



Cunningham C-3 Coupe

- 1. Ett elektriskt samarbete tar fart mellan Chery och Jaguar Land Rover**
- 2. Nya Dacia Duster släpps som billig minibusbil**
- 3. Jeep Avenger 4xe med fyrhjulsdraft**
- 4. Bentleys satin-finish tar 55 timmar**
- 5. Volvos ägare i jättesatsning**
- 6. Omfattande fusk avslöjat hos japanska biltillverkare**
- 7. Hyundai Ioniq 5 N pressar fossilerna på Ringen**
- 8. Ny superdiesel vill utmana Tesla Semi**
- 9. Stororder på Scantias ellastbil som ska köra åt Julia**
- 10. Citroën CX var vägarnas egen Concorde**
- 11. Cunningham C-3**
- 12. Ford Crown Victoria**
- 13. Hovstallets Daimler DE27 Limousine**



1. Chery och Jaguar Land Rover: Ett elektriskt samarbete tar fart

Uppdaterad 31 maj 2024 Publicerad 31 maj 2024

Kinesiska Chery och brittiska Jaguar Land Rover inleder ett tekniskt samarbete med fokus på framtidens elbilar och hybrider. Två beprövade plattformar från Chery ska nu anpassas för Jaguar Land Rovers kommande modeller.



Omoda E5

Det kinesiska bilmärket som snart träder in på den svenska marknaden.

Kinesiska biljätten **Chery**, snart aktuell i Sverige med varumärket OMODA, delar nu med sig av sin teknik till lyxbilstillverkaren **Jaguar Land Rover**.

Två av Cherys avancerade plattformar, redan hyllade i deras premiummärke EXLANTiX, blir grunden för framtida el- och hybridmodeller hos Jaguar Land Rover.

Ett steg framåt för båda företagen, och framförallt, ett tydligt tecken på att elektrifieringen tar fart på allvar.

E0X: Elbilsplattformen som imponerar

Cherys E0X-plattform, skapad för renodlade elbilar, sticker ut med sin effektivitet. Med andra ord, en energiförbrukning så låg som 12 kWh per 100 kilometer för sedaner, och bara något högre för suv-modeller, sätter den en ny standard.

Dessutom är den miljövänlig med en verkningsgrad över 95 procent. Men det är inte bara snålhet som gäller – E0X bjuder även på prestanda.

Faktum är att, med rätt karosdesign kan en sedanmodell accelerera från 0 till 100 km/h på under fyra sekunder.



Jaguar Land Rover tar hjälp från Kina för sin plattform till nya bilar.

M3X: Hybridkraft med dubbla motorer

När det kommer till hybridmodellerna kliver M3X-plattformen fram. Denna innovativa drivlina är den första i Kina med dubbla motorer och tre växlar, vilket i sin tur ger hela nio olika driftlägen och elva kombinerade växlar.

Med ett massivt vridmoment på 4 000 Nm och sömlös växling, är den som gjord för prestanda-suvar. Utöver detta erbjuder M3X smarta funktioner som energiåtervinning och trafikoptimering, för en ännu bättre körupplevelse.

Hållbarhet i fokus

Samarbetet mellan Chery och Jaguar Land Rover är inte bara en teknisk bedrift, utan också ett viktigt steg mot en mer hållbar framtid.

Genom att dela med sig av sina avancerade plattformar, bidrar Chery till att påskynda elektrifieringen av bilindustrin. Och för Jaguar Land Rover innebär det tillgång till beprövad teknik som kan hjälpa dem att nå sina ambitiösa miljömål.

Framtiden är elektrisk

Sammanfattningsvis, med E0X och M3X i ryggen har både Chery och Jaguar Land Rover alla möjligheter att skapa elbilar och hybrider som imponerar på både prestanda och effektivitet.

Läs även: [Kinesisk dominans i Europa – snart verklighet. Dagens PS](#)



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

2. Nya Dacia Duster släpps som billig minihusbil

Av Elis Kalmér

1 juni 2024 kl 19:55

Nu kan Dacia Duster beställas som minihusbil. Med det nya paketet "InNature Sleep Pack" kan bilen förvandlas till en mat- och sovplats.



Husbilar är för många en dröm bortom plånboken. Därför har lågprismärket Dacia nu tagit fram en ny camping-variant av deras Duster som förvandlar bilen till en minihusbil. Paketet har redan funnits tillgängligt på modellen Dacia Jogger, men implementeras nu även på populära Duster.

Paketet är enkelt att sätta upp och ta ner och innehåller bland annat en säng med dimensionerna 1,90 gånger 1,30 meter. Under sängen finns det utrymme på 220 liter för campingutrustning, förvaring och bagage. Planerar man lite längre resor, så kan man även beställa till Dacias InNatur-tält med plats för tre personer.

Är man intresserad av en Dacia Duster med tillhörande campingpaket får man betala cirka 235 000 kronor. Bilen kommer med en motor på 100 hästkrafter och en sexväxlad manuell växellåda. Campingversionen har än så länge inte lanserats i Sverige. [Här kan du läsa första testerna av den vanliga versionen.](#)

LÄS MER:

- [Lågpris-SUV:en Dacia Duster förvandlas till widebodymonster](#)
- [Officiell: Så blir helt nya Dacia Duster](#)
- [Bilderna läckte ut – se nya Dacia Duster](#)
- [Så mycket kostar nya Dacia Duster i Sverige](#)
- [Dacian krockade med en 70 gånger dyrare Ferrari](#)
- [Första testerna: Nya Dacia Duster får toppbetyg](#)



Elis Kalmér

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



3. Jeep Avenger 4xe med fyrhjulsdraft

Av redaktören bytbil.com 2024-06-03

Text Morten Bek

En riktig Jeep har fyrhjulsdraft. Därmed kan vi snart välkomna lilla Avenger in i Jeep-familjen på riktigt. Med bensinmotor och två elmotorer kommer den ta sig fram i all terräng, lovar Jeep.



