27 feb MOTOR-NYTT 2026

Koenigsegg Regera (2020)

1. **Provkörning av Lexus RZ 550e F Sport**

2. **Genomgång av Zeekr 7GT**

3. **Sovjetiska bilmärket Volga återuppstår**

4. **Finskt mirakelbatteri**

5. **Fredagsmys från Volvo**

6. **Här bevaras Saabs rullande historia**

7. **Koenigsegg Regera**

8. **Sabra GT Coupé**

9. **Grattis Studebaker Lark**

10. **Lyxbilsmärket som misslyckades**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Lexus RZ 550e F Sport

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 18 feb 2026 kl 18.00

Så ligger den äntligen där i handen – den nya omtalade och tillplattade ratten. Vi provkör innovationen som resten av bilvärlden kommer att kopiera. Men steer-by-wire-tekniken är långt ifrån det enda nya som Lexus har plockat in i nya RZ-versionen.

Lexus RZ har steer-by-wire-teknik. Vi kör och ser hur det fungerar.

Vi som provkör nya bilar dagligen stöter ofta på ny och innovativ teknik. Alla tillverkare trycker lite extra på minsta nyhet och använder ofta superlativ. När jag för drygt 20 år sedan körde de första elbilarna, Mitsubishi i-Miev runt ett kvarter i Paris, såg man inte riktigt potentialen eller en utveckling som skulle leda till bland annat nya BMW iX3. Andra innovationer som autobroms och filhållningsassistent behövde också några år på sig att visa den egentliga nyttan.

Därför är det extra spännande att hålla i Toyota/Lexus nyutvecklade steer-by-wire-teknik. Jag har haft förmånen att få prova tekniken hela fyra gånger under utvecklingstiden. Sett hur tekniken förfinats men också sett vad som krävs för att det ska bli bra.

Så varför är steer-by-wire något som andra tillverkare redan börjat kopiera? Det handlar i förlängningen om en nödvändig teknik för de helt eller delvis självkörande bilarna. När en dator styr går det att förfina all respons och det går snabbt att justera felaktigheter. Vi kan jämföra den med fyrhjulsdriften på en elbil och hur den är snabbare och mer exakt än när kraften från en förbränningsmotor ska förflyttas till rätt hjul.

Den platta ratten kommer också att förändra interiördesignen och den öppnar för möjligheten att ratten ”försvinner” in i instrumentpanelen.

Lexus har försökt att bygga en enkel och lättöverskådlig inredning med en blandning av knappar och skärmar.

Det här är nytt:

Ratten: Äntligen är den då här den omtalade steer-by-wire-tekniken. Det fungerar riktigt bra och vi har bara sett början på den här teknikutvecklingen. Oavsett form på själva ratten – så här kommer vi att styra bilarna framöver.

Effektivare: Precis som Toyota bZ4X har den elektriska drivlinan och batteriet trimmats för att få maximal räckvidd. Det mesta har bytts ut och energin hanteras nu bättre både in i och ut ur batteriet.

Konstgjorda växlar: En vattendelare i elbilsvärlden. Lexus har valt ljud och ryck med åtta olika växlar för att förstärka körupplevelsen.

Finns det några nackdelar? Ja, självklart. Vi brukar i tester och provkörningar prata om kontakten med vägbanan och hyr viktigt det är att styrningen verkligen svarar mot känslan i ratten. Utan att alla riktigt vet om det känner vi framvagnen i händerna och bakvagnen i rumpan och ryggslutet. Om du någon gång har kört ett tv/video-spel med ratt, stol och pedaler så vet du hur det är att inte känna bilens bakvagn. Och med rattar utan konstgjord respons är det svårare att köra. Steer-by-wire kräver mängder med timmars programmering för att känslan i ratten ska bli den rätta. Men de som gör det här bra kommer att kunna skapa exakt den känsla en förare av en viss bil vill ha och även kunna ge föraren olika alternativ, precis som vi i dag har olika alternativ för hur drivlinan ska fungera.

Det går alltså rent teoretiskt att programmera bort all respons i ratten från vägbanan men också att förstärka den. Det skulle gå att med hjälp av gps-teknik att bygga konstgjorda farthinder vid skolor och trafikljus. Eller helt bygga bort slag i ratten vid potthål eller andra ojämnheter. Toyota/Lexus har bara visat oss en liten del av framtiden.

Standard i F Sport

I nya Lexus RZ är steer-by-wire förbehållet de dyraste utrustningsalternativen och vi har hittills inte fått se tekniken i en Toyota. Det handlar om att få tillbaka lite av alla investerade yen.

Den största fördelen, enligt mig, är att styrningen är väldigt exakt, väldigt snabb och direkt men utan att förlora känslan av grepp i vägbanan. Det finns exempel på snabb och direkt styrning men där kontakten med vägbanan inte finns där. Läs våra omdömen från våra älgtester och det är tydligt vilka tillverkare som vill ha snabb styrning utan att bry sig om hur bilen känns eller uppträder.

Att ratten är platt har egentligen inte med själva tekniken i sig att göra. Den skulle lika gärna kunna vara vanligt rund. Lexus förklarar designen med att eftersom jag inte behöver så stora rattutslag som kan de ta bort toppen på ratten och istället ge föraren fri sikt till instrumentpanelen. Tyvärr betyder det att jag lite för ofta blir sittande med handen på ”hörnet” men det kanske är en vanesak.

Inredningen domineras av den stora bildskärmen i mitten som är aningen vinklad mot föraren. Skärmen rymmer knappar och reglage för klimatanläggningen. Växelväljaren finns i mittkonsollen och är lätt att nå. Det mesta sitter där det ska men det tar några mil att helt vänja sig vid den nya ratten.

Drivlinan i Lexus RZ har genomgått samma förbättring och förvandlig som vi såg redan i Toyota bZ4X. Nya motorer och komponenter, bättre program för energihantering, trimmat batteri och totalt sett minskade förluster har förbättrat energieffektiviteten och därmed räckvidden. Däremot har Lexus precis som Toyota valt att inte lägga så mycket krut på snabbladdningen som därmed ligger kvar på 150 kW maximal laddeffekt. Det är lite klent jämfört med konkurrenterna i samma prisklass men Lexus skyndar långsamt.

Lexus uppdaterar RZ med en hel del ny teknik

Konstgjort

Bland elbilstillverkarna finns ett tydligt vägskäl avseende konstgjorda växlingar och konstgjort ljud. Här har Lexus valt att ge föraren möjlighet att välja själv. Knappen ”Manuel Drivning” ger åtta konstgjorda växlar och ett slags motorljud, allt för att förstärka körupplevelsen. Det är inte lika extremt som i Hyundai Ioniq 5 N men visst ger det en annan upplevelse. Personligen skulle jag inte köra med ”Manuel Driving” till vardags men så är jag också en förare som numera hellre kör i komfortläge än det sportiga alternativet. ”Manuel Drivning”-knappen finns bara i utrustningsalternativet F Sport. Vill du ha steer-by-wire behöver du köpa F Sport eller en RZ 500e Luxury med tillval. 550e F Sport har ett frånpris på 843.000 kronor. En RZ 500e Luxury kostar från 749 000 kronor där steer-by-wire kostar 27.900 kronor extra, vilket är betydligt mindre än de 100 000 kronor det pratades om när tekniken visades första gången. Ett annat intressant tillval är ett dimbart panoramaglastak som kostar 29 900 kronor men som är standard på F Sport.

Lexus förknippas kanske mer med komfort än sportig körning och då Toyota då och då fått kritik för högt vind- och vägljud i kupén har RZ fått samma behandling som flera andra modeller. Bättre ljudisolering tak, golv och motorhuv har fått ner bullret. Lexus RZ tillhör de tystaste elsuvarna på marknaden. Fjädringskomforten är också bra och för att ta hand om 408 hästkrafter i F Sport har vissa komponenter förstärkts.

