



Nash Metropolitan

1. En första titt på nya Nissan Leaf
2. Lancia Ypsilon i ny HF-version
3. Koenigsegg avslöjar ny hyperbil
4. Mercedes-AMG:s första elbil
5. Flera bilmärken överger Apples nya Carplay Ultra
6. Toyotas lyxkryssare stänger sekundsnabbt ute omvärlden
7. Säljstart för Kia PV5 Passenger
8. Nu har Volvo XC60 kört om 240
9. Nya reglerna ger körförbud för 100 000-tals bilar
10. Nash Metropolitan
11. Wosley Hornet
12. Grattis Range Rover



1. En första titt på nya Nissan Leaf: "Har stora skor att fylla"

Posted by Kristofer Rask

juni 25, 2025

För 15 år sedan lanserades Nissan Leaf på marknaden. Det blev en elbil som var rätt i tiden och blev snabbt en storsäljare på en ung elbilsmarknad. Sedan introduktionen har Leaf sålts i 700 000 exemplar.



Nu har Nissan introducerat den tredje generationen Leaf och jag var på plats under den globala världspremiär. De äldre Nissan Leaf var en framgång, och nya Leaf har nu stora skor att fylla. Nya Nissan Leaf får ett rejält förändrat utseende och tar nu skepnaden av en crossover.

På sätt och vis har Nissan Leaf nu kanske mognat. Den har vuxit upp och ska nu hänga med på en marknad som ser helt annorlunda ut. Elbilar är inte längre en nischprodukt, de dominerar nybilsförsäljningen på många marknader.

Med nya Leaf vill Nissan övertyga fler att köra elbil. Kunderna ska våga ta klivet från en bensinbil till en elbil. Det är själva målet och för det har Nissan försökt att skapa en så sund paketering som möjligt.

Leaf har fått en helt ny design som skiljer sig tydligt från tidigare generationer. Designmässigt sticker nya Leaf ut. Den har en mjuk enkel och vänlig front som följs av en mjuk taklinje. Allt avslutas i ett konkavt bakparti som jag tycker för tankarna till ett rymdskepp. Den är ungefär 10 centimeter kortare än den nuvarande generationen Leaf.



Enkel och funktionell interiör.

Förarmiljön präglas av två skärmar på 16,4 tum och en rejäl uppsättning traditionella och tydliga stora knappar. Det kan vara en befrielse för den som ogillar trenden med knapplösa interiörer. Helhetsintrycket är en enkel och funktionell miljö.

Men man ska inte heller vara rädd för att använda bilens infotainmentsystem som är baserat på Google built-in. Ett system som visat sig fungera väl med en bra ruttplanerare, fristående appar och bra röststyrning.

Det finns gott om plats på de två främre sittplatserna, både sett till benutrymme och takhöjd. Jag är 191 centimeter lång och sitter bra i framsätet. Baksätet är betydligt mindre och här sitter i alla fall någon av min längd inte så bra.

Bagagevolymen uppgår till 437 liter och har en bred, lättåtkomlig öppning. Under golvet finns extra förvaring och baksätet är fällbart i 60/40. Leaf saknar skidlucka och frunk.

Nissan kommer erbjuda Leaf i två varianter. En Standard med ett batteri på 52 kWh och en Extended med ett batteri på 75 kWh med en räckvidd på 436 respektive 604 km.

Leaf följer numera laddningsstandarden CCS och har också stöd för Vehicle-to-Load och Vehicle-to-Grid.

Helhetsintrycket är ändå positivt med en sund paketering som kan anses vara tillräcklig, även om det finns elbilar som överträffar både till räckvidd och snabbladdning redan idag. Så på sista raden handlar det om priset som Nissan ännu inte kommunicerat.

Orderböckerna ska öppna hösten 2025, och de första leveranserna sker våren 2026.



Rymligt bagage med praktisk öppning.

	Standard	Extended
Räckvidd	436 km	604 km
Batteri:	52 kWh	75 kWh
DC-laddning	105 kW (277 km på 30 min)	150 kW (417 km på 30 min)
Motoreffekt	130 kW	160 kW
Vridmoment	345 Nm	355 Nm
0-100 km/h	8,6 sek	7,6 sek
Toppfart	160 km/h	160 km/h
Dragvikt	975 kg	975 kg



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

Feber

2. Lancia Ypsilon i ny HF-version

Av Bobby Green

2025-06-26 kl 14:00

Nu 280 hästar istället



FILM: <https://youtu.be/s9QtdOSWlt8>

I maj förra året rullade Lancia ut en sportigare HF-version av den eldrivna modellen Ypsilon. Nu gör man det igen, fast denna har fått ytterligare 40 hästar och bjuder nu på totalt 280. Vridet anges till 345 newtonmeter och drivningen sker på framhjulen. 0-100 km/h ska gå på 5,6 sekunder och toppfarten ligger på 180 km/h. Batteripaketet är på 54 kWh och räckvidden anges till 37 mil. Förutom mer effekt så har även chassiet blivit styvare, man har sänkt bilen 20 millimeter och så har den även fått sig ett lite kralligare kjolpaket. Bromsarna är också större och skivorna fram mäter här 355 millimeter. Dessutom presenterar man en version kallad HF Line (den vita på bilderna) som bara ser lite fränare ut men som inte blir starkare än standardversionen.