Den lilla Jeep Avenger ser tuff ut och liknar en riktig Jeep som kan ta sig över branta backar och leriga håll. Men utseendet bedrar. Avenger är en elbil med framhjulsdraft, och några få körinställningar för terrängkörning kan självklart inte rädda den. Avenger ser dock ut att rädda sig själv nu. I alla fall i med den helt nya 4xe-versionen som har avancerad fyrhjulsdraft. Det hade varit häftigt om Avenger 4xe var en elbil, men under huven har den en bensinmotor. Den får hjälp av två elmotorer – en vid framaxeln och en vid bakaxeln.

Jeep vill inte avslöja den sammanlagda effekten för hybridsystemet, så du får den uppdelad i bitar. Bensinmotorn, en 1,2-liters trecylindrig, ger 136 hk. Varje elmotor ger 29 hästkrafter. De tre siffrorna kan inte bara läggas ihop, vilket annars skulle ge 194 hk, eftersom motorn vid bakaxeln till exempel endast är permanent aktiv upp till 30 km/h (50 procent av kraften fram, 50 procent bak) och i standby för bättre grepp mellan 30-90 km/h. Över 90 km/h kör Avenger 4xe alltid med framhjulsdraft.



Mer markfrigång och alltid redo för terräng

Trots att fyrhjulsdriften i Avenger 4xe är beroende av en elmotor som kräver ström, så tar Avenger aldrig slut på ström till den bakre elmotorn. Oavsett hur krävande terrängen är kommer fyrhjulsdriften alltid att vara tillgänglig – något som Jeep lägger stor vikt vid. Det möjliggörs endast genom att bensinmotorn genererar ström till elmotorn, men Jeep lovar att Avenger 4xe endast släpper ut minimalt mer CO2 än den hybridversion som redan finns. Tack vare elmotorn vid framaxeln kan Avenger 4xe köra enbart på el, men förmodligen endast över korta avstånd.

Till terrängdugligheten hör andra saker som är unika för Avenger 4xe. Den har 10 mm mer markfrigång än de övriga versionerna, och stötfångarna har ändrats så att den kan köra upp och ner för brantare backar. Den kan utsättas för vatten med ett djup på upp till 40 cm, och den är som den enda Avenger utrustad med en multilink-bakaxel, vilket gör att de enskilda hjulen kan röra sig mer fritt. Den nya bakaxeln ska också öka fjädringskomforten.

Jeep har självklart utrustat Avenger 4xe med en rad körprogram. Auto är för körning på väg, där fyrhjulsdriften endast aktiveras (alltid aktiverad upp till 30 km/h) när extra grepp behövs, Snow för snöiga dagar, där fyrhjulsdriften måste reagera, Sand&Mud med specifika inställningar för växling och antispinn-system, och slutligen Sport, som drar ut så mycket kraft som möjligt ur hela hybridsystemet.

Beställning av nya Jeep Avenger 4xe öppnas upp före slutet av år 2024.



Relaterade artiklar:



Test: Jeep Avenger är lysande i stadsdjungeln



Jeep Avenger utsedd till Årets bil



"Årets bil" har fått svenska priser



Provtur i nya Jeep Avenger – mycket charm i litet paket



4. Bentleys satin-finish – tar 55 timmar

Uppdaterad 02 juni 2024 Publicerad 02 juni 2024

Bentley erbjuder nu en lyxig lackering i matt satin. Hantverket tar 55 timmar att utföra och priset, det vet ingen än.



*Bentley erbjuder nu satin-finish på några av deras bilar.
Det är en matt och mjuk färg som andas lys.*

Matta och satin-finishar har exploderat i popularitet. Nu svarar **Bentley** med en underbar palett av satin-färger för sina bilar. Med hela 15 unika nyanser att välja på, erbjuder Bentley därmed en oöverträffad möjlighet för kunder att skräddarsy sina lyxbilar.

Den perfekta satin-finishen

Först anländer varje bil till Excellence Center for Bespoke Paint i en glansfärg. Därefter handslipas, rengörs, maskeras och dammas den noggrant. Sedan rengörs den en gång till. Därefter applicerar Bentley's mästerliga hantverkare en klarlack i två steg. Resultatet? Den perfekta satin-finishen.

Väl testat av experter på området

För att säkerställa att varje satin-färg uppfyller Bentleys höga standarder, har experter i Crewe, England, utvecklat och rigoröst testat de nya färgerna. Således erbjuder Bentley nu den kompletta serien av satin-färger för **Continental GT**, **Continental GT Convertible**, **Bentayga**, Bentayga Extended Wheelbase och **Flying Spur**.



*Här har ni en riktig bra närbild på den mjuka och matta lacken.
Ni måste hålla med om att den ser magisk ut.*

55 timmar för perfektion

Att måla en Bentley i en specialiserad satin-nyans tar 55 hela timmar. Eftersom varje steg i processen är omsorgsfullt genomfört, garanteras en finish av högsta kvalitet. De nya färgerna, inklusive Anthracite Satin, Royal Ebony Satin och Light Sapphire Satin, är noggrant utformade för att möta Bentleys extremt strikta krav.

Framtidens innovationer

Nästa år lanserar Bentley den nya 2025 Continental GT. Denna modell har en plug-in hybrid twin-turbo 4,0-liters V8 med 771 hk och 1000 Nm i vridmoment. Det är en markant ökning från nuvarande W12-modellens 650 hk och 900 Nm. Vidare, när Bentleys nya måleri står klart 2025, kommer alla framtida satin-lacker att appliceras där.

Priset för de nya satin-färgerna är ännu inte avslöjat, men för Bentleys kunder är ju detta sällan ett problem. Vi ger i alla fall tummen upp för det här ser magiskt bra ut.

Alla tillgängliga färger:

Anthracite Satin
Royal Ebony Satin
Storm Grey Satin
Light Sapphire Satin
Sequin Blue Satin

Topaz Blue Satin
Orange Flame Satin
Alpine Green Satin
British Racing Green Satin
Candy Red Satin

Cricket Ball Satin
Extreme Silver Satin
Light Grey Satin
Arctica Satin
Old English White Satin

Läs även: [Drottningens Bentley har hittat hem igen. Dagens PS](#)



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

5. Volvos ägare i jättesatsning: 5 miljoner motorer/år

Av Maths Nilsson

2 juni 2024 kl 06:49

Geelys och Renaults jättesatsning på förbränningsmotorer är nu ett faktum. Det nya bolaget Horse Powertrain, som gör motorer till Volvo Cars, ska tillverka fem miljoner drivlinor per år. De satsar på både hybrider och alternativa bränslen. – För att branschen ska nå nettonollutsläpp under de kommande decennierna är globala synergier, flera tekniker och delning av expertis avgörande, säger Geelys Li Shufu.