Med tanke på steer-by-wire-tekniken så kan det tyckas konstigt att Lexus RZ inte nominerades till final i Car of the Year 2026. Men faktum är att RZ inte ens fanns med bland de nya bilar som presenterades under 2025. Trots stora förändringar är Lexus RZ att beteckna som en ansiktslyftning av den modell som visades första gången i maj 2022. Om Toyota placerat tekniken i den nya modellen C-HR+ är jag rätt säker på att den bilen nått finalen. Nu kommer det att dröja innan juryn får bedöma den nya tekniken och kanske hinner någon annan koncern före. Bland andra Renault har aviserat modeller med steer-by-wire.

Den dyraste Lexus RZ kostar lite mer än några av konkurrenterna men det finns en hel del intressant teknik i bilen och många anledningar att välja en Lexus före till exempel en Audi eller en Tesla. Med vassa köregenskaper och behaglig komfort skulle Lexus RZ lätt kunna bli en favorit i den här pris- och storleksklassen av eldriven suv. Men tyvärr för Lexus så finna det en annan färsk konkurrent som visar ännu lite mer, nya BMW iX3.

Lexus RZ 550e F Sport

Pris: från 843 000 kronor.
Motor: El. Främre elmotor, max effekt 227 hk (167 kW), vridmoment 269 Nm. Bakre elmotor, max effekt 227 hk (167 kW), vridmoment 269 Nm. Max systemeffekt 408 hk (300 kW), sammanlagt vridmoment 538 Nm. Batteri 77 kWh. Laddeffekt AC/DC 22 kW/150 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak dubbla triangellänkar.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 255/45 R20.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 285, längd 480, bredd 190, höjd 164, spårvidd f/b i.u/i.u. Markfrigång 20. Tjänstevikt 2 250, maxlast 390, max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 522–1451 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,4 s, toppfart 180 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,84 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 450 km.
Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 10 år/100 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:

Kia EV6 GT
Kias EV6 finns i en rad versioner och värstingen heter GT. Fler hästkrafter, snabbare acceleration, laddning och toppfart (260 km/h) än RZ. Och dessutom billigare. Hyundai Ioniq 5 N har samma komponenter, lite mindre suv-känsla men är dyrare. RZ är lite mer sofistikerad och mer åt det lyxiga hållet.
Pris: från cirka 780 000 kronor.

Audi Q6 e-tron quattro
Nästan identiska siffror som Lexus RZ och även jämförbara priser när din bil är färdigbyggd. Inredningen är inte lika avslappnat enkel som i Lexusen. Men betydligt snabbare laddeffekt och längre räckvidd tilltalar den som ska köra långt ofta.
Pris: från 790 000 kronor

2. En rejäl genomgång av Zeekr 7GT

Av Christoffer Gullin13 feb. 2026

Praktiskt test och ekonomi

FILM: https://youtu.be/wvN7GHO7iHs

Jag har fått en möjlighet att titta närmare på nya Zeekr 7GT och i denna video kollar jag storleken på bagaget, jag testar med barnstol och diskuterar kring valen att undvika när man beställer bilen.

00:00 - Intro
00:24 - Reklam
00:34 - Vilka är Zeekr
01:35 - Specifikationer
02:23 - Dörrarna
03:18 - Laddning
04:19 - bagage
06:42 - Baksäte
09:25 - Förarmiljö
12:20 - Skärmen
13:43 - Service och garanti
15:31 - Mot konkurrenterna
16:32 - Ekonomi
18:09 - Outro

Christoffer Gullin

CARUP

3. Sovjetiska bilmärket Volga återuppstår

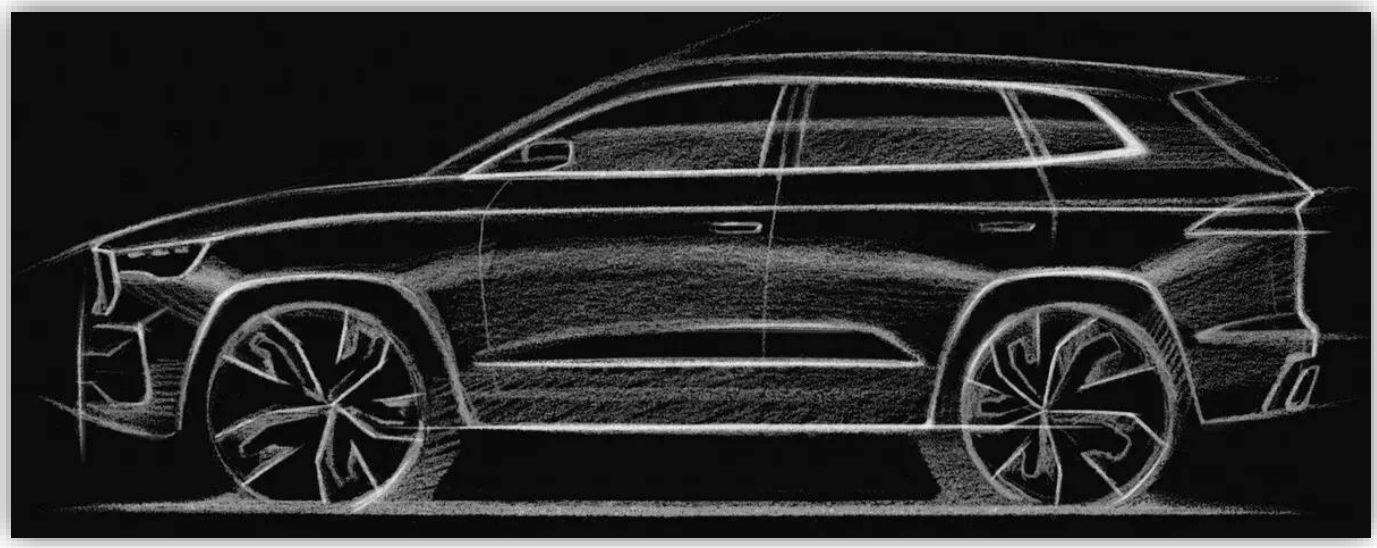
Av Maths Nilsson

20 februari 2026, 21:13

Ryska bilmärket Volga, en gång symbolen för makt och status i Sovjetunionen, gör nu comeback. Men bakom emblemet döljer sig teknik från kinesiska Changan.

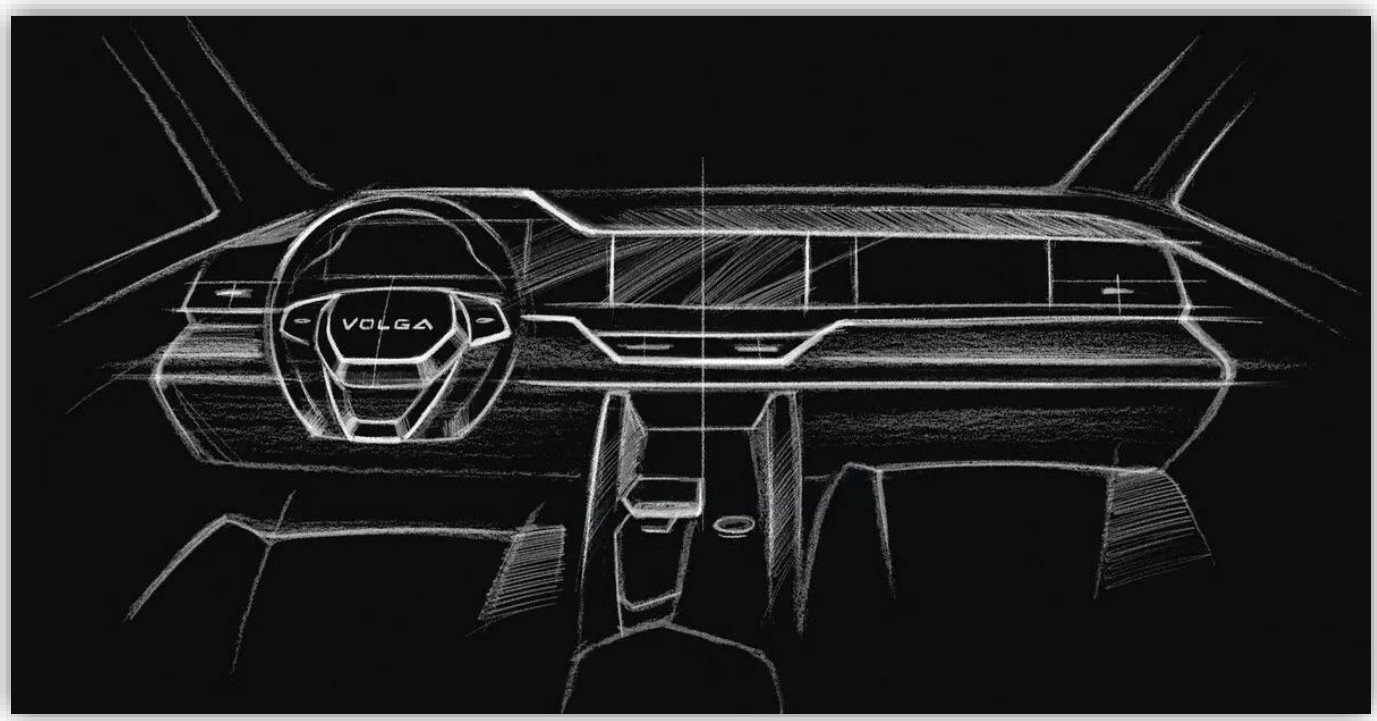
Den ryska bilindustrin har genomgått en fullständig förändring sedan invasionen av Ukraina för fyra år sedan. När västerländska tillverkare lämnade landet, stod kinesiska aktörer redo att ta över. Nu kommer nästa fas efter att de kinesiska märkena fått tullar. Nu återupplivas gamla ryska märken genom så kallad “badge engineering” av kinesiska modeller.