Tanken är att modellen ska komma till återförsäljare i Europa efter sommaren. I Italien kostar en HF från 39.200 euro medan HF Line med mildhybrid-drivlinan börjar på 22.450 euro. media.stellantis.com





**Lancia presenterar första heta modellen på länge
Ypsilon nu i HF och rally-skrud**



**Lancia visar upp nya Ypsilon
Kan fås med eldrift eller som mildhybrid**



**Eldrivna Lancia Ypsilon kommer nu längre
Och hybriden blir lite starkare**

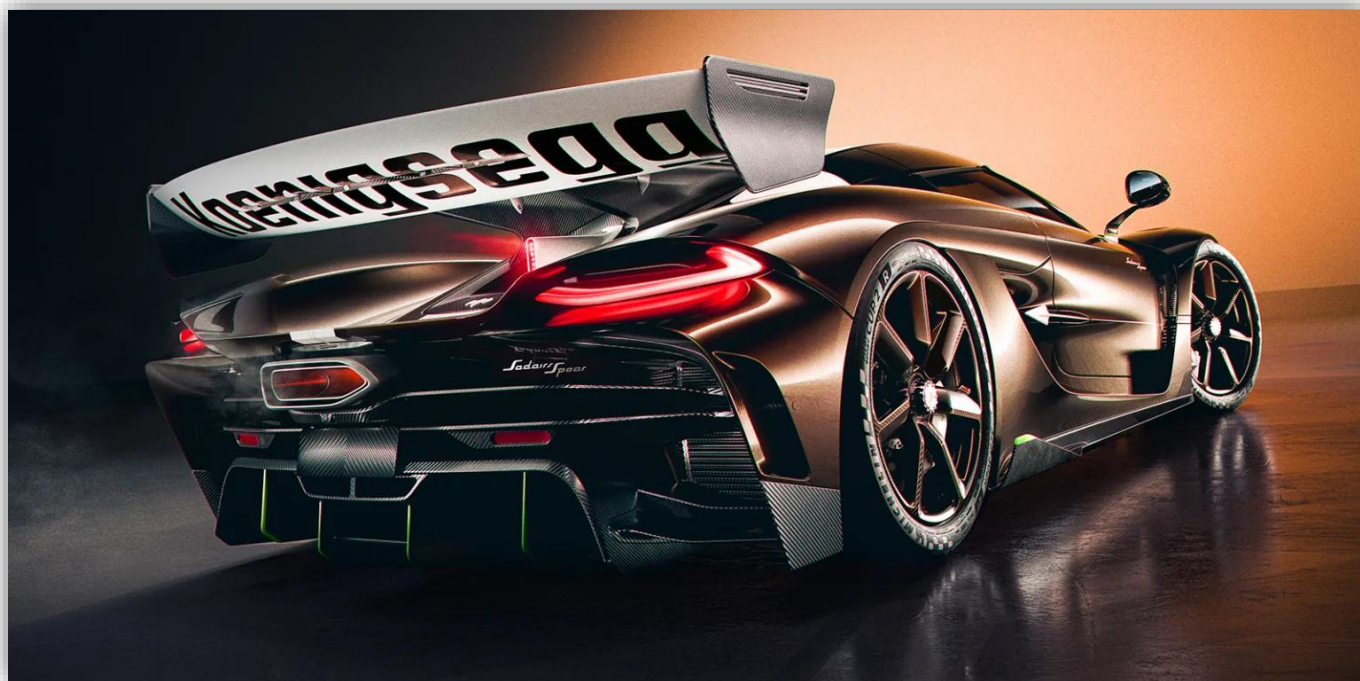


Bobby Green

3. Koenigsegg avslöjar ny hyperbil: "Sätter rekord"

Av Maths Nilsson 25 juni 2025, 15:05

Koenigsegg avslöjar sin mest extrema hyperbil hittills. 30 exemplar av nya Koenigsegg Sadair's Spear sålde slut direkt. – Den här bilen är förutbestämd att sätta rekord, säger Christian von Koenigsegg.



FILM: <https://youtu.be/cvu2AxwfOUI>

Koenigsegg Sadair's Spear är en specialversion av Koenigsegg Jesko som kommer att tillverkas i 30 exemplar. Modellen avslöjades på en privat visning hos Koenigsegg i Ängelholm och hyperbilar för över en miljard sålde slut direkt. Den nya modellen är optimerad för extrem bankörning. Toppfarten är 360 km/h.

Bilen utgår från Jesko, men är både lättare och mer kraftfull. Den har samma V8-motor, men motorn får ytterligare 25 hästkrafter. På E85 ger den fantastiska 1625 hästkrafter. Den har den svänghjulsfria Light Speed Transmission (LST), som kan varva med häpnadsväckande 46 000 rpm/s. Dessutom är den lättad med 35 kg och har ett vikt/effekt-förhållande på 1:1.

Namnet är överraskande nog hämtat från galoppvärlden. Sadair's Spear var den sista galopphesten Christian von Koenigseggs pappa Jesko red som amatörjockey 1976. Nu återuppstår hans favorithäst som en hyperbil.

Bland förändringarna från vanliga Jesko finns bland annat en ny lätt, toppmonterad, aktiv bakvinge med dubbelt blad, optimerad för ökad downforce. Förlängd bakdelsdesign för att förbättra aerodynamisk effektivitet och stabilitet. Utökade främre luftinsläpp, lameller och omkonstruerade ventilationsöppningar på motorhuven, inklusive en ny Gurney-klaff, ger överlägsen kylning för bibehållen hög prestanda.