Det har onekligen varit en vecka som har gått i förbränningsmotorns tecken. **Toyota, Mazda och Subaru presenterade sin jättesatsning på nya små motorer** som ska kunna köras på koldioxidneutrala bränslen som e-bensin och vätgas och vara mer energieffektiva. De ska bli mindre än tidigare och tillåta lägre och mer aerodynamiska motorhuvar.

Nu rullar även Geely och Renault ut sin jättelika satsning på förbränningsmotorer, där Volvo Cars tidigare motorenhet ingår. Geelys motorbolag Aurobay, med svensk tillverkning i Skövde, och Renaults motorbolag slås ihop i jättebolaget Horse Powertrain. Horse blir ett av världens största bolag inom förbränningsmotorer.

Horse Powertrain kommer att ha 19 000 anställda och förväntas omsätta över 170 miljarder kronor per år. Företaget ska tillverka cirka 5 miljoner drivlinor per år. Satsningen omfattar förutom förbränningsmotorer alla typer av hybridlösningar. Såväl fullhybrider som laddhybrider samt förbränningsmotorer som motorer som körs på bränslen som etanol, metanol, gasol, CNG och vätgas. Horse ska leverera till Renault Group, Geely Auto, Volvo Cars, Proton, Nissan och Mitsubishi Motors Company.



Motorerna i det nya bolaget kommer sitta i bilar från Volvo, Renault, Geely, Nissan, Proton och Mitsubishi.

– För att branschen ska nå nettonollutsläpp under de kommande decennierna är globala synergier, flera tekniker och delning av expertis avgörande. Det är därför vi är glada över att vårt partnerskap med Renault Group når kommersiell verklighet idag. Horse Powertrain Limited kommer att ha portföljen, skalan och kapaciteten att erbjuda de lågutsläppslösningar som morgondagens bilindustri kräver. Dagens lansering markerar ett nytt kapitel inom hållbar mobilitet, och vi på Geely är stolta över att spela en roll, säger Geelys ordförande och huvudägare Li Shufu i ett pressmeddelande.

Horse kommer att leverera motorer till Renaults bilar med förbränningsmotorer och hybrider.

Den svenska verksamheten ligger till stor del i Volvo Cars gamla anläggningar i Skövde. Horse kommer att ha 17 globala anläggningar, 5 forskningscenter, 19 000 anställda och nio biltillverkare i 130 länder som tillverkare, uppger Geely. Aurobay i Skövde blir kvar som en enhet i bolaget. Geely och Renault Group kommer att äga 50 procent vardera i Horse Powertrain med huvudkontor i London som kommer att styras av en styrelse bestående av tre representanter vardera från Geely och Renault Group. Matias Giannini har utsetts till vd för Horse Powertrain.

– I dag är ett viktigt steg för att möta de största utmaningarna som bilindustrin står inför: koldioxidutsläppen av vägtransporter. Att samarbeta med ett ledande företag som Geely för att skapa en ny aktör med kapacitet och expertis att utveckla förbränningsmotorer med ultralåga utsläpp och högekonomisk hybridteknik är nyckeln för framtiden, säger Renaults vd Luca de Meo.



Horse kommer att leverera motorer till Renaults bilar med förbränningsmotorer och hybrider.

LÄS MER:

- [Toyotas nya satsning: Supersmå CO2-fria motorer](#)
- [Volvos motortillverkare: "Förbränningsmotorer mot..."](#)
- [Geely och Renault satsar 82 miljarder på förbränningsmotorer](#)
- [Så vill Toyota utmana Tesla – med nya motorer](#)
- [Toyota satsar på CO2-fri motor: "Älskar motorer"](#)
- [Volvos jättesatsning – utvecklar egna elmotorer](#)



Maths Nilsson

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

6. Omfattande fusk avslöjat hos japanska biltillverkare

Publicerad idag 15:26 (uppdaterad idag 15:33)

Text Erik Söderholm

Stoppad försäljning och en ursäkt från Toyotas styrelseordförande – det är resultatet när en japansk myndighet avslöjat omfattande fusk hos flera märken.



Toyotakoncernen har hamnat i blåsväder för att ha fuskat i krocktester under lång tid. Det **avslöjades förra året** och **drabbar även Daihatsu** som ägs av Toyota.

Nu stoppas försäljningen av ytterligare flera Toyotamodeller i hemlandet Japan. Anledningen är att bilarna inte certifierats på rätt sätt vid krocktester.

Den utredning som japanska transportmyndigheten gjort avslöjar att även Mazda, Honda, Suzuki och Yamaha gjort fel under certifieringsprocessen. Det är "extremt olyckligt", enligt myndigheten.

"Bedrägerier i typgodkännandeprocessen undergräver förtroendet hos konsumenterna och ifrågasätter hela grunden i systemet", skriver myndigheten i ett uttalande.

Hos Mazda har motorernas mjukvara justerats inför tester av effekten och bilar har anpassats särskilt inför krocktester. Hos Honda gäller det fel vid bullertester och Suzuki uppges ha gjort fel vid bromstester. Biltillverkarna uppmanas stoppa försäljningen tills det kan fastställas att bilarna klarar lagkraven.

Toyotas styrelseordförande Akio Toyoda har bett om ursäkt för problemen och hävdar att företaget använt striktare regler än myndigheterna. Enligt honom är bilarna säkra att köra.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Skandalen sprider sig – nu stoppas leveranserna



Japanska biljättar vägrar ge upp förbränningsmotorerna



Dieselfusk även hos Toyota: "Vi inser allvaret"



Toyota erkänner fusk i krocktest



7. Hyundai Ioniq 5 N pressar fossilerna på Ringen

Av Mikael Johnsson

Publicerad 2024-06-04 Uppdaterad 2024-06-04

Journalisterna har redan imponerats. Nu när de första kunderna fått sina Hyundai Ioniq 5 N verkar den fortsätta att leva upp till förväntningarna – även på bana.



Det visar sig nästan kräva en Ioniq 5 N för att komma ikapp en Ioniq 5 N.