Volga slog igenom på 1950-talet. Det var bilen för de högre uppsatta i den sovjetiska hierarkin. Produktionen hos GAZ upphörde 2012, men efter mer än ett decennium är bilmärket nu tillbaka. Den här gången handlar det dock inte om ryska lyxlimousiner. De nya modellerna baseras på fordon från den kinesiska biljätten Changan. Volga har nyligen lanserat en ny rysk webbplats och släppt teasers på vad som ser ut att vara en modern SUV , uppger **Carscoops**.



Volga har släppt skisser på sin kommande SUV

Redan 2024 visade Volga upp tre modeller: K30, X5 Plus och K40 – två crossovers och en sedan. Nu verkar produktionen vara redo att rulla igång. Bilarna byggs i Kina och skickas till Ryssland för slutmontering. För den ryska regimen är det en viktig propagandaseger att kunna visa upp “inhemska” märken, även om tekniken under skalet är 100 procent kinesisk.



LÄS MER:

Ryska hämnden: Staten tar Porsche Center i beslag

Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år

Löjlig bluff att sätta Volvo-märke på Kinabussen

Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter

Rysk biljätte i kris – förnekar alla problem

Porsche-toppens hemliga brev till Putin avslöjat

Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag

CARUP

4. Finskt mirakelbatteri får elbil att gå 100 mil: ”Inte bluff”

Av Maths Nilsson 21 februari 2026, 14:30

Finska mirakelbatteriet från Donut Lab tog bilvärlden med storm. Men både konkurrenter och forskare försöker smula sönder solid state-batteriet hävdar att det är ett bedrägeri. Nu går företaget ut och försvarar sig på Youtube och lovar komma med bevis. – Nej, det är inte en bluff, och ja, det kommer att förändra hela industrin, säger vd Marko Lehtimäki.

FILM: https://youtu.be/uiOma6v_EZY

Finska batteriföretaget Donut Lab skapade sensation på CES-mässan med sitt produktionsklara solid state-batteri. Batteriet påstås slå alla tidigare batterier. Med en energitäthet på 400 Wh/kg ska det få elbilar att gå långt över 100 mil på en laddning. Men inte nog med det. Batteriet ska vara opåverkat av kyla och kunna laddas 100 000 gånger. Det motsvarar flera elbilars livslängd.

Men sedan presentationen på CES i januari har rubrikerna kring Donut Lab handlat om allt annat än räckvidd. **Kritiker, experter och konkurrenter som kinesiska CATL och Svolt har öppet kallat bolagets Solid State-batteri för ett bedrägeri.** Men igår kväll svensk tid publicerade Donut Labs vd och medgrundare Marko Lehtimäki en video där han inte bara bemöter kritiken, utan anklagar industrijättarna för att medvetet försöka sänka tekniken.

– Vi presenterade världens första solid state-batteri i produktionsfordon, till ett pris som konkurrerar med litiumjon. Reaktionerna blev intensiva och, ärligt talat, inte oväntade. Internet brann upp, media ägnade sig åt spekulation och kommentarsfälten fylldes av visshet om att den här tekniken inte kan vara på riktigt.

Han menar att de mötte samma motstånd när de avslöjade sin navmotor ”Donut Motor”, som också möttes av misstro.

– Folk sa att det var CGI, att våra motorer bryter mot fysikens lagar. En tysk motortillverkare sa att det inte kunde vara sant, för om det vore det, så hade de patenterat det för 60 år sedan. Det är inget tekniskt argument. Det är ett antagande: ”Om vi inte uppfann det, kan det inte existera.

När det kommer till deras påståenden om det nya superbatteriet saknas tredjepartsvalidering. Donut Las vd förklarar nu varför de väntat med att publicera bevisen.

– Det var ett medvetet beslut. Vi ville att industrin, och särskilt de mest högljudda rösterna, skulle gå ut och låsa sina positioner först. Vi ville att de skulle sända ut sin visshet till alla: att den här tekniken helt enkelt inte kan existera idag.

Enligt Marco handlar motståndet om rädsla hos de etablerade jättarna.

– Om åratal eller årtionden av deras arbete inte har producerat den vinnande tekniken, måste någon förklara varför. Då är förnekelse den enklaste utvägen. Samtidigt kan jag berätta att deras investmentbolag privat har hört av sig till oss och frågat om de får investera. Det säger mer om verkligheten än några rubriker.

För att tysta skeptikerna lanserar Donut Lab nu en videoserie där bevisen ska läggas fram i samarbete med ett respekterat, statligt forskningscenter. Marco varnade dock för att kritikerna inte kommer att ge sig så lätt.

– Kom ihåg de här rubrikerna och citaten från experterna. För jag kan garantera att när vi bevisar att batteriet är på riktigt, kommer de inte erkänna att de hade fel. Istället kommer argumentet att skifta. Det kommer gå från ”tekniskt omöjligt” till ”visst, vem som helst kan bygga ett sånt batteri, men de kan säkert inte skala upp det industriellt”.

Men tvivlen lär inte tystna så lätt. Många menar att batteriet bryter mot fysikens lagar.

– Det är mänskligt att motstå idén att en grupp utomstående kan förändra spelet. Men vi kontrollerar narrativet nu. Nej, det är inte en bluff, och ja, det kommer att förändra hela industrin. Välkomna till ”Donut Battery Proof Series”.

Fakta: Donut Labs batterilöften

- Energidensitet: 400 Wh/kg (cellnivå).
- Laddning: 0–100 % på 5 minuter.
- Livslängd: Designat för upp till 100 000 cykler.
- Kyla: Behåller över 99 % kapacitet i -30°C.
- Premiär: Sitter enligt bolaget redan i 2026 års modeller av Verge Motorcycles.