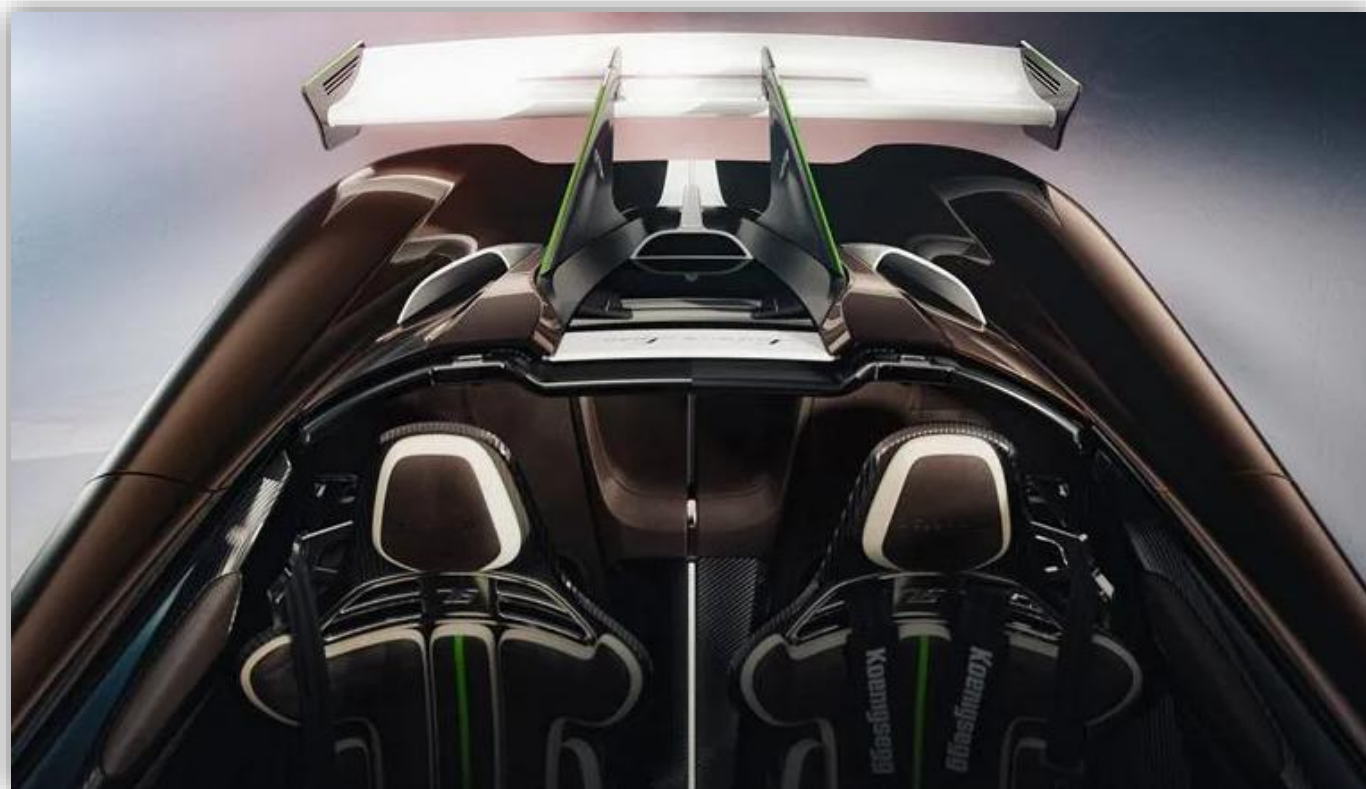


Motorn har fått mindre ändringar, bland annat omdesignade luftintag för förbättrad motorventilation, med 20 hk extra effekt med standardbränsle och 25 hk med E85. Förbättrad oljekylningskapacitet, avgörande för hållbar körning på band under höga temperaturer.

Exteriört syns 7-ekrade turbinbladsfälgar i kolfiber från Aircore, med unika riktningsförskjutna designer i varje hörn och uppgraderade bredare, spårorienterade däck för exceptionellt grepp. Fjädringen är skräddarsydd med lättviktsfjädrar och Koenigsegg-designade Triplex-dämpare för överlägsen väghållning. Bromsarna är kolkeramiska med uppgraderat bromsbeläggsmaterial.

Inredningen har racingstolar och en styling som är exklusiv för specialmodellen.

– Sadairs Spear representerar en naturlig utveckling för Koenigsegg – en oklanderlig balans mellan rå kraft, förfinad aerodynamik och en extraordinär närvaro på vägen. Den här bilen är förutbestämd att sätta rekord. Att uppnå en sådan dominans på banorna i ett helt väglagligt fordon är inget annat än anmärkningsvärt, säger Christian von Koenigsegg.



LÄS MER:



Ny mystisk specialmodell från Koenigsegg – hyllar...



Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk



Koenigsegg Jesko vinner Top Gears pris: "Vi är så glada!"



Koenigsegg på väg släppa extremversion av Jesko



Hyllas i nytt Top Gear-test: Hyperbilarnas hyperbil



Nya Koenigsegg med 1600 hk i maxattack – på...



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

4. Mercedes-AMG:s första elbil: 1360 hk, laddas på 5 min

Av Maths Nilsson

25 juni 2025, 21:54

Nya elbilen Mercedes-AMG GT XX är fortfarande ett koncept. Men det mesta av tekniken är här för att stanna. Tre små axialfluxmotorer ger dig en megawatt effekt att leka med.



FILM: <https://youtu.be/KoPOQ-KchKA>

Den fanns en tid när de tyska elbilarna hade skrattretande få hästkrafter jämfört med Tesla och Lucid. Men den tiden är nu förbi. Mercedes drar av täcket av den första elektriska AMG-sportbilen. Det är en extrem fyradörrars coupé som får 1360 hästkrafter från tre elmotorer. Toppfarten kan utmana bensinsportbilar: 350 km/h.

