



Peugeot 402 Darl'mat Special Coupe by Pourtout (1938)

- 1. Provkörning av Leapmotor C10 EREV**
- 2. Aston Martin hyllar ren prestanda**
- 3. Enormt intresse för nya Volvo EX60**
- 4. Volvo döljer katastrofalt säljras**
- 5. EU vill ställa krav på Made in Europe för elbilar**
- 6. Elbil 117 000 kronor billigare i Danmark**
- 7. Volvo får stororder på 15 eldrivna turistbussar**
- 8. BMW M5 cabriolet**
- 9. Peugeot 402 Darl'mat Special Coupe by Pourtout**
- 10. Bentley Speed Six VdP Tourer**
- 11. Grattis AMC Eagle**
- 12. Lyxbilsmärket som misslyckades**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Leapmotor C10 EREV

Av Erik Wedberg

Publicerad 1 mar 2026 kl 08.00

Håller Stellantis på att skjuta sig själva i foten, binda ris för egen rygg eller helt enkelt bara inse sitt eget nederlag? Vi möter det nya märket Leapmotor och hittar egenskaper som släktingarna borde sukta efter.



*Ett nytt hopp på suvmarknaden*

#### **FILM: Vi kör Leapmotor C10 EREV**

Innan vi går in på vad **Leapmotor** är måste börjar vi med att fastställa en sak: Det här är bra, Leapmotor kommer att bli att räkna med, ett namn värt att lägga på minnet och funderar du på att köpa någon elbil eller laddhybrid från den stora Stellantis-koncernen så vill vi säga: stopp! Köp en Leapmotor istället.

**Det här är nytt:**

**Märke.** Leapmotor är ett, för Europa, helt nytt märke som lanseras brett över kontinenten med hjälp av Stellantis-gruppen.

**Räckviddsförlängd.** På papperet är C10 EREV en laddhybrid, men fungerar i praktiken som en elbil med räckviddsförlängande bensinmotor.

**Snabbladdad.** Stöd för hemmaladdning upp till 6,6 kW och 64 kW snabbladdning.

**Elbil.** Modellen C10 finns även i helelektriskt utförande med bak- eller fyrhjulsdraft och 51 eller 44 mils räckvidd.



*Är det en Nio eller Xpeng?  
Leapmotor försöker inte ens sätta någon egen prägel på interiören.*

Leapmotor är ett kinesiskt märke grundat för tio år sedan och genom samarbete med den stora Stellantis-koncernen (där bland annat Fiat, Peugeot och Citroën ingår) ska bilarna nu börja säljas i Europa. Det är alltså ett för oss helt nytt märke och i stället för att bygga upp ett eget nätverk av återförsäljare och verkstäder tar Leapmotor en "smitväg" in i Europa. Smart förstås, om man ser det som att man hittar till kunder som vill gå till sin vanliga, lokala bilhandlare men också kan tänka sig att prova ett helt nytt märke. Risker är dock att man dras med i den röra och kräftgång som vissa Stellantis-märken befinner sig i. Låt oss vara snälla och säga att det finns hetare grupperingar i bilvärlden just nu som man hellre skulle vilja räknas till.

C10 är den största av tre modeller som Leapmotor nu börjar sälja i Europa. En 474 centimeter lång SUV med design som får den att se ut som alla och ingen av konkurrenterna på en och samma gång. Fram finns samma truliga robotuppsyn som på Kia Soul, bak finns samma ljusramp som på Porsche Cayenne och Nio och i profil ses drag som påminner om Smart #5.

Dörrarna öppnas på sedvanligt elbilsmanér – med ett plastigt handtag som vinklas ut ur dörrsidan när man trycker på ena sidan. Men först måste man lägga nyckelkortet mot förarsidans ytterbackspegel, eller ha blåtandsnyckeln aktiverad i mobiltelefonen. Någon sedvanlig nyckelklump finns inte.

På förarplats ställs ratten in med vanlig handkraft, skönt. Stolen ställs däremot elektriskt med knappar och ytterbackspeglarna på Tesla-vis genom pet på skärmen i mitten. Men det behöver man förstås bara göra en gång, inställningarna sparas i körprofilen, skönt.

Framför ratten finns en lagom stor förarskärm som visar det nödvändigaste och starkt påminner om motsvarigheten i Nios bilar, den stora pekskärmen och operativsystemet likaså. Precis som på utsidan finns här inne i C10 väldigt få detaljer som sätter en egen identitet, Leapmotor tycks inte vilja sticka ut med någon stark karaktär eller eget DNA, de tycks istället ha följt manualen "Så bygger du en elbil 2026" och gjort det med den äran.