Visst ser den ganska potent ut – men kan denna 2,2 tons suvaktiga elbil verkligen stå pall för Nürburgrings ökända nordslinga och hänga med i tempot som prestandabilarna där drar upp? Det kan den!

Först är det Nürburgring-Youtubern **Micha Charoudin** som får prova en nederländares exemplar och knappt kan sluta ösa beröm över bilen. Van vid att elbilar brukar ha både batterier och bromsar som ger upp står det klart att detta är något helt annat.

Varken bromsar eller däck lämnar in, och en annan jämnsnabb Ioniq 5 N visar att bilen klarar två fulla varv också i det helt obegränsade Sprint-läget (Endurance finns också). Just det, än roligare blir det nämligen av att de snart kommer ikapp en annan Ioniq 5 N!

Det är en belgare som sannerligen inte är blyg för att testa både chassibalansen och vad Ioniq 5 N går för i övrigt. Missa inte diskussionen efter körningen när det pratas inställningar, Pirellidäcktyper, däcktryck med mera. Belgaren "Ben P" har fler filmer på när han pressar sitt nyförvärv, bland annat den **här**.



FILM: <https://youtu.be/uc5dL61Eykc>

Det är flertalet etablerade fortårbilar som får se sig omkörda av koranerna utan avgasrör och att en karta håller på att ritas om står klart. Mycket bättre reklam än så kan bilen nog inte få. Hyundais Albert Biermann, tidigare ansvarig för bilar som BMW M3 E46 med mera, njuter säkert ...



FILM: <https://youtu.be/S4Mf9UVdNOc>

Sedan kostar en Hyundai Ioniq 5 N också 834 900 kronor så man kan förstås begära en del också. Att den presterar på Nürburgring visade för övrigt vår systertidning **sport auto** redan i januari 2024 så helt överraskad borde man kanske inte vara. Men visst tar det ett tag att ta in? Se själva.



FILM: <https://youtu.be/HZczpFsv9ZY>

8. Ny superdiesel vill utmana Tesla Semi

Av William Karlsson 31 maj 2024 kl 16:32

En rullande motorcykelhjälm som väger flera ton vill utmana Tesla Semi. Koncept-lastbilen Kenworth Supertruck 2 har nu visats upp efter en sex år lång utveckling. Med en unik design och hybriddiesel är lastbilen otroligt bränslesnål.



FILM: <https://youtu.be/XUHtHhH4q0A>

Kenworth Supertruck 2 visades upp för första gången i veckan efter att ha utvecklats i sex års tid. Utseendemässigt ser lastbilen ut som en rullande motorcykelhjälm, men designen är gjord för att förbättra aerodynamiken. Designen liknar Tesla Semi, så det råder ingen tvekan vem Kenworth vill utmana.

– Vi började med en idealisk aerodynamisk form när vi började designa SuperTruck 2, säger Joe Adams, Kenworths chefsingenjör.

Inuti hytten har förarens uppsyn förbättrats med en enorm framruta. Båda sidospeglarna byttes ut till två kameror som visar upp vad de filmar på två stora skärmar. Kamerorna ska dessutom fungera så förarens mörkerseende blir tydligare.

– Vi gjorde vindrutan väldigt parabolisk i planvy och jämn för flödet. Vi gick också ett steg längre och eliminerade fysiska speglar helt och hållet, vilket minimerade luftmotståndet. Det digitala sidospegelsystemet möjliggör förbättrad övervakning av mörkerseende, säger Jonathan Duncan, Kenworths designchef.

Föraren kommer dessutom leva ett mycket bekvämt liv i lastbilen då sovplatsen fått ett stort lyft. Bordsskivan i hytten ska också gå att justera och rotera så det passar utifrån behov. Efter en lång resa kan det vara jobbigt att klättra ur lastbilen. Detta kommer inte att vara ett problem hos denna nya superdiesel, då den har en utfällningsbar trappa.



Supertruck 2 drivs av en hybriddieseldrivlina som kompletteras av en 12-växlad automatlåda. Prototypen väger ungefär 3 ton mindre än Kenworth T660 som togs fram 2009. Föregångaren var en av sin tids mest bränsleeffektiva lastbilar, något som Supertruck 2 ska ha förbättrat med 136 procent.

– Målet var en 100 procent förbättring av frakteffektiviteten jämfört med vår Kenworth T660 från 2009, som vid den tidpunkten utan tvekan var den mest bränslesnåla lastbilen i branschen, säger Jim Walenczak, general manager för Kenworth.

Att lastbilen drivs av diesel kanske inte känns som det mest moderna draget, vilket Kenworth själva medger. Men företaget säger att Supertrucks 2 design är väldigt flexibel och skulle lätt gå att anpassa för att passa andra typer av drivlinor i framtiden.

– SuperTruck 2 gav oss möjligheten att undersöka ny teknik i ett tidigt skede. Vi lärde oss vad som fungerade och vad som inte fungerade, säger Jim Walenczak.

LÄS MER:

- [Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest](#)
- [Elon Musk: Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning](#)
- [Film: Se Tesla Semi köra 80 mil på en laddning på 2 minuter](#)
- [Volvo och Scania får konkurrens i Europa – av Tesla](#)
- [Så gjorde Volvo ny superlastbil 134% effektivare](#)
- [Sanslösa värderingen: Teslaaktien över 1000 dollar -...](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

9. Stororder på Scantias ellastbil – ska köra åt Jula

Av Maths Nilsson

3 juni 2024 kl 13:57

Scania har fått en genombrottsorder på elektriska lastbilar i Sverige. Åkeriet EcoLink köper 20 lastbilar för att köra ut varor åt Jula. Lastbilarna är treaxlade dragbilar med R-hytt, elmotorer på 540 hästkrafter för tågvikter upp till 64 ton.



FILM: <https://youtu.be/58XNPT90j00>

Scantias elektriska lastbilar har haft det lite trögt på marknaden, men nu kommer en order som kan betyda ett genombrott på den svenska marknaden. Åkeriet EcoLink i Skara som kör åt Jula Logisticks köper 20 ellastbilar på ett bräde. Det är Scantias hittills enskilt största beställning av ellastbilar i Sverige.

