13 feb MOTOR-NYTT 2026

Ermini 1100 Sport Competizione (1955)

1. Provkörning av Opel Frontera GS 145 e-DCT Hybrid
2. Provkörning av Lexus LM 350h Luxury
3. Jaguar testar ny elbil i Sverige
4. Nu är det här Sveriges billigaste elbil
5. Fem begagnade elbilar och vad de kostar totalt
6. Elbilar faller 94% i Norge
7. IndyCar ska dundra förbi Vita huset
8. Grönt ljus för Volvos nya svenska batterifabrik
9. Opel Vectra OPC
10. Ermini 1100 Sport Competizione
11. Lagonda LG45 Rapide
12. Grattis Skoda Octavia
13. Lyxbilsmärket som misslyckades

Teknikens Värld

1. Provkörning av Opel Frontera GS 145 e-DCT Hybrid

Av Peter Klemensberger

Publicerad 4 feb 2026 kl 16.00

Tycker du att bilar har blivit för dyra och komplicerade? Då ska du sätta dig tillrätta för nu tar vi oss an Frontera för en provkörning. Men räkna med ett par uppoffringar – kan du leva med dessa så kan Opels hybrid-suv mycket väl vara rätt val.

En billig hybrid-suv från Opel? Om du kan göra en del uppoffringar, så ja.

Med elektrifieringens framfart och nya allianser har kärnvärdena för fler bilmärken ändrats. Kanske tydligast för Opel. Kommer du ihåg de gamla modellerna från General Motors-tiden? **Insigna**? **Vectra**? Billigare alternativ till de tunga, tyska premiummärkena. Men borta är de gamla gubbarna i hatt, **sedan 2017** har vi ett nytt och ungdomligare Opel i fransk ägo. Eller gör inte det förresten, för Frontera har gott om utrymme för en hatt trots att det är en suv i den kompakta klassen – och det till lågpris.

Precis som hos syskonmodellen **Citroën C3 Aircross** har man bantat på finesser får att få ned priset och bilarna bygger på en plattform egentligen avsedd för andra marknader än den europeiska. Den togs hit för att tackla rivaler från Kina och Renaults budgetmärke **Dacia**.

Det här är nytt

Allt. Ny modell men med gammalt namn.

Plattform. Första Opel att bygga på plattformen Smart Car.

Budget. Frontera är ett budgetalternativ i Opels modellflora.

Plats för sju. Till skillnad från föregångaren Crossland kan Frontera utrustas med en tredje sätesrad.

Räta vinklar, billiga material men väldigt enkel att ha att göra med. Där har du Frontera.

Klimatanläggningen har bara en zon. Det kan man leva med om bilen är billig. Pekskärm och förardisplay är små i formaten och knapphändig på information. Spela roll då det är lätt att hitta runt och man kan koppla upp sin smarta telefon. Interiördesignen är plastig och torftig men kan också ses som funktionsduglig och sober. Farthållaren är inte adaptiv och någon regelrätt filhållare finns inte. Bra, då får man hålla i rodret själv. Bilen startas med en nyckel. Charmigt, om priset är lågt.

Stolarna ser inte mycket ut för världen. De är platta, grå och med svampiga sidostöd samt manuella reglage. Men de är framtagna tillsammans med tyska naprapater och fungerar riktigt bra i timme efter timme. En av hemligheterna är rännan i dynan som ger plats för svanskotan. Sittdynan är lång och ger fint stöd. Ratten är bara justerbar i höjdled men själva stolen har bra skjutmån.

Man sitter ganska högt i kupén med fin sikt fram och bak genom en exemplariskt stor bakruta. Värre är det med C-stolparna som bara räddas litegrann av en miniruta. Fjädringskomforten är bra balanserad även om små ojämnheten i vägbanan kan skönjas. Vägbruset (bilen står på dubbfria vinterdäck) är inte knappnålstyst men tillräckligt lågt för att få finare märken att skämmas. Trafikbruset hörs knappt genom rutorna fram men det märks när fartvinden pressar sig över karossen i motorvägsfart.

Bilen tycks vara kalibrerad för just motorväg, fattas bara då det är en tysk (?) bil. Styrningen är åt det lättare hållet men fixar att hålla bilen i kurs och bensinmotorn hörs bara brumma lite där nere någonstans. Komforten är som sagt god men på motorväg känns det märkligt att inte ha adaptiv farthållare eller ordentlig filassistans.

Frontera som hybrid är faktiskt motorstarkare än elversionen.
Notera att man har sparat in på lackeringen av torpedväggen.

Ryckig gång

I stan funkar det inget vidare. Drivlinan är av mildhybridteknik som omfattar sedvanlig 48-voltsteknik men kompletterad med en elmotor på 28 hästar i växellådan. Kraften kommer abrupt och växellådan tvekar, främst vid nedväxling. Till detta tillkommer en bromskrafts-regenerering som gör det hela oharmoniskt. Knepet är att köra med lugn fot, vilken man fort lär sig att göra.

Bilen kan ta sig fram på enbart el, men bara kortare sträckor som på parkeringsplaster eller vid kökörning. Den angivna förbrukningen vid blandad körning på 0,53 liter per mil lyckas vi inte tangera. Hur vi än kör tycks bilen landa på 0,59 l/mil, vilket får sägas vara bra.

I instrumentklustret finns en illustration som visar hur drivlinan jobbar men samtidigt går det inte att missa när motorn går i gång. Övergången går smidigt men den trecylindriga motorn har en ganska rå ton. Den totala systemeffekten på 145 hästkrafter är gott nog för biltypen.

Att få grepp över bilens funktioner tar bara ett par kvarter, här finns bara det nödvändiga och funktionerna sitter där de ska. Klimatanläggningen har fysiska flärpar och nere till vänster om ratten finns ett par knappar där den ena med ett bestämt tryck stänger av varnings-signalerna som påminner om gamla tiders Nintendo Game & Watch-spel. Det gör även blinkersljudet. Kul, om bilen är billig.

Det enda som sticker ut interiört, förutom tändningsnyckeln, är resårbanden vid mugg-hållarna som är utsmyckade med en bil i profil. Inte ens en budgetbil som Frontera slipper undan designgimmicks.

Baksätet har en platt dyna och bra med utrymme för hatt och knän. Golvet är lägre än hos den eldrivna versionen (startar på 379 900 kronor, **se provkörning i nummer 26/2025**) vil-ket räddar benvinkeln. Här finns kurvhandtag och två laddportar.

Platt dyna men gott om utrymme bak och bra lårstöd.
Du sitter bra bak precis som framtill.

Bagageutrymmet är ganska väl tilltaget med tanke på bilens storlek och luckan öppnas utan elassistans. Se där, gratis träning. Baksätesryggen är bara tvådelad och saknar genomlastningslucka men med det nere öppnas ett kantigt och lättlastat utrymme. Golvet kan ställas i olika höjder men insynsskyddet måste kilas in i ett spår vilket ger repor i plasten och fukt i armhålorna.