Designen förvånar. Bakifrån ser det inte alls ut som en Mercedes. Snarare en blandning av Porsche Taycan och Polestar 4. GT XX har ingen bakruta. Fronten och färgsättningen är mer inspirerat av C111-konceptet från 70-talet. Från sidan andas det inte heller Mercedes, snarare Porsche. Men det är ett fall framåt jämfört med Mercedes tidigare elbilar.

Kraften på 1360 hästkrafter, av en händelse exakt 1 Megawatt, kommer från tre axialfluxmotorer. De är lättare och mer kompakta än vanliga radialfluxmotorer. Pricken över i är laddningen. AMG GT XX kan ladda med 850 kW. Det gör att du laddar in 40 mil på 5 minuter. Om det skulle finnas en så snabb laddare.





Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Porsche Taycan mot Lucid Air – vilken elbil är snabbast?



Skrällen: Växellåda kommer tillbaka i elbilar



Så klarar Porschen dragracet mot Lucid med 1126 hk



Projekt "Landjet" – hemliga elbilen som ska utmana...



Polestar 2 kan bli Årets bil i Europa – här är alla...



Då avslöjar Polestar sin nya superelbil

5. Flera bilmärken överger Apples nya Carplay Ultra

Publicerad 2025-06-26 10:06 (uppdaterad 2025-06-26 13:28) Text Erik Söderholm

Teknikjätten Apple vill ta över alla bilens skärmar – men får svar på tal från flera biltillverkare som inte är intresserade. ”Försök inte invadera våra system”, ska en av dem ha sagt.



Apple har i flera år utvecklat en mer avancerad version av Carplay-systemet. Tanken är att Apples mjukvara ska **driva alla bilens skärmar**, inklusive instrument och infotainment-system.

På så sätt ska Carplay kunna styra fler finesser än i dag, exempelvis bilens klimatanläggning och assistanssystem. Biltillverkarna behöver då inte lägga lika mycket pengar på att utveckla egna system.

Utrullningen av Carplay Ultra har tagit lång tid. Tidigare i år stod det klart att **Aston Martin blir först ut**, men flera märken som tidigare utlovad stöd för Carplay Ultra har nu övergett sina löften, skriver **Financial Times**.

Det har tidigare funnits indikationer på att både Mercedes, Audi, Volvo, Polestar och Renault hade planer på att använda tekniken. Så är det inte längre, uppger tidningen.

– Försök inte invadera våra egna system, ska en Renault-chef ha sagt till Apple under diskussioner med teknikjätten.

I Tyskland har bland andra Volkswagen, Mercedes och BMW gått ihop för att **utveckla ett eget operativsystem** för framtida bilmodeller, som utmanare till Apple och Google.

Mercedes har tidigare **sagt nej till att använda Carplay Ultra** eftersom märket inte vill ge ifrån sig användardata.



Aston Martin blir först ut med nya Apple Carplay Ultra, men flera andra märken verkar ha hoppat av.

Mer från Vi Bilägare:



Apple missar målet: Nya Carplay-systemet försenat



Nya detaljer avslöjade om nästa generation Carplay



Apple lanserar Carplay Ultra – här är märket som blir först



6. Toyotas lyxkryssare stänger sekundsnabbt ute omvärlden

Magnus Fröderberg 2025-06-24

Vill du inte bli upptäckt i baksätet – eller vill du slippa se omvärlden? Då är Toyota Century SUV något för dig.



Toyota Century SUV har sidorutor som kan göras halvt eller helt ogenomskinliga.

Toyota uppgraderar sitt **flaggskepp Century SUV** med bakre rutor som kan bli halvt eller helt ogenomskinliga – grumliga. Tekniken används redan i glastak genom att en led-panel placeras mellan två glasskikt.





Fördelen jämfört med tonade rutor är att man behåller mycket av ljusinsläppet samtidigt som fönstret kan göras helt ogenomskinligt. Funktionen är standardutrustning.

Toyota Century SUV kan närmast jämföras med **Bentley Bentayga** och är konstruerad för att köras av chaufför. Den är 520 cm lång och laddhybrid drivlinan har en V6:a på 3,5 liter.

Priset för flaggskeppet är 27 miljoner yen, närmare 1,8 miljoner kronor.



Magnus Fröderberg



7. Säljstart för Kia PV5 Passenger – för den som behöver en rymlig elbil

Posted by Kristofer Rask

juni 25, 2025

Kia har nu slagit upp orderböckerna till sin eldrivna minibuss Kia PV5 Passenger. Detta är alltså passagerarvarianten av den [Cargo-variant som hade säljstart i maj](#).



PV5 bygger på den nya transportbilssatsningen Platform Beyond Vehicle (PBV) från Kia. Den är en del av en kommande serie elfordon från Kia med inriktning på transportbilar och större persontransporter.

Elbilen drivs framåt av en motor på 120 kW (163 hk) och har ett batteri på 71,2 kWh-batteri med en räckvidd på upp till 412 kilometer (WLTP) och kan laddas från 10 till 80 procent på 30 minuter.

Kia beskriver PV5 Passenger som en elbil med generöst med utrymme och en flexibel interiör. Bilen mäter 4 695 mm på längden, 1 895 mm på bredden och 1 950 mm på höjden. Hjulbasen är på 2 995 mm.

Den första varianten av PV5 har fem sittplatser. En sju-sitsig variant kommer först nästa år.

