att bygga en "riktig bil" som var tillräckligt liten och billig för att människor i medelklassen och yrkesklassen skulle ha råd med. Idén till Austin 7 föddes. Märkligt nog skulle denna historia delvis upprepa sig under åren efter andra världskriget och resultera i skapandet av Austin/Morris Mini.



Austin 7 är född

Herbert Austin kunde inte övertyga konkursförvaltaren av sitt Austin Motor Company att investera i hans idé att bygga en liten "riktig bil" till ett tillräckligt lågt pris för att många människor skulle ha råd med den. Så, vad gör en driftig visionär när bönräknarna säger nej? Han går vidare och gör projektet i hemlighet, borta från deras kritiska ögon.

Herbert Austin inrättade ett ritkontor i biljardrummet i sitt hem och han rekryterade i tysthet en ung sjuttonårig tecknare vid namn Stanley Edge för att arbeta där. Han anlät också ett antal personer med expertis inom bildesign för att hjälpa till. Herbert Austin var till stor del självlärd ingenjör, i vissa avseenden lite som Henry Ford, men han förstod att han skulle behöva goda råd för att säkerställa att projektet skulle lyckas.

Austin hade alla möjliga idéer om hur denna nya lilla bil skulle se ut. Han funderade på att använda en bakmonterad radialmotor, han funderade på att ställa in de fyra hjulen i en diamantkonfiguration istället för det konventionella hjulkonceptet i varje hörn. Han övertalades att överge de radikala designidéerna och övertalades att hålla den nya bilens design konventionell och enkel.

Stanley Edge började arbeta i samråd med Austin och hans rådgivare på den nya designen. Motorn baserades på den befintliga Austin 20 hk sidventilmotorn men skalades ner till 696 cc kapacitet vilket gav en RAC-klassning på 7,2 hk. Motorblocket var av gjutjärn liksom det löstagbara topplocket, medan vevhuset var tillverkat av aluminium.

Stanley Edge hade till en början föredragit att använda en vevaxel med tre huvudlager med ett rullager bak och kullager fram och i mitten. Man bestämde sig dock för att hålla motorn så enkel som möjligt och därför gjordes den tidiga versionen med två huvudlager, rulle bak och kullager fram, med stänksmörjning.

Edge konstruerade också den treväxlade växellådan och kopplingen, medan Herbert Austin sysselsatte sig med designen av chassit och karossen. Austin använde ett "A"-ramchassi med stödben, motorn satt mellan ramarna vid toppen av "A" och med framaxeln upphängd av en tvärgående bladfjäder.