Nå, vad kostar bilen då? Det provkörda exemplaret kostar 344 900 kronor vilket kanske inte luktar lågpris men det är billigt med tanke på att alla vettiga bilar i dag tycks starta på halvmiljonen. Väljer du bort det mer påkostade GS-utförandet kommer du undan med 319 900 kronor. Då får du klara dig utan tuffare kosmetiska detaljer. Ja, bilen står rentav då på 16-tums plåtfälgar. Du kommer dock förmodligen att sakna möjligheten till en tredje sätesrad (12 900 kronor), parkeringssensor fram, trådlös mobilladdning och dödavinkelvarnare.

Säkerheten ett frågetecken

Just säkerheten är en öm punkt. Bilen har inte och kommer inte få granskas av Euro NCAP. Stellantiskoncernen, **dit Opel hör sedan 2021**, nöjer sig med att följa EU:s reglemente rörande säkerhet. Säkerhetsorganet krockar som bekant inte bara bilar utan bedömer även assisterande system och där skulle Frontera kamma noll.

Frontera placerar sig ovan **Mokka** i storlek men är billigare. Det är en fingervisning om vad för bil vi har att göra med. En enkel och budgetbetonad bil med utrymmen och användarvänlighet som främsta trumfort. Är du inte så noga med vilken logga som sitter i grillen kan du gå till Citroën-handlaren då syskonmodellen C3 Aircross är billigare men inte direkt jämförbar sett till utrustningspaket.

Inga finesser här heller men det fyrkantiga formatet gör bilen lättlastad

Mer om Opel Frontera...

Namnet Frontera

Att återanvända gamla modellnamn har blivit på modet. Från Opels håll satt vi och väntade på en ny Manta men i stället blåste man liv i namnet Frontera. Inte så konstigt kanske då biltypen suv ligger mer i tiden än en coupé. Opel Frontera lanserades 1991 och var i mångt och mycket en Isuzu-produkt. Båda märkena ingick vid tiden i General Motors-koncernen. En andra generation Frontera kom 1998 för att gå i graven 2004. Nya Frontera är en ersättare till modellen Crossland.

Tekniken

Medan gamla Frontera delade teknik med Isuzu så delar den nya med flera märken. 2017 hamnade det tyska märket i den franska PSA-koncernen.

2021 slogs PSA samman med FCA (Fiat- och Chryslerkoncernen) och bildade Stellantis. Frontera bygger på plattformen Smart Car, en enklare variant av plattformen CMP framtagen för billigare bilar i B- och C-segmenten på ett globalt plan. Även Citroën C3 och Fiat Grande Panda bygger på plattformen som kan anpassas för eldrift. Frontera har liksom Citroën C3 Aircross en förlängd variant av Smart Car.

Frontera delar namn med en modell från 1990-talet,
men inget annat förutom att det är en suv.

Opel Frontera GS 145 e-DCT Hybrid

Pris: 344 900 kronor, säljs nu.
Motor: Bensin-el, mildhybrid 3-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 11,5:1. Borrning/slag 75,0/90,5, cylindervolym 1 199 cm³. Max effekt 136 hk (100 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 230 Nm vid 1 750 r/min. Elmotor, max effekt 28 hk (21 kW). Max systemeffekt 145 hk (107 kW), sammanlagt vridmoment 205 Nm.
Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad automatlåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,5 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum. Däck 215/60 R17.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 267, längd 439, bredd 180, höjd 166, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 16,3. Tjänstevikt 1 423, maxlast 407, max släpvagnsvikt 1 250. Tank 44. Bagagevolym (VDA-liter) 460–1600 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,0 s, toppfart 194 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,53 l/mil. CO_2 122 g/km.
Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 3 år, vagnskada 3 år.
Skatt: 5 389 kronor per år de första tre åren, därefter 602 kronor per år.

Rivaler:

Dacia Jogger Hybrid 140
Snäppet större än Frontera och mindre av en suv. Kommer med en tredje sätesrad som standard. Fullfjädrad hybrid med teknik från Renault.
Pris: Från 339 900 kronor.

Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid
Mångfaldig vinnare i våra tester. Nyligen minimalt uppdaterad. Ingen möjlighet till tredje sätesrad men flexibel som lastare. Högt vägbrus.
Pris: Från 339 900 kronor.

Teknikens Värld

2. Provkörning av Lexus LM 350h Luxury

Publicerad av Linus Pröjtz 31 jan 2026 kl 08.00

Hur är det egentligen att sjunka ner i skönaste fåtöljen, lägga upp benen med ett glas bubbel i handen och vilsamt låta milen försvinna i ett töcken? Och hur är det egentligen att ha jobbet att ratta det där vardagsrummet på hjul? Frågor kräver svar och vi har mönstrat en fullständigt exemplarisk panel.

Svårt fall det där med vädret, Grabbarna Grus ville knappt kliva ur värmen. Men till slut...

”Alltså det där med vinter, är det verkligen nödvändigt?”

När den elektriskt drivna skjutdörren till **Lexus LM 350h** ljudlöst öppnar upp mot verkligheten ryggar två kostymklädda jeppar tillbaka. Vinden viner och snön hänger i luften, men viljan att kliva ur vad som effektivt är ett vardagsrum på hjul – den infinner sig inte.

”Alltså, jag tycker att det är förskräckligt rent ut sagt. Kan vi inte bara hoppa över lunchen på Grand i dag? Vi har ju gåslever och bubbel så det räcker, det dövar ju hungern i alla fall bort till Riche.”

En ljusgrå och en marinblå kostym klär två slipade snubbar, som verkar upptagna men som i själva verket har all tid i världen. Framgången ligger bakom dem, nu är det en smula förvaltning då och då som tar tid i anspråk. Tid är knappast en bristvara för… vi kan kalla dem Bill och Bull. Men deras kravbild, den blir bara högre och högre i en värld där lyx och flärd är lika naturligt som luften de andas.

Nyligen blev det tydligt att en klassisk lyxlimpa inte räcker till för grabbarna grus. Vem av dem som faktiskt yppade meningen ”varför i hela friden måste jag kliva ner i min **Maybach**?” är höljt i en dunkel dimma, men effekten av kommentaren blev Lexus LM 350h. Så mycket mer än en bil. Så mycket mer än ett transportmedel. Kanske just därför trycker de på knappen i taket och låter skjutdörren gå igen, trots att entrén till Grands veranda ligger bara några meter bort. Bokningen får förfalla, in i värmen igen.

Väldigt lite vindbrus, typ inget vindbrus alls, väldigt lite däckljud.

48-tumsskärmen kan delas i två så att det blir lite nyheter och lite bilar. En vettig mix idag.

Inbjudande, eller hur? En svårslagen kombination av komfort och vilsamhet. Resan blir målet.

En svår form att ta till sig? Kanske bara en mor kan älska den? Fast den syns ju inte inifrån..

”Den där 48-tumsskärmen är grymt bra, det måste man ju ändå säga. Jag gillar ju mest att man kan använda halva skärmen var, för Bull har ju mest tittat på film samtidigt som jag har jobbat.”