LÄS MER:

Finskt solid state-batteri anklagas: ”Det är fejk”

Batteri som går 100 mil testas i extrem kyla

Lovar komma med bevis för finskt mirakelbatteri

Elbilarna som kan bli först med solid state-batteri

Raseri mot finskt mirakel-batteri: ”Det är en bluff”

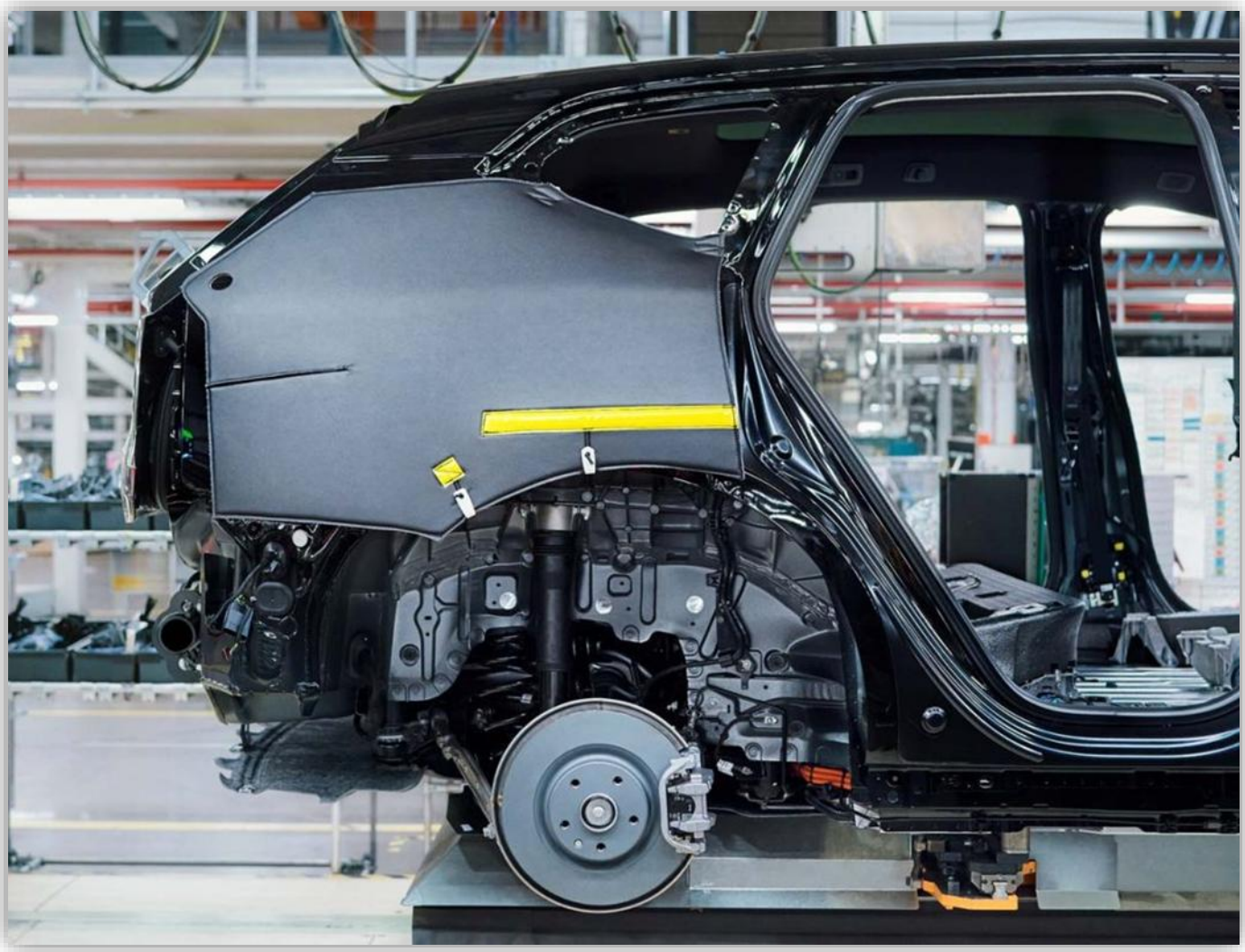
Finsk professor sågar finska solid state-batteriet

Jättens patent: Elbil som går 300 mil

5. Fredagsmys från Volvo med bilder på Volvo EX60 i produktionsmiljö

Posted by Kristofer Rask

februari 20, 2026



Volvo Cars firar fredag med en kavalkad av nya bilder från tillverkningen av den nya elbilen Volvo EX60. Bilderna är tagna i Volvos fabrik i Torslanda och visar den nya elbilen i olika steg i produktionen.

– Samtidigt i Torslanda. Nya Volvo EX60 börjar ta form, skriver Volvo kort.

Men än så länge handlar det inte om produktionsklara bilar. Även om Volvo redan öppnat orderböckerna så kommer produktionen att starta först i april.

Nu handlar det sannolikt om förseriebilar och finjusteringar av produktionen inför den stundande serieproduktionen.

Men för den som längtar efter Volvo EX60 och kanske redan har beställt en så är det nya bildsläppet något som passar perfekt ihop med fredagsmyset.

Volvo EX60 placerar sig i det populära segmentet med mellanstora suvar. Den är baserad på den nya plattformen SPA3 och är från grunden byggd med fokus på på effektivitet.

Volvo EX60 kommer i två utrustningsnivåer och med tre olika varianter på den elektriska drivlinan.

Först ut är bakhjulsdrivna P6 Electric med en motoreffekt på 275 kW och en räckvidd på 620 kilometer. Nästan steg är den fyrhjulsdrivna P10 AWD med en motoreffekt på 375 kW och en räckvidd på 660 kilometer.

Dessa två varianterna är först ut när leveranserna startar till sommaren. Senare kommer också en toppmodell kallad P12 AWD med en motoreffekt på 500 kW och en räckvidd på hela 810 kilometer på en laddning.

Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

Mer information och kontakt.

TEKNIK-HISTORIA

6. Här bevaras Saabs rullande historia

Av Angelica Söderberg

Publicerad 15 feb 2026 kl 20.25

Ur-Saaben formades av flygindustrins logik. Sedan följde stabila familjefordon och rallybilar. I Saabmuseet väcks den eviga frågan: Är bilföretagets historia verkligen avslutad?

I Saabmuseets arkiv finns det mängder av skisser, ritningar, bilder 0ch annat material från den rullande Saabhistorien. Många av dem har adrig setts av allmänheten, men att digitalisera det hela skulle vara ett digert arbete.

Det här är en tillfälligt upplåst premiumartikel.
Prenumerera för att kunna läsa alla artiklar!

Strax intill slussområdet låg en gång kärnan i industristaden Trollhättan: Nohab. Förkortningen stod för Nydqvist & Holm AB, ett verkstadsföretag som tillverkade vattenturbiner, ånglok och dieselmotorer med hjälp av vattenkraft från Göta älv. I dag rymmer samma industrilandskap teknik- och kulturcentrumet Innovatum District, och 1987 flyttade Saabmuseet till området.

Väl innanför entrédörrarna infinner sig en stark känsla av att ha hamnat hos en välrenommerad bilförsäljare snarare än på ett museum. De senaste Saabmodellerna står närmast i blickfånget, med en välputsad Saab 9-3 Aero längst fram – den bil som tillverkades i 451 exemplar fram till företagets nedläggning 2014.

Den strömlinjeformade Ur-Saaben utvecklades inom Saab efter andra världskriget och blev en viktig kunskapsbas inför serieproduktionen av Saab 02. I förgrunden syns inspirationen till dess former.

Det var den sista modellen som lämnade fabrikslinan efter att biltillverkaren Nevs hade köpt konkursboet från Saab Automobile AB. Nu står rader av glänsande Saabvarianter prydligt uppställda, som om de vore redo för provkörning av nästa ivriga spekulant som kliver in genom dörrarna.

– Det är precis den känslan vi vill ge besökarna, utseendet är detsamma som hur Saabförsäljarnas lokaler såg ut. Med exakt samma träslag och färgsättning, säger maskiningenjören Peter Bäckström som ansvarar för museets samlingar.

Ur-Saaben museets stjärna

Kontrasten är stor mot den källare i Trollhättan där museets verksamhet en gång inleddes 1975. År 2025 firade museet 50-årsjubileum med pompa och ståt, men till vardags är det Saabentusiaster från hela världen som hittar hit. Det speciella – och enligt Bäckström också lite rörande – är att besökarna nästan alltid har, eller har haft, en Saab.

– Ofta vill de titta på just den modell de själva har haft. Annars är tävlingsbilarna och de högpresterande versionerna något som besökarna stannar länge vid. Men Ur-Saaben är förstås utställningens stora stjärna. Det finns bara en sådan, den byggdes i ett enda exemplar – och den vi har här är körbar än i dag, säger han.