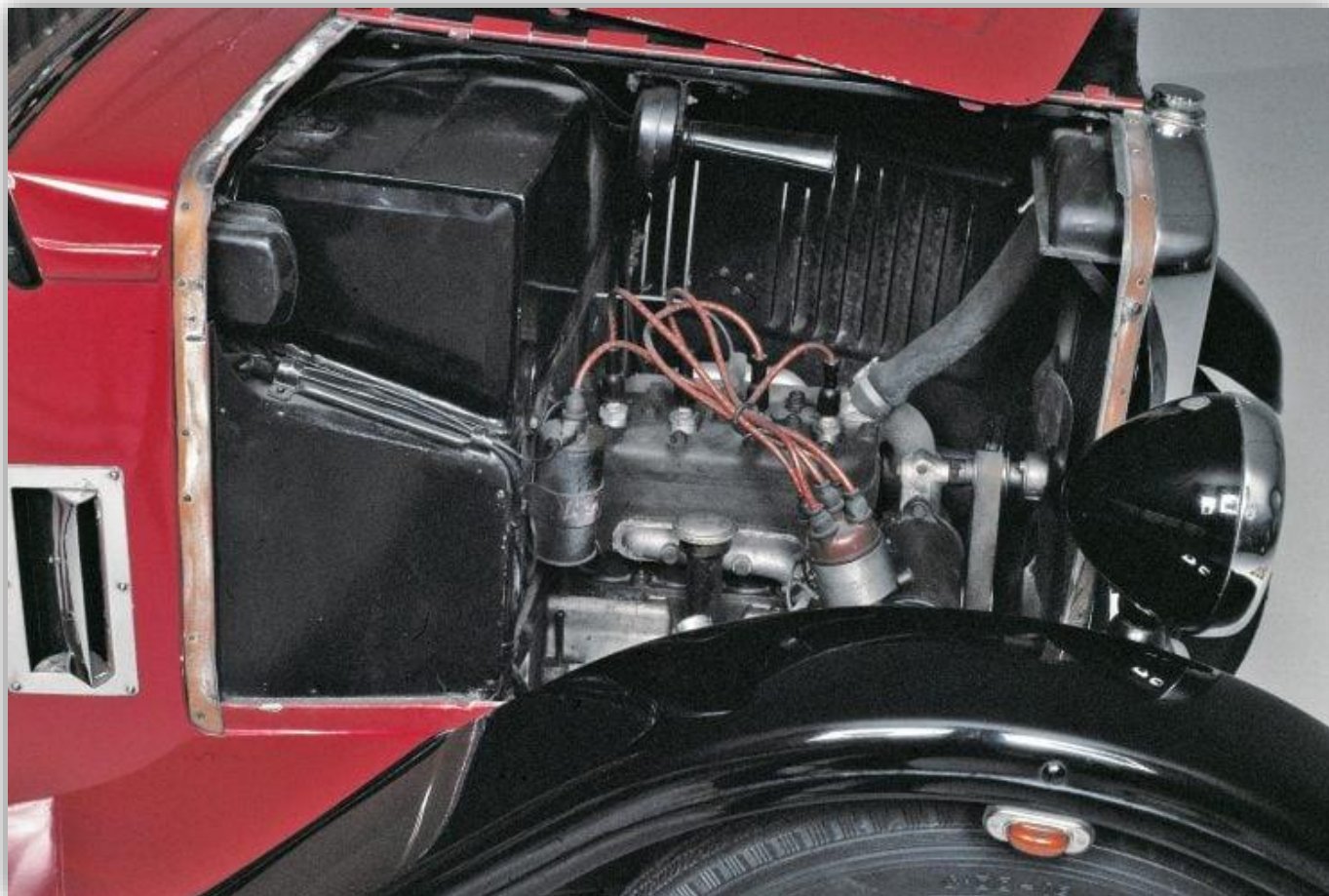
Ett vridmomentrör levererade motorkraft från växellådan till bakaxeln som var upphängd av bladfjädrar. Styrningen skedde med hjälp av mask och hjul, och bilen hade bromsar på alla fyra hjulen men med en unik hake – fotbromsen manövrerade bakbromsen och en handbroms manövrerade frambromsen, i motorcykelstil.

Detta kan tyckas vara ett märkligt tänkande, men det måste ses i ljuset av den tidens föredragna brittiska körpraxis. En bra förare förväntades inte behöva bromsa så mycket alls utan istället använda växellådan för att bromsa bilen. Om bromsarna på ett fordon inte klarar av att stoppa det upprepade gånger är detta vettigt, och man trodde att denna praxis skulle spara bromsbelägg och därmed pengar.

Så föraren av en Austin 7 skulle förvänta sig att använda fotbromsen (bakbromsarna) med en "häl och tå"-växling ner genom lådan för att sakta ner bilen, varvat med användning av handbromsen (frambromsarna). Detta är ganska likt den metod som lärs ut för att köra traditionella tunga påhängsvagnar där föraren aktiverar släpvagnsbromsarna och går ner genom växellådan för att sakta ner lastbilen och inte överbelasta lastbilens bromssystem.

Till skillnad från Ford Model T var kontrollayouten på Austin 7 i den stil som vi har kommit att bli bekanta med. Kopplingspedalen till vänster, bromspedalen i mitten och gaspedalen till höger. Det var den första massproducerade bilen som använde denna layout.

Herbert Austins team byggde tre prototyper av Austin 7 och visade dem för ledningen på Austin Motor Company och sedan för den brittiska allmänheten 1922. Herbert Austin hade själv finansierat skapandet av den nya bilen och hade därför förnuftigt nog patenterat sina innovationer i sitt eget namn. Detta innebar att han kunde ta ut royalty från Austin Motor Company för användningen av dessa patent på två guineas per bil. (Notera: en guinea var ett pund och en shilling).