Bill har tveklöst en poäng där, samtidigt som hans kommentar sätter huvudet på spiken – nu måste detaljerna förklaras.

Lås oss börja med den 48 tum stora skärmen i High Definition-utförande. Kolla på film, använd som skärm till datorn eller låt en varm brasa från Youtube spraka i bakgrunden. Anslut via skärmdelning eller via HDMI-kabel. Givetvis är det extra praktiskt att man kan dela den i två och exempelvis låta två filmer vara i gång samtidigt. Eller som i fallet med grabbarna grus – två sköna investeringsskärmar som bara visar plus.

Numera bryr de sig inte lika mycket om enkelheten kring dessa detaljer, nu har stolen i sig blivit fokuspunkten.

”Det är precis så här man ska ha det, bara luta sig tillbaka och njuta!”. Bill konstaterar att Lexus har gjort ett bra jobb när de utvecklat den där stolen. Detaljerna tar över, det går att via den mobiltelefonlika skärmen få massage på de flesta sätt och vis via stolen. Viloläge med uppfällt benstöd och bakåtvinklat ryggstöd har varit ett nyttigt inslag när dagarna blir för långa, eller bara tristessen för stor. Att kunna fälla bak, mörklägga kupén och sova en stund. Om det inte vore för det faktum att bakrutan inte går att mörklägga hade det kunnat bli nära nog mörkt inne i bilen. Tack och lov då för stämningsbelysningen som givetvis går att justera i mängd. Flygplansbordet finns dolt i det yttre armstödet, men den trådlösa mobilladdningen sitter lite väl långt bak tycker grabbarna. Hade de åkt i den sjusitsiga versionen hade de förstått att just de där funktionerna egentligen är anpassade till tredje sätesraden. Meeen… Bill och Bull bryr sig inte så mycket om bilar för pöbeln.

3. Jaguar testar ny elbil i Sverige

Posted byKristofer Rask februari 2, 2026

”Med över 1 000 hk finns det alltid kraft”

Jaguar har tagit ett krafttag och genomgår nu en stor omvandling till ett bli en ledande elbilstillverkare i de absolut lyxigaste fordonsklasserna. Nu berättar Jaguar om sitt mest omfattande testprogram någonsin.

Det inför lanseringen av märkets kommande fyradörrars eldrivna GT-modell. I den svenska vintern har Jaguar satt den nya elbilen, som illustrerats genom det provokativa konceptet **Type 00**.

En stor del av utvecklingsarbetet sker virtuellt och i testbänkar innan bilarna ens når väg, men nu har alltså den nya GT-modellen också hittat ut på de svenska vägarna. Här har elbilen mött temperaturer nedåt 40 minusgrader.

Här genomförs vintertester på frusna sjöar och snötäckta vägar som gör det möjligt för Jaguar att samla in information för att finjustera bilens köregenskaper och olika körlägen.

– Jaguar har alltid handlat om körglädje och vår nya elektriska fyradörrars GT blir inget undantag. Den markerar ett tydligt kliv framåt i våra tekniska ambitioner. Innovativa, egenutvecklade eldrivlinetekniker kombineras med bilens unika proportioner och låga tyngdpunkt för att skapa en lyxig gran turismo som kör som ingenting annat, berättar Matt Becker, fordonsingenjör på JLR.

Modellen får ett nytt elektriskt drivsystem som enligt tillverkaren ska ge en körupplevelse som skiljer sig tydligt från andra elbilar och samtidigt ligga i linje med märkets tradition.

Tillsammans kommer tre elmotorer leverera över 1 000 hästkrafter, vilket gör bilen till den starkaste serietillverkade vägbilen från Jaguar hittills. Den tremotoriga fyrhjulsdriften ska genom avancerad vridmomentfördelning snabbt och exakt skicka kraften dit den behövs för ökad stabilitet och kontroll i varierande förhållanden.

– Som en äkta Jaguar kan den vara komfortabel när du vill, engagerande att köra och med över 1 000 hästkrafter finns det alltid kraft i reserv, fortsätter Matt Becker.

Utvecklingsarbetet omfattar även chassikalibrering, fyrhjulsstyrning, ett nytt 23-tums vinterdäck, adaptiv luftfjädring och aktiva dubbla ventildämpare. Alla system samverkar med drivlinans momentstyrning för att ge stabil uppträdande och hög åkkomfort även i krävande vintermiljö, förklarar Jaguar.

– Vårt mål från allra första början har varit att leverera en genuin Jaguar-upplevelse bakom ratten och vi har format en mycket attraktiv bil som är lika fängslande att köra som att se på, avslutar Radon Glover, VD på Jaguar.

Jaguar GT kommer ha premiär innan slutet på detta året.

Feber

4. Nu är det här Sveriges billigaste elbil

Av Roger Åberg 2026-02-02 kl 12:00

239 000 kronor får du slanta

För något år sedan började elbilarna trycka sig ner till 300.000 kronors-strecket, men nu är vi på en resa ner till 200.000 kronor. I förra veckan berättade vi att Fiat hade prissatt sin Grande Panda aggressivt på 254.900 kronor och nu är det Leapmotor T03 som slår det.

Det ryktades om en prislapp som var ännu lägre, men till slut hamnade den på 239.900 kronor. För den pengen får man en liten kärra som kommer 256 km på pappret. Inte mycket, men prislappen är heller inte så stor.

Leapmotor presenterar samtidigt modellerna B10 och C10.

B10 är en lagom stor suv, mäter 451 cm, som för priset har helt ok specifikationer. Prislappen ligger på 349.900 kronor och för det får man en räckvidd på 43 mil, 0-100 km/h går på 8 sekunder och man får in 430 liter i bagaget.

C10 är en eldriven suv som kommer i fyra versioner. Om man inte vill ha räckviddsångest kan man välja EREV-versioner, som har ett stort batteri med räckvidd på 14,5 mil och till det har en räckviddsförlängare i form av en elmotor. Total räckvidd för denna är 97 mil med full tank och prislappen ligger på 409.900 kronor.

Sen finns det en klassisk elbilsversion också, eller två snarare. En bakhjulsdriven och en fyrhjulsdriven. Väljer man drivning på två hjul får man 51 mils räckvidd och 220 kW och får betala 429.900 kronor. Väljer man fyrhjulsdrivet för 449.900 kronor får man 43,7 mils räckvidd och hela 440 kW. Det är troligen lägst pris per kW i Sverige just nu.

Roger Åberg

Leapmotor B10

Leapmotor C10

Fiat Grande Panda är Sveriges billigaste elbil Din för dryga 250.000 kronor

Jämför Leapmotor T03 och Fiat Grande Panda. På Automatos

All fakta om Leapmotor B10. På Automatos

All fakta om Leapmotor C10. På Automatos

5. Fem begagnade elbilar och vad de kostar totalt

Av Christoffer Gullin

28 jan. 2026

(Beggat med Carla EP05)

FILM: https://youtu.be/ctKQyI5RZnQ

Bil 1: https://www.carla.se/bil/peugeot-2008...
Bil 2: https://www.carla.se/bil/mini-cooper-...
Bil 3: https://www.carla.se/bil/mercedes-ben...
Bil 4: https://www.carla.se/bil/audi-q4-e-tr...
Bil 5: https://www.carla.se/bil/volkswagen-i...