Ellastbilarna är 3-axlade dragbilar med R-hytt, elmaskin på 400 kW (\approx 540hk) och för tågvikter upp till 64 ton. Installerad batterikapacitet är 624 kWh och de har Scantias egentillverkade NMC-batterier. Scantias batterier har en hög energidensitet och är anpassade för låga temperaturer med en laddeffekt upp till 375 kW. Räckvidd är på upp till 520 km med en tågvykt på 29 ton, 440 km med en tågvykt på 40 ton och 320 km med en tågvykt på 64 ton.

– Det känns oerhört spännande att ligga i framkant, säger Pontus Sahlgren, VD för EcoLink. Anders Kron hos Tovek och Pontus Sahlgren vd Ecolink har teckna avtal om 20 elektriska lastbilar.



Anders Kron hos Tovek och Pontus Sahlgren vd Ecolink har teckna avtal om 20 elektriska lastbilar.

Sedan 2022 har Jula Logistics deltagit i ett pilotprojekt i samverkan med Scania. Företaget har två eldrivna 32-metersekipage – med totalvikt för last och släp på upp till 64 ton – i drift. Fordonen transporterar vardera två containrar från den intermodala terminalen i Falköping, dit gods anländer per tåg från Göteborgs hamn, för vidare distribution i Västra Götaland. Genom att övergå till eldrift för tunga och långa lastbilsekipage har Jula kunnat minska energi och utsläpp med 70 procent per transporterad enhet. Nu växlas sanningen upp med de 20 nya lastbilarna.

– Att EcoLink och Jula Logistics gör en så pass stor satsning är en tydlig markering i transportbranschen. Ett större skifte till elektriska och fossilfria vägtransporter är definitivt på gång och det ska bli intressant att följa EcoLink och Jula Logistics i sin omställning med hjälp av våra elektriska lastbilar, säger försäljningsdirektör Niklas Engholm, Scania Sverige.

De nya lastbilarna från Scania kommer dels att transportera gods från Falköping till Julas centrallager i Skara, dels distribuera gods för den majoritet externa kunder som nyttjar tågpendeln.

– Vi vill utnyttja fordonen i de relativt gynnsamma avstånden i vårt närområde. Vi kan köra tre–fyra turer om dagen och med tvåskift det dubbla.

LÄS MER:

- [Ny storaffär för Volvo på elektriska lastbilar](#)
- [Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...](#)
- [Scanias ellastbil floppar – bara 47 levererade](#)
- [BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige](#)
- [Scanias nya elektriska superlastbil: ”De har kört om Tesla”](#)
- [Superbatteri från Northvolt och Scania: Klarar 1,5...](#)



Maths Nilsson

10. Citroën CX var vägarnas egen Concorde

Publicerad 2024-06-02 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Att efterträda Citroën DS var ett otacksamt uppdrag men CX löste det med den äran.



I mitten av 1970-talet hade det gått två decennier sedan debuten för Citroën DS. Trots att modellens fjädring alltjämt var närmast unik både i konstruktion och bekvämlighet kunde åren inte längre dölja att bilen i flera andra avseenden blivit "long in the tooth", gammaldags.

Efterträdaren visades på Parissalongen hösten 1974 och hette CX, ett namn som anspeglade på karossens låga luftmotstånd. För linjeföringen svarade Robert Opron, en långvägare inom Citroën som fanns med redan vid DS-debuten 1955 och som under åren även ansvarade för bilar som Citroën SM och GS, Renault Fuego, Renault 25 och Alpine A310.



Instrumenteringen i serie 1 saknar motstycke. Knasig eller genial, välj själv, knappar och reglage ser i alla fall rätt ömtåliga ut – och är det.



Citroën CX var kanske inte lika omvälvande som DS men tekniskt sett ändå väldigt avancerad. Gashydraulisk fjädring förstås, dessutom hjulupphängningar som vilade mot underredet i ett otal gummibussningar som skulle göra isoleringen från vägen särdeles bra. I dag är detta vardagsmat, men inte då.

Lägg till detta en futuristisk inredning som sannerligen inte liknade någonting världen dittills skådat och det stod klart att det då närmast konkurrensmässiga Citroën nog hade en bil som kunde köra företaget in i 1980-talet, trots allt.

Åkkomforten var oerhörd, känslan av att färdas i en vägarnas Concorde påtaglig. Citroëns ingenjörer hade laborerat med wankeldrift för sin nya stora bil, men därav blev tyvärr (eller lyckligtvis) intet.

Motorn i CX baserades istället på samma gamla, 1930-talsfyra som alltid. Helheten räckte ändå till att övertyga juryn i valet av Årets Bil 1975. Vid det laget hade Peugeot tagit över besluten i Citroën, grunden för det vi i dag kallar PSA hade bildats. Året därpå – 1976 – dök den lastälskande kombimodellen Break upp, en modell som omfamnades av taxirörelsen inte minst.

Bilen på bilderna är en tidig CX GTI, en variant med bränsleinsprutning och 128 hk, introducerad våren 1977.

CITROËN CX 2400 GTI

Nypris: 102 600 kr med soltak.

Motor: Rak 4-cyl med stötstänger, block i gjutjärn, topp i aluminium. Två ventiler per cylinder. Insprutning. Volym 2 347 cm³. Max effekt 128 hk DIN vid 4 750 v/min. Max vridmoment 212 Nm vid 3 600 v/min.

Kraftöverföring: Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell.

Mått: L/B/H 470/178/136 cm. Tjänstevikt 1 460 kg.

Fjädring/hjulställ: Individuell med gashydraulisk fjädring fram och bak som håller bilen på konstant nivå över marken.

Styrning: Kuggstång/servo.

Bromsar: Skivor fram/bak. Servo.

Hjul: Lättmetallfälgar 150TR390. Däck 190/65 HR 390.

Fartresurser: Toppfart: 191 km/tim. Acc. 0–100 km/tim: 10,1 s.

Förbrukning: 1,19 l/mil.



LIVSCYKELN

1974 CX presenteras.

1975 CX 2000 väljs till "Årets Bil". Motorn har rötter i 1930-talet, servostyrning är ännu inte standard.

1976 CX Break – en riktig storlastare som lätt sväljer rejäla överlass utan att säcka. Lastar du inte skrymmande saker får sju personer plats och ändå finns hyfsat bagageutrymme.