Produktionen av den nya Austin 7 började 1923 och såldes i 2 500 exemplar under det första året. Herbert Austin hade hoppats på att sälja dubbelt så många och blev kanske lite besviken, men försäljningen skulle växa under de följande åren på ett mycket tillfredsställande sätt.

Den skulle vara i produktion fram till andra världskrigets utbrott 1939, då 290 000 exemplar hade tillverkats. "Big Car In Miniature" hade eliminerat cykelbilarna och tagit över som Storbritanniens motsvarighet till Model T: precis som Model T förde den bilägande till massorna.

Austin 7 – Specifikationer och ändringar

Motor: 696cc sidventil rak fyrcylindrig motor med gjutjärnscylinderblock och avtagbart topplock i gjutjärn och två huvudlager, rulle bak och kullager fram. Huvudlager smorda av jetstrålar från ett oljegalleri i vevhuset. Stänk smörjning någon annanstans. Vevhus i aluminium. RAC-klassning 7,2 hk.

Denna motor ökades i kapacitet till 747cc i mars 1923, RAC-klassning 10,5 hk. Senare under 1936 fick motorn tre huvudlager; rullager bak, vit metall i mitten och kullager fram. RAC-klassning 10,5 hk. Förgasaren var av en enda nedåtgående typ. Motorn startades med vevhandtag. Elstartmotor från 1923.

Tändning: Magnet fram till 1928 då den byttes ut mot tändspole.

Växellåda: Tre osynkroniserade växlar framåt och en osynkroniserad växellåda bakåt. Fyrväxlad växellåda introducerad 1932. Synchronmesh introducerades på tredje och fjärde växeln 1933 och på andra växeln 1934.

Koppling: Skiva med enkel kudde, torrplatta.

Drivlina: Spiralformad bakaxel med momentrör.

Chassi: "A"-ram.

Upphängning: Frambalksaxelupphängning med centralt monterad halvelliptisk bladfjäder. Bakaxel, kvartselliptiska fjädrar utskjutande från baksidan av chassit.

Styrning: Mask och hjul.

Bromsar: Trumbromsar på alla hjul. Fotpedal manövrerad bak, bromsspak manövrerad fram. Bromsarna blev helt kopplade och manövrerade med fotpedalen 1930.

Vikt: 794lb.



Austin 7 och Jaguars begynnelse

En av de mest kända av alla karossbyggda versioner av Austin 7 var de som byggdes av Sir William Lyons och hans partner William Walmsley. Tillsammans startade Lyons och Walmsley Swallow Sidecar Company 1922. Deras sidovagnsverksamhet blomstrade och de flyttade in i en större byggnad som finansierades av Walmsleys far.

Detta kom lägligt eftersom de etablerades i sina nya lokaler ungefär samtidigt som Austin 7 gjorde sin debut och William Lyons var särskilt angelägen om att komma in i biltillverkningsbranschen. Han lyckades få tag på ett Austin 7 rullande chassi via en återförsäljare i Bolton för att konstruera karossen till den första Swallow-bilen. Affären för att få Austin 7-chassit gjordes utan Austins godkännande så det var lite av ett "under disk"-jobb. Men det gjorde det möjligt för dem att komma igång.

William Lyons fick Swallow Sidecars enda professionella karossbyggare, Cyril Holland, att designa karossen för Austin 7. Holland hade gått med i företaget 1926 och var känd som "Wood Butcher". Han var en ritare och han kunde översätta William Lyons skisser till riktiga ritningar för Austin 7-baserade karosseri.



Den första versionen färdigställdes 1927 och visades för Austin, som specificerade ändringar som de ansåg nödvändiga för att säkerställa att karossen uppfyllde deras standarder. Med designen godkänd visades bilen för London-återförsäljaren Henlys som lade en order på 500 bilar i tvåsitsig och firsitsig sedanstil. Bilarna såldes för 175 pund och blev med sin konstnärliga stil och iögonfallande färgsättning ett eftertraktat objekt.