Saabs bilhistoria rullade igång efter andra världskriget, när flygplanstillverkaren Saab, Svenska Aeroplan AB, sökte efter civila ben att stå på. En intern bilsatsning gjordes i Linköping 1945 och ledde fram till prototypen 92.001 – Ur-Saaben. Den extrema strömlinjeformen, framhjulsdriften och tvåtaktsmotorn bar tydliga spår av flygindustrins aerodynamiska tänkande.

– Ur-Saaben var inte bara en bil, utan en investering i kunskap. Man lärde sig hur luft, smuts och snö rör sig runt bilen. Undersidan är nästan helt slät, och det enda som stör flödet är avgassystemet, säger Peter Bäckström.

Peter Bäckström, maskiningenjör och ansvarig för Saabmuseets samlingar. Tidigare verksam inom Saabs produktutveckling.

Saabs succé inom rallysporten

Strax intill Ur-Saaben står en av företagets flygplansmodeller, med samma mjuka aerodynamiska linjer som fordonsprototypen. Arbetet med Ur-Saaben mynnade så småningom ut i serieproduktionsmodellen Saab 92. När den första bilen började tillverkas i Trollhättan i december 1949 tog Saab klivet in på den svenska bilmarknaden. Små, relativt lättbyggda bilar som fungerade väl i nordiskt klimat med sin framhjulsdrift skapade snabbt förtroende, samtidigt som rallyframgångar gav märket internationell uppmärksamhet.

Under 1950- till 70-talet tog Saab segrar i internationell rallysport, inte minst i Monte Carlo, med förare som Erik Carlsson och Stig Blomqvist. Tävlingsverksamheten fungerade som ett praktiskt utvecklingslaboratorium, där lösningar snabbt kunde testas, förbättras och föras tillbaka till serieproduktionen.

– Rally var stort på den tiden. Bilarna låg nära standardutförande och gick att bygga och tävla med utan extrema speciallösningar. Det gjorde sporten tillgänglig och tekniskt relevant, säger museets mekaniker Hans Eklund, som tidigare har arbetat som bland annat metodtekniker på Saab.

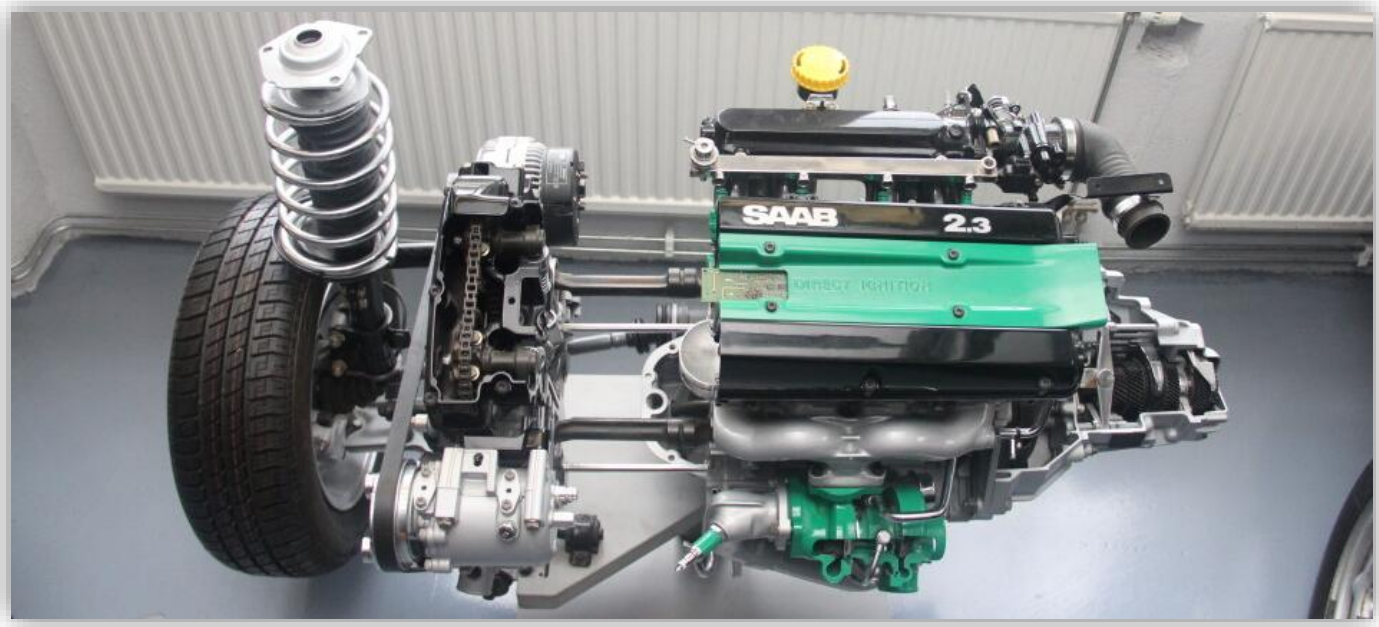
Brett samarbete inom Saab

Bakom framgångarna fanns också ett arbetssätt som gjorde Saab till mer än en traditionell biltillverkare. Företaget fungerade i praktiken som ett kunskapsföretag, där tekniskt intresse och helhetssyn vägde tungt. Bernt Karlsson, även han mekaniker på museet, arbetade hela sitt yrkesliv med motorer och drivlinor på Saabs tekniska avdelning och beskriver en organisation där gränserna mellan avdelningar var relativt öppna.

– Jag jobbade med motor och växellåda hela tiden, men pratade också med folk från andra områden. Det var inget märkvärdigt att gå och fråga andra, och man fick svar. Det gjorde att mycket kunskap spreds informellt inom företaget.

Peter Bäckström känner igen bilden.

– Det fanns ett genuint intresse för produkten. Många som jobbade på Saab var själva bilintresserade och körde Saab privat. Det påverkade hur bilarna blev, inte minst i förarmiljö och körkänsla.



Saab B234 Turbomotor som var i produktion mellan 1990 och 1998. En rak 4-cylindrig fyrtaktare med överliggande kamaxlar, 16 ventiler, balansaxlar och turboaggregat som återfanns i Saab 9000.

Reservdelar en het fråga

Kärleken till Saab lever vidare långt efter att bilproduktionen upphörde. Det märks på museet, där besökare ofta anländer i sina egna Saabmodeller, och i det ständiga flödet av frågor om service och reservdelar.

– Jag får mellan fem och femton mejl om dagen från Saabägare som behöver hjälp att hålla bilarna rullande, säger Peter Bäckström.

En utmaning är att många av de elektroniska komponenterna till de sista Saabvarianterna inte tillverkas längre. Vissa reservdelar är högvilt hos entusiasterna.

– Det hjälper inte alltid att ta fram plånboken. För vissa modeller handlar det om bytes-handel. Har du delar som andra behöver, då kan du få det du själv saknar, säger Hans Eklund.

I museets verkstad hålls samlingens bilar i körbart skick. Här arbetar flera tidigare Saab-anställda, bland annat Bernt Karlsson och Hans Eklund, med underhåll och felsökning av fordon och i vissa fall nytillverkning av mindre serier reservdelar när original inte längre finns att få tag på. En Saab 9-5 Aero har hissats upp med fordonsliften och de båda jobbar som bäst med att åtgärda dess oljetråg.

Drömmen om en nystart

När de tre så får frågan om Saab kan återuppstå som biltillverkare präglas svaren av samstämmig realism.

– Drömmen finns, men bilindustrin ser helt annorlunda ut i dag. Utan en mycket stark och etablerad partner är det inte realistiskt, säger Peter Bäckström.

Hans Eklund är lika tydlig.

– Det kommer aldrig att bli som förr. Det som finns kvar är bilarna, kunskapen och entusiasterna. Det är där Saab lever i dag.