1979 presenteras en tvåliters fyra av modernare snitt, Douvrinmotorn, denna gång i samarbete med Renault.

1980 CX 2000 får tillnamnet Athena.

1983 CX 20 introduceras för 71 850 kr. Önskar man mer utrustning gäller Pallas 2400 för 86 550 kr. En rejäl prishöjning.

1985 förstoras GTi- motorn till 2,5 liter och effekten höjs till 138 hk. Turbodieseln presterar 95 hk.

1986 får karossen en smärre ansiktslyftning med stötfångare av plast, en förändrad inredning och, faktiskt, "normal" hastighetsmätare.

1987 Ny toppmodell: GTi Turbo2 med 2,5-litersmotor på 156 hk. 0–100 på 9,2 s och 215 km/tim i toppfart skäms inte för sig.

1989 CX läggs ner efter 1 170 645 exemplar. Break lever kvar till 1991.



Calle Carlquist

Läs också: [Modellen som hamnat i skuggan: "Perfekt körmaskin"](#)



11. Cunningham C-3

Publicerad 24 apr 2024 kl 12:13 UTC av Vlad Radu

Amerikas bortglömda HEMI-drivna homologeringspecial



C-3 utvecklades i början av 1950-talet för att finansiera B. S. Cunningham Companys motorsportsträvanden och homologera en uppdaterad racerbil för Le Mans 24-timmars, och blev en av de bästa grand tourers under sin tid.

Briggs Swift Cunningham II föddes 1907 i Cincinnati, Ohio, och blev förälskad i snabba bilar från tidig ålder tack vare de frekventa turer han tog med sin farbror i en flygplansmotor-driven Dodge.

När han blev äldre började Cunningham med segling, delvis på grund av sin mors ogillande av biltävlingar, som hon ansåg vara alldeles för farliga.

Hans seglingskarriär var extremt framgångsrik, men efter att hans mor gick bort kom han äntligen in i biltävlingar.

1950 ställde Cunningham och hans team upp med två Cadillacs i **Le Mans 24-timmarslopp** och blev det första amerikanska teamet att tävla med USA-byggda bilar i det berömda ut hållighetsloppet.

Medan han fortsatte att bygga och segla sina egna fartyg, började **Cunningham** också bygga och tävla med sina egna bilar genom B. S. Cunningham Company i West Palm Beach, Florida.

Den första skräddarsydda Cunningham-bilen, en roadster kallad C-1, stod klar i slutet av 1950. Det var en engångsföreteelse som syftade till att studera lönsamheten i att producera en gatbil, vilket banade väg för företagets mest ikoniska modell, som introducerades ungefär två år senare.



Baserad på ett skräddarsytt, handbyggt chassi

Även om Cunninghams främsta prioritet var att bygga racerbilar, var det lilla teamet tvunget att bygga minst 25 bilar som var godkända för att homologera sina nya **banvaper** för Le Mans

Således, efter att ha avslutat den väggående C-1 och utvecklat C2R-racerbilen, började teamet bygga vad som visade sig vara en av de finaste grand tourers i världen.

C-3 användes runt en anpassad, handbyggd stegram utrustad med flera standardkomponenter.

Den främre hjulupphängningen lånades från en Mercury från 1951, den bakre var en skruvfjädrad Chrysler live-axel, medan trumbromsarna också kom från en Mercury från 1951, men använde ytterligare Delco-hårdvara.

Klädd i en skräddarsydd italiensk kostym

Efter att varje chassi var färdigt skickades det till Italien där Cunningham slöt ett avtal med den berömda karosbyggaren **Carrozzeria Vignale**.

I Turin fick C-3-chassit en handformad aluminiumkaross designad av Giovanni Michelotti, stylisten som ansvarade för några av tidens vackraste fyrhjuliga mästerverk, som Ferrari 166 och 212 Inter, som C-3 delade vissa likheter med.

Den eleganta, ultralyxiga interiören designades och byggdes också av Vignale med några av de finaste materialen som fanns tillgängliga på den tiden, såsom äkta trädetaljer och Connolly-läder.

Vignale-karosserna, tillverkade i antingen en tvådörrars coupé eller tvådörrars cabriolet, var inte 100 % identiska från bil till bil. Ändå var var och en av dem mästerligt utformade, och med sina elegant yppiga former var de en fröjd att skåda





Drivs av en förstärkt HEMI

Efter att karosserna var färdiga och ihopkopplade med chassit skickades varje C-3 tillbaka till Florida för slutmontering. På sin anläggning i West Palm Beach installerade Cunningham-teamet drivlinan som framhävdes av en 331-ci (5,4-liters) Chrysler **FirePower HEMI V8** som företaget också använde för C2R-racerbilen. Motorn hade en effekt på 180 hk i tvåcylindrig förgasarform och fick ett nytt, egenutvecklat insugningsrör med fyra Zenith-förgasare med en pipa och ett nytt, fritt flödande dubbelt avgassystem. Med dessa **uppgraderingar** producerade den första generationen HEMI 220 hk, men potentiella köpare kunde beställa ytterligare uppgraderingar som portade och polerade topplock eller kolvar med hög kompression, vilket pressade effekten långt över 250 hk-märket.

I tidiga C-3:or var V8:an kopplad till Cadillacs robusta treväxlade manuella växellåda, medan Cunningham för resten av bilarna använde Chryslers M6 Presto-Matic fyrväxlade halv-automatiska växellåda med momentomvandlare.





Jämförelser med den tidens Ferraris och Bugattis

Priset för en C-3 låg runt 10 000 dollar, vilket idag motsvarar inte mindre än 120 127 dollar. Men trots det orimliga priset och företagets brist på prestige var rika entusiaster snabba med att köpa en efter att ha läst de överväldigande positiva recensionerna i populära bildningar.

C-3 jämfördes ofta med tidens mest eftertraktade Ferraris och Bugattis när det gäller komfort, kvalitet och prestanda.

Utrustad med **Cadillacs** treväxlade manuella växellåda kunde den amerikanska grand tourern accelerera till 60 mph (97 km/h) på 6,9 sekunder, vilket var blixtnabbt för att vara i början av 1950-talet.