Christoffer Gullin

CARUP

6. Elbilar faller 94% i Norge – detta är orsaken

Av Maths Nilsson 3 februari 2026, 10:15

Försäljningen av nya elbilar stupar totalt i Norge. Jämfört med december sjönk bilförsäljningen med 93,6 procent. Det här är den väntade orsaken.

Mest registrerade bilarna i Norge januari 2026

Modell	Antal
VW ID.3	299
Toyota bZ4X	184
Toyota Urban Cruiser	98
Changan Deepal S05	75
VW ID.4	69
Tesla Model Y	62
Mercedes Benz Vito Tourer	59
Nissan Micra	58
Hyundai Inster	57
VW ID.7	52

I december rådde en enorm rusning till norska bilhallar. 1000-tals norrmän skyndade sig att köpa elbilar innan momschocken slog till. Den som säkrade en elbil före nyårsdagen kunde spara 50 000 kronor. Men nu kommer baksmällan. Bilförsäljningen sjönk med 93,6 procent från december till januari efter att momshöjningen trätt i kraft, meddelar **Motor**. Jämfört med januari förra året blev nedgången 76 procent. Att det skulle gå ner var väntat, men nedgången blev större än många trott.

LÄS MER:

Elbilarna som tappade över 20% – på ett år

Sveriges 20 vanligaste elbilar – ettan överlägsen

Elbilen som säljs 13 gånger så ofta som Tesla

Historiskt ras för Tesla på svensk prestigelista

Elbilar försenade – köpare kan få betala 50 000 kr´

Expert varnar för kinesiska bussar: ”Matar draken”

Volvos skräcksiffra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. **Mer information och kontaktuppgifter.**

PS Motor

7. Trump: IndyCar ska dundra förbi Vita huset

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 02 feb. 2026 Publicerad: 02 feb. 2026

Washington D.C. är vant vid kortegefordon, säkerhetsspärrar och politiska manifestationer. I augusti byts det mot något helt annat.

Korteger är skåpmat, Indy Car är det som ska förgylla sommaren, tydligen

USA:s president **Donald Trump** har gett klartecken till ett IndyCar-lopp genom huvudstadens gator – inklusive den symboltunga Pennsylvania Avenue, bara stenkast från Vita Huset.

Beskedet kom i samband med att Trump **undertecknade en presidentorder** tillsammans med **Roger Penske**, ägare till både IndyCar-serien och Indianapolis Motor Speedway.

Enligt uppgifter som **Fox34** rapporterar ska loppet köras den 23 augusti och bli en del av firandet av USA:s 250-årsjubileum.

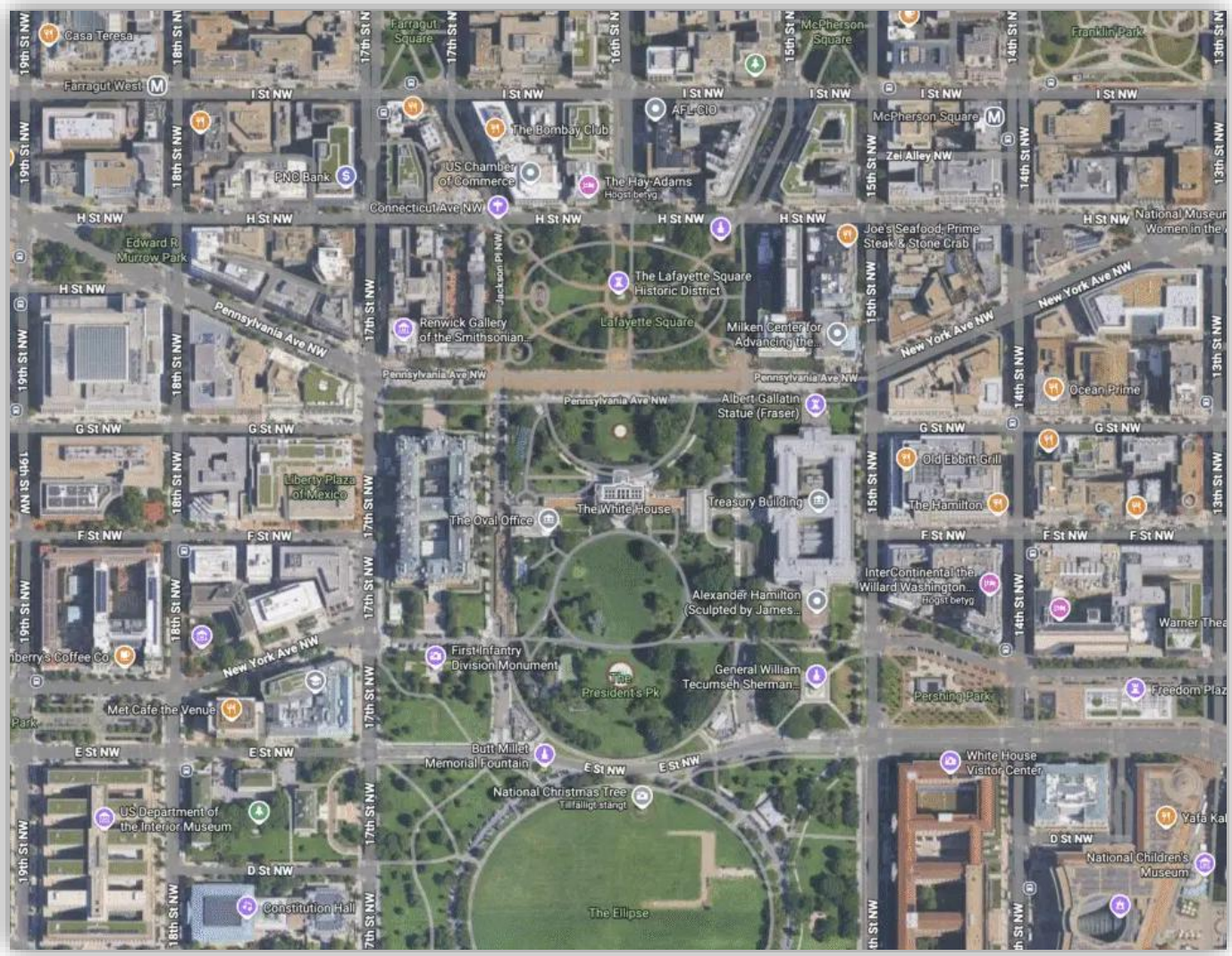
Ett jubileum med avgaser och historia

Det planerade gatuloppet är tänkt att gå genom några av Washingtons mest välkända miljöer. National Mall finns med i planerna, liksom flera sträckor som vanligtvis förknippas med politisk makt snarare än motorsport.

Presidentordern ger det amerikanska transportdepartementet och inrikesdepartementet två veckor på sig att fastställa en bana som både är säker och representativ för huvudstaden.

Samtidigt uppmanas lokala myndigheter att samarbeta nära med arrangörerna för att få logistiken att fungera.