Det finns skjutdörrar på båda sidorna med en öppning på 775 mm. Bagaget lastar 1 320 liter med uppfällt baksäte och hela 2 300 liter med nedfällt baksäte. Hela vägen upp till taket är volymen 3 615 liter. På kroken för PV5 dra 1 500 kg.

De första exemplaren av PV5 Passenger når de svenska Kia-återförsäljarna i höst med ett pris som börjar på 586 900 kronor.



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

8. Nu har Volvo XC60 kört om 240 – men ändå inte

Publicerad 2025-06-25 16:45 (uppdaterad 2025-06-25 17:07) Text Erik Söderholm

Volvo XC60 har sålts i fler exemplar än den gamla 240-modellen. Men det finns några detaljer i siffrorna som är värda att ha koll på.



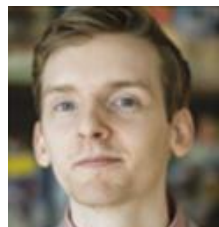
Volvo XC60 har kört om den klassiska 240-modellen som företagets mest sålda bil någonsin. Det uppger Volvo i ett pressmeddelande.

Totalt har Volvo XC60 sålts i 2,7 miljoner exemplar sedan modellnamnet lanserades 2008, medan Volvo 240 tillverkades i 2 685 171 exemplar mellan 1974 och 1993.

Den som läser noggrant har kanske märkt att siffrorna inte är helt jämförbara. För XC60 anges hur många bilar som sålts och för 240 hur många som tillverkats.

En annan detalj som kan vara värd att känna till är att XC60 funnits i två generationer. Det är alltså modellnamnet XC60 som sålts i 2,7 miljoner exemplar, inte den nuvarande generationen. Volvo 240 uppdaterades många gånger under sin livstid men det rörde sig ändå om samma modell.

På Volvos hemsida anges att totalt 2.665.717 exemplar av XC60 sålts globalt, men de siffrorna sträcker sig bara fram till och med maj.



Erik Söderholm



Mer från Vi Bilägare:



Volvo 240 fyller 50 år: "Många tyckte den var urful"



Nu säljs den udda specialversionen av Volvo 240



Quiz: Vad kan du om Volvo 240? Testa själv!

9. Nya reglerna: ”Körförbud för 100 000-tals bilar”

Av Kevin Neemé

25 juni 2025, 22:08

Transportstyrelsen varnar för att 100 000-tals svenska dieslbilar kommer att underkännas. Många kommer kräva motorbyte. – Med samma krav som i Belgien skulle hundratusentals bilar underkännas, skriver Petra Wermström på Transportstyrelsen i en [debattartikel på DN](#).



EU är på väg att tvinga Sverige att införa hårdare regler för partikelkontroll av dieslbilar. Men Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) vill gå fortare fram. De anklagar Sverige för att blunda för stora utsläpp och kräver att Transportstyrelsen omedelbart inför partikelräkning. Det är en metod som avslöjar trasiga och manipulerade partikelfilter, som enligt branschen står för merparten av de farligaste utsläppen.

Nu varnar Transportstyrelsen för att 100 000-tals svenska dieslbilar kommer att få körförbud.

– En kvalificerad bedömning är att samma krav i Sverige skulle innebära att hundratusentals dieslbilar skulle underkännas med stora underhållskostnader som följd. Vissa av bilarna skulle svårtligen dessutom kunna åtgärdas genom reparationer annat än att byta hela motorn. Något som ofta innebär en kostnad större än värdet på hela bilen, skriver Petra Wernström på DN Debatt.

Skillnaden mellan Sverige och andra EU-länder är dramatisk. I Tyskland, Nederländerna och Belgien underkänns 9–18 procent av dieslbilarna. I Sverige underkänns bara två procent. Enligt FBB skulle omkring 60 000 dieslbilar per år fällas i besiktningen om Sverige använde samma mätmetod. Men Transportstyrelsen menar att det kan bli betydligt fler.



*Endast två procent av diesebilarna i Sverige underkänns på besiktningen
– för lågt tycker vissa.*

I sitt debattinlägg svarar myndigheten på kritiken från besiktningens bransch om för låga krav på diesebilarna.

– Transportstyrelsen är naturligtvis lika angelägna som andra att vi har en fordonspark med så låga utsläpp av skadliga partiklar som möjligt. Men samtidigt måste vi som myndighet ta hänsyn till vilka konsekvenser regeländringar innebär för bilägare och inte bara sträva efter att underkänna fler fordon vid besiktningarna.

Hon bekräftar bekräftar att en rejäl regeländring kan få stora konsekvenser. Om Sverige skulle införa Belgiens gränsvärden handlar det om 100 000-tals bilar. Men vi har snart inget val, då EU kommer med ett gemensamt direkt för alla länder. EU arbetar just nu med att ta fram gemensamma regler för partikelmätning. Sverige ställer sig positivt men vill att införandet sker samordnat i hela unionen.

LÄS MER:

- [Nytt krav kan bli chock för många bilägare](#)
- [Skärpt kontroll av utsläpp från diesebilarna i besiktningen](#)
- [Kravet: Jätteförändring av bilprovning i Sverige](#)
- [Larmet: Sverige godkänner bilar med livsfarliga avgaser](#)
- [10 000-tals diesebilarna fastnar i ny kontroll](#)
- [Körförbud för 100 000-tals bilar – nu ändras regler](#)



Kevin Neemé

10. Bilar som tiden glömde: Nash Metropolitan

Av Richard Dredge

13 december 2021 Tre min läsning



Optimism och ambition var det som gav bränsle åt Amerika i början av 1950-talet. Under perioden **efterkrigstiden** innebar den blomstrande ekonomin, förörternas framväxt och den så kallade "babyboomen" stora förändringar, och för familjer som flyttade uppåt innebar det att allt fler människor kände att det var dags att bli ett hushåll med två bilar.