Karossen i Swallow-stil på Austin 7-chassit blev allt mer populär och William Lyons kunde se att han hade kommit ett betydande steg närmare sitt mål att bli en biltillverkare. Företaget bestämde sig för att flytta till Coventry för att få en bättre position för att både expandera och för att uppnå William Lyons vision.

William Lyons monterades på London Motor Show 1929 strax efter att företaget flyttat till sina nya lokaler på Holbrook Lane i Coventry. Samma år utökade han sitt modellutbud till att omfatta bilar byggda inte bara på Austin 7-chassit, utan även på chassin av Standard, Swift och Fiat. Vid den här tiden hette företaget Swallow Coachbuilding Company, och efter andra världskriget ändrades namnet till Jaguar.





Austin 7 licensbyggdes

Austin 7 upptäcktes av människor i hela det brittiska imperiet och de små bilarna packades in i lastfartyg och reste till alla möjliga exotiska platser. Australien var efter första världskriget angeläget om att etablera sin egen bilindustri, och insåg inte bara att australierna skulle börja använda bilar i stor skala, utan också att nationen behövde lära sig läxan från första världskriget och se till att landet var självförsörjande i sin förmåga att producera inte bara vapen och ammunition, men också fordon för militärtjänst. För detta ändamål införde den australiska regeringen tullar på importerade bilar men inte på importerade rullande chassin.

Regeringen insåg att det var en alltför stor uppgift att helt enkelt skapa en komplett bilindustri från grunden, men att det var möjligt att ta språngbrädan till en karosseriindustri och sedan använda den grunden för att etablera en fullfjädrad bilproduktion.

Austin 7 spelade en stor roll i detta och det rullande chassit importerades och försågs sedan med kaross av Holden's Motor Body Builders (som senare blev GM Holden och byggde Australiens första helt självständigt konstruerade och byggda bil). Det fanns ett stort antal karossbyggare som arbetade med Austin 7:or i de större städerna Melbourne, Sydney, Adelaide och Perth.

Austin 7 blev inte bara **populär i Storbritannien** och det brittiska samväldet, utan den tillverkades också i Tyskland, Frankrike och Japan. I Tyskland monterade AWE (Automobilwerk Eisenach) sina första 100 Austin 7 baserade bilar från CKD (Completely Knocked Down) Austin 7 byggsatser importerade från Austin i Storbritannien. De tillverkade sedan sin egen version på licens som gjorde det möjligt för dem att producera 2 000 bilar per år.

Dessa bilar marknadsfördes under namnet "Dixi" och när BMW köpte AWE 1928 marknadsförde de till en början bilen som BMW Dixi. Därefter fick de modellnamnet DA-1 3/15PS, "DA" står för Deutsche Ausführung (dvs. tysk version), "3" anger licenskategorin och "15" är de faktiska hästkrafterna (i motsats till RAC-klassificeringen).

I Frankrike fick biltillverkaren Lucien Rosengart licens för att tillverka Austin 7:or. Hans fabrik låg i Paris och han kallade bilen LR2. Rosengart LR2 var i produktion från 1927 till 1939, men fabriken förstördes av de invaderande tyska styrkorna. Lucien Rosengart tillbringade krigsåren i USA och återvände till Paris vid krigsslutet och försökte starta om sin biltillverkning, utan framgång.



Den lilla Austin 7 tog sig också "över Atlanten" till USA där ett företag vid namn American Austin Car Company grundades 1929. Austin 7 tillverkades alltså i amerikansk stil.

Företaget omorganiserades 1935 och döptes om till American Bantam. Detta var företaget som skapade den första Jeep-prototypen, och en av de amerikanska Bantam Jeep-modellerna upptäcktes av de invaderande japanska styrkorna i Filippinerna under andra världskriget. Den bilen blev designinspirationen för Toyota Landcruiser.