Siffran sjönk till 8,5 sekunder med Chrysler halvautomat, men C-3 utstrålade fortfarande GT-perfektion.

Cunningham C-3 idag

C-3 är nästan bortglömd av yngre entusiaster idag. Det är synd eftersom det var en av de mest spännande grand tourers på sin tid.

På samlarmarknaden är det annorlunda. Kunniga entusiaster som är bekanta med C-3 är villiga att betala stora pengar för att äga en.

Cunningham byggde 25 produktionsversioner av C-3 (homologeringsminimum), varav endast fem var cabrioletter. Ett **överlevande exemplar** dyker sällan upp på en auktion, men när det gör det överstiger det vinnande budet vanligtvis 500 000 dollar.

Exemplet ovan inbringade 869 000 dollar på en RM Sotheby's-auktion 2014. Den är den första förproduktionsprototypen av C-3 och sticker ut på grund av sin unika 350-hk-version av FirePower HEMI.



Vlad Radu

Vlads första bil var specialbyggd: en exotisk bil som han gjorde av trä, kartong och en lånad ratt vid fem års ålder. Genom att kombinera hans tidigare erfarenhet av skrivande och bilhandlarår fokuserar hans artiklar på djupet på speciella bilar från förr och nu.

[Fullständig profil.](#)



12. Veckans bil: Ford Crown Victoria 1955

Av Brian Earnest

oktober 26, 2016

Efter mer än 133 000 miles (21 000 mil) har Jim Youngs Ford Crown Victoria från 1955 blivit så kärleksfullt omhändertagen att det är svårt att tro att den är nästan helt original.



Ibland i samlarbilsvärlden verkar en bra bil på något sätt hamna hos precis rätt ägare. Kalla det bilkarma, ödet eller bara tillfälligheter, men ibland slutar en bilkille som förtjänar en bra bil med en underbar maskin som han på något sätt verkade vara ämnad för.

Jim Young från Green Bay, Wis., hör till den kategorin. Den pigga, sällskapliga 80-åringen har älskat 1955 års Fordar sedan, ja, 1955. Den första nya bilen han någonsin köpte kom vid 18 års ålder när han skrapade ihop tillräckligt med pengar från tre jobb för att byta in sin Ford från 1951 och köra hem med en ny Fairlane från 1955.

"Och jag körde den bilen tills den inte gick längre, jag älskade den så mycket", skrattar han. "Jag körde den i tolv år."

Femtio år senare, 2015, älskade Young 1955 års Ford lika mycket som någonsin. Hans bilvänner i hans Nifty Fifty Classic Car Club visste det, och de hjälpte honom att koppla ihop honom med en spektakulär orestaurerad Crown Victoria från 1955.

Efter mer än 133 000 mil har Crown Vic blivit så kärleksfullt omhändertagen att det är svårt att tro att den är nästan helt original. Forden bär fortfarande sin originallack, kro-made interiör och praktiskt taget allt annat. Den ser för hela världen ut som en mycket snyggt restaurerad maskin, och Young vet att det är det som gör Forden så speciell.



– Jag har svårt att tro att jag äger den bilen. Det är en så vacker bil, säger han med ett nästan ursäktande skratt. "Jag kan inte tro det själv att jag har den där bilen. Jag bara älskar det."

Young är snabb med att ge det mesta av äran för bilens orörda skick till de tidigare ägarna, som behandlade den som ett av sina barn i mer än två decennier. De hittade precis den bil de var ute efter och de var fast beslutna att hålla den så perfekt original som möjligt, så länge de kunde.

"Ett par från [min] bilklubb köpte den för ungefär 25 år sedan. De ville ha en original Ford från -55 och de letade i två år för att hitta en och de hittade den här i Minnesota, säger Young. – Och när de hittade den köpte de den direkt. De fick reda på att bilen var byggd i Kalifornien och de spårade den tillbaka och de fick reda på bilens historia och de körde den i ungefär 22 år tror jag. Sedan blev mannen väldigt sjuk och de kunde inte köra den längre och den satt i en byggnad vid deras hus som var gjord just för den här bilen. De hade byggt ett garage bara för bilen. De älskade den så mycket att de körde över den. Och det är originellt. Mannen ville inte ändra på en sak. Till och med 6-voltständningen är fortfarande original. Så när han dog stod bilen i garaget i ytterligare tre år eftersom hans fru helt enkelt inte kunde skiljas från den."

Vid det laget hade Jim och hans fru Joyce redan köpt en Ford från 1955 som de nu har i Tennessee. När hans vänner i bilklubben fick reda på att den ursprungliga Crown Vic från -55 var till salu övertygade de Jim om att han borde kolla upp den.

"Så jag kontaktade henne och började prata med henne om att köpa den för ungefär ett år sedan. Det tog mig ungefär tre månader, men till slut lyckades jag övertyga henne om att det här borde visas, säger han. "Det var som en familj och de bara älskade det. Så det var verkligen en utmaning att få henne att sälja den, men till slut sa jag att jag ska behålla den i bilklubben, den ska vara i Green Bay-området. Den kommer inte att säljas till någon utanför området, och den kommer att visas så att folk kan se den. Till slut gick hon med på att sälja den till mig."



Den stora nyheten från Dearborn, Michigan, för 1955 var en total omdesign av hela Fordserien. De nya fullstora Fordarna var längre, lägre och bredare. Bilarna fick en ny konkv cellgrill, nya sidodetaljer, en enorm omslutande vindruta, Thunderbird-liknande bakskärmar och nya serienamn. Bland de många förändringarna fanns nya säkerhetsbälten som tillval och "Select Air" – företagets första luftkonditionering i fabriken.

Kombivagnarna grupperades nu i separata serier. Mainline förblev baslinjen, följt av Customline och Fairlane.

Fairlane-namnet böjde sig för första gången 1955 och ersatte Crestline och debuterade tillsammans med Thunderbird första året. De nya Ford-bilarna i toppskiktet var Fords direkta konkurrent till den heta nya Chevy Bel Air-serien från 1955 när de tre stora amerikanska biltillverkarna drev branschen in i en guldålder för design under mitten av 50-talet. Om inte annat skapade Ford verkligen en av sina mest minnesvärda och omedelbart igenkännbara modeller med Crown Victoria - och dess syskon Skyliner och Sunliner.