Det var ett skifte i tankesätt som identifierades av George Mason, VD för Nash Motors, som grundades 1916 av Charles Nash, tidigare VD för General Motors. Mason trodde att det fanns en färdig marknad för en prisvärd runabout som skulle tjäna en familj med två bilar som ett shopping- eller pendlarfordon.

Han anlät frilansdesignern Bill Flajole för att ta fram en design, och i ett försök att dela på utvecklingskostnaderna och för att ta sig in på den europeiska marknaden planerade Mason att samarbeta med Fiat.

En prototyp byggdes, baserad på den ursprungliga Fiat 500 (Topolino), och denna presenterades 1950 som NXI (Nash Experimental International). För att minska kostnaderna skulle de främre och bakre vingarna vara utbytbara, och dörrarna skulle också vara det. När produktionsbilen anlände var vingarna unika fram och bak, men de utbytbara dörrarna kom med i produktionen.

Nash tog med NXI på en turné i USA för att bearbeta den allmänna opinionen, och det var tydligt att det fanns ett sug efter denna lilla bil. Nash träffade sedan Fiat och Standard-Triumph för att sätta NXI i produktion med en av dem. Men det var Austin som fick kontraktet, att bygga en bil som skulle använda en kombination av A30 och A40.



Den kommande bilen tillkännagavs i oktober 1952, men vid den tidpunkten hade den inget namn. Ett år senare gick den nya modellen i produktion som NX1, och bilarna var märkta som sådana, men tre månader senare bestämde Nash att den skulle kallas Metropolitan för att kapsla in den lilla bilens naturliga stadsmiljö. Alla bilar som byggts fram till dess fick sina emblem utbytt under den första servicen.

Medan Metropolitan-prototypen hade haft en hjulbas som bara mätte 6 fot och 6 tum, var produktionsbilen utsträckt med sju tum. Kraften kom från en 1200cc Austin A40-motor, som drev bakhjulen via en treväxlad manuell växellåda med kolumnväxling. För att hålla kostnaderna nere fanns det ingen bagagelucka, och eftersom bagageutrymmet var så begränsat (som man kom åt inifrån bilen) var reservhjulet monterat över den bakre stötfångaren.





Det fanns en bänk för två fram och en rudimentär hatthylla som påstods vara ett baksäte. Köparna kunde välja mellan coupé- och cabrioletmodeller (den förstnämnda sålde mer än den senare med 13 till en) och tvåtonslack kom som standard. Metropolitan var tänkt att vara en basbil till ett lågt pris, men trots detta var värmare, radio och cigarettändare standard.

Nash Metropolitan lanserades officiellt i mars 1954 och kostade 1445 dollar för coupén och 1469 dollar för drop-topen. Nykomlingen togs emot väl av både press och köpare, och de gillade det ännu mer när en ansiktslyftning 1956 kom med en 1489cc Austin A50-motor för extra pepp. Det var i denna form som Metropolitan började säljas i Storbritannien, som en Austin. En annan uppdatering 1959 fick äntligen en öppningsbar bagagelucka, och produktionen varade fram till 1961.





Under de sju år som den var till salu såldes 104 000 Metropolitans, varav 9000 utanför USA. Det var inte tillräckligt för att oro USA:s tre stora, men det var helt okej för Nash och det var ganska bra för Austin också, där det brittiska företaget tjänade 35 miljoner dollar under de första fem åren, från verktygskostnader på bara 800 000 dollar. Nu är Metropolitan så gott som bortglömd, med bara en handfull kvar på båda sidor av Atlanten. Men när du ser en vet du exakt vad det är; Du kommer inte att missta en av de små ekonomibilarna för något annat.