Innan japanerna använde en amerikansk Bantam som inspirationskälla, på 1920-talet, använde de också Austin 7 som grund för en tidig Nissan-bil, Datsun Type 11. I oktober och november 1929 hade Austins chefsingenjör besökt Japan och presenterat en uppsats med titeln "The British Light Car" som innehöll ganska fullständiga tekniska detaljer. Datsun Type 11 dök upp 1932 och var utrustad med en 495cc DAT rak fyrcylindrig sidventilmotor och treväxlad manuell växellåda.

Herbert Austin var så oroad över det potentiella intrånget i hans patent att han köpte en Datsun-bil 1935 för att undersöka den. Han gick inte vidare med ett klagomål och det kan bero på ett antal skäl, inklusive Japans militarisering vid den tiden. De var då redan i krig i Kina.



Austin 7 som racerbil

Hur osannolikt det än kan låta blev Austin 7 en racerbil och har knutits till några av de stora namnen inom motorsporten, inklusive [Colin Chapman](#) från [Lotus Cars](#) och [Bruce McLaren](#). Början på Austin 7:s satsning på motorsport började på ett ganska osannolikt sätt, på första världskrigets slagfält i Gallipoli där australiska trupper var engagerade i en blodig strid med turkiska soldater från Tysklands allierade, det osmanska riket.

Inblandad i striden var den australiske kaptenen Arthur Waite, som sårades och fördes till sjukhus. På sjukhuset träffade han en av Herbert Austins två döttrar, Irene Austin. Kapten Waite och Irene Austin gifte sig och han anslöt sig till sin svärfar i familjeföretaget.

Arthur Waite var angelägen om att ta den lilla Austin 7 racing och 1923 levererade framgångar vid Easter Monday Small Handicap race på Brooklands, som han vann, och i april vid 250 km Monza Grand Prix des Cycle Cars som han också vann. Arthur Waite gick sedan för en trifecta och deltog i Whitsun Handicap Race på Brooklands men trots varvning i 70 mph slutade han tvåa, ett imponerande resultat.

Austin 7:s motor hade inte konstruerats för de hårda förhållandena i racing och dess smörjsystem visade sig vara otillräckligt. Dessa problem åtgärdades och Austin 7:s motor blev anmärkningsvärt pålitlig i tävlingshastigheter. Föraren Gordon England lät bygga en lätt racerbil med en kaross som vägde knappt 20 lbs och med det tog han andraplatsen i Brooklands 200 miles-loppet i oktober 1923 och fortsatte med att sätta sex Brooklands-rekord. Han körde över Brooklands i 80 km/h.



"Piece de resistance" för Austin 7 skulle bli en direkt seger i Australiens Grand Prix 1928.

Dessa racingframgångar skadade inte Austin 7:s rykte och därför skapade Austin två tävlingsmodeller i januari 1924; the Sports, och en kopia av Gordon England-specialen som heter Brooklands Super Sports.

Under 1920-talet ville Arthur Waite höja motoreffekten ytterligare och det bästa sättet att åstadkomma det verkade vara att överladda den lilla motorn. En kompressor av Rootes-typ monterades på framsidan av den dåvarande motorn och med effekten nästan fördubblad från 20 hk till 34 hk nådde Waite nästan sitt mål på 100 mph och uppnådde 94,44 mph.

År 1927 hade Arthur Waite återvänt till Australien för att arbeta med Austin Distributors Proprietary Ltd., en Austin-återförsäljare i staden Melbourne i delstaten Victoria. För 1928 organiserades en motortävling av Victorian Light Car Club på Philip Island-banan i Victoria den 31 augusti. Loppet kallades "100 Miles Race" och skulle senare erkännas som Australiens Grand Prix.

Arthur Waite begärde att hans kompressormatade racerbil skulle skickas till Australien för tävlingen. Han blev lite besviken när han upptäckte att en annan bil hade skickats, men det var en kompressormatad racerbil och det fick duga. Det gick ganska bra och Arthur Waite vann tävlingen med resultatet att försäljningen av Austin 7 förbättrades på ett mycket tillfredsställande sätt.