Trump själv betonade enligt Fox34 att bansträckningen inte ska kompromissas fram av bekvämlighetsskäl. Tvärtom ska den bli så bra som möjligt – även om det innebär mer administration och fler hinder på vägen.



Många områden kring Vita huset kommer att släppa på Indy Car-bilarna i augusti

Fartnivåer som sticker ut i stadsmiljö

IndyCar-bilar hör till världens snabbaste formelbilar. På långa raksträckor kan de nå hastigheter uppemot 320 km/t. I en stad som Washington, där vardagstrafiken präglas av låg hastighet och tung säkerhetsnärvaro, blir kontrasten påtaglig.

USA:s transportminister **Sean Duffy** beskrev under ceremonin tanken på racing längs Pennsylvania Avenue som ”vild”, enligt Fox34.

Uttalandet speglar den dubbla känslan kring evenemanget: fascination blandad med frågor om säkerhet, avspärrningar och stadens vardagsliv.

Gratis publikfest – med politisk underton

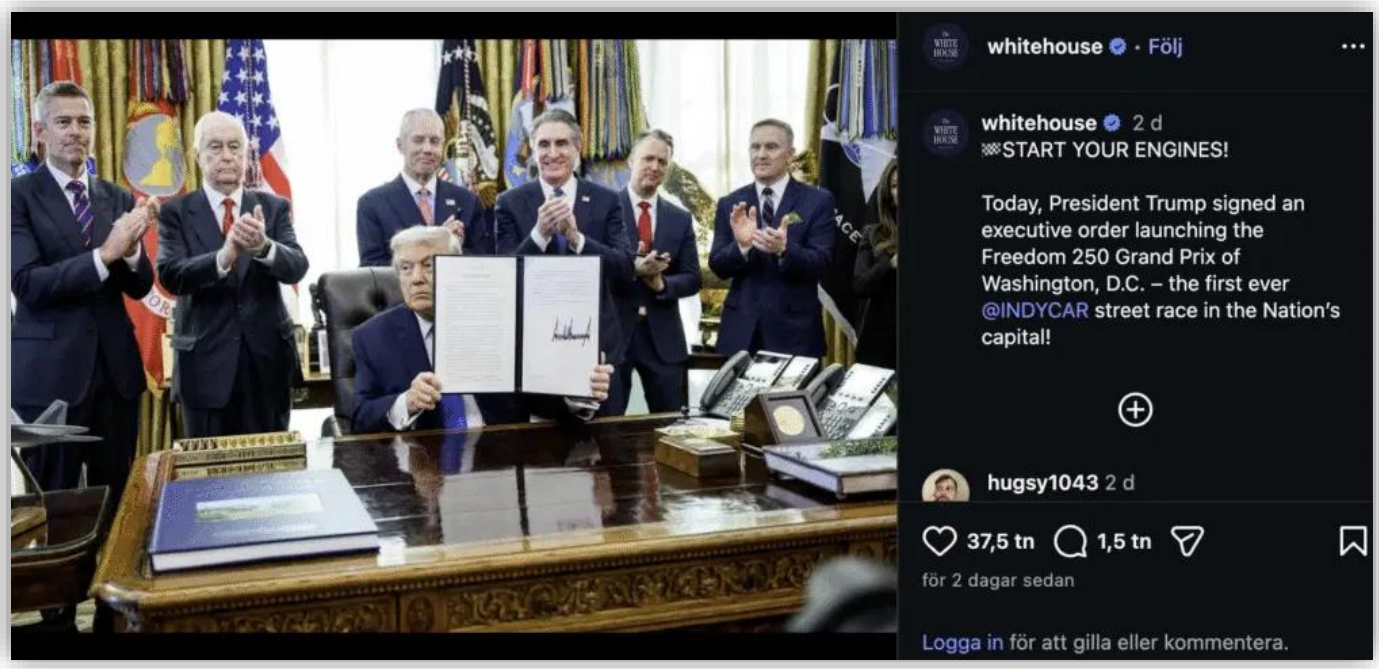
Enligt arrangörerna ska loppet vara gratis för allmänheten. Ambitionen är att göra evenemanget till en öppen folkfest snarare än ett exklusivt sportarrangemang.

Det ligger i linje med jubileets budskap om självständighet och nationell sammanhållning.

Trump har under sin andra mandatperiod tydligt knutit sig till stora sportevenemang. Mycket av hans inrikesresande har kretsat kring matcher och mästerskap, och han har även engagerat sig personligen i andra idrottssatsningar kopplade till 250-årsfirandet.

Ett IndyCar-lopp i Washington innebär dock något nytt. Inte minst symboliskt.

Det var senast år 1801 som ett organiserat lopp hölls i huvudstaden, då med hästar under president **Thomas Jefferson**. Den historiska parallellen togs upp även under presentationen – med viss humor.



Tillfället där Trump signerat ett ok för Indy Car.

Motorsport där lagar brukar stiftas

För IndyCar har drömmen om ett gatulopp i Washington funnits länge. Serien har under flera år lobbat i kongressen utan framgång. Först nu finns ett politiskt mandat hela vägen upp till Oval Office.

Om planerna håller kommer världen sommaren 2026 att få se racerbilar passera platser som annars domineras av lagförslag, presskonferenser och statsbesök.

Ett stycke amerikansk tradition möter modern motorsport – mitt på gator där historien vanligtvis rör sig betydligt långsammare.

Orderböckerna exploderar: BMW:s elbil en succé - Dagens PS

Åsa Wallenrud

CARUP

8. Grönt ljus för Volvos nya svenska batterifabrik

Av Maths Nilsson 3 februari 2026, 18:13

Volvos planerade batterifabrik får klartecken. Mark- och miljödomstolen har nu gett sitt slutgiltiga ja till projektet. Men byggstarten skjuts upp på obestämd tid. – Omställningen av samhället har tagit längre tid än vad vi trodde när vi drog igång det här för ett antal år sedan, säger Fredrik Agelén, Volvos projektledare för batterifabriken till SVT.

Efter en långdragen juridisk process har Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt meddelat att Volvo beviljas miljötillstånd för sin storskaliga batteritillverkning i Korstorp utanför Mariestad. Beskedet är en milstolpe för projektet som tidigare kantats av förseningar och strategiska omprövningar. Domstolen har dock fastställt 51 specifika villkor som verksamheten måste uppfylla, bland annat rörande utsläpp till luft och vatten, bullernivåer samt hantering av grundvattnet i området.

Men det råder stor osäkerhet om när det kan bli byggstart. Efterfrågan på elektriska lastbilar är inte alls så hög som Volvo hade hoppats. Från början var det tänkt att byggstarten skulle skett 2024. Men nu ser det ut som att det tidigast blir nästa år. Volvo kan inte ge något exakt besked i dag. Volvo utesluter dock att den läggs i malpåse för gott.

– Jag kan inte se att det finns en sådan risk, säger Fredrik Agelén, Volvos projektledare för batterifabriken till **SVT**.