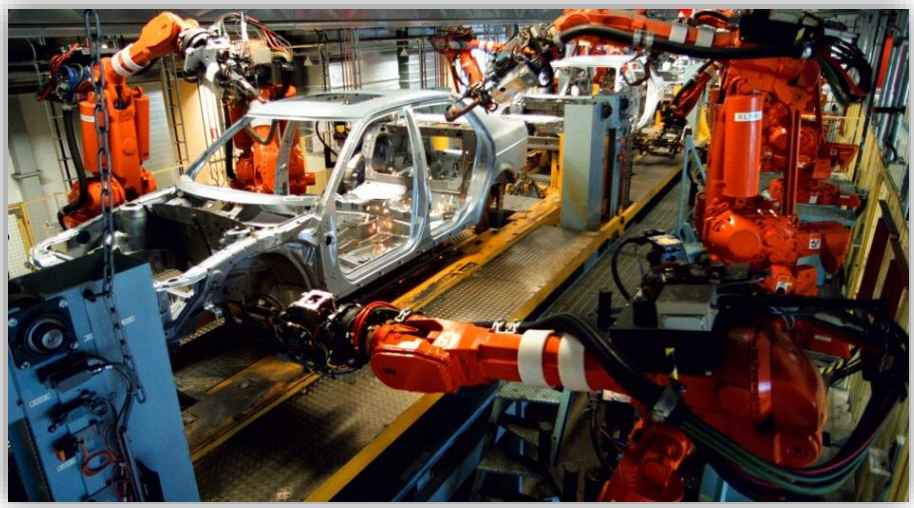
Bernt Karlsson sammanfattar:

– Saab finns fortfarande, men inte som biltillverkare. Vår uppgift är att se till att bilarna som redan finns fortsätter att fungera. Och att historien bevaras här på museet.

Kåre Rumar och Rolf Mellde vid pressvisningen av Saabs strålkastartorkare 1970.
Alla Saabar fick detta som standard.

Saab 97 Sonett från 1966 i museets verkstad. Bakom skymtar Saab Sonett II, en kopia av bilen som Erik Carlsson och Torsten Åman körde i det franska rallyt Coupe des Alpes 1966.

Hans Eklund, mekaniker på museet. Foto: Angelica Söderberg



Tillverkning av nya Saab 93 i Saabs fabrik i Trollhättan 2002.
Här ses det helautomatiserade robotsystemet som svetsar bilens kaross.

Saabs tidslinje:

77 år med Saab: Från 92:an till Nevs

1937: Svenska Aeroplan Aktiebolaget (Saab) grundas som flygplanstillverkare.
1945: Internt bilprojekt inleds i Linköping efter andra världskriget.
1947: Prototypen Saab 92.001 (Ur-Saaben) färdigställs och projektet visas för pressen.
1949: Serieproduktionen av Saab 92 startar i Trollhättan (12 december).
1955: Saab 93 introduceras, den första med trecylindrig tvåtaktsmotor.
1959: Saab 95 kombi lanseras.
1960: Saab 96 introduceras, från 1966 även med 4-takts V4-motor.
1968: Saab 99 lanseras – markerar övergång till större och mer avancerade personbilar.
1977: Saab 99 Turbo introduceras, turbotekniken blir ett kännetecken.
1978: Saab 900 introduceras, kom som cabriolet 1986.
1984: Saab 9000 lanseras, utvecklad tillsammans med Fiat-Lancia i Italien.
1989: Saab Automobile AB bildas – General Motors köper 50 procent.
1994: Nya Saab 900 lanseras (GM-plattform).
1997: Saab 9-5 lanseras.
1998: Saab 9-3 introduceras som modellserie.
2000: General Motors köper resterande 50 procent – Saab Automobile AB blir helägt GM-bolag.
2002: Saab 9-3 Sportsedan lanseras (ny generation).
2005: Saab 9-7X lanseras (SUV, främst USA-marknaden).
2010:
– General Motors säljer Saab Automobile till Spyker Cars.
– Saab 9-5 (andra generationen) och Saab 9-4X lanseras.
2011: Saab Automobile AB försätts i konkurs (19 december).
2012: Konkursboet köps av Nevs (National Electric Vehicle Sweden).
2013: Produktionen återupptas i begränsad skala med Saab 9-3 Aero.
2014: Den sista bilen lämnar produktionslinan i Trollhättan; Saab-namnet upphör i bilproduktion.

LÄS MER:

Från flygplan till rullande fordon – kolla in Saabs bilhistoria

7. Allt du bör veta om Koenigsegg Regera

Av Sonaksh Singh Rawat

Publicerad 2 mars 2023

Koenigsegg Regera

Koenigsegg grundades i början av 90-talet och handlade helt om fart, och det är det fortfarande. Christian Von Koenigsegg, grundaren, drömde alltid om att skapa den största hyperbilen genom tiderna, och med varje ny lansering verkar dagen inte vara alltför långt borta. Från prestanda till estetik kan Koenigsegg ge de stora grabbarna en match, och **Koenigsegg Regera** är en sådan bil. Den presenterades första gången 2015 på Genève Motor Show. Med endast 80 av dessa skönheter någonsin tillverkade är denna limiterade plug-in hybrid hyperbil en av de snabbast accelererande hyperbilarna som någonsin tillverkats av Koenigsegg och den producerar över 1 000 hästkrafter. Om det inte är imponerande nog kan den också sprinta från stillastående till 60 mph på mindre än tre sekunder. När man tar allt detta i beaktande är namnet "Regera" mycket passande eftersom det på svenska betyder "att regera". Regera är inte bara designad för att vara snabb utan också ganska lyxig och har funktioner som gör denna hyperbil till ett riktigt monster. Med det sagt, här är några saker du bör veta om Koenigsegg Regera.

Relaterat:12 snabbaste bilar i världen rankade

1 Regeras design är baserad på Koenigsegg Agera

Designen för denna lyxiga hyperbil baserades på Koenigsegg Agera, men naturligtvis gjordes modifieringar för att förbättra utseendet med praktisk hänsyn till detta. Även om Regera har tillverkats sedan 2016, har de senaste modellerna inte förändrats. Den nyare modellen levereras också med ett nydesignat "constellation" DRL-system. Utöver det gjorde Koenigsegg några aerodynamiska förändringar i fram- och bakvingarna, vilket gav Regera ett kraftfullt men elegant utseende. Kroppen på Koenigsegg Regera breddades för att ge plats åt batteriet i en säkerhetscell. Regera levereras också med världens allra första hopfällbara, toppmonterade aktiva bakvinge.

2 Det är ett teatermonster

Koenigsegg Regera är utrustad med en av de mest imponerande drivlinorna en bil någonsin kan ha. Bakom passagerarutrymmet finns en 5,9-liters V8 med dubbel turbo tillsammans med tre elmotorer. Med en sådan uppställning **kan Koenigsegg Regera producera hela 1 500 hästar.** Utöver detta använder Regera även "Koenigsegg Direct Drive"-systemet som ersätter det vanliga transmissionssystemet. Direktdrivsystemet fungerar genom att styra all kraft från motorn och elmotorn till bakhjulen, inte konstigt att denna hyperbil är otroligt kraftfull. Faktum är att Koenigsegg Regera från stillastående position kan accelerera till 100 km/h på bara 2,8 sekunder.

Relaterat: Så här fungerar Koenigseggs trickväxellåda egentligen

3 Koenigsegg Regeras unika direktdrivsystem

Som nämnts tidigare har Koenigsegg Regera ingen växellåda, istället **har Koenigsegg installerat sitt Direct Drive System** som rymmer alla nödvändiga växlar och styr dem automatiskt. Detta eliminerar behovet av traditionella växellådor. De inbyggda paddle-växlarna är kopplade till det hydrauliska kopplingssystemet och fungerar inte som traditionella paddle-växlar. När du "växlar ner" kopplar kopplingssystemet till det regenerativa bromssystemet, och "växlar upp" innebär att det orsakar slirning i hydraulisk koppling samtidigt som varvtalet ökas, vilket ökar effekten. Dessutom finns det ingen backväxel, allt du behöver göra är att välja "Backe" och den använder bakåtströmmen i elmotorer efter att den kopplats från motorn för att gå bakåt.