När köparna valde Crown Vic på toppnivå fick de kromade vindrute- och "A"-lister (på hardtopen och Sunliner), kromade ögonbryn på strålkastarna och kromade sidosveplister som doppade på framdörrarna. Fairlanes namn fanns på motorhuven under Ford-emblemet.

Det fanns ett halvdussin sexcylindriga Fairlane-modeller: tvådörrars club sedan; fyradörrars stadssedan; tvådörrars Victoria hardtop; Crown Victoria tvådörrars hardtop; Crown Victoria Skyliner hardtop cabriolet; och Sunliner cabriolet. De varierade i pris från 2 085 dollar till 2 433 dollar. För cirka 100 dollar mer kunde köparna få en bas 272-cid V-8 klassad till 162 istället för 223-cid/120-hk sexan.



Produktionen av 1955 års Fordar började den 25 oktober 1954 och avslutades den 30 augusti 1955. Ford från 1955 introducerades för allmänheten den 12 november 1954. Produktionen av 1955 års Thunderbirds började den 7 september 1954 och avslutades den 16 september 1955. Av de totalt 1 435 002 bilar som byggdes mellan oktober 1954 och september 1955 var majoriteten V-8:or. Under kalenderåret 1955 tillverkades 1 546 762 Ford V-8:or och 217 762 sexor. Även på kalenderårsbasis hade 230 000 Fordar servostyrning; 31 800 hade servobromsar; 22 575 (av alla FoMoCo-produkter) hade luftkonditionering; 197 215 bilar hade överväxel och 1 014 500 bilar hade automatlåda. 1955 års körning var den näst bästa i Ford Motor Co:s historia, efter 1923 då Model T dominerade branschen.

En ny fabrik i Mahwah, N.J., öppnades 1955 för att ersätta en i Edgewater, N.J. En ny fabrik i San Jose, Kalifornien, ersatte en fabrik på västkusten i Richmond, Kalifornien, och en ny fabrik öppnades också i Louisville, Ky., som ersatte en mindre anläggning i samma stad.

EN STJÄRNA I VARDANDE

Youngs bil byggdes i San Jose i april 1955 och var en av 34 779 Crown Victoria tvådörrars hardtops som rullade ut från Fords fabriker för modellåret 1955. Den rödvita tvåfärgade coupén byggdes med kolumnväxlad automatik och hade en kontinental kid och en värmare, men hade ingen servostyrning, servobromsar, luftkonditionering eller andra anmärkningsvärda klockor och visselpipor. År 1990 var bilen fortfarande i originalskick när den köptes av ett par i Cannon Falls, Minn., som behöll den i två år innan de sålde den till Green Bay, Wis., som behandlade den med silkesvantar under de kommande 25 åren.

"De tvättade, polerade och rengjorde nästan varje gång de körde den", säger Young. En gång var det en långsam läcka i ett av däcken, så killen var så noga med det att han köpte alla nya däck till bilen. Och han skulle inte ändra något på bilen. Den har till och med samma ursprungliga 6-volts elsystem... och jag kommer att vara exakt samma vårdare av bilen.



"Jag var i bilverkstadsbranschen i 40 år. Jag har arbetat med dessa bilar genom åren och jag visste exakt vad den behövde. Så länge jag är ägare kommer det inte att förändras. Det kommer att bli precis som det är just nu."

Bilen tillbringade nyligen en del tid på Automobile Gallery-museet i Green Bay, men den var tillbaka på vägarna i somras och gjorde frekventa korta bilresor och körningar till bilutställningar i området, inklusive Lola Car Show i Lola, Wis. Young är inte blyg för att köra bilen. Han säger att han förlitar sig på sina år som turnébusschaufför för att hjälpa till att hålla Crown Vic utom fara. "Jag är i princip busschaufför på heltid. Jag är 80 år gammal och jag är fortfarande körcoach och jag har aldrig varit med om en olycka. Jag är bara en väldigt defensiv förare och jag är väldigt försiktig med bilen.

"Det ser bara bra ut just nu. Den har beskrivits två gånger nyligen och när du beskriver den kommer glansen direkt ut och den bara glittrar. Jag kunde inte tro att det blev så bra första gången det blev polerat och detaljerat.... Den startar och går lika smidigt som silke på väg 60, 65 på motorvägen. Inga vibrationer. Den använder ingen olja. Droppar inte. Det går perfekt."

Efter bara ett år har Young redan fått gott om övning i att återberätta livshistorien om den ärorika Crown Vic. De flesta som frågar om det har svårt att tro att en bil från 1955 som har kört 133 000 mil fortfarande kan se så fabriksfräsch ut. Young undrade samma sak när han såg bilen för första gången.

"Det har varit flera förstagångar i de program som jag har varit på", säger Young. "Jag är bara så lyckligt lottad. Varje dag tackar jag de där killarna [från bilklubben]. Jag bara ramlade in i det. Det har bara varit fantastiskt.

"När jag var en ung man på 18 år köpte jag en helt ny Ford från -55 direkt från återförsäljarens showroom, så nu återupplever jag min barndom med den här bilen."



13. Hovstallets Daimler DE27 Limousine 1950



Följ med på en tur: <https://youtu.be/VfXO13rWRMA>.

Bilen är Hovstallets äldsta och kanske mest komfortabla. Typen kunde levereras med olika karosstyper. Denna limousinekaross har plats för åtta personer inklusive föraren. Under framsätet döljer sig en komplett verktygsuppsättning. Några rutor har elektriska fönsterhissar och framrutan är öppningsbar.

Bilen har under 2008–2009 genomgått en omfattande men ändå varsam restaurering*. Den används fortfarande vid speciella tillfällen.

Motor: Rak 6-cylindrig, 4095 cc, 110 hk SAE vid 3 600 varv/min.

Växellåda: Halvautomatisk**, 3-växlad med överväxel.

Längd: 545 cm

Bredd: 190 cm

Tjänstevikt: 2780 kg

*Vid renoveringen ordnade Bengt Fribergh Skara Motor fram en renoveringssats till bränslepumpen. (*Bengt hade jag som elev på Teglaskolan i Skara. RW*)

**Växellådan som har förväljare är inte "halvautomatisk" RW



Roger Warolin