*Baksätet är ovanligt rymligt och faktiskt även bekvämt för vuxna*

Vi vågar säga att ingen bil, från något märke i Stellantis-koncernen, upplevs lika väl ihopskruvad kvalitativt som Leapmotor C10. Designen och färgerna kanske är tråkiga, men alla ytor är trevliga att ta på och det förekommer inget som helst skrammel eller gnek. För att komma från ett helt nytt märke utan tidigare bilbyggarefarenhet är C10 otroligt imponerande och etablerade premiummärken borde ligga sömlösa på nätterna och undra vad det är som händer.

Leapmotor delar ingen teknik med något Stellantis-märke, plattformen under C10 kallar Leap 3.0 och är avsedd både för elbilar och laddhybrider. C10 säljs därför i tre versioner: helt eldrivna Promax RWD och Promax AWD samt laddhybriden EREV som är den bil vi kör. Någon laddhybrid i begreppets vanliga betydelse är det dock inte, snarare än räckviddsförlängd elbil.

Den fyrcylindriga bensinmotorn som sitter under motorhuven fram har ingen koppling till några hjul, den kan bara arbeta som generator för att ladda batteripaketet på 28,4 kilowattimmar. Kraften från batteriet i golvet skickas sedan till en elmotor på 215 hästkrafter som driver bakhjulen.

Med fulladdat batteri är det till en början svårt att tro att det inte är en helelektrifierad bil. Drivningen är helt ljudlös och kraften på bakhjulen är mer än tillräcklig. Och så kan det fortsätta i upp till 14,5 mil, i alla fall om man kör precis som de gör vid mätningen av WLTP-körcykeln. För de flesta andra tar elen slut tidigare och då startas bensinmotorn där fram för att ladda batteriet.

Bensinmotorn startas även om man väljer något av körlägena Bränsle eller Kraft+. Kör man däremot i EV eller EV+ prioriteras eldrift så långt det går. Bensinmotorn har en relativt mjuk och tyst gång som inte stör vid normal belastning, först vid hårdare acceleration tvingas den varva upp för att hinna generera elen som krävs och raserar därmed elbilsbilanden.

Vid provkörningstillfället räcker tyvärr varken tid eller körsträcka för mätning av elräckvidd eller förbrukning, vi kan däremot konstatera att drivlinan känns skraddarsydd för normalt puttra-runt-i-vardagen-tempo. Gängse Leapmotor-förare kommer sannolikt aldrig ens tänka på att bensinmotorn finns, ännu mindre vad den gör.



*Bakljusrampen får bilen att påminna inte så lite om Porsche Cayenne*

De anonyma formerna, och inte minst likheten med den mindre modellen B10, lurar ögat – C10 är betydligt större än den ser ut och är till och med några centimeter längre än **Volvo XC60** och det märks inuti. Baksätet är snudd på överdådigt med långt benutrymme, bra fotutrymme och hög takhöjd. Endast en för platt och felvinklad sittdyna stör komforten. Bagageutrymmet går inte heller av för hackor, men är snålt utrustat och saknar främst genomlastningslucka och lastöglor. Under lastgolvet finns ett stort extrautrymme.

Den anonyma, stryka-längs-väggarna-karaktären genomsyrar även körintrycken. Här finns en lätt styrservo som ger mycket lite känsla tillbaka men fullt tillräcklig precision och riktningstabilitet. Trevlig att ratta lätt med ena handen men inget inspireras av. Fjädringskomforten är för biltypen habil medan ljudnivån i motorvägsfart störs en del av både vindbrus och däckbuller. Framstolarna är långt ifrån Volvo-bekväma och sittkomforten drabbas mest av den platta sittdynan som inte går att vinkla upp i framkant.

### **Vad är Leapmotor?**

Leapmotor har sitt huvudkontor i Hangzhou, Kina. Företaget grundades 2015 av det delvis statsägda teknikföretaget Dahua Technology. Den första bilen, eldrivna "sportbilen" S01, såldes 2019 och fyra år senare gick Stellantis in och köpte 20 procent av företaget, som en del arbetet att nå sitt elektrifieringsmål till 2030. Bilar som säljs utanför Kina görs så genom Leapmotor International som ägs till 51 procent av Stellantis och 49 procent av Leapmotor. Bilarna delar ingen teknik med någon Stellantis-produkt men säljs genom samma återförsäljarnätverk som Stellantis-märkena och använder samma verkstads- och reservdelsnätverk. Medan produktionen av bilarna huvudsakligen sker i Kina, tillverkas T03 för den europeiska marknaden i en Stellantis-fabrik i Tychy, Polen. Det finns även planer att allokera tillverkning av B10 till Europa.

Europeiska biltillverkare har under flera år ropat varg och varnat för kinesiska märken som kommer hit med prisdumpade elbilar. Leapmotor ser ut att bli ett intressant exempel på just ett sådant märke, och det är ironiskt nog europeiska Stellantis som håller upp dörren till europeiska marknaden.

Oaktat prisbilden kan Leapmotor C10, både i laddhybrid- och elutförande, sopa banan med likvärdiga rivaler inom Stellantis-koncernen. C10 