



Nash-Healey

1. Provkörning av Range Rover Sport SV P635 Celestial Collection Gaea
2. Vi har provkört Jeep Avenger 4xe
3. Denna Jeep Wrangler får bara militärer köpa
4. Nordcross 001 är en rysk version av Lynk & Co
5. Ny rak fyra utan turbo ger 325 hk
6. Kina låter elbilar accelerera snabbt
7. Mercedes eActros 600 håller löftet om 100 mil om dagen
8. Nash-Healey
9. Volkswagen Typ 34 Karmann Ghia Coupe
10. Grattis Lotus Europa

Teknikens Värld

1. Provkörning av Range Rover Sport SV P635 Celestial Collection: Gaea

Av Erik André

Publicerad 14 nov 2025 kl 16.45

Den har ett långt och krångligt namn. Och en prislapp som tar dig långt på bostadsmarknaden inom de flesta postnummer. Häng med i Range Rover Sport SV P635 Celestial Collection: Gaea.



FILM: [Range Rover Sport](#)

Det börjar redan när jag kliver in, förlåt, upp i bilen och trycker på startknappen. Det dova mullret kan väcka hela kvarter, och det är uppenbart att Range Rover Sport SV inte är en bil att vara diskret i. Den närmast militärlikt mattgröna kulören till trots är den inte något bra kamouflage. Tvärt om. På bensinmackar och lunchrestauranger, egentligen närhelst vi stannar, kommer personer fram och vill prata och veta mer. Sällan har vi kört en bil med sådan potential att skrämna småbarn, på flera sätt. Och vissa gillar det.

Grekisk gudinna

Det första sättet att bli skrämmd på är av dess blotta storlek. Inte bara det att man liksom sitter en våning upp från all övrig trafik. Även normalt sett ganska stora suvar känns diminutiva i jämförelse. Att se bilens hörn är utomordentligt svårt. Bortom den stora huven (som för SV-modellen är lättad och konstruerad i kolfiberarmerad plast) döljs ett mindre kungadöme av omgivningen i döda vinklar. Och att råka repa lacken riskerar stå en dyrt. Lacken, kallad Terre Green, är en del av det paket som kallas Celestial Collection, ett gäng olika varianter av SV-modellen sägs ha inspirerats av olika himlakroppar. Just Gaea, som "vår" version heter, representerar jorden, namngiven efter gudinnan Gaia i det antika Grekland. Lite ironiskt är det ändå att man rent sitthöjdsmissigt befinner sig så långt från... just jorden.



Det här är nytt

Series 2. Alla Range Rover Sport har fått en mild uppdatering sen i fjol, med fler funktioner förlagda i skärmen.

Prestandaversion. SV är värstingmodellen av Range Rover Sport. Med V8 från BMW M5 gör den skäl för Sport-epitetet.

Celestial Collection. "SV Bespoke" kallar Range Rover sin mest speciella avdelning, som tagit fram en uppsättning himlakroppsinspirerade, och än dyrare, varianter.

Förra året körde undertecknad den mildare, men fortfarande med råge tillräckligt kraftfulla, versionen P510e, och i grunden är förstas storleksupplevelsen likartad modellversionerna emellan, men det finns fundamentala skillnader. Förutom lacken har SV-modellen även spoilers och 23-tumsfälgar som man ogärna skadar. Att tråckla in bilen i ett mer än lovligt trångt parkeringshus var måhända ett av provkörningens onödiga spänningsmoment - och om den kommande utfärden från nämnda parkeringshus gav ångest? Jo, det gjorde den. Tur då att det finns hjälpmedel – kameror runt om, pipande varningsljud och fyrhjulsstyrning underlättar alla vid snäva manövrar. Faktum är att vändradien inte alls är så stor som man kan tro.

Inte bara motorljud...

Nästa skrämselmoment, är, som redan omnämnt, bilens ljud. På tomgång, och den första stunden efter start, är dess mullrande läte rent massivt. Efter en stund, när avgasreningen nått rätt temperatur, lugnar den ner sig. Men det räcker dock med ett lätt tryck på gaspedalen, för att jätten i berget ska vakna frustande igen.

Men motorljudet är inte det enda ljudet i bilen. Väl uppe i motorvägsfart tar vindljudet över, och luftkonditioneringen är heller långt ifrån tyst. Jag blir aldrig riktigt vän med dess inställningar, och ibland låter det som en dammsugare inne i panelen. I en bil för närmare 3,2 miljoner hade jag nog väntat mig en mer raffinerad ljudkomfort.

Apropå ljud, så erbjuder SV-modellen också annan, högst medveten ljudupplevelse, eller ska vi säga rörelseupplevelse. Inbyggt i förarstolen finns nämligen ett gäng vibrator-element som följer basgången i den musik som spelas upp. Har du någon gång stått nära högtalarna på en större konsert förstår du känslan som finessen försöker återskapa. Det blir... lite så där.



Otyglade hästar

Det känns mest just som att stolen vibrerar. Men det ger för all del en viss extra dimension åt vissa låtar. Och en viss massageeffekt. Men lyssnar man på praträdio, eller podcasts, ja, då blir upplevelsen mest märklig. Och man känner sig lite mörbultad i kroppen efter en längre stint i stolen.

När vi väl kommer ut på väg med Range Rover Sport SV, då kommer nästa potentiella skrämsemoment till sin rätta. Motorn har britterna hämtat från Tyskland, närmare bestämt BMW M5:s lagerhyllor. Det innebär en dubbelt turbomatad V8, som har en imponerande kraftutveckling, särskilt i relativt låga farter.