Austin 7 skulle fortsätta att bli en inflytelserik bil långt efter att produktionen hade upphört och den hade ersatts av andra mycket mer utvecklade bilar. En Austin 7 "Ulster" var racinglegenden Bruce McLarens första bil och han skar tänderna på sin racerbil när han restaurerade den gamla Austin 7:an och började i en backe 1952, och sedan sitt första riktiga lopp.



Colin Chapman, grundare av Lotus Cars, var en annan ikon inom motorsport och sportbilskonstruktion som började med en Austin 7. Medan han fortfarande studerade vid University of London byggde han om en gammal Austin 7 för att göra den till en trialbil. Chapmans bil hade en modifierad motor, fjädring och en kaross gjord av en träram och aluminiumplåt. Utan tvekan hade han mycket roligt med det både i verkstaden och på tävling.

Slutsats

Austin 7 kan beskrivas som den bil som minst sannolikt har haft en stor inverkan på bilindustrin och motorsporten, men den visade sig vara en stor inkomstkälla för Austin och cementerade dem som en stor biltillverkare för Storbritannien och hennes imperium. Det var en bil som åtminstone två av motorsportens storheter gjorde sin ödmjuka början på, och den hade många rekord på Brooklands racingbana.

Austin 7 har beskrivits som Storbritanniens motsvarighet till Model T. Den var hälften så stor, men den kvalificerar sig nog som det. Det gav bilägande och friheten på den öppna vägen till väldigt många människor, och för många, som undertecknad, var det bilen vi gjorde vår första roadtrip någonsin i, ett minne så levande att jag fortfarande kan minnas doften av trä, läder och motorolja.



Jon Branch

Jon Branch har skrivit otaliga officiella köpguider för eBay Motors genom åren, han har också skrivit för Hagerty, han har länge bidragit till Silodrome och den officiella SSAA Magazine, och han är grundare och chefredaktör för Revivaler.

Jon har gjort radio-, tv-, tidskrifts- och tidningsintervjuer om olika ämnen och har rest mycket, efter att ha bott i Storbritannien, Australien, Kina och Hongkong. Det snabbaste han någonsin kört var en Bolwell Nagari, det långsammaste var en Caterpillar D9 och det mest utmanande var en MAN-påhängsvagn från 1950-talet med oväntat bromsfel.



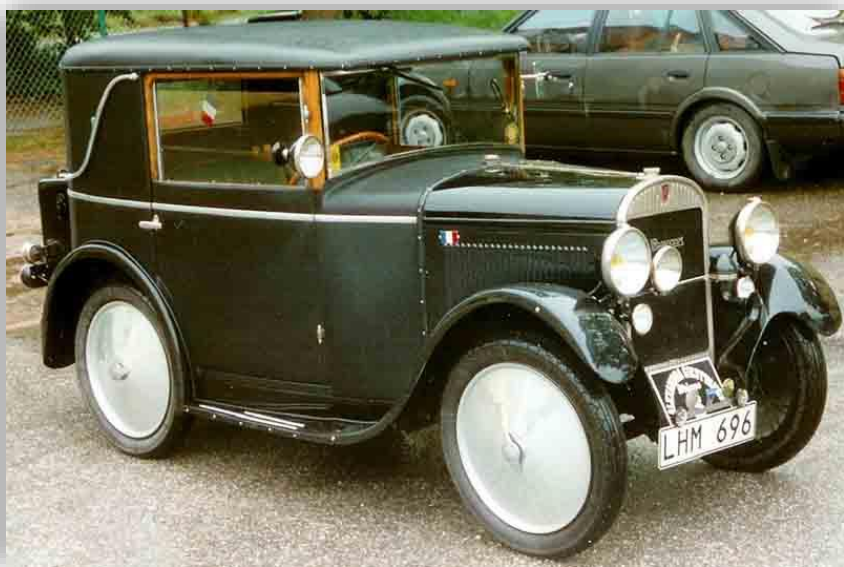
USA American Bantam 1939.



Japan Nissan (Datsun) 16 1937.



Tyskland BMW 3/15 1930.



Frankrike Rosengart LR4 1928.



*1929 Australian-bodied Austin 7 Meteor
(Coach-builder A. Robinson & Co. Castlereagh St, Sydney)*



Roger Warolin