En bak- och sidobild av en silverfärgad 2015 Koenigsegg Regera

4 Regera har också ett el-läge

Koenigsegg Regera, som du vet, är en laddhybrid och har naturligtvis ett helt elektriskt läge. Till skillnad från andra hybridhyperbilar som LaFerrari behöver Regera inte nödvändigtvis en bränslemotor för att fungera. När den körs i låga hastigheter kan Regeras hydrauliska kopplingssystem lossna från hyperbilens drivlina, vilket möjliggör helt elektriskt läge. När den når 30 mph samlas hela systemet igen, vilket ger dig den blixtrande prestanda du ville ha. För att vara rättvis fungerar helelektriskt läge bara när bilen hålls under 30 mph, men det är ändå en häftig funktion – den kan vara användbar om du någonsin vill köra runt utan att använda bränsle!

Relaterat:10 saker varje entusiast bör veta om Ferrari Mondial

5 Utmärkt hanteringsdynamik och marktryck

Förutom att ha ett sjusiffrigt pris har Koenigsegg Regera också exceptionella köregenskaper. Fjädringen i denna hyperbil är mycket mångsidig och hjälper till att förbättra bilens grepp. Med hydraulisk styrning på plats erbjuder Regera en mjuk körning med utmärkt återkoppling. Dess-utom hjälper den fällbara aktiva bakvingen och de aktiva framklaffar inte bara till att göra bilen mer aerodynamisk utan ökar också marktrycket i Regera. Koenigsegg har även inkluderat adap-tiva dämpare med Ohlin-stötdämpare för att ytterligare förbättra bilens grepp samtidigt som den erbjuder en behaglig körning.

6 Den stoltserar med en lyxig interiör

Koenigsegg Regera är inte bara en högoktanig maskin, utan också ganska storslagen och elegant. **Interiörerna är särskilt magnifika.** Koenigsegg tog inga genvägar när det gällde bilens interiör. Regera levereras med säten av memory foam som är täckt med läder, dessutom är sätena eljusterbara och finns i upp till åtta alternativ. För att ytterligare lägga till det har Regera flera funktioner som är helt enkelt häpnadsväckande, till exempel kan nästan allt i denna hyperbil styras via en app eller fjärrkontroll. Det säger sig självt att Koenigsegg tänjer på gränserna när det gäller att göra hyperbilar.

Relaterat:10 bilar som bevisar coupéns karossstil spelar fortfarande roll

7 Denna Koenigsegg har unika egenskaper

Du bör förvänta dig många unika, kreativa och ändå praktiska funktioner från denna superbil. Alla dörrar på bilen kan öppnas med bara ett knapptryck, **Autoskin är funktionen som använder hydraulik för att öppna/stänga dörrar**, vilket ger dig bättre kontroll över bilen. Dessutom har fjärrkontrollen även en funktion som kallas "Show-Mode", som i princip öppnar alla dörrar för att visa upp Regera i all sin prakt. Interiören har en 9-tums skärm med Wi-Fi-anslutning och Apple CarPlay. Om du någonsin känner för att filma din körning har Koenigsegg Regera också fram- och bakkameror integrerade! Denna hyperbil har också ett fjärruppdateringssystem som hjälper till att köra diagnostik för att säkerställa att din bil är uppdaterad med den senaste mjukvaran och systemen.

8 Den har ett sjusiffrigt pris

Självklart kostar denna hyperbil en bomb. Till att börja med **är detta en begränsad produktion av hyperbil med endast 80 exemplar som någonsin tillverkats,** priset på Koenigsegg Regera börjar på 1 900 000 dollar. Koenigsegg är inte en vanlig biltillverkare, den svenska biltillverkaren tillverkar bara vissa typer av bilar och gör dem så utsökta som möjligt. Självklart är Koenigsegg Regera inte för den vanliga personen, faktiskt kan inte ens de som har råd köpa den om de inte letar igenom begagnatbilsmarknaden, och även då är det ganska omöjligt eftersom de äldre modellerna är slutsålda. Det finns några Koenigsegg Regeras till salu på begagnatbilsmarknaden, men var beredd att lägga ut mycket pengar om du tänker köpa den.

Relaterat:10 anledningar till varför Lamborghini Diablo fortfarande är superbilen att slå

9 Koenigsegg Regera är världsrekordhållare

Koenigsegg Regeras hastighet och acceleration är skrämmande till sin natur, och den slog världsrekordet den 23 september 2019. **Koenigsegg Regera behövde bara 31,49 sekunder för att nå 400 km/h (249 mph)**. På en sträcka av 1 613,2 meter lyckades Regera accelerera från 0 mph till 249 mph på bara 22,87 sekunder och bromsade gradvis på 8,62 sekunder, vilket gav en total tid på 31,49 sekunder. Rekordet hölls tidigare av Koenigsegg Agera RS och Regera lyckades överträffa det med 1,8 sekunder. Dessutom har Koenigsegg Regeras toppfart 400 km/h, vilket gör den till en av de snabbaste bilarna som någonsin tillverkats.

10 Ingen brist på standardsäkerhetsfunktioner

Till att börja med kan kraschtester av en bil som Koenigsegg Regera vara ganska dyrt, vilket är anledningen till att de inte gör det. Ja, du läste rätt, **Koenigsegg, gör vanligtvis inte kraschtestar sina bilar**. Istället använder den en enda kolfibermonocoque för krocktester. Dessutom levereras Koenigsegg Regera med standardsäkerhetsfunktioner som krockkuddar, däcktrycksövervakningssystem samt fram- och backkameror. För en bil som kostar över 1,5 miljoner dollar är säkerhetsfunktioner som adaptiv farthållare, nödbromsning, varning för kollision framåt och mer helt obefintliga. Du kan hitta många fler säkerhetsfunktioner i bilar som är mycket billigare än Regera.