Om accelerationen i den "vanliga" P510e är mjukt och gentlemannamässigt linjär, så är karaktären diametralt motsatt hos SV P635. Det är inte bara runt hundratalet fler hästar, de är också mer otyglade. Bilen har ett beteende där den nästan serietidningsaktigt "tar sats" och drar iväg. Den sätter sig på bakhjulen, som att underredet liksom vill åka från den tunga överkroppen. Det vill det nog också. Och i lägre farter går det går snabbt, som attan, upp till högre diton.

I motorvägstempo blir accelerationen lite mer avmattad. Då märks den allt annat än aerodynamiska designen av, och luftmotståndet gör sitt. Missförstå mig rätt nu. Range Rover Sport SV är alltid rask. Bara något mindre galen i motorvägsfart.

En annan skillnad gentemot de mildare Range Rover Sport-utförandena är det så kallade SV-läget. Det går att välja i infotainmentsystemet – och symboliseras där av en racinghjälm – eller direkt via en knapp på ratten. I SV-läge blir instrumenteringen ilsket röd, och karta och färddator ersätts av g-krafts- och turbotrycksmätare.

Gimmickartat, jovisst, men skillnaderna är faktiskt mer märkbara än man kan tro. Luftfjädringen sätter bilen både lägre och stummare, växellådan växlar ner, och reaktionerna blir rappare. Det är sällan sportlägen ger så märkbara skillnader. Tyvärr blir Range Rover Sport ändå lite av ett mellanting. Vikten på 2,65 ton (jo, den skrämmer också) går inte att trola bort, och den blir liksom gungig över ojämnheter. Inte alls lika mycket i SV-läge, men någon ban- eller racingbil är den ändå inte.



Det som också stör är hur det hela påverkar komforten i övriga körlägen. Även i det uttalade komfortläget blir bilen nästan för hård på vissa sätt. Kanske är det däckens profil som bidrar, men skarvar och gropar fortplantas in i kupén. Stolarna är också hårdare, och lite halvt skålade. Men inte tillräckligt skålade för att vara riktiga sportstolar. Och heller inte lika komfortabelt mjuka som i syskonmodellerna. Biltypen som Range Rover Sport SV representerar blir alltid en viss kompromiss, men andra har lyckats bättre.

Skrämselhicka gånger två

Det finns dock två egenskaper som inte kompromissats med, och som också ger skrämselhicka. Inköpspriset är det ena. I den utrustade specialversionen vi kör anges prislappen till 3 157 500 kronor. En för de flesta plånböcker orimlig summa. Men det slutar inte där. Bränsleförbrukningen gör att kvarvarande plånbok äts upp i ohyggligt rask takt. För att inte tala om planetens resurser – apropå att skrämna nästa generation. Under provkörningens blandade körning låg snittförbrukningen på knappt 1,5 liter milen. I stadskörning, och SV-läge, går det med lätthet långt däröver. Färddatorsiffror på över två, uppemot tre liter milen är inga problem att nå, och det helt utan att köra som ett svin.

Men inget av detta bekommer säkerligen dess köpare. Har du de pengarna att lägga på inköpspriset, så har du säkert tusenlapparna som bensinmacksbesöken kostar också. Med en tank på 90 liter blir det ändå inte alltför ofta stoppen sker. En gissning är att köparna heller inte ger sig ut så ofta i terrängen, även om Land Rover säger att Range Rover Sport SV ska klara allt som vanliga Sport klarar. Det är inte att betvivla. Samma avancerade styrning av fyrhjulsdriften, samma körlägen för sand, snö, lera med mera och samma assistenter för vadning och branta lutningar finns tillgängliga. Det kan ju vara skönt att veta.

Små störigheter finnes dock också. Såsom att den trådlösa laddplattan just aldrig verkar vilja ladda telefonen eller att head up-displayen är för ljussvag i soligare dagsljusförhållanden. Med senaste årets uppdatering har de plastiga och svårmedgörliga knapparna på mittkonsolen flyttat in i skärmen. Men panelens blanka plast, nu utan andra knappar än startknappen, känns tyvärr fortfarande lite billig. Detsamma gäller rattens knappar. Skyltavläsningen tar ibland upp skyltar från avfarter, filhållningen är inte den allra bästa och parkeringspiparna får några gånger spatt och tycker att det finns hinder där det inte gör det.

Det som däremot ger positiva omdömen är ljudvarningen för hastighetsöverträdelse, som inte alls är så störig som på andra bilar, utan mest ger en lagom fingervisning att hålla sig inom lagens gräns. Även parkeringsautomatiken funkar bra. En bil som Range Rover Sport riskerar att vara knepig att fickparkera, och då är det skönt att jobbet görs åt en. Då är det dessutom bilen själv, och inte du som förare, som skrapar fälgkanterna. Om det nu är någon ursäkt eller tröst när halva grannskapet står och ser på. De hörde att du kom.

Range Rover Sport SV P635 Celestial Collection: Gaea

Pris: 3 157 500 kronor (provkört exemplar), 2 934 900 kronor utan tillval.

Motor: Bensin, mildhybrid 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 88,0/88,3, cylindervolym 4 395 cm³. Max effekt 635 hk (467 kW) vid 6 000–7 000 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 800–5 855 r/min. Elmotor, max effekt 19 hk (14 kW).

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum. Däck 285/50 R23 fram, 305/50 R23 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 300, längd 497, bredd 205, höjd 181, spårvidd f/b 171/172. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 658, maxlast 592, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 90. Bagagevolym (VDA-liter) 647–1491 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,9 s, toppfart 290 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,22 l/mil. CO₂ 275 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 6 år, lack 3 år, batteri 6 år/10 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 25 510 kronor per år de första tre åren, därefter 3 968 kronor per år.