11. Wolseley Hornet Special Coupe 1934

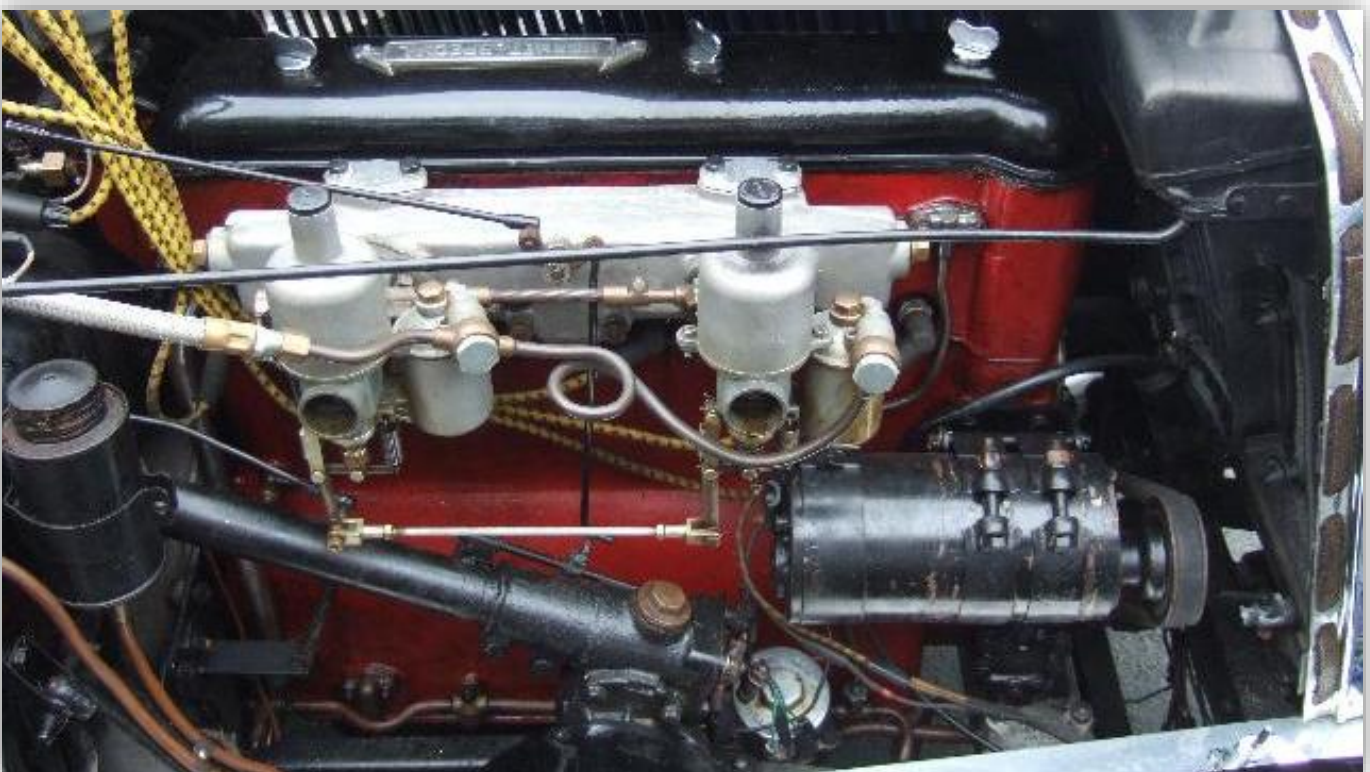


Wolseley Hornet Special lanserades 1930 och strax därefter monterade olika karossbyggare lätta karosser på det jämförelsevis lilla rullande chassit. Wolseley Hornet var utrustad med en avancerad 1271 cc, sexcylindrig OHC-motor och var vid lanseringen den sexcylindriga bilen med minsta kapacitet på den brittiska marknaden.





Vi har fått veta att fabriksmodellerna sålde mycket bra, men den motorburna allmänheten ville se en Hornet-sportbil. Karosbyggarna var angelägna om att möta efterfrågan och i februari 1931 tillverkade minst tio karosseriföretag Hornet Specials i olika karosstilar. Under det tidiga 1930-talet sågs Wolseley Hornet ofta på tävlingsscenen i banracingevenemang, bland annat på Brooklands. Det var också ett stort antal som deltog framgångsrikt i distansförsök.





Denna vackert presenterade bil har Eustace Watkins Sportsman Coupé-kaross och den har varit med samma ägare under de senaste åtta åren. Wolseley köptes 2005 i delvis restaurerat skick. Tidig restaurering utfördes av en veteran- och sportbilsspecialist i Chard och den andra etappen av restaureringsarbetet utfördes av en Wolseley Hornet-specialist. Totalt har över 30 000 pund spenderats på bilen och ett stort arbete inkluderade en ny ram i ask och en ny aluminiumkaross, där dörrarna, vingarna och motorhuven är originalarbeten i metall.

Bilen har genomgått ett omfattande mekaniskt arbete för att inkludera en motorrenovering och all körutrustning för att inkludera växellådan demonterad och kontrollerad. Under hela den långsiktiga restaureringen; Wolseley har tagits i drift igen och som ett resultat av detta är motorn, växellådan, styrningen, fjädningen och bromssystemet i utmärkt skick. BPB 826 har fått en ny kablage och interiören har fått ett nytt innertak, nyrenoverade trälistor, nyrenoverad instrumentbräda, nyrenoverade instrument, nya mattor och läderdetaljer. Kromade arbeten har förnyats, fälgar renoverats och nya fönster och gummilister och tätningar har monterats.

Efter restaureringen var det första evenemanget som bilen togs med i Wolseley Hornet Special Club Annual rally 2006. Under de följande åren har bilen vunnit priser i hallarna vid evenemangen Wolseley Hornet Special Club och Wolseley Register, bland annat som vinnare i den totala hallen. Wolseley har tillryggalagt över 2000 mil sedan den byggdes om och har kommit till oss i exceptionellt mekaniskt skick. Wolseley är förstklassig att köra med en fantastisk ombyggd motor som håller mycket bra oljetryck. Växellådan är utmärkt med anmärkningsvärt smidiga växlingar och den övergripande prestandan är imponerande. Vår Hornet Special har en fantastisk, sportig känsla och är helt perfekt för klassiska rallyn, tester och långfärdsturer.

BPB 826 levereras med en omfattande historikfil som beskriver bilens fullständiga historia. Sidor med anteckningar åtföljer ett fotografiskt dokument från restaureringen, fakturor, tidigare besiktningar, klubbkorrespondens, Hornet-artiklar och till och med fotografier av bilen som deltog i evenemang på 1960-talet. Detta är ett fantastiskt fynd och är en otroligt sällsynt bil som har fått en restaurering utan kostnad.

12. Grattis Range Rover!

Publicerad 2 juli 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Rosa och Rosita har namnsdag vill vi även uppmärksamma Range Rover!



Personbilskomfort och riktigt bra terrängegenskaper gjorde Range Rover till en unik bil på marknaden 1970.

Range Rover som lanserades 1970 var ett resultat av en ovanligt insiktsfull marknadsanalys gjord i mitten 1960-talet. Den unge ekonomen Graham Bannock på Rovers nyinrättade marknadsundersökningsavdelning hade kommit fram till att efterfrågan på fritidsfordon skulle öka under 1970-talet.

Traditionellt såldes Land-Roverbilar mest till lantbrukare, militärförband och missionärer. Men i mitten av 1960-talet kunde man urskilja en ny kundgrupp: fritidsköparna. Människor tilltalades av framkomligheten, slitstyrkan och säkert också den image en Land-Rover skapade. Men många potentiella köpare avskräcktes också av Land-Roverns utpräglade brukskaraktär. Stenhård fjädring, tung styrning, spartanskt utförande.

Bannocks slutsats blev att det fanns en oexploaterad marknad för en mer personbilslik terrängbil i framtiden. Tänk så rätt han hade.

Land-Rover trodde däremot inte på konceptet. En sådan bil skulle bli alldeles för dyr för att någon skulle vilja ta ut den i skogen och då var ju hela idén förfelad, ansåg man. Tänk så fel de hade.



På 1980-talet hade Range Rover blivit lyxigare och gick att få med 4 dörrar.

Projektet hamnade istället hos Rovers utvecklingsavdelning för personbilar. Chefen Spen King (som tidigare utvecklat Rover 2000) tog Bannocks analys på allvar och i augusti 1965 började man rita på en fyrhjulsdriven stationsvagn med 100 tums axelavstånd. Två år senare, 1967, var första prototypen klar. Efter ytterligare tre år var Range Rover färdig att visas för press och allmänhet. Vid det laget hade även Land-Rover insett Range Rovers fördelar och ville sammankopplas med bilen. Resultatet blev ett Land-Roverklistermärke på bakluckan.

Första pressvisningen skedde i juni 1970 och det stod snart klart att Rover satsat helt rätt. Orderböckerna fylldes snabbt och under hela 1970-talet övergick efterfrågan ständigt tillgången.

Range Rover var den bekvämaste terrängbilen någon hade suttit i, ändå skämdes den inte för sig i skogen. En del av hemligheten låg i skruvfjädrar runt om med mycket lång fjädringsväg. Karossen bestod av ett självbärande "stålskelett" med karossplåtar i lättmetall, monterat på en separat ram med stela axlar.

Under huven satt den lättmetall-V8 på 3,5 liter som Rover köpt från GM några år tidigare. Manuell fyrväxlad låda med hög- och låglägen och spärribad mellandifferential.

Karossformen tillkom på ett tidigt stadium i utvecklingarbetet och var då bara tänkt som ett skal runt tekniken, enbart baserat på de mått bilen skulle ha. När designern David Bache senare gavs uppdraget att formge en kaross valde att han bara finputsar experimentbilens linjer. Teknikerna hade redan fått till proportionerna.

Range Rover erbjöds bara i ett utförande, med V8-motor, två dörrar och manuell växellåda. Snart kom förfrågningar om fyra dörrar, andra motoralternativ och automatlåda men Rover reagerade inte. Under hela 1970-talet förblev Range Rover märkvärdigt oförändrad. Istället började oberoende företag tidigt utveckla bilen på enskilda kunders begäran. Från början var det mest frågan om motorn. V8:an gav bara 132 hästkrafter i standardutförande och det var tämligen enkelt att plocka ut mer effekt genom att byta förgasare och kamaxlar och öka cylindervolymen.



1994 kom efterträdaren, en vidareutveckling som enligt elaka tungor påminde mer om en Londontaxi än om en Range Rover.

Många önskade också en mer påkostad interiör och givetvis fanns det firmor som stod till tjänst även här. Range Rover blev snabbt populär i Mellersta Å-stern och dit gick åtskilliga intill oigenkänlighet trimmade, tillyxade och förlängda Range Rovers.

Rover själva drog nytta av specialistfirmornas utvecklingsarbete. Den fyrdörrars version som äntligen kom 1982 var i själva verket utvecklad av Monteverdi, ett schweiziskt bilförädlingsföretag.

Under 1980- och 1990-talet ökade konkurrensen men Range Rover framstod fortfarande som klassledaren, åtminstone vad gällde status. Bilen blev alltmer ombonad och användarvänlig samtidigt som terrängegenskaperna ytterligare förbättrades. 1993 kom en version med längre hjulbas.

Efter 24 år kom en efterträdare men den ursprungliga modellen lades inte ned för det. Med tilläggsnamnet Classic såldes den ytterligare två år fram till den 15/2 1996. Då rullade Range Rover nummer 317 615 av bandet.

Generation två av Range Rover kallades internt P38A, så hette nämligen byggnaden på Land-Rovers fabriksområde i Solihull där modellen utvecklades. Trots att många av ursprungsbilens designdrag bibehölls saknade P38A som alltså lanserades 1994, det självförtroende och självklarhet som föregångaren utstrålade. Tekniken var en vidareutveckling av Classic-modellen och bättre på de flesta punkter men bilen fick ett i detta sammanhang ganska kort liv, redan 2002 kom Range Rover nummer 3, internt kallad L30. Betydligt större än sina föregångare och utan en skruv gemensamt men det yttre var en mycket lyckad tolkning av originallinjerna.

Range Rover Sport som kom 2005 delar många av de yttre dragen med den större Range Rover men bygger tekniskt på Land-Rover Discovery 3.



Range Rover nummer 3 dök upp 2002 och var, trots att den gjorts betydligt större, mer trogen originaldesignen.



Range Rover Sport bygger på Land-Rover Discovery 3 och började sitt liv som designstudien Range Stormer.