10 saker som får dig att bli förälskad i Koenigsegg Jesko

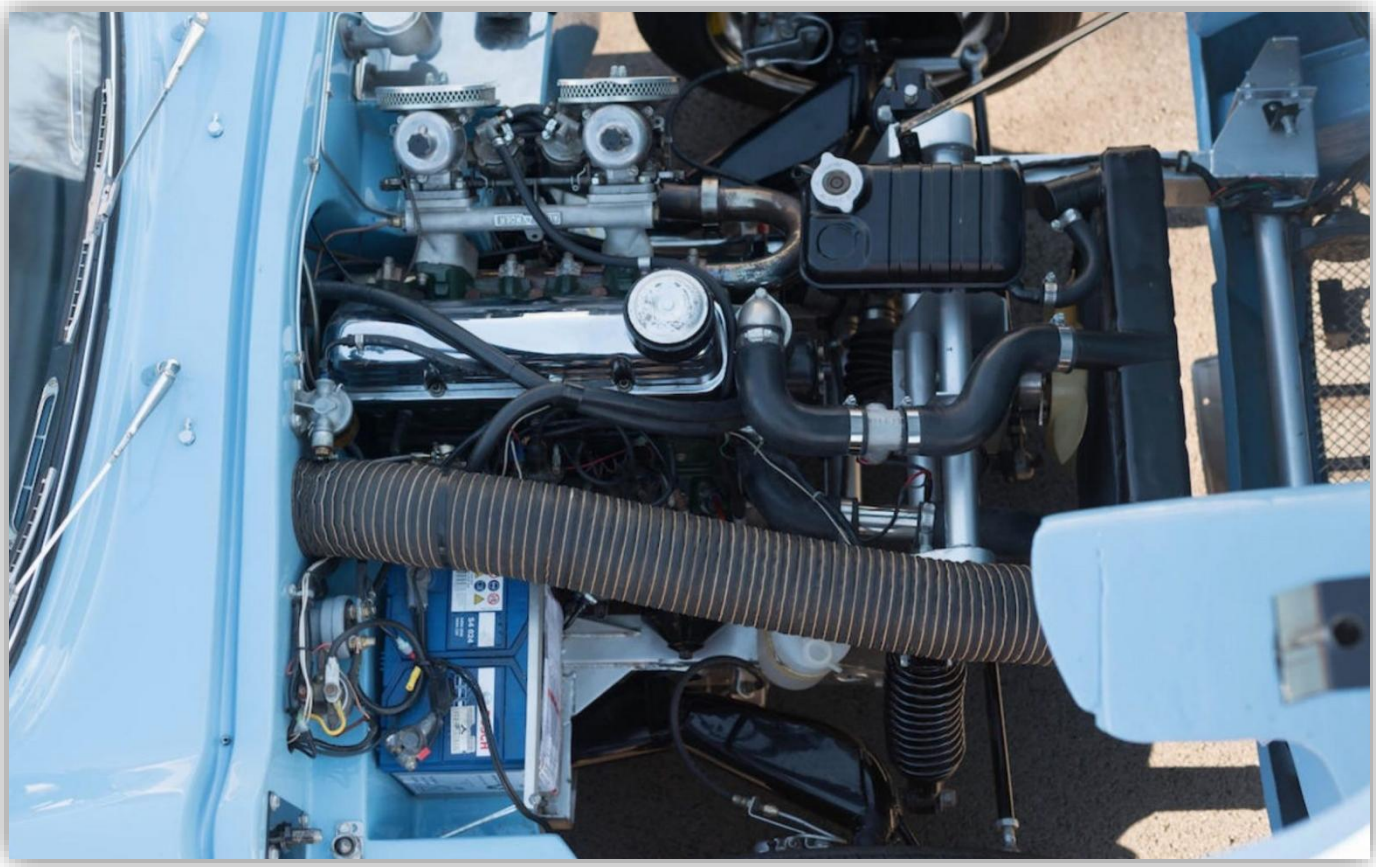
Sonaksh Singh Rawat

Sonaksh anslöt sig till TopSpeed-teamet 2022. Han har varit bilentusiast ända sedan han var barn och är ett stort av rally. Hans första kontakt med bilvärlden var när hans pappa tog med honom på ett rally som barn. Hans pappa brukade delta i rally när han var yngre. Så det är ingen överraskning att hans kärlek till autombiles gick i arv från hans pappa. Sonaksh vill fortsätta lära sig mer om den ständigt växande bilvärlden!

8. Sabra GT Coupé

Av Matthias Kierse 02.01.2019

I Israel finns flera viktiga platser för kristendom, judendom och islam samt det berömda Döda havet med sin enorma salthalt på upp till 33 procent. Dessutom är landet känt för att odla oliver, blommor, grönsaker och frukt, samt mala diamanter och producera mediciner och kemikalier samt utveckla mjukvarulösningar.



Men bara några få läsare vet troligen att det mellan 1957 och början av 1980-talet också pågick en bilproduktion i Haifa. Autocars Company tillverkade bilar och skåpbilar som erbjöds under varumärket 'Sabra' främst på Israels hemmamarknad. Det fanns dock också en liten exportverksamhet med länder som Tyskland, Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Schweiz, Kanada och USA. Sabra (hebreiska צברה) är en vanlig term för judar som är födda i Israel och syftar också på en kaktus, som därför utgjorde varumärkets logotyp.

Inledningsvis hade Autocars Company, grundat av Itzhak Shubinski, ett nära samarbete med Reliant från Storbritannien, där plastkarosserna byggdes. De anlände till Israel som kit och färdigställdes med alla tekniska komponenter i Haifa. Förutom kompakta fordon och sedaner kom de slutligen överens om en licensierad produktion av en sportbil, vars design kom från det brittiska företaget Ashley och blev Sabra Sport med LHD i Israel. Ansvarig för chassit var Les Ballamy från Storbritannien. Reliant var så entusiastiska över denna kompakta sportbil till slut att de byggde Reliant Sabre med högerstyrning av den. Efter ungefär hälften av de 379 tillverkade fordonen flyttades hela produktionen till Haifa. Under motorhuven på Sabra Sport hade de 1,7-litersmotorn från Ford Consul, som levererade 91 hk tack vare dubbla Solex-förgasare och erbjöd mycket god smidighet tack vare sin placering bakom framaxeln. En manuell fyrväxlad växellåda överförde denna kraft till bakhjulen. Från 1963 erbjöd Sabra även 2+2-sitsiga GT-versionen på begäran. 144 exemplar av Sport skickades till USA, 81 till Belgien.

Den ljusblå bilen som visas i vårt bildgalleri tillverkades i april 1963 och levererades till den israeliske generalkonsulns hustru i Belgien. Den näst sista ägaren genomförde en omfattande restaurering, som tog flera år att slutföra. I linje med den pastellblå färgsättningen fick sportbilen mörkblå läderdesign med ljusblå tygpaneler på sätena. Utöver en omfattande teknisk restaurering installerades ett elektriskt tändsystem och en extra bränslepump för ökad tillförlitlighet. Kort efter att restaureringen var klar auktionerade Bonhams ut fordonet på Amelia Island 2016.

Nu är Sabra GT redo för auktion igen på Bonhams, efter att den nuvarande ägaren vunnit andraplatsen vid Boston Cup och en klassutmärkelse vid Greenwich Concours d'Elegance samt deltagit i de klassiska bil-långloppen New England 1000 och Holy Land 1000. Den 17 januari kommer sportbilen att säljas i Scottsdale och bör nå mellan 80 000 och 100 000 amerikanska dollar. Men den erbjuds utan reservation, så den högsta budgivaren blir automatiskt ny ägare till denna israeliska sällsynthet.

Matthias Kierse

Klassiker

9. Grattis Studebaker Lark

Publicerad 27 februari 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Lage har namnsdag passar vi på att hylla Lark!

Studebaker Lark 2-door Hardtop (1961–64)

Femtiotalets starka ekonomiska tillväxt bröts med en recession 1958 som fick många amerikanska familjer att reflektera över de ekonomiska importbilarna.

Detta var Detroit inte berett på och dröjde till 1960 innan The Big Three kom med sina kompaktbilar.

Mera snabbfotade var de två mindre tillverkarna. AMC gjorde 1958 något oerhört, de återupptog tillverkningen av en nedlagd modell. Det var 1955 års Nash Rambler som nästan oförändrad blev Rambler American.

Inte heller Studebaker hade råd med en helt ny bil, men genom att kapa överhängen fram och bak på Champion Sedan skapades den kompakta Lark. Den introducerades 1959 som **"an automobile as fresh and new as the first breath of spring"**.

Det trodde många på för det var inte lätt att se att den trubbnosiga bilen var härledd från de slanka 53:orna ritade av Raymond Loewy. Den enda överlevande i ursprungsstilen var Hawk som nu enbart fanns som coupé med B-stolpe. Initialt sålde Lark bra och förlängde livet på ekonomiskt ansträngda Studebaker. Men *en* svala gör ju som bekant ingen sommar... De sista bilarna tillverkades 1966 i Kanada och fast kraftigt omstylade byggde de fortfarande på grundkarossen från 1953. De hade motorer inköpta från Chevrolet och hette inte längre Lark.

På basis av Champion tvådörrars Sedan fick Studebaker till Lark Hard Top (1961–64). V8:a var tillval, vilket Lark länge var ensam om i kompaktklassen.

Studebaker Lark Daytona Convertible 1963

En convertible tillkom 1960, Studebakers första sedan 1952. Motortypen angavs med romerska siffror, VIII för V8 och VI för sexan i krom på framskärmen.

Wagonaire hette den smarta stationsvagnen med skjutbart tak över lastutrymmet. Recessionen 1958 var glömd och V8:an med kompressor och 289 HP från Avanti gick att beställa till Lark, som också vuxit till sig i storlek.

Det är omtvistat om Lark fanns som 1964 års modell, för på bilarna stod inte Lark.
I broschyren kallades i alla fall de enklare modellerna Challenger och Commander för Lark.

AUTOCAR

10. Lyxbilsmärket som misslyckades

LaSalle (1927 - 1940)

Varumärket LaSalle designades av General Motors för att passa in strax under Cadillac i företagets sortiment. Efter att ha släppt sin första bil slog LaSalles direkta konkurrent, Packard, tillbaka med de lägre prissatta 110 och 120.

LaSalle-bilarna var fortfarande populära, men den stora depressionen slog till och produktionen skars ner. LaSalle kämpade för att ta tillbaka försäljningen mot Packard som dominerade den prisvärda lyxmarknaden, och till slut drog GM-cheferna ur kontakten.

Roger Warolin