



Jensen Interceptor II 1971

1. Här är Opel Mokka GSE är rallybilen för gata
2. Volkswagens bilder på okänd sportig elbil
3. BMW:s nya elmotor i produktion
4. BMW iX3 Neue Klasse kör in utsläpp från tillverkning på ett år
5. Elracing kan bana väg för framtida Nissanmodeller
6. Bilder med mobilen räcker för att AI avgör om du får ersättning
7. En tredjedel valde elbil i juli i Sverige
8. Elbilar har en stark position på marknaden i Danmark
9. Tesla ska betala 2,3 miljarder i skadestånd
10. Därför är STOP-vägmärket åttakantigt
11. Åtal för grov olovlig körning efter tur på elcykel
12. Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe
13. Jensen Interceptor
14. Grattis Armstrong-Siddeley Sapphire

1. Rallybilen för gata – här är Opel Mokka GSE

Carl Undéhn 23 jul 2025

Tidigare i år visade Opel upp en rallyversion av sin eldrivna kompaktsuv Mokka. Nästa år ska bilen delta i tävlingar, men det lovades också en gatuversion av bilen som vi nu får se de första bilderna av.



FILM: <https://youtu.be/X7Qjt1nCh18>

Opel Mokka GSE är namnet, och med det återinför tillverkaren som utlovat beteckningen GSE – och då för sina eldrivna modeller. På 1970- och 80-talet stod de tre bokstäverna för "Grand Sport Einspritzung" (insprutningsmotor), nu ska det läsas ut som "Grand Sport Electric". Lite oväntat är att GSE inte ser ut att vara utskrivet baktill.

Men med eller utan emblem, med Mokka GSE lovar Opel sin snabbaste elbil hittills, och motorn på framaxeln har en effekt på 207 kW (280 hästkrafter) och ett vridmoment på 345 Nm, vilket kan jämföras med vanliga Mokka där elmotorn har en effekt på 115 kW (156 hästkrafter). Opel Mokka GSE väger in på förhållandevis lätta 1,6 ton, och 0–100 km/h går på 5,9 sekunder. Toppfarten anges till 200 km/h.

Bilen står på Michelin Pilot Sport EV 225/40 R20 som sitter på 20-tums lättmetallfälgar, och innanför dem syns gula bromsok fram. För en sportig körupplevelse har Opel lyft över en hel del komponenter och ändringar som gjordes med rallyversionen. Det innefattar bland annat nya, mer fasta stötdämpare och förbättrad styrning jämfört med vanliga Mokka. Motor, växelriktare, batteri och kablage är hämtat från Mokka GSE Rally.



På insidan hittas naturligtvis sportstolar med extra sidostöd, som är klädda med alcantara, och ett omarbetat infotainmentsystem där det går att få upp data på bland annat accelerationsvärden och g-krafter. Opel Mokka GSE kommer visas upp under bilmässan IAA i München i början av september. Lansering är planerad att ske innan årsskiftet, i alla fall på den tyska hemmamarknaden. Det finns ännu inga uppgifter om svenska priser eller lanseringsdatum här.



Carl Undéhn



2. Volkswagens bilder på okänd sportig elbil

Posted by Kristofer Rask augusti 5, 2025

Volkswagen har på mindre än tio år blivit Europas bäst säljande elbilmärke. Men bakom framgångarna finns en otalig uppsjö av koncept.



Elbilen skulle byggas på MEB-plattformen.

Det första konceptet som Volkswagen visade upp som föreställde dagens elbilar var Volkswagen ID. Concept som presenterades 2016.

Volkswagen ID. Concept resulterade sedan i Volkswagen ID.3. Den första elbilen på MEB-plattformen.

Men Volkswagens designavdelning filade så klart på flera olika koncept. Nu visar Stepan Rehak, som är Volkswagens talesperson för design upp ett helt okänt koncept som ritades 2017.

– Dessa tidigare opublicerade skisser från 2017 visar ett sportigt konceptförslag för en eldriven ID-modell, berättar Rehak.

Inspirationen hämtade designteamet från 1970-talets Volkswagen SP2. Rehak berättar att tanken var att denna sportiga bilmodell skulle byggas på nuvarande MEB-plattformen som sitter i dagens elbilar från Volkswagen.

– Designen hyllar Giugiaros ikoniska formspråk. Rena ytor, tydliga proportioner och djärva linjer. En tidlös idé, fångad i sin renaste form. Enkelhet är den yttersta formen av elegans, säger Rehak.



Volkswagen ID, konceptbild.

Nu ungefär ett decennium senare vet vi att konceptet aldrig blev verklighet. Volkswagen har inte heller pratat om någon sportig elbil i sin kommunikation runt framtidsplanerna.

Den som vill ha en sportig elbil får istället vända sig till syskonmärkena Porsche eller Audi. Porsche filar på en **eldriven Porsche 718** och **Audi väntas göra något liknande på samma plattform.**



Volkswagens tankar om en sportig elbil.

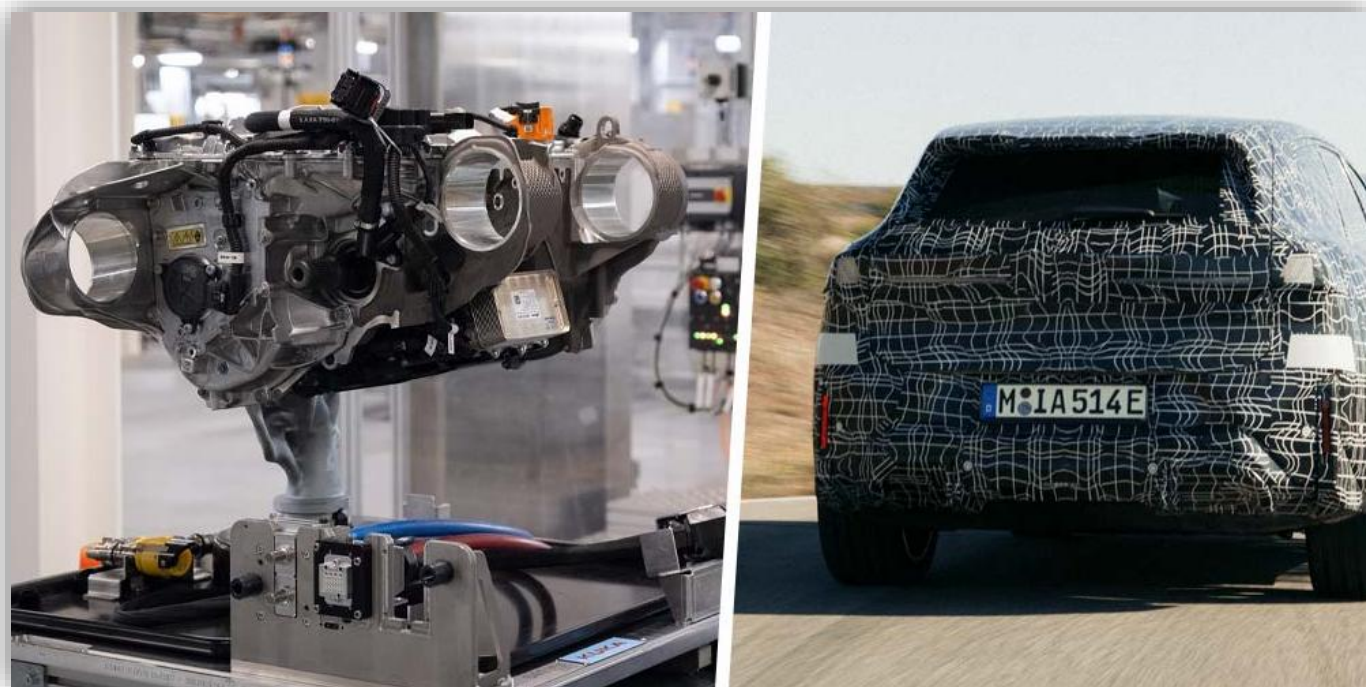




3. BMW:s nya elmotor i produktion

Posted by Kristofer Rask augusti 2, 2025

Ger elbil med 800 km räckvidd



Snart lanserar BMW en helt ny generation elbilar som gått under arbetsnamnet Neue Klasse. Först ut är en helt elektriskt SUV vid namn iX3. Neue Klasse fokuserar på effektivitet, kostnader men också prestanda.

Nu berättar BMW att serieproduktionen av de nya motorerna som ska användas i Neue Klasse har startat. Det är sjätte generationen BMW eDrive. Den nya generationen motorer är utvecklade för en 800-voltsarkitektur med förbättrade komponenter som rotor, stator, växelåda och omvandlare.

Utvecklingsarbetet har gett en 10 procent lägre vikt, 20 procent lägre kostnader och 40 procent mindre energiförlust jämfört med tidigare generationen motorer. Genom den nya motorn kommer nya Neue Klasse-modellen få en 20 procent högre fordonsverkningsgrad än tidigare generationen elbilar.

För den kommande BMW iX3 50 xDrive innebär förbättringarna att man kommer att leverera en elbil med en räckvidd på 800 km (WLTP).

Motorerna tillverkar BMW vid sin anläggning i Steyr i Österrike.

– Det vi lanserar här idag är mer än bara en produktionsökning. Det är ett tydligt åtagande för Europa, för teknologin och för framtiden, kommenterar Klaus von Moltke, senior vice president för motorproduktion på BMW AG.

Från projektstarten 2022 och fram till 2030 investerar BMW Group över en miljard euro i att bygga ut utvecklings- och produktionsexpertis för elektriska drivlinor vid anläggningen i Steyr.

4. BMW iX3 Neue Klasse – kör in utsläpp från tillverkning på ett år

Fredrik Sandberg 4 aug 2025

Vi har varit på en exklusiv förhandsvisning av BMW iX3 Neue Klasse, men fram till 5 september är det embargo på själva bilen. Vad som däremot släpps nu är vilket klimatavtryck bilen har – och det är imponerande siffror BMW kommunicerar.



Under presentationen av BMW iX3 Neue Klasse i München i somras fick vi ta del av arbetet med att få ner utsläppen vid tillverkningen av den kommande modellen.

Många elbils skeptiker menar fortfarande att tillverkningen av elbilar ger lika eller större utsläpp än en bensinbil sett till hela bilens livslängd. Det är inte sant. Men det att elbilar ger större utsläpp vid produktion är däremot sant. Men där det är svårt att få ner utsläppen för en bensinbil kan man i teorin tillverka en elbil helt utan utsläpp, **något som Polestar har gett sig den på att klara av.**

Det finns helt enkelt åtgärder att vidta för att få ner utsläppen. Och BMW har gjort en hel del för att deras kommande iX3:a ska produceras med grön energi och så här ser siffrorna ut:

För att nå en brytpunkt jämte fossilversion av BMW X3 krävs endast 1750 mils körning, om bilen laddas med grön el, det vill säga om bilen körs i Sverige. Med den europeiska elmixen, där el från kolkraftverk är vanligare krävs det enligt BMW 2150 mils körning för att iX3:an ska ha "kört igen" de större utsläppen vid tillverkningen jämte en fossilvariant. I Europa där genomsnittliga körsträckan per år är 1850 mil sker det alltså inom ett år om bilen laddas med grön energi.

Utsläppssiffrorna vid tillverkningen av de olika biltyperna:

BMW med förbränningsmotor: 9,9 ton CO₂e

BMW iX3: 13,5 ton CO₂e

Totala utsläppen efter 20 000 mils körning:

BMW med förbränningsmotor: 52,8 ton CO₂e

BMW iX3: 23,0 ton CO₂e (baserat på europeisk elmix), 14,66 ton CO₂e vid användning av förnybar el

Det innebär att en elbil från BMW:s Neue Klasse har cirka en fjärdedel så stora utsläpp som en bensinvariant om den körs i Sverige.

BMW har nått dessa siffror, som får sägas vara branschledande, genom flera åtgärder, batteritillverkningen sker med grön el till största delen, främst i de europeiska fabrikena. Man har lyckats få ner koldioxidutsläppen med 42 procent per kWh. Flera åtgärder i leveranskedjorna har vidtagits vilket har gett en utsläppsminskning med 35 procent. Återvunna material hittas på flera ställen, bland annat i aluminiumfälgar och andra metalldelar, som motorhuv. Stora delar av klädsel och plastmaterial kommer från PET-flaskor och maritim plast.

Vad som sticker ut i BMW:s presentation – för de flesta biltillverkarna har återvunna plastmaterial och även delar av metallerna i sina bilar i dag – är att de hävdar återvunna metaller i batterierna. Upp till 50 procent av batterimaterialen är återvunna.

Fabriken i Debrecen, som ligger i Ungern där iX3 börjar tillverkas har bestyckats med solpaneler och har minskade utsläpp med två tredjedelar jämfört andra batterifabriker.

Vägen mot helt CO₂-neutrala elbilar är dock lång, men BMW siktar på att få ner sina totala utsläpp med 40 megaton till 2030 och vara klimatneutrala till 2050.

Det är nog ingen vågad gissning att BMW tidigare siktat på att vara i paritet med en bensinbil i tillverkningen genom att köpa gröna batterier från Northvolt, men när de nu får förlita sig på kinesiska batteritillverkare har de inte nått i mål, men en bra bit.



5. Elracing kan bana väg för framtida Nissanmodeller

Publicerad 2025-08-05 11:56 (uppdaterad 2025-08-05 12:03) Text Anders Nilsson

I framtiden kan Nissan använda motorsportteknik för att utveckla sina prestandamodeller.



Den japanska biltillverkaren Nissan har ekonomiska problem och har nyligen beslutat att **stänga sin äldsta fabrik utanför Japan**. Samtidigt överväger företaget att använda sitt Formel E-team i utvecklingen av nya prototyper, rapporterar **Autocar**.

Formel E är ett mästerskap inom motorsporten där enhetliga formelbilar körs uteslutande på el. Nissan är ett av teamen som deltar.

Just nu förs interna diskussioner om hur teamet kan stötta Nissans prestandaavdelning – Nismo – i utvecklingen av framtida sportbilar för vanlig vägtrafik. I dag erbjuder Nismo en uppgraderad version av Ariya, men fler modeller kan tillkomma.

Framtida prototyper skulle sannolikt baseras på Formel E-bilens dubbla motorer och fyrhjulsdrift. Erfarenheterna skulle hjälpa Nismo att optimera effektiviteten hos eldrivna sportbilar – och förfina grepphanteringen i fyrhjulsdrivna system.

– Vi skulle kunna ta fram en prototypversion, som de sedan kan använda som bas för att utveckla framtida produkter, säger Tommaso Volpe, chef för Nissans Formel E-team, till Autocar. Några planer är dock ännu inte spikade.



Anders Nilsson

6. Bilder med mobilen räcker – AI avgör om du får ersättning

Publicerad 2025-08-04 18:30 Text Anders Nilsson

I framtiden kan försäkringsbolag använda AI för att identifiera skador – på gott och ont



För en tid sedan introducerade biluthyrningsfirman Hertz nya, kontroversiella bilscannrar. Med hjälp av AI identifierar de skador på fordon – ibland så små att de knappt går att upptäcka med blotta ögat. En liknande teknik används nu av försäkringsbolag, rapporterar [Carscoops](#).

Ett israeliskt startupföretag erbjuder ett liknande verktyg för skadekontroll till försäkringsbolag och återförsäljare i USA.

Företaget använder AI och ett egenutvecklat system som upptäcker små skador på bilder tagna med en smartphone. Tanken är att försäkringsbolag skickar en webblänk till kunderna och uppmanar dem att ta åtta foton av bilen – för att skapa en 360-gradersvy av fordonet. Därefter analyserar AI:n bilderna.

Om en skada senare uppstår jämförs nya bilder med originalbilderna. I praktiken automatiseras en process som annars är manuell och tidskrävande. Fördelen är snabbare skadereglering.

Utöver försäkringsbolag skulle även bilauktionshus och bilhandlare kunna använda tekniken för att dokumentera fordonens skick.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Solid state-batterier närmar sig marknaden



Flera bilmärken överger Apples nya carplay ultra



Nu går biljättarna ihop för att utmana Google



7. En tredjedel valde elbil i juli i Sverige – Volvo EX30 populärast

Posted by Kristofer Rask augusti 1, 202523

I juli såg nyregistreringen av elbilar en uppgång på 12 procent jämfört med samma period förra året i Sverige. Toppar som den populäraste elbilen gör Volvo EX30.



Undan semestermånaden registrerades det totalt 6 172 elbilar. Det är betydligt lägre än föregående månader i år, men på inget sett avvikande. Juli brukar alltid bjuda på lägre volymer än andra månader på året.

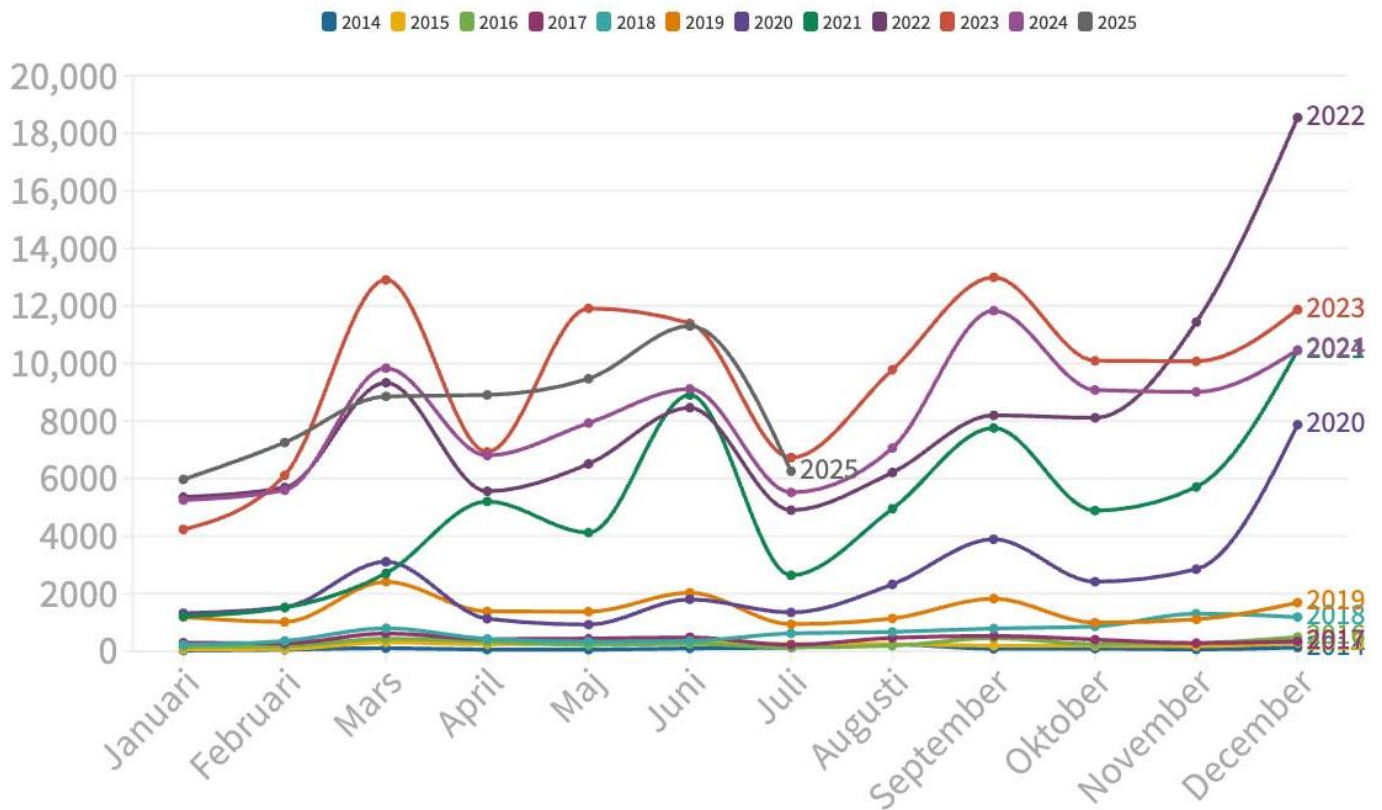
Hittills i år har det registrerades 60 286 nya elbilar i Sverige. Det är 14,4 procent fler än samma period förra året.



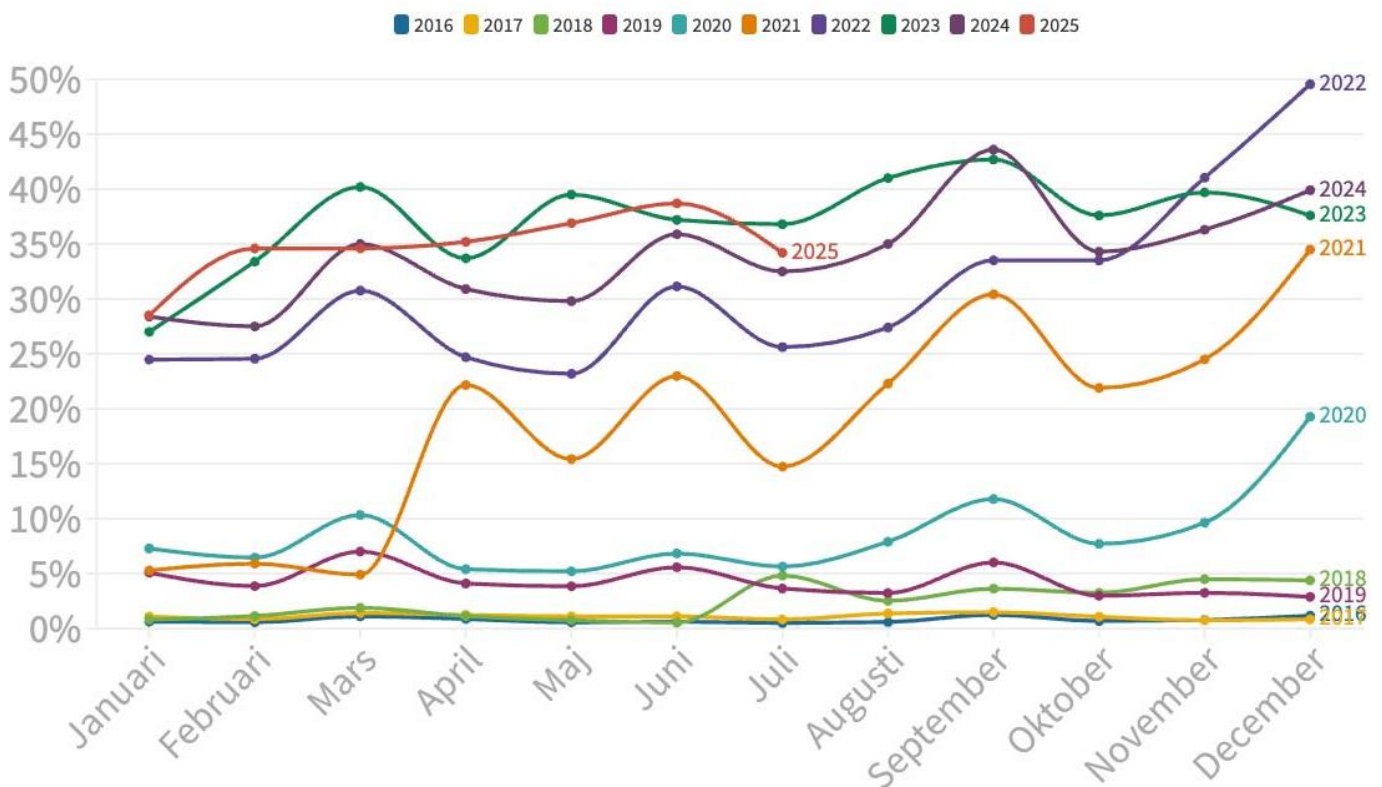
Kristofer Rask

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

Antal nyregistreringar av elbilar



Den totala andelen elbilar av alla nyregistrerade bilar uppgick till 34,9%. Det är något svagare än föregående månader i år, men högre än samma månad förra året (33,8%).

Andelen elbilar
av totala personbilsregistreringar.

Hittills i år har det registrerades 60 286 nya elbilar i Sverige. Det är 14,4 procent fler än samma period förra året.

Topplista nya elbilar juli 2025

Det blev Volvo EX30 som toppade som den populäraste nya elbilen i juli med 470 exemplar. Det tätt följt av Volkswagen ID.7 med 468 exemplar.

#	Modell	Antal
1	Volvo EX30	470
2	Volkswagen ID.7	468
3	Volvo EX40	415
4	Kia EV3	341
5	Volkswagen ID.4	288
6	Polestar 4	270
7	Škoda Enyaq iV	267
8	Volkswagen ID.3	234
9	Polestar 2	225
10	Renault 5 E-Tech	173

Största elbilmärkens juli 2025

Det blev Volvo som levererade flest elbilar i juli

#	Bilmärke	Antal
1	Volvo	1 227
2	Volkswagen	1 070
3	Kia	646
4	Polestar	538
5	Škoda	410
6	BMW	397
7	Audi	337
8	Mercedes-Benz	322
9	Cupra	209
10	Renault	203



8. Succé i Danmark: ”Elbilar har en stark position på marknaden”

Posted by Kristofer Rask

augusti 1, 2025



Mads Rørvig Administrativ chef, Mobility Denmark och bästsäljare Skoda Elroq.

Bilmarknaden i Danmark fortsätter att växa, och försäljningen drivs utan tvekan uppåt av en kraftigt växande elbilsmarknad. Elbilarna ökade med hela 37,7 procent på en bilmarknad som bara vuxit med 5,7 procent.

Totalt registrerades det 9283 elbilar i Danmark under juli. Elbilarna stod för 67,2 procent av alla nyregistreringar, vilket är en tydlig ökning från en andel på 51,5 procent i fjol.

Särskilt privatkunderna sticker ut i den danska nybilsförsäljningen. Där stod elbilarna för hela 87,5 procent av nyregistreringarna.

– Juli ligger klart över förra årets nivå, och elbilar har en stark position på marknaden. Denna utveckling visar att danskarna är beredda att välja grönt när ramverket är på plats. Detta ger en solid utgångspunkt för resten av året”, säger Mads Rørvig, VD för Mobility Denmark.

Topp 10 personbilar i juli 2025 i Danmark

Åtta av tio modeller på topp tio-listan är elbilar.

#	Modell	Antal
1	Skoda Elroq	1 006
2	Volkswagen ID.4	687
3	Kia EV3	511
4	Skoda Enyaq iV	482
5	Volkswagen ID. Buzz	468
6	Volkswagen T-Roc (fossil)	402
7	Renault 5	377
8	Volkswagen ID.3	349
9	Cupra Leon (fossil)	314
10	Audi Q4 e-tron	293



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.](#)

Läs även:

[Nytt elbilsrekord i Norge – 97,2% valde elbil i juli](#)

9. Domen: Tesla ska betala 2,3 miljarder i skadestånd

Av Maths Nilsson 2 augusti 2025, 06:54

Tesla döms att betala 2,3 miljarder kronor i skadestånd till anhöriga till en förolyckad kvinna. En jury i USA har kommit fram till att Tesla delvis är skyldigt till att kvinnan dog av en Tesla som kördes på autopilot. – Detta kommer att öppna dammluckorna. Det kommer att ge många människor mod att komma till domstol, säger experten Miguel Custodio, advokat specialiserad på bilolyckor.



Naibel Benavides Leon var ute och tittade på stjärnorna i Florida när kollisionen med en Tesla fick hennes kropp att flyga 22 meter genom luften. Även hennes pojkvän Dillon Angulo kördes på och skadades svårt. Teslan som träffade det unga paret kördes på autopilot. Den träffade först en SUV som sedan slungades mot kärleksparet som tittade på stjärnor. Föraren George McGee skulle plocka upp sin mobiltelefon från golvtet när tragedin inträffade.

Offrens familjer stämde Tesla för att de hävdar att autopiloten i Teslan ska ha orsakat olyckan. De menade att både Tesla och vd:n Elon Musk kommit med falska eller överdrivna påståenden om systemets säkerhetsfördelar, vilket lett till att förare fått en övertro på tekniken.

– Tesla designade Autopilot endast för motorvägar med kontrollerad åtkomst men valde medvetet att inte begränsa förare från att använda den någon annanstans, samtidigt som Elon Musk berättade för världen att Autopilot körde bättre än människor, säger advokat Brett Schreiber, som företrädde offren.

Teslan körde på paret som tittade på stjärnor i full fart.



Teslan körde på paret som tittade på stjärnor i full fart.

Nu har en jury i en domstol i Miami delvis gett familjen rätt. Jurymedlemmarna drog slutsatsen att all skuld inte kunde läggas på en vårdslös förare som erkände att han blev distraherad av sin telefon. Istället anses Teslas teknik delvis ha orsakat olyckan. Tesla ska enligt domstolen betala 243 miljoner dollar, motsvarande 2,3 miljarder kronor, till Naibel Benavides Leons familj och till pojkvännen Dillon Angulo, uppger [AP](#).

Tesla har redan sagt att de tänker överklaga domen. De kallar den "felaktig" och ett bakslag för bilsäkerheten. Enligt Tesla var det föraren George McGee som ensam var ansvarig när han böjde sig ner för att plocka upp sin mobiltelefon i 100 km/h.

– För att vara tydlig, ingen bil år 2019, och ingen idag, skulle ha förhindrat den här kraschen. Det här handlade aldrig om Autopilot; det var en fiktion som hittades på av kändenas advokater som skyllde på bilen när föraren – från dag ett – erkände och accepterade ansvaret, uppger Tesla i ett uttalande efter domen.

Trots att domen överklagas anser en juridisk expert att det här kommer leda till fler stämningar.

– Detta kommer att öppna dammluckorna. Det kommer att ge många människor mod att komma till domstol, säger Miguel Custodio, advokat specialiserad på bilolyckor.

10. Okända orsaken – därför är den åttakantig

Av Kevin Neemé2

augusti 2025, 22:40

Det är ett av världens mest kända vägmärken. Ändå vet få varför just den här skylten har åtta kanter. Men det ligger mer bakom formen än du kanske tror.



Du ser den i stort sett överallt i världen och budskapet är glasklart. Men i Sverige innebär en stoppskylt att du har obligatorisk väjningsplikt. Du ska **stanna helt vid en eventuell stopplinje och inte bara sakta in**. Skyltens placering kan ibland vara några meter före själva korsningen och brukar också oftast kompletteras med en fetare målad linje på marken. Men den verkliga finessen sitter inte i linjen. Utan i själva formen på skylten.

De flesta vägmärken är runda, triangulära eller fyrkantiga. Stoppskylten sticker ut med sina åtta kanter, och det är inte en slump. Det började i USA redan 1923. Då fanns inga standardiserade vägmärken, vilket ledde till missförstånd och olyckor. Därför ville myndigheterna skapa en skylt som verkligen inte kunde misstolkas. Inte ens i mörker, dimma eller snöstorm.

Den åttakantiga formen valdes för att den inte liknade något annat på vägen. Och inte nog med det, den gör nytta även från baksidan. Ser du ett åttakantigt vägmärke från fel håll, vet du ändå vad som gäller för den mötande trafiken. Det ger en extra trygghet i korsningar. Formen fungerar som en slags tyst signal mellan trafikanter och att det här gäller det att vara extra försiktig.



Och skulle snön ha dolt både texten och den röda färgen så avslöjar formen ändå att det är dags att stanna. Trots det tydliga budskapet slarvas det. Många nöjer sig med att rulla sakta fram utan att stanna helt. Något som inte bara är farligt, utan också kan bli dyrt. Men det finns även en osanning som spridit sig i Sverige om att endast den första bilen i kön behöver stanna, att övriga bakom kan köra efter. **Det stämmer inte.**

Att inte stanna vid en stoppskylt i Sverige kan leda till **böter på 2 500 kronor**. I allvarigare fall kan det även leda till att körkortet återkallas av Transportstyrelsen. Men det kanske mest tankeväckande är att studier visar att var femte bilist ignorerar skylten helt, skriver **boosted**. De kör rakt igenom som om åtta kanter inte betydde något alls. Och det är just därför formen är så viktig. Den säger inte bara "stopp", den försöker också visa det med alla medel som finns.

LÄS MER:

- **Myten många gått på – ger dig böter på 2500 kr**
- **Erkänner miss i 15 år – förbjudna skylten tas ner**
- **Elon Musk visar Teslas nya AI-system – testas i Sverige**
- **Tabben som kostar 2500 kr och indraget körkort**
- **Skyltmysteriet tättnar – förbjudna skylten utbytt**
- **Omedveten miss ger dig böter på 2500 kr**



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



11. Åtal för grov olovlig körning efter tur på elcykel

Magnus Fröderberg 2025-08-02

Det gäller att ha koll på reglerna för elcyklar. En ung man åtalas för fyra trafikbrott efter en cykeltur i Visby.



P4 Gotland berättar om den 20-årige mannen som stoppades av polis i Visby när han var ute på sin elcykel. En nöjestur som nu gör att han åtalas för fyra trafikbrott och -förseelser, bland annat grov olovlig körning.

Mannens elcykel visade sig **överstiga maxeffekten 250 watt** vilket gör att den klassas som en moped klass II. Den var dock inte registrerad i fordonsregistret som sådan och därför inte heller trafikförsäkrad.

Föraren hade ingen hjälm, vilket är ett krav om man kör moped.

Riskerar tre år utan körkort

Än värre var att 20-åringens körkort var indraget. Att köra moped utan körkort är olovlig körning. Att köra moped med indraget körkort menar åklagaren är grov olovlig körning. Om mannen fälls kommer hans spärrtid för körkortet att förlängas med upp till tre år.



Magnus Fröderberg



12. Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe 2013



Rolls-Royce återupplivande av namnet Phantom var sjunde gången i företagets historia som det prydde deras flaggskeppserbjudande. Vid debuten representerade helt nya Phantom ett stort steg framåt med en djärv stil som inte gick att ta miste på som en Rolls-Royce, samtidigt som den var fräsch och modern. Med tanke på att den sista Phantom VI från 60-talet tillverkades 1990 såg den nya "Phantom VII" ut som om den kom från en annan dimension! Phantom (dess officiella namn) var den första nya bilen som utvecklades från grunden under ledning av moderbolaget BMW, och det var den mest tekniskt avancerade Rolls-Roycen hittills. Det tog minst 260 timmar för de skickliga hantverkarna på den nya monteringsanläggningen i Goodwood att bygga varje bil – jämfört med cirka 25 timmar för ett genomsnittligt massproducerat fordon.

År 2007 presenterade Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé som en följeslagare till sedanen. Den nya Drophead för fyra passagerare har hämtat inspiration från den slående konceptbilen 100EX, inklusive den mjukare fronten och de distinkta bakhängda dörrarna. Suffletten i tyg var en blinkning till traditionen, med den praktiska funktionen att ge en rymligare känga jämfört med en tung, skrymmande hopfällbar hardtop. Naturligtvis såg Rolls-Royce till att Phantom Drophead hade "adekvat" prestanda för att passa dess närvaro. Den turboladdade 6,75-liters V12:an ger 454 hästkrafter och ett veritabelt hav av vridmoment, vilket gör att den 5.776 kilo tunga Drophead drivs framåt med häpnadsväckande effektivitet. Med ett grundpris på över 400 000 dollar och ett till synes oändligt utbud av anpassningsalternativ var det verkligen ett passande flaggskepp, värt sitt anrika namn. Produktionen var ganska begränsad, med uppskattningar som satte det totala antalet till färre än 2 000 bilar byggda mellan 2009-2012 i originalform, och den reviderade, förbättrade "serie II" från slutet av 2012-2017.





Färdig i Mazarine Blue-färg med borstade rostfria accenter, teakdäck och härlig solbränd och marinblå kabin, representerar denna 2013 Phantom Drophead toppmodern Rolls-Royce-överflöd. Dokument visar att denna bil såldes ny på Manhattan Motor Cars i New York City, och därefter tillbringade tid i New York och Fort Lauderdale, Florida. Det är ett exemplar med exceptionellt låg körsträcka, med bara 2 983 originalmil, i utmärkt skick som återspeglar dess begränsade användning. Den är mycket alternativ med önskvärda monteringar inklusive hela paketet i rostfritt stål, teakdäck, 21-tumshjul, kamerasystem, synliga avgaser, skräddarsydd interiör, extra träfaner, nackstöd med RR-logotyp och till och med alligatorgolvmattor. I medföljande dokumentation från Holman Motorcars uppger Fort Lauderdale att bilen var uppdaterad om service och utrustad med nya däck vid 2 297 miles.

När den var ny var MSRP för den här bilen en iögonfallande \$528 650,00, och med låg körsträcka och utmärkt kvalitet representerar den ett enastående värde. Phantom Drophead har alla förutsättningar för ett framtida samlarobjekt – exklusivitet, sällsynthet och riklig stil, med den oöverträffade kvalitet som har definierat Rolls-Royce i över ett sekel.





13. Jensen Interceptor är en brittisk muskelbil

Av Ollie Marriage Publicerad: 17 apr 2025

En muskelbil med en massiv V8 och kanske det största bilnamnet i bilhistorien



Överblick

En bil att mullra omkring i. Det är det som Interceptor gör så bra. Det är inte en sportbil, det är en muskelbil. Bara en som är utformad i Italien och byggd i West Midlands. Men dess hjärta är amerikanskt. Har alltid varit.

Interceptor kom redan 1966 och drevs av en 6,3-liters Chrysler V8. Den överlevde i ett decennium och tre versioner, tills hela företaget kollapsade i kölvattnet av oljekrisen. Men under den tiden förbådade den ny teknik: 1967 års 7,2-liters FF introducerade fyrhjulsdrift och ABS-bromsar i gatbilar.

Vad var den egentligen till för?

Den designades som en grand tourer, en rival till [dåtidens Jaguar E-Types](#) och [Aston DBS](#), med en firsitsig kupé och ett stort bagageutrymme insvept i Carrozzeria Touring-kaross. Det är en snygg, distinkt form som avrundas med den häpnadsväckande biten av bakglas.

Den tog sig an GT-rollen på ett utmärkt sätt, men Jensen-märket hade aldrig samma status eller racinghistoria som [Aston Martin](#), [Jaguar](#) och [Bentley](#), och därför har värdena aldrig skjutit i höjden. Bra. Det betyder att samlare inte har kommit och knackat på och att Interceptor behåller sin mystik under radarn. Ja, bilden är 70-talskista och Soho casino, Interceptor en bil för cads, bounds och rakes, men när den körs idag är den enormt lockande. Tja, beroende på vilken du kör.



Varför är det så?

Även om Interceptor hade premiär för högteknologiska lösningar, återspeglades det inte överallt. Det fanns ingen monocoque-konstruktion och den hade en levande bakaxel på bladfjädrar som var gammal teknik när Interceptor var ny.

Den du ser här är annorlunda. Arbetet av Jensen International Automotive (JIA), en indirekt fågel Fenix ur askan av originalet, detta är inte en restomod som sådan, mer en förbättrad klassiker. I stället för den tidstypiska Chrysler V8 passade JIA en mängd olika Chevy LS-enheter. Här i den här flaggskeppsversionen av Interceptor R är det en LSA: en kompressormatad 6,2-liters V8 som ger 556 hk och 551 lb ft.

Växellådan är en sexväxlad automatlåda, bromsarna är från AP Racing, framvagnens geometri har gjorts om, det finns justerbara stötdämpare och den har en oberoende bakdel från Jaguar.

Hur är det att köra?

Semi-period. Det här är inte en bil som har polerats till en glans. Den automatiska växellådan lurar växlingarna, men är mycket vassare än den treväxlade som monterades original. Chassit känns inte särskilt styvt, det är fortfarande tungt i kurvorna, det skakar lite från klädseln och det beter sig generellt på ett sätt som skulle få de som inte kört en gammal bil tidigare att tro att detta var en 50 år gammal bil.

Här är en alternativ synvinkel: det är ett av de mest engagerande och karismatiska sätten att bara mullra och virvla runt som någonsin har uppfunnits. Du känner aldrig behovet av att skynda eller pressa Interceptor. V8:an är obesvärat muskulös och det finns något djupt tilltalande i att ta sig fram på platsen i den. Mest för ljudet den gör, detta muskulösa men lata, nästan sovande V8-hjärtslag. Det är inte stökigt eller pråligt, det bara finns där, avslappnat men bossar över det.



Och när du väl öppnar kranarna?

Interceptor har aldrig varit så här snabb under perioden. Den kompressormatade JIA-bilen drar fram som ett blodigt tåg med nosen uppåt och rusar mot horisonten. Fördelen är att den till skillnad från ett original faktiskt spårar rakt och sant och förblir stabil och planterad. JIA hävdar 174 mph totalt och 0-60 mph på 3,8 sekunder. Vi kan mycket väl tro det. Även om vi inte kunde förmå oss att behandla det så. Bättre att låta mellanregistret göra allt arbete. Om du insisterar på att täppa till den kommer du att vara mycket glad att JIA har utrustat sin Interceptor med ABS och traction control. Stäng av den och detta kommer att demolera bakdäcken som en rivningskula som svänger mot en kaninbur.

Hur är stugan?

Ett palats av brun prakt. Det är luftigt inuti, lädret knarrar, färgskalan är tidsenlig, sätena är djupa och välkomnande. Det är väldigt bekvämt på långa resor.

Det finns några egenheter som tiden har lämnat efter sig: tändningen sitter i mittkonsolen i stället för i rattstången, och om du trycker på fotstödet kommer du att upptäcka att det klickar. Det är strömbrytaren som aktiverar helljuset. Det finns förvånansvärt mycket plats för fyra inuti och bagageutrymmet är helt enormt. Vi får anta att fyra resor till golfbanan med en väska var var de rigueur på den tiden.

Vad kommer den att kosta dig?

Ett original kan vara allt från ett korgfodral på 10 000 pund till ett minterfodral på 90 000 pund, men de flesta svävar runt 30-45 000 pund och de mer sällsynta cabrioleterna kostar uppemot 10 000 pund. Men inte dumma pengar. Som vi sa är det här inte en bil som någonsin har fångat tidsandan. Var bara medveten om den investering som krävs för att restaurera och underhålla en.

JIA-bilen, som är resultatet av tusentals timmars kvalificerat arbete, levereras med en återställande som är helt mekanisk och helt mekanisk trygghet. Men det är dumma pengar: 390 000 pund, vilket innebär att det bara kommer att vara en bil som tilltalar rika, dog i ull Jensen-entusiasterna. Mer information om det finns i avsnittet Köp.



Vad är domen?

"En del av charmen är att det inte är många som vet vad det är eller känner igen märket, så det framstår inte som distanserat eller elitistiskt"

Väldigt få bilar är så tillfredsställande att sätta sig i och köra som Jensen Interceptor. Förutsatt att du har en som är pålitlig och inte sviker dig, vilket är lättare sagt än gjort. Och ingen är lika tillfredsställande att berätta för folk du äger, för ingen bil har någonsin fått ett bättre namn.

En del av charmen är att det inte är många som vet vad det är eller känner igen märket, så det framstår inte som distanserat eller elitistiskt. Den pulserande V8:an ger den en varm, vänlig och avslappnad personlighet (fråga bara inte om bränsleekonomi) och den bekväma, förvånansvärt rymliga kupén följer efter. Det arbete som JIA gör för att modernisera och uppdatera Interceptor är visserligen enormt dyrt, men det är känsligt och går inte för långt. Bilen ser fortfarande ut, känns, beter sig och beter sig som en Interceptor ska göra. Den gör det bara på ett tillförlitligt och exakt sätt.

Hur är det att köra?

Farligt beroendeframkallande. Det är muskelbilsgrejen. Vad är det med en lat V8 med stor kapacitet som är så tilltalande? Och när den är som bäst i tickover-hastigheter också. Det finns en stor röd startknapp fram och i mitten på instrumentbrädan. Tumma på den och håll kvar tills den dunkande V8:an fångar. Soundtracket är allt, lika livsbejakande som ett hjärtslag, lika stadigt som en metronom, det har närvaro och kraft utan att göra något väsen av sig. Det finns också en bra doft av bensin, vilket tyder på att det inte är den mest rent brinnande motorn som finns.

Kom igen, hur törstig är den egentligen?

Tja, trots att den har dubbelt så mycket kraft som ett original är JIA Interceptor faktiskt ganska mycket mer ekonomisk. De hävdar 19mpg, och på en lång stadig kryssning misstänker vi att det är möjligt. Men över tre tankar med blandad körning hade vi i genomsnitt 14,3, 16,0 och 15,3mpg. Räkna med att tanka var 200–250:e mil. Originalbilar? Räkna med 10-12mpg.



Men är detta mycket bättre att köra än ett original?

Med eftertryck. Interceptor må ha konstruerats för höghastighetskörning, men i praktiken var den oberäknelig i hög hastighet, styrningen blev allt lättare och bilen rörde sig. De förändringar som gjorts på den här har gjort den lika stabil och betryggande som de flesta moderna bilar. Lika bra med tanke på den kraft den har: 556 hk och 551 lb ft vid 3 800 rpm.

Ja, men jag slår vad om att den väger ett par ton?

Man skulle kunna tänka sig det med tanke på att även om Jensen tidigare hade gjort bilar med glasfiberkaross, återgick man till stål för Interceptor. Stålchassi också, och det var en jätte på sin tid, 4 724 mm långt och 1 753 mm brett. Numera är Interceptor bara en självklarhet, lågt liggande och dvärgad av SUV:er – och detsamma gäller för dess massa.

Vi placerade den på en våg och den vägde 1 730 kg med en full tank bränsle, vilket är lättare än en hel del elektriska crossovers som vi har vägt på senare tid. Det innebär också att JIA-bilen har ett effekt/vikt-förhållande på 321 hk/ton, vilket gör att den är i nivå med en [ny 911 Carrera S](#). När man petar på det går det verkligen. Detta kan intygas av förare av en Aston V8 Vantage och [Lancer Evo VI](#).

Jag slår vad om att den rullar mer än en valp på en lekdejt, eller hur?

De justerbara moderna stötdämparna har gjort stor skillnad här, men som vi sa i översikten är detta fortfarande en tidstypisk körupplevelse, och desto bättre för det. Det viktiga är att du har bra styrkänsla och vikt, så att du vet vad som händer fram och hur mycket grepp du har kvar. Så ja, det finns rulle, och nej, den gillar inte att köra runt i rondeller för snabbt, men den kan stressas med mer iver än du förväntar dig.

Det man ska se upp för är växellådan. För om du vill ha omedelbar ström när du kommer ut ur en kurva måste du trycka på spaken till höger och välja växlar själv. Annars kan den sexväxlade bilen vara lite lurig och sen.

Skulle du vara nöjd med att åka långfärd i den?

Det kanske inte är den mest raffinerade eller smidiga körningen, men det är något med V8:ans mjuka muller och låga varvtal som får milen att avdunsta. Egentligen är körningen inte så dålig, det är bara det att stötar kommer genom fjädringen och böjer chassit, vilket i sin tur skakar trimmen. JIA har monterat en limmad vindruta och ordnat tätningen, så vindbrus är egentligen inget problem.



Hur ser det ut på insidan?

Som med alla gamla bilar är den lätt, luftig och lätt att se ut ur. JIA erbjuder en backkamera om du vill ha det, men det gigantiska bakglaset gör det enkelt att backa. Vill du ha ett bra nördfakta? Den självavbländande backspegeln är från en Saab.

Körställningen är underbar, med benen utsträckta och ratten i knät. Ingen krockkudde förstås, men du kan vila armbågarna precis så och känna dig som en mästare på allt du överblickar. Särskilt omnämmande för sätena, som visar att det var möjligt att ha både komfort och stöd redan på 70-talet. Du nästlar dig djupt in i dem och de gav oss aldrig någon ryggvärk.

Några bra ställverk snabba?

De två som vi redan har nämnt är de viktigaste: tändningsnyckeln som sitter i mittkonso- len och den fotmanövrerade helljusomkopplaren. JIA har också utrustat både ABS och Racelogic traction control, med kontrollrattar undångömda. Bäst att inte pilla med dem.

Läs inte in för mycket i det tjocka metallställverket på den här. JIA har förfinat den klum- piga designen sedan den här byggdes, och faktiskt gått igenom hela interiören, förbättrat kvaliteten, rätat ut stygnlinjer och gjort alla fixturer och beslag mer robusta.

Har du verkligen plats för fyra personer?

Om man säger så här är den verkligen inte långt ifrån lika rymlig för passagerare som en nuvarande **Bentley Continental GT**. Och den har en mycket större känga.

Huvudutrymmet i baksätet är generösare än vad man förväntar sig med tanke på hur tak- linjen verkar börja sjunka och precis som med fronterna är de två sätena djupa och förlå- tande.

Men det är den stora mängden bagageutrymme som kommer att blåsa dig med häpnad. Golvytan där bak konkurrerar med vilken kombi som helst, och den är också djup. Du kan inte fälla baksätena, men det är osannolikt att det begränsar dig alls.

Vilka är de viktigaste slutsatserna?

En del av det arbete som JIA har gjort är att vi i stället för att ha en fast infotainmentskärm föredrar en skärm som gömmer sig i instrumentbrädan. Men de vit-på-svarta Smiths-ur- tavlorna och mätarna är perfektion, kromet ger den precis rätt ton, lädret knarrar, färgska- lan är tidsperfekt, den är varm och välkomnande och kräver inte särskilt många kompro- misser.



Köpa

Vad ska jag betala?

Om du är som oss kan du se dig själv ha en Jensen Interceptor som en del av din drömsamling... Men problemet är att det förmodligen skulle vara ett stort antal bilar framför den i kön. Vilket innebär att det i praktiken inte är många som har råd eller lust att köpa en. Eller kör den.

Som vi sa i översikten varierar priserna kraftigt och du måste veta exakt vad du ger dig in på. De kan vara en fullständig pengagrop, kraftigt benägna att rosta i både kaross och chassi, mycket svåra att spåra delar till, och Gud vet vad du gör om det bakre glaset går sönder. Det finns inte heller många specialister nuförtiden.

Om du vill ha full trygghet finns den i form av Jensen International Automotive-bilar, och det finns ett utbud att välja mellan. £ 390k Interceptor R är toppen (kostnaden inkluderar donatorfordon och moms), men för £ 315.000 kan du ha en icke-kompressormatad bil, eller om du har en Interceptor redan för £ 130k kan JIA utföra en mekanisk konvertering (motor, bakaxel, AP-bromsar etc.).

Även med restomods mått mätt är deras Interceptor mycket dyr och det är osannolikt att den kommer att behålla sitt värde. Men den typ av människor som beställer dem är inte den typ av människor som sannolikt kommer att bry sig särskilt mycket om det, eftersom de kommer att ha köpt den för att de älskar den och förmodligen aldrig kommer att drömma om att sälja den.



Ollie Marriage

14. Grattis Armstrong-Siddeley Sapphire!

Publicerad 11 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn. I dag när Susanna har namnsdag vill vi hylla bilar från Armstrong-Siddeley och Ford.



En mindre modell som skulle konkurrera med Jaguar 2.4 litre presenterades 1955. Den kunde fås med fyra- eller sexcylindrig motor men de var med 2,3 liters volym lika stora. Modellbeteckningarna blev följaktligen Sapphire 234 respektive 236. Den fyrcylindriga versionen hade högre effekt och ansågs som sportmodellen Framgången på marknaden uteblev och efter bara sammanlagt 1506 exemplar upphörde tillverkningen 1958.





Den större modellen vidareutvecklades och relanserades 1958 som Star Sapphire, nu med motorn förstörad till fyra liter. Automatlåda var standard och karossen ansiktslyft med bland annat rättvända framdörrar. En elegant bil med bra köregenskaper.

Tyvärr blev även Star Sapphires saga alltför kort. Genom ett samgående av de brittiska flygmotortillverkarna hamnade hela företaget i Rolls-Roycesfären och tillverkningen av bilar med det stolta namnet Armstrong-Siddeley upphörde enligt styrelsebeslut år 1960.



Ford Sierra lanserades 1982 som ersättare för Cortina och Taunus och var efter Saabs förebild en combi-coupé. Det gick inte riktigt hem hos alla i England och snart kom också en Sierra med traditionell sedankaross. Den kallades i England för Sierra **Sapphire**. På bilden den vassa Cosworth-versionen.



Carl Legelius



Roger Warolin