Maths Nilsson

ViBilägare

9. Opel Vectra OPC: Dundrande prestanda och skenande framvagn

Publicerad 2026-02-01 06:30 Text Erik Söderholm

En svenskutvecklad turbomotor satte ordentlig sprutt på den annars lite mossiga Opel Vectra-modellen. Men det fanns ingen budget för att ta hand om framvagnsrycken.

Bilmärken en lite lätt mossig image tar gärna till ”prestandakortet”. Genom att trimma motorn och skruva på större fälgar går det att stiga i graderna hos kunderna.

Det gjorde även Opel när den högst medelmåttiga mellanklassaren Vectra behövde en uppfräschning. Opel som förr använde beteckningen GSi för de sportigare modellerna introducerade på 1990-talet förkortningen OPC, för Opel Performance Center.

”Den laserblå lackfärgen stack ut i det annars gråtråkiga Vectra-utbudet”

Den ”kantigt” designade Vectra-generationen som kom 2002 fick OPC-behandlingen som bestod i form av en svenskutvecklad och turboladdad V6-motor på 255 hästkrafter och 355 Nm, nya fälgar, ett sportigt bodykit och ovanligt skålade sportstolar.

Framför allt stack den laserblå lackfärgen ut i det annars gråtråkiga Vectra-utbudet.

Men prestandamodellen kom också med en nackdel. Vid den här tiden fanns inte lika avancerad teknik för att ta hand om motorkraften i framvagnen som i dag, och resultatet blev en framvagn som skenade åt alla möjliga håll vid kraftig acceleration.

Men motorns vridmoment och trevliga ljud fick beröm i flera provkörningar, och kanske kan bilens ”torque steer” i vissa fall också vara en del av dess charm?

Erik Söderholm

Vectra var en av Opelmodellerna som fick OPC-behandling.
I dag finns inte beteckningen kvar.

Opel Omega 3000 var en riktig jumbo gti

Rekordkonstig finalreklam för Opels långkörare

Opel Omega är aerodynamiskt slipad men på väg ur tiden

Historic Automotive Promotion

10. Ermini 1100 Sport Competizione 1955

Början

Från början till slutet av kriget, 1905–1945, var Pasquale Ermini, kallad "Pasquino", en av de mest representativa italienska sportbilsproducenterna under 40- och 50-talen. (orsaken till hans för tidiga död är fortfarande okänd idag)

Han föddes 1905 och kom från Leccio nära Florens. År 1927 avslutade han sina tekniska studier och började som lärling som mekaniker i verkstaden hos landsmannen Emilio Materassi, som hade köpt in alla TALBOT till Grand Prix 1926.

År 1928, under ett Grand Prix i Italien, råkade Materassi ut för en tragisk olycka, men teamet fortsatte sina aktiviteter med förare som: Clemente Biondetti och Gastone Billi Peri. Under dessa år, när han trampade på scenen i internationella tävlingar, fick han möjlighet att göra många av dessa erfarenheter och etablera mellanmänskliga relationer som i framtiden kommer att bli viktiga.

En av de viktigaste personerna han träffade var ingenjören Alberto Massimino; de samarbetade i utvecklingen av "twin cam head" till Fiat-Ermini-motorn och designade sedan chassit och mekaniken till 357 Ermini. Ermini kunde förfina sina mekaniska koncept tack vare arbetet som utförts för den sofistikerade 8-cylindriga 1500cc superladdade tvåkammotorn i Talbot-bilarna. År 1932, med upplösningen av Materassi-teamets bilar, beslutade Ermini att öppna sin egen mekaniska verkstad på Campo D'Arrigo-gatan nr 7, som blev centrum för förberedelse av lokala gentlemannaracerbilar.

Sedan 1931 försökte han bli förare med en Talbot och fick goda resultat. Även under de följande åren fick han möjlighet att tävla, ibland körde han sina kunders bilar, som till exempel: Consuma's Cup 1935, han körde en Alfa Romeo till Parma-Poggio Berceto 1937 (här vann han i en Maserati 4CM), eller som i de tre upplagorna av Mille Miglia (1935, 1936 och 1937).

Han förberedde briljant bilar för många förare, som i fallet med Continis Alfa Romeo 6c 1500s, körd av Erminis arbetsledare Rodolfo Salvadori, och slog konkurrenterna med tre officiella Aston Martin och nådde 1:e plats i sin klass och 9:e plats totalt i Mille Miglia 1937.

Motorn som Ermini-namnet byggdes på, en dohc 1100. Pasquino Ermini lärde sig sitt yrke som mekaniker och förare under 1920- och 30-talen med Squadra Materassi och dess Bugatti- och Talbot-bilar. Efter kriget byggde han sin första bil, en kombination av ett (kraftigt modifierat) Fiat 1100-chassi och en Alfa Romeo 2500-motor. Med detta tävlade han i olika grenar.

Efter kriget

Han bestämde sig sedan för att tillverka sin egen motor och valde att delta i den då populära 1100-klassen. Resultatet blev en tvåkammarmotor på 1094cc som kom fram 1947, en av de första dubbelkamlorna i den klassen. Den visade sig omedelbart framgångsrik och såldes till många konkurrenter, som monterade den på olika bilar, vanligtvis baserade på 1100 eller med chassi från Gilco. Karosserna levererades av många carrozzeria. År 1949 började Ermini bygga kompletta bilar, med sin 1100 dohc-motor, chassit av Gilco och karossen av Tofani.

I början av 1950-talet var Ermini 1100 bilen (eller motorn för dem som valde att montera den på olika chassin) att ha. Tofani kunde inte möta efterfrågan, och därför användes Motto och Morelli för att producera karosserna. År 1953 introducerade Ermini en ny motor. Fortfarande en DOHC 1100 hade den nu ett aluminiumblock och fem vevaxel med huvudlager. Omkring 20 motorer byggdes och monterades i bilar av Ermini (med chassi designat av Gilco), Scaglietti, Morelli och Frua (designat av Michelotti).

Få befintliga sportbilstillverkare kan mäta sig med den intensiva, om än korta, historien som Ermini-märket har. Under efterkrigsåren representerade det florentinska märket passande "prototypen" för den italienska sportbilen – smidiga och snabba bilar med förfinade motorer, ofta med låg eller medelhög effekt, med aggressiva och intressanta profiler. Mellan 1946 och 1955 byggde och drev Ermini omkring 40 bilar, alla sportbilar som kunde konkurrera med, som Osca och Cisitalia, de mer högprofilerade och kraftfulla modellerna från Ferrari, Maserati, Porsche och Mercedes, och ibland, ganska otroligt nog, lyckades de till och med slå dem.

På de legendariska gatorna i Mille Miglia, liksom på Targa Florio, skrev den florentinske biltillverkaren några av de mest storslagna och oförglömliga kapitlen under den perioden inom italiensk och internationell motorsport. På drygt tio år gjorde Ermini- eller Ermini-drivna bilar över 600 framträdanden i nationella och internationella lopp.

Det fanns många prestigefyllda segrar, både i klass (såsom Targa Florio 1950/1953, Mugello 1955, Giro di Sicilia 1952, Coppa d'oro delle Dolomiti 1949 och de italienska landsvägsmästerskapen 1950), och totalt (som Coppa della Toscana 1949). Erminis specifika sportiga karaktär visas genom att dess bilar regelbundet deltar i stora internationella lopp som Mille Miglia, där 1950 var den högsta "Sport"-kategorin tretton bilar med Ermini eller Ermini-motor. Florence-varumärket gjorde sig också ett namn utomlands (även om få Ermini-bilar och motorer lämnade Italien) genom att vinna ett nederländskt klassmästerskap 1953 med en Ermini-driven sportbil och tävla i flera lopp, även i USA.

Och det var i USA som amatörkonstruktören Bill Devin inspirerades av den slingrande och fängslande profilen på en Ermini 357 Scaglietti, där han använde karossen från den florentinska sportbilen för att utveckla glasfiberkarosser som senare användes på omkring 400 sportbilar. Denna fascinerande historia tog slut 1962 när varumärket Florentine upphörde med sin verksamhet. En dvala som varade till 2007 då, tack vare Ermini Automobili Italia, företaget återuppstod i Florens, nästan femtio år efter stängningen av det mytomspunna Ermini, ett av de mest legendariska namnen inom italiensk sport.

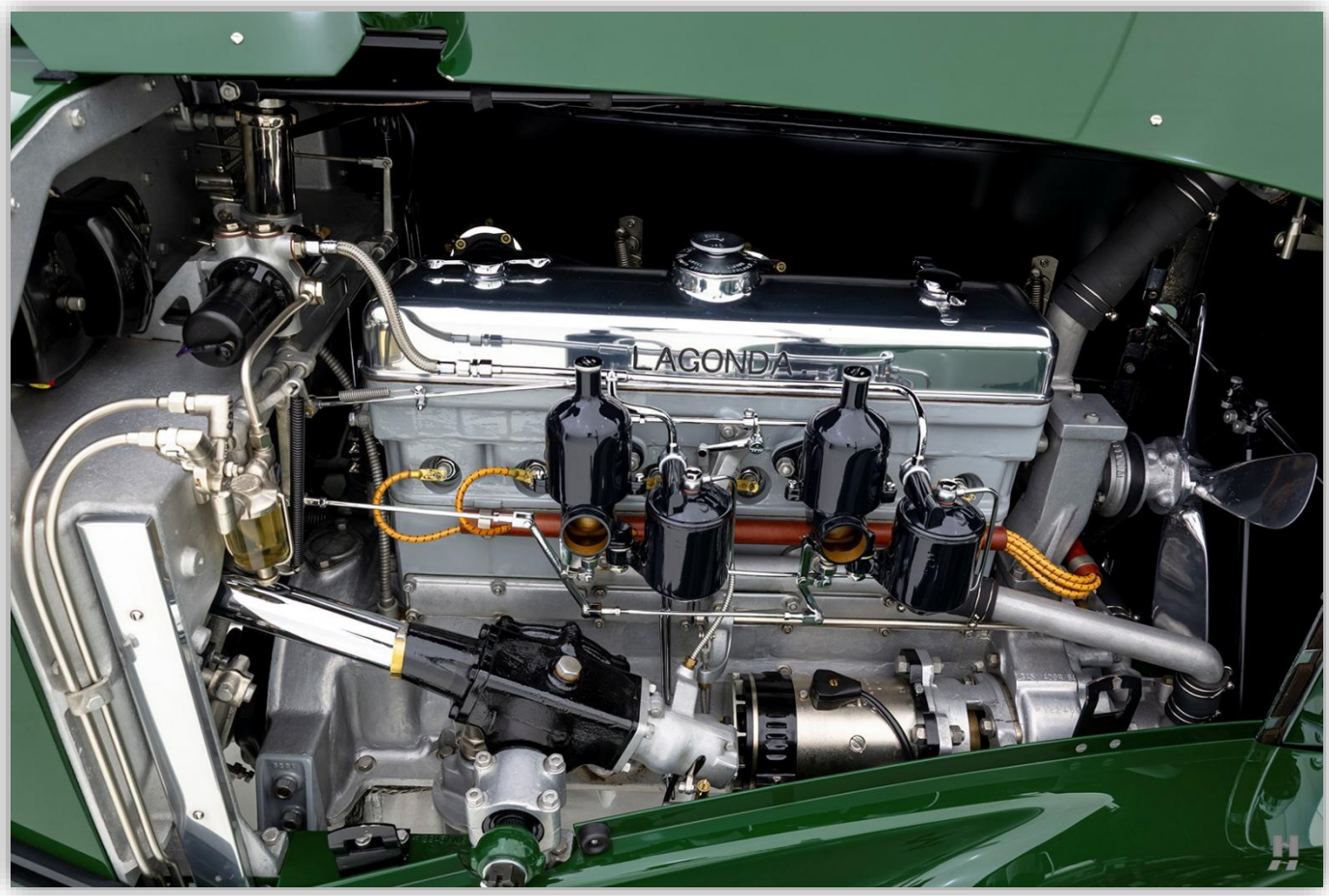
HYMAN LTD.™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

11. Lagonda LG45 Rapide 1937

Lagonda är mest känd som en trogen inom exklusiv brittisk bilteknik, men företaget Staines, Middlesex grundades faktiskt av en amerikansk före detta operasångare och entreprenör vid namn Wilbur Gunn. Gunn fann periodvis framgång med trehjuliga cyclecars och såg på Ryssland som marknad för Lagonda, och en sexcylindrig modell med 30 hk etablerade företagets rykte med en seger på Moscow-St. Petersburg Reliability Test 1910, vilket resulterade i stadig framgång.

Wilbur Gunn dog 1920, och styrelsen som efterträdde honom insåg att den konkurrensutsatta marknaden för lätta bilar inte var hållbar. Genom att skifta fokus till kraftfullare sportbilar tog Lagonda som vi känner och älskar form, ledd av tvåkamaxeln 14/60. För 1934 kom den nya M45 med en Meadows-byggd 4,5-liters sexcylindrig motor och växellåda. Dessa formidabla maskiner kunde nå 90 mph, medan lättare öppna tourers lätt kunde nå 'ton'.

Fabriken tillverkade tre speciella korta chassin M45 (snart kända som *Rapide*) som användes med mycket gott resultat vid 1934 års RAC Tourist Trophy. Lagonda följde upp ett år senare med en av TT-teamets bilar som tog en klar seger i Le Mans. Efter att Lagonda köptes av Alan P. Good togs W.O. Bentley in som teknisk direktör, och lämnade sin turbulenta tid på Rolls-Royce bakom sig. Bentely reviderade M45 med synkroniserade kugghjul, flexibla motorfästen och centraliserad chassi smörjning för att bli nya LG45. Vissa Lagondaförare (inklusive företagets direktör Dick Watney) ansåg dock att LG45 hade blivit för förfinad och förlorat en del av den råa energi de älskade i M45.



Watney tog in Frank Feeley (den berömde efterkrigstidens Aston Martin-designer) för att designa en ny sportbil baserad på LG45 men begränsade honom till att använda samma chassi och begränsade specialdelar. Feeley skapade en slående, flamboyant och kraftigt lättad fyrsitsig tourerkaross, medan Bentley justerade Meadows 4,5-liters sexcylindriga motor ännu mer, med över 7,5:1 kompression tillgänglig. All kritik mot Lagonda tystades när testare från Motor magazine 1937 nådde häpnadsväckande 108 mph i en LG45 Rapide.

Chassi nummer 12245/G10S är en eftertraktad, äkta LG45 Rapide, en av endast 25 sådana exemplar byggda, och den har den mycket eftertraktade 'Sanction 4' Bentley-tunade Meadows-motorn. En utsökt maskin i alla avseenden, denna bil bär en världsklass restaurering med fascinerande ursprung från dess ursprungliga ägare. Enligt forskning av tidigare fastighetsskötare levererades denna fantastiska bil ny 1937 till Mr. F.G. Casswell i Spalding, Lincolnshire, England, med registreringsnummer FPJ 199. År 1938, strax före utbrottet av andra världskriget, övergick det till Mr. Morris från Hemel Hempstead, och bytte ägare igen ett år senare, då det övergick till Mr. Laurence Mitchell från Fittleworth, Sussex.

År 1955 förvärvades Lagonda från Mr. Mitchell av Josh Shirman, en mekaniker, verkstadsägare och tidigare flygplansingenjör i De Havilland. Mr. Mitchell var en av Shirmans exklusiva kunder, och Shirman hade enligt uppgift tagit hand om 12245 i flera år innan han förvärvade det. Eftersom Shirman fokuserade på sitt växande företag registrerade han inte Lagonda förrän 1963. Shirman, som sägs vara en riktig perfektionist, visade sig vara den idealiska förvaltaren av denna mycket speciella Lagonda och höll den i gott skick i 50 år. Bortsett från tillfälliga korta turer för att cirkulera vätskorna, användes Rapide sparsamt – så sparsamt att experter trodde att den förlorade – trots att den tyst låg bara en mil från den tidigare Lagonda-fabriken i cirka 35 år! MOT-register i arkiv visar att bilen bara körde 1 700 miles mellan 1974 och dess slutgiltiga försäljning 2008.

Den kände Lagonda-entusiasten och samlaren Ron Rezek från Ashland, Oregon, förvärvade 12245 från familjen Shirman 2008 via en Bonhams-auktion i Goodwood. Under Rezeks erfarna ledning genomgick den en omfattande restaurering av det hyllade RX Autoworks i Vancouver, B.C. under 2010–2011, vilket återställde den till dess praktfulla originalfärger och fabriksspecifikation. Projektet visade att 12245 hade anmärkningsvärt hög originalitet och integritet, utan tvekan möjligen skapad av Josh Shirmans halvsekel av omsorg. Originalfärger och ytbehandlingar upptäcktes och matchades, och där det var möjligt restaurerades fabrikens karossram i trä och aluminiumkarosser istället för att bytas ut.

Efter färdigställandet visades Lagonda vid prestigefyllda evenemang, inklusive Forest Grove Concours (där de tog Best in Class och Best in Show), Quail Lodge (Best in Class) och visades på 2013 års Concorso d'Eleganza Villa d'Este. År 2015 förvärvade en privat samlare från Kalifornien 12245 från Rezek och höll enligt uppgift den till mycket höga standarder. År 2023 anslöt sig Lagonda till en annan västkustkollektion, där den ytterligare förfinades och finjusterades av sin noggranna ägare, och nu sägs den vara enkel att köra och njuta av. Bilen behåller sin original, nummermatchande 4,5-liters Meadows Sanction 4-motor och är utrustad med matchande väderutrustning, verktygslåda, domkraft och starthandtag. Stödjande dokumentation är omfattande, inklusive service- och brittiska besiktningsregister, korrespondens från Lagonda Club samt fabriksutfärdad byggblad och servicekort. Praktiskt taget varje yta och finish har noggrant övervägts och utförts till en extremt hög standard, och bilen är värdig de mest exklusiva concours och bilevenemangen i världen.

Visuellt slående i sin fabrikskorrekta gröna över svarta färgsättning visar Frank Feeleys hisnande karossarbete en flamboyans som står i skarp kontrast till de flesta brittiska designer från perioden. Lika imponerande att köra som att bevittna, lever denna kraftfulla Lagonda LG45 Rapide utan tvekan upp till sitt namn. Detta är möjligen den typiska storborrade brittiska sportbilen från förkrigstiden. Den är ett måste för varje seriös samling, med kraft, grace och den stora W.O. Bentley-signaturen som finns genom hela sminket.

Klassiker

12. Grattis Skoda Octavia!

Publicerad 13 februari 2017 (uppdaterad 13 februari 2017)

Text Bo Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Agne och Ove har namnsdag hyllar vi Octavia!

Škoda Octavia (Type 985) 1959–64

Den första Octavian från Skoda började sina dagar 1955 som modell 440 och sades av det styrande kommunistpartiet vara en folkets övergångsbil.
I klartext betydde det att vanligt folk skulle få vänta länge än på en bil de hade råd med.
1959 bytte 440 namn till Octavia och i Skoda Autos företagstidningen Ventil kunde man den 6 januari 1959 läsa: "Vår nya modell har också fått ett nytt namn - den kallas för Skoda Octavia, eftersom den är den åttonde modellen som tillverkas av vår nationella bilindustri".
Den nya bilen baserades på känd Skodateknik med toppventilmotor, centralrörsram och pendelaxel bak.
Karossen vann inga skönhetspriser och blev mest känd för att vindrutan var identisk med bakrutan.
Fabriken i Mlada Boleslav i dåvarande CSSR (Tjeckoslovakiska socialistiska republiken) konstruerade om framvagnen 1959 och tyckte att det var så märkvärdigt att modellen döptes om till Octavia.
Produktion av sedanen ställdes in 1964 men kombin hölls vid liv ända till 1971.
En ny Octavia baserad på *VW-teknik* presenterades inför modellåret 1997 och sedan dess har Octavia varit modellnamnet på Skodas storsäljare.

Tvåfärgslackering var högsta mode 1959 når Octavia visades. Här en Super Rallye.

Škoda Octavia Combi (Type 993C) 1961–71

Škoda 445 Octavia (1964)

AUTOCAR

13. Lyxbilsmärket som misslyckades

Delage (1905 - 1954)

Franska Delage startade 1905 och slogs senare samman med Hotchkiss, ett annat ödesdigert varumärke. Delages motorer var konstverk medan bilar som den fantastiska D8 120 Coupe bar märkets lyximage med stolthet. Med både en drastisk höjning av fordonsskatten i Frankrike och en ekonomisk kris gick Delage in i väggen 1935.

Louis Delage tvingades snart förklara sig i konkurs, vilket ledde till att han dog i fattigdom 1947. Delage absorberades av Hotchkiss och produktionen upphörde 1954. Nyligen återlanserades D12, en sportbil.

Roger Warolin