Rivaler:



Range Rover Sport P550e Autobiography

Ja, en direkt rival är en annan version av Range Rover Sport. Här är komforten i fokus, och bilen känns – ärligt talat – mindre som en kompromiss. Kostar halva priset. Men är fortfarande snabb.

Pris: 1 587 900 kronor.



Bentley Bentayga S

Även här en V8 på fyra liter och med dubbla turboaggregat. Dock en aning mer fokus på lyx än sport - "bara" 550 hk. Likartad prisnivå, trots allt.

Pris: Cirka 3,4 miljoner kronor.

Feber

2. Vi har provkört Jeep Avenger 4xe.

Roger Åberg 2025-11-12 kl 21:20

North Face-versionen



Jeep Avenger har inte varit någon hejdundrande succé här i Sverige. Sedan den kom för två år sedan har man bara lyckats sälja 150 bilar. En av anledningarna kanske är att den bara finns som framhjulsdreven, och det är ju inte så passande för en Jeep kan man tycka. Utanför Sverige har den däremot sålt riktigt bra, man har lyckats sälja över 200.000 exemplar av modellen. Inte illa pinkat!

Äntligen fyrhjulsdreven!

Nu finns äntligen modellen med drivning på alla fyra hjulen, frågan är om det kan få fart på försäljningen i det fyrhjulsdrivna landet Sverige. Vi tog ut specialversionen på en sväng och gillade vad vi såg.



Jeep + The North Face fungerar

Specialversionen är gjord tillsammans med The North Face. Passande kan man tycka. Man kommer att producera 4806 exemplar av versionen, vilket inte är en slump, det är nämligen så hög som Mont Blanc är, Europas högsta punkt.

En kul specialare

Specialversioner kan vara rätt tramsiga, eller fantastiska. Fiat 500 Gucci edition var amazing med sina säkerhetsbälten i Gucci-färgerna och jag tycker som sagt att det här samarbetet är rätt bra. Det är lite oklart om man kör runt i en specialversion eller om man åker runt i en firmabil från The North Face, men gänget som gillar märket gillar ju också att säga att de har på sig just det märket så det passar.

Förutom en stor klibba på motorhuven finns ett gäng detaljer på utsidan som särskiljer. Gula detaljer i fronten, rejäl bogseringsögla där bak och framförallt riktigt trevliga fälgar.

Massor av specialdetaljer

På insidan är det också en massa detaljer som faktiskt fungerar. Rent image-mässigt alltså. Det är ambitiöst och liksom kul, precis så mycket som jag hade förväntat mig om jag köpt den här. Man kanske kan tycka att det är lite väl mycket när man ser det på bild, men hade det varit mindre hade det inte varit så roligt.

Rent praktiskt är det ingen skillnad mot vanliga Jeep Avenger, och det betyder att det är lite plus och lite minus i inredningen. Växelväljaren känns barnsligt övertydlig, men det finns rejält med fysiska knappar att trycka på.



Enkelt system gott om fysiska knappar

Systemet på skärmen är basalt som tusan och det är lite tur. De flesta funktionerna styrs, som sagt, med de fysiska knapparna och det är väldigt sällan som man måste in och harva i systemet. Hade fler funktioner funnits där hade det blivit katastrof. Nu är det igång med CarPlay och köra. Det funkar helt enkelt.

Inte spännande motor, men det fungerar

Det här är som sagt den första Avengersn med fyrhjulsdriфт. Det här är en inte så inspirerande hybridlösning. Driver gör en bensinmotor på 1,2 liter som ger 136 hästar. Tillsammans med två elmotorer på 21 kW styck så får man ut 145 hästar. Det går framåt, men så mycket mer behöver faktiskt inte den här bilen. Jag kör konstiga bilar med en massa hästar, främst elbilar, så det är lite fascinerande långsamt till en början, men rätt snabbt tycker jag att det är precis lagom och rätt smidigt med den här lösningen.

Elmotorerna sitter både fram och bak. Den främre elmotor är integrerad i den sexväxlade dubbelkopplingslådan och hjälper till att driva framhjulen tillsammans med bensinmotorn. Den bakre elmotor är placerad vid bakaxeln och ansvarar för att driva bakhjulen, vilket möjliggör fyrhjulsdriften.

Nu var det varken halt eller speciellt bergigt när jag körde runt med den här, så huruvida fyrhjulsdriften levererar i skogen eller inte kan jag tyvärr inte svara på. När jag stod på en geggig skogsväg så tog den sig loss, så den fungerar. Vilket man kan förvänta sig. Om man säger så här, den lär klara det som köparna kastar på den.



Kan vada i 40 cm vatten

Markfrigången är på 21 cm och bilen kan faktiskt vada i 40 cm vatten, så den klarar av större pölar än de som finns i stan. Angreppsvinkeln fram är 22°, bak 35° och brytvinkeln är på 21°. Om det här är en "riktig" Jeep kan man fortfarande diskutera, man kan också ha åsikter om special-versioner som denna. Men jag tycker ändå att samarbetet är riktigt trevligt.

Kostar nästan en halv miljon

Det stora problemet är prislappen. Vanliga versionen av Jeep Avenger 4xe kostar 409.900 kronor, North Face-versionen kostar 479.900 kronor. Då får man med en låda, ett tält och en flaska. Eller det där var lite elakt. Bilen har såklart det mesta av den utrustning som går att få till en Avenger idag. Det är snordyrt, men eftersom man har sålt 200.000 Avenger totalt står Sverige för inte ens 0,1 procent av försäljningen. Jag gissar att man fått en tilldelning på ungefär lika många bilar procentuellt, alltså fem stycken. Det lär man nog lyckas sälja. jeep.com.



Roger Åberg



3. Denna Jeep Wrangler får bara militärer köpa

Bobby Green

2025-11-12 kl 19:00

De som är aktiva eller veteraner



FILM: <https://youtu.be/9HKBvpu2vKs>

Amerikanerna värnar om sina militärveteraner och igår var det Veterans Day i landet. Det firade Jeep genom att presentera Wrangler Commando 392 Limited Edition som de tagit fram tillsammans med Fox Factory Vehicles. Av denna ska bara 250 exemplar bli till och 249 av dessa är det bara aktiva inom militären eller veteraner som får köpa. Den sista ska visas upp för allmänheten och auktioneras iväg under Military Appreciation Month. Alla pengar som auktionen drar in ska gå till United Service Organizations som är en amerikansk ideell organisation som stöttar militär personal och deras familjer.

Bilen baseras på Wrangler Rubicon 392 men är som ni ser ganska så avskalad då den saknar riktiga dörrar och tak. Man får även en höjning på 89 millimeter, krallig stötfångare med inbyggd vinsch, skärmar i stål och köttiga däck som mäter 37 tum. Under huven sitter en V8:a på 6,4 liter och väljer man till kompressor bjuder denna på 715 hästar. Bockar man inte i några tillval börjar bilen på 69.995 dollar. vehicles.ridefox.com.



Bobby Green

4. Nordcross 001 är en rysk version av Lynk & Co

Publicerad 2025-11-14 16:29 (uppdaterad 2025-11-14 16:48) Text Erik Söderholm

Volvos ägare Geely lanserar ett nytt märke i Ryssland med teknik som känns igen från både Lynk & Co och Volvo.



Jättekoncernen Geely har tagit till ett nytt knep för att sälja bilar i Ryssland, en marknad som många andra märken lämnat på grund av kriget mot Ukraina.

I stället för att sälja bilmodellen **Lynk & Co 09** under eget namn döps bilen om till Nordcross 001. Men både designen och tekniken lämnas helt intakt, skriver tyska Auto Motor und Sport.

Nordcross 001 bygger på samma SPA-plattform som Volvo XC90 och går loss på motsvarande 740 000 kronor. Bilen har en fyrcylindrig bensinmotor med turbo på 254 hk och 48-voltsteknik – samma drivlina som XC90 B5.

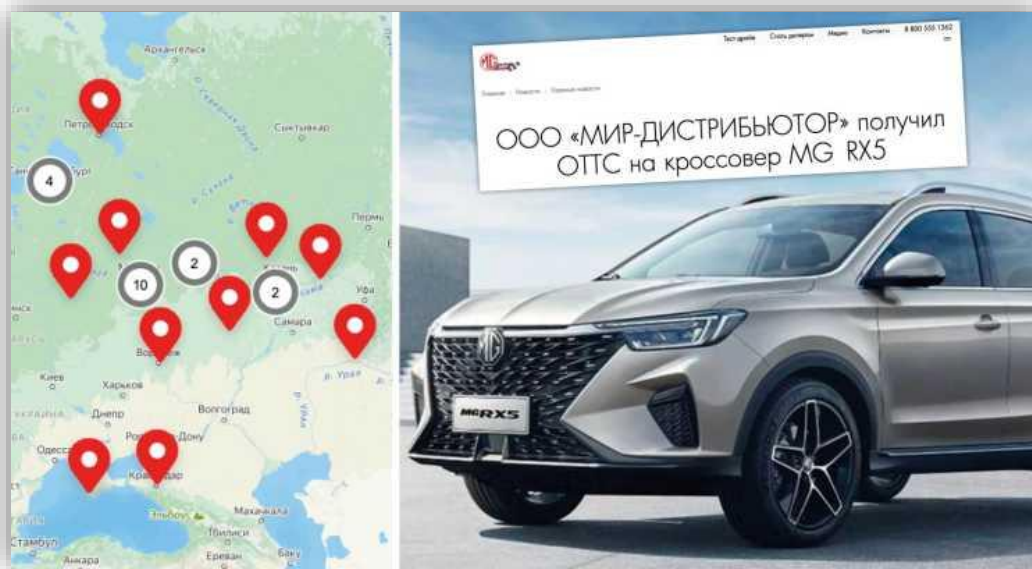
Bilen tillverkas i Ryssland och har enligt företaget en ”nordisk karaktär”. Märket har en visningslokal i St Petersburg.

Många kinesiska bilmärken har **ökat sin försäljning kraftigt** i Ryssland när västerländska märken lämnat.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Kinesiska märken i Ryssland vi undersöker



Volvo Cars ägaren Geely svartlistas av Ukraina



Lynk co 09 är en delningsbar version av Volvo xc90

5. Ny rak fyra utan turbo – ger 325 hk

Av William Karlsson 14 november 2025, 10:23

Ten-K är en ny motor utan turbo som ger 325 hästkrafter. Sugmotorn väger bara 85 kg och kommer att sitta i en återfödd ikonisk Ford.– Jag kan knappt vänta på att se den starta, säger Iain Muir från Boreham Motorworks.



FILM: <https://youtu.be/6O393vYYClw>

De senaste åren har det brittiska bilbyggarföretaget Boreham arbetat med att ta fram en restomod-version av Ford Escort RS. Boreham har tidigare avslöjat att den återfödda Forden kommer att få en fyrcylindrig motor, men nu berättar företaget exakt vad som kommer att sitta under huven och avslöjandet lär knappast göra någon besviken.

Den fyrcylindriga 2,1-liters bensenmotor som Boreham tagit fram kallas för Ten-K och ger 325 hästkrafter och kommer att kunna varva till 10 000 RPM. Motorn kommer inte att få någon turbo och väger totalt 85 kg då företaget kommer att använda sig av 3D-printad metall. Företaget hävdar själva att motorn ska ha utvecklats med en tydlig F1-inspiration.

– Boreham TEN-K är resultatet av outtröttliga ansträngningar från vårt motorutvecklings-team, säger Iain Muir från Boreham Motorworks.

Men det är inte allt. Förutom 2,1-liters motorn på 325 hästkrafter kommer kunderna även att få en mindre kraftfull version av motorn. De som känner att de inte riktigt klarar av 325 hästkrafter kan istället välja en 1,85-liters motor på 185 hästkrafter som är kopplad till en fyrväxlad manuell växellåda. Den större Ten-K kommer att kopplas ihop med en femväxlad växellåda. Oavsett val av motorn kommer nya Ford Escort att väga under 800 kg.



Nya Ford Escort RS

Nya Ford Escort RS är byggd med godkännande av Ford huvudkontor och det kommer totalt att byggas 150 exemplar. Priset för den återfödda bilen börjar på 3,6 miljoner kronor. Bilarna kommer att ha en tvåårig garanti på 3200 mil, skriver [The Drive](#).

– Den är en demonstration av vad som kan uppnås när passion och precision förenas, säger Iain Muir.



LÄS MER:



Budstrid om prinsessan Dianas Ford Escort – såldes...



Ford tar tillbaka gamla modellnamn: Escort och...



Splitterny Ford Escort – såld för miljonbelopp efter...



William Karlsson

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

6. Kina dementerar: Låter elbilar accelerera snabbt

Av Maths Nilsson 15 november 2025, 18:50

Kina går ut och dementerar. De tänker inte förbjuda snabb acceleration i elbilar. Istället handlar det om första accelerationen när elbilen slagits på.



Nyheten gick ut i många av världens tidningar i veckan, [bland annat här på Carup](#). Kinas säkerhetsministerium var på väg att förbjuda blixtsnabb acceleration i elbilar. Istället skulle de bara få göra 0-100 km/h på 5 sekunder. Men nu går ministeriet ut och dementerar delvis uppgifterna, uppger [IT-Home](#).

Vad det handlar om är att bilarna ska få en långsammare start när de precis satts igång. Då ska accelerationen få vara snabbare än 5 sekunder. Men när bilen körts eller när föraren gjort inställningar av prestandan ska snabbare acceleration tillåtas. Orsaken till ändringen är att myndigheterna sett risker med allt fler snabba elbilar och att fallen där föraren tappat kontrollen i starten ökat. Förslaget är nu ute på remiss.

LÄS MER:

- [Så många hästkrafter behöver du – egentligen](#)
- [Trafikpolisen: Lagligt att accelerera hur fort som helst](#)
- [Rekordet: 0-650 km/h på 7 sekunder](#)
- [Kinas hämnd på EU – stoppar investeringar i Europa](#)
- [Tesla trimmar nya Model Y – så får elbilen 100 hk till](#)
- [Ökade skador på elbilar: "Nyblivna elbilsförare"](#)



Maths Nilsson

7. 100 mil om dagen – Mercedes eActros 600 håller löftet vid verklig körning

Carl Undéhn 14 nov 2025



Med eActros 600 lanserade Mercedes-Benz en eldriven tung lastbil med en räckvidd på 50 mil. Vilket enligt Mercedes i praktiken innebär en daglig räckvidd på över 100 mil, med ett planerat laddstopp. Och så används också eActros 600 av åkeriet WLX WeLink Express i Malmö, som också var först ut med att börja använda modellen här i Sverige.

Fem dagar i veckan kör lastbilen två pass från DHL-centalen i Malmö. Med fulladdat batteri körs den på klockan sex på morgonen de 23 milen till Emmaboda och tillbaka med ett kort laddstopp i Kristianstad. Efter det laddas lastbilen två timmar i Malmö innan det är dags att köra de närmre 30 milen till Jönköping. Där laddas den igen efter lossning och kör sedan tillbaka till Malmö. Totalt är lastbilen då ute på vägen i 20 av dygnets 24 timmar med en daglig körsträcka på drygt 100 mil. Förbrukningen ligger på 11,6 kWh per mil med en snittfart på 73 km/h.

– Jag blev imponerad av bilen och räknade på det riktigt noga. Jag ville ha en ärlig kalkyl som höll utan hänsyn till subventioner eller tillfälliga stöd. Tanken från början var att bilen skulle behandlas som en dieselbil. Frågan var om bilen skulle fungera lika bra i praktiken som Mercedes-Benz hävdade, säger Guner Ismail som äger WeLink Express.

Det har den alltså gjort, och utöver att räckvidden räcker för sträckan som körs har eActros 600 visat sig vara driftsäker med påfyllning av spolarvätska som enda service. Planen är att sätta in fler eldrivna lastbilar för fjärrtrafik i framtiden.

– Jag tror att kunderna kommer att kräva det för att klara sin egen hållbarhet. Men nu kan jag ju säga att vi verkligen vet att det fungerar. Och det fungerar över förväntan dessutom, säger Guner Ismail.

Relaterat innehåll:



”Inget snack längre” – 15 ellastbilar till skånskt åkeri



Så klarar Mercedes eActros 600 svensk vinterkyla



Mercedes bygger nu sin långkörande ellastbil



Carl Undéhn

8. Den ovanliga Nash-Healey Roadster

Läsningstid cirka 5 minuter | Skrivet av Ben Branch | 6 oktober 2021

Nash-Healey är en brittisk/amerikansk sportbil som kom till under en middag och en drink ombord på oceanångaren RMS Queen Elizabeth på en resa mellan USA och Storbritannien.



Av en ren slump reste Donald Healey till USA på fartyget för att säkra en leverans av Cadillac V8-motorer, han kom i samspråk med en annan fotofantast ombord som han senare fick veta var Nash-Kelvinators VD George Mason.

De två männen gjorde upp en plan för att förse Donald Healey Motor Company med motorer, växellådor och bakaxlar till en ny sportbil om Cadillac skulle vägra. Cadillac vägrade, och så fick vi Nash-Healey.

Snabba fakta – Nash-Healey

- Nash-Healey skulle börja som ett brittiskt/amerikanskt gemensamt projekt innan det blev ett brittiskt/amerikanskt/italienskt gemensamt projekt 1952.
- De ursprungliga bilarna hade ett chassi och en kaross byggd i Storbritannien med motor, växellåda och axel som levererades av Nash i USA.
- Nash använde Nash-Healey som en halobil för att höja profilen på sina vanliga familjebilar, och Donald Healey tog tillfället i akt att tävla med bilarna i stor utsträckning på Le Mans och Mille Miglia, vilket ökade profilen för sitt eget märke.
- Nash-Healey skulle komma att efterträdas av [Austin Healey 100](#), ett liknande arrangemang med Austin Motor Company, där Austin A90 Atlantic levererade motor, växellåda och axel.



Som en första år, 1951 Nash-Healey har denna bil ett mer traditionellt strålkastararrangemang, till skillnad från de senare bilarna med kaross av Pininfarina.

Den Nash-Healey

Det slumpartade mötet mellan Donald Healey och George Mason ombord på en oceanångare som resulterade i att Nash-Healey byggdes är en billegend.

Mötet ledde till att bilar utvecklades som skulle tävla med stor framgång i Le Mans 24-timmars och Mille Miglia, en Nash-Healey användes till och med som officiell pace car i 1951 års Carrera Panamericana, som gick före tävlingsbilarna för att säkerställa att banan var fri för dem.

Vissa hävdar att Nash-Healey var den första sportbilen som introducerades i USA av en stor biltillverkare efter andra världskriget, men detta är hett debatterat eftersom bilarna byggdes i England.

Under åren 1951 till 1954 byggdes över 500 Nash-Healeys, inklusive några **prototyper och tävlingsfordon**. Idag anses de vara mycket samlarobjekt och några kan ses tävla i vintage race meets, som är trogna sitt motorsportarv från början av 1950-talet.

Nash-Healey – Specifikationer

Som med nästan alla bilar på den tiden tillverkades Nash-Healey med kaross på ram, med individuell framhjulsupphängning och en bakdel med levande axel med trumbromsar i alla fyra hörnen.

Karossen designades ursprungligen av Donald Healey Motor Company och byggdes av Panelcraft Sheet Metal i England, men från och med det andra produktionsåret lät Nash **Pininfarina** designa om karossen för att mer exakt följa Nashs styling, och Pininfarina byggde sedan karosserna i Italien.



Interiören påminner lite om den senare Austin-Healey 100, en bil byggd efter ett mycket liknande recept som Nash-Healey.

Chassit som användes på båda versionerna var i huvudsak en breddad och förstärkt version av chassit som användes på Healey Silverstone – en stålram av lådsektionsstege. Den individuella framhjulsupphängningen består av spiralfjädrar med en släplänk och en krängningshämmare, och bak åker bilen på bladfjädrar, med en levande axel placerad med en Panhard-stång.

Kraften tillhandahålls av en 3,85 liters rak sexcylindrig motor från Nash Ambassador, kraften skickas tillbaka genom en treväxlad manuell växellåda med en Borg-Warner överväxel till den levande axeln bak. I originalutförande gav motorn 112 hk, men Donald Healey, en mycket erfaren racerförare i sin egen rätt, insåg att en effektökning behövdes.

Han lät utveckla ett lätt topplock i aluminiumlegering som gav motorn högre kompression och bättre flödesegenskaper. Ett par 1,75 tums SU-förgasare lades sedan till, vilket ökade effekten till 125 hk i vägutförande till en början, och ökade till 140 hk i senare bilar.

Nash-Healey kunde göra 0 till 60 mph på 12 sekunder, en respektabel tid för eran, och den hade en topphastighet när den var ny på cirka 104 mph. På det stora hela älskade amerikanerna bilen, även om de senare bilarna från Pininfarina, med strålkastarna i grillen, var en förvärvad smak för vissa.

Den Nash-Healey visas här

Bilen du ser här är ett första års exemplar av Nash-Healey, som byggdes innan Pininfarina stylade om bilen och tog över produktionen av karosserna. Bara 104 av dessa bilar från 1951 byggdes, och de senare Pininfarina-bilarna är en mer vanlig bil som kommer till försäljning.



Kraften tillhandahålls av en 3,85 liters rak sexmotor från Nash Ambassador, i det här fallet utrustad med ett Healey racinglegeringshuvud och trippla SU-förgasare.

Detta exemplar av Nash-Healey köptes av den internationellt hyllade skulptören och möbелkonstnären Wendell Castle i början av 1990-talet. Han skickade den till Posies Rods and Customs i Hummelstown, Pennsylvania för en restaurering, och motorn skickades till Concours Classics Motor Cars i Macedon, New York för en ombyggnad.

Ombyggnaden av karossen inkluderade några unika detaljer, inklusive monteringen av en tidigare Nash-grill, och motorn byggdes om med ett sällsynt Healey-fabriksracingaluminiumhuvud och trippla SU-förgasare. Tyvärr skulle Castle dö innan den ovanliga bilen hann färdigställas.

I dag står bilen i det skick den var i när han dog, och i auktionsannonsen står det att "mycket av det återstående arbetet sägs bestå av installation av diverse hårdvara och delar samt sortering av mekaniska system".

Ovanliga projektbilar som denna dyker inte upp varje dag, särskilt inte om de ägs av en betydande konstnär, så det ska bli intressant att se vad denna Nash-Healey säljs för när den korsar auktionsblocket med RM Sotheby's den 7 oktober.





Ben Branch

Artiklar som förste redaktör Ben Branch har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Om du vill läsa mer om den här bilen eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att komma till annonsen](#).

9. Volkswagen Typ 34 Karmann Ghia Coupe 1963



Trepartnerskapet mellan Volkswagen, Karmann och Carrozzeria Ghia föddes ur efterkrigstidens ekonomiska boom, som såg medelklassens köpkraft växa exponentiellt. I takt med att köparna krävde mer av sina bilar blev stil och prestanda de främsta försäljningsargumenten. Volkswagen byggde sitt namn på den "billiga och glada" Beetle, så tanken var att en snygg sportig coupé skulle kunna stärka deras image, särskilt på den kritiska USA-marknaden. Men boffinerna i Wolfsburg var tveksamma till att ge grönt ljus, eftersom produktionen redan var på maximal kapacitet med Beetle- och Type 2-bussarna. Räddningen för projektet kom via Wilhelm Karmann, som var angelägen om att säkra mer av VW:s verksamhet utöver de begränsade karossbyggda cabrioleterna Beetles som han redan byggde. Han erbjöd VW att använda hans produktionslinje och yrkesarbetare för den nya sportiga bilen och tog med Gigi Segre från Ghia ombord för att stå för stylingen.





Den vackra nya Volkswagen-bilen delade sin grund med Type 1 Beetle, vilket innebar att den var enkel, robust och pålitlig. Den vackra italienska stilen gjorde Type 14 Karmann-Ghia till en klassiker över en natt, som förblev i stort sett oförändrad och allmänt älskad under hela sin 19-åriga produktionsserie.

Volkswagen tänkte att de inte kunde överleva på enbart typ 1-skalbaggar och diversifierade med en ny familjebilplattform. Den nya Type 3 från 1961 var tänkt som en mer mogen bil med överlägsen kraft, utrymme och förfining jämfört med Beetle. Tre standardkarosser erbjöds på en gemensam plattform och var funktionella och respektabelt utformade med en stark likhet med VW-familjen. Volkswagen ville ha en flaggskeppsmodell för att marknadsföra Type 3 och vände sig återigen till Karmann och Ghia för att skapa den. Den nya Karmann-Ghia 1500, allmänt känd som "Type 34", var en helt annan bil än Type 14 Karmann-Ghia, och den hade en skarp och sofistikerad styling som Sergio Sartorelli hade skrivit för Ghia. Tack vare den härliga men arbetsintensiva karossen debuterade Type 34 som den dyraste VW:n på sin tid, och kostade motsvarande två välutrustade skalbaggar. Trots att den erbjöd många lyxfunktioner var priset svårt för kunderna att övervinna, och den såldes i relativt litet antal mellan 1961 och 1969. På grund av VW:s rykte om värde i USA importerades Type 34 aldrig officiellt, vilket ytterligare minskade den totala försäljningen. Det uppskattas att bara ett par hundra exemplar har kommit i händerna på entusiaster genom åren, och de är bland de mest eftertraktade och distinkta luftkylda VW-bilarna.

Den Volkswagen Type 34 från 1963 som erbjuds här är ett exceptionellt välbevarat exemplar av denna sällan skådade Karmann-Ghia-variant. Denna mycket originella bil är uppfriskande ärlig och autentisk, upptäckt lokalt efter att ha legat undangömd i ett garage i flera år. Lackeringen är klar i en härlig tvåfärgad färgskala av Pacific Green med ett vitt tak och är ett fint komplement till den Ghia-designade formen och framhäver dess skarpa linjer och fascinerande detaljer.



Karossen och strukturen är anmärkningsvärt solid, och den äldre lackeringen är attraktiv, med bara några få touchups och brister som passar bra med bilens autentiska karaktär. Nästan alla ljusarbeten är original och visar en måttlig patina på stötfångarna, i synnerhet. Den åker på krämfärgade stålfälgar i originalstil, utrustade med korrekta hundskålnav-kapslar och nya radialdäck.

Precis som exteriören är interiören otroligt välbevarad och verkar till största delen vara original för bilen. Sätena och dörrkorten är klädda i turkos konstläder med inlägg i tweedtyg. Bortsett från en mindre brist på baksätet är klädseln i utmärkt skick och återspeglar den här bilens anmärkningsvärt välbevarade karaktär. Type 34 var den dyraste och bäst utrustade VW-bilen på sin tid, och kupén har en avgjort exklusiv känsla med unika tryckknapps-kontroller för torkare och lampor, en Bendix Sapphire-radio och distinkta VDO-instrument. Både främre och bakre bagageutrymmen behåller det ursprungliga grå vinylfodret, i utmärkt ordning.

Bilen är mekaniskt i gott skick och 1500 "pannkaks"-motorn ser snygg ut och går bra. Motorrymmet har en lämplig nivå av patina, med tidsenliga fästen och tillbehör. Undertill ser golvplattorna och strukturen utmärkta ut, med endast några mindre ytkorrosioner noterade.

Typ 34 Ghias är en otroligt sällsynt syn på våra stränder, särskilt i den här bilens anmärkningsvärt originals-kick. Den är full av karaktär och är ett utmärkt val för bilar och kaffesammankomster, avslappnade klubbevenemang och vanlig körglädje med familjen.



Klassiker

10. Grattis Lotus Europa!

Publicerad 26 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag gratulerar vi Linus genom att uppmärksamma Lotus låga mittmotorbil Europa. Grattis på er båda!



När brittiska Lotus skulle lansera en bil med fransk motor, ansedd som världens första serietillverkade mittmotorbil, valde man namnet Europa, eller på vissa marknader Europe.

Lotus Europa S1 presenterades i december 1966 och konstruerades från början för att kunna säljas till ett sensationellt lågt pris. Så många komponenter som möjligt hämtades från massproducerade bilar.

Stötfångaren fram känns igen från Ford Anglia och den bakre kommer från Cortina. Framvagnen lånades från Triumph Herald och inuti hittar man detaljer man sett i BMC 1300 och andra engelska standardbilar.

Att få tag på en motor till vettigt pris var det svåraste och efter en del experimenterande med bland annat drivpaket från Ford riktades Lotusgrundaren Colin Chapmans blickar mot Frankrike och den 1965 lanserade Renault 16. Den var framhjulsdreven och hade växellådan monterad framför motorn - som gjort för en mittmotorbil.

Att man vände på paketet gjorde visserligen att man hade fyra växlar bakåt och en framåt, men det löstes genom att kronhjulet i växellådan vändes.

Renault var inte ointresserade av att leverera motorer och växellådor till Lotus, de insåg vilken god PR sportbilsfabrikantens val av motor skulle kunna ge, och det slutade med att Lotus fick köpa drivpaketet för ett pris lägre än Renaults tillverkningskostnad.



Motorn var på 1470 kubik och trimmades upp med hjälp av bland annat en 2-steps Solex-förgasare till 82 hk. Den gav för tiden extrema fartresurser tack vare en låg vikt, 612 kilos tomvikt, och ett mycket lågt luftmotstånd, Lotus själva uppgav 0,29 cd. I standardutförande toppade bilen enligt samtida tester drygt 180 km/h.

Liksom Lotus Elan byggde Europa runt en centralram. På Europa plastades den samman med karossen i glasfiber, en metod som gjorde bilen mycket vridstiv och som dessutom sänkte tillverkningskostnaderna.

Senare har ägare dock svurit över detta tilltag när de varit tvungna att reparera eller byta ramen och på den S2-modellen som kom våren 1968 var ramen inte inplastad.

S1:an hade fasta sidorutor. De var en del av det enligt Lotus geniala ventilationssystemet som byggde på självtryck. Luften kom in genom ett intag i fronten och fördes via en tryckkammare in i kupén. Det fungerade alldeles utmärkt ute på landsvägen i fart men hamnade man i en bilkö blev det mindre trevligt - luftintaget är i avgasrörshöjd...

Ett annat dörrrelaterat problem uppstod om man parkerade vid en hög trottoarkant. Den låga dörren gick då inte att öppna och man var fast i bilen. Efter en hel del kritik kapitulerade Lotus och försåg bilarna med nedvevbara fönster.

Att bilen var så låg ställde till även andra bekymmer, i USA befanns de främre strålkastarna sitta för långt ned för att godkännas. För att få upp fronten och strålkastarna i rätt höjd vände då Lotus upp och ner på de främre bärarmarna - för att sedan diskret tipsa de nyblivna ägarna om fördelarna med att vända tillbaka dem.

I Sverige utfärdade Trafiksäkerhetsverket en dispens från den lagstadgade minimihöjden på strålkastarna på 50 cm, Europa kom bara upp i 46 cm.

Europa blev trots ansträngningarna inte så billig som Colin Chapman och Lotus hoppats, den kom att ligga väldigt nära den dyrare Lotus Elan i pris.

Därför såldes inte Europa på hemmamarknaden i början utan främst ute på kontinenten. Man var på Lotus helt enkelt rädda att den nya bilen skulle ta marknaden från den redan etablerade Elan. Först 1969 kunde man köpa en Europa i England.

S1-modellen är därför mycket ovanlig i England, i Sverige finns faktiskt förhållandevis många. Uppåt femtio exemplar ska ha hittat hit.



1971 kom Europa Special med Lotus egen twin cam-motor på 1,6 liter och 115 hk. Toppfarten tangerade nu 200 km/h och upp till hundra tog det inte mer än sju sekunder från stillastående.

Totalt tillverkades 9 320 Lotus Europa fram till modellen lades ned i september 1975. Av dessa var 5 200 försedda med Renaultmotorer.



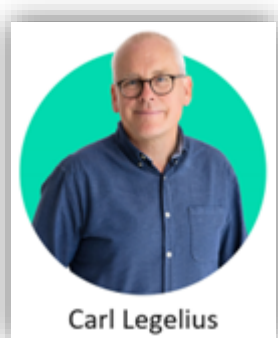
2005 kom Europa tillbaka, även den försedd med mittmotor och nära besläktad med företagets storsäljare Elise. Europa är aningen rymligare och mer ombonad men fortfarande lätt och mycket kvick.



2005 presenterades en ny Europa och under 2006 kom produktionen av den nya coupén igång.



Europa S kom 2007



Carl Legelius



Roger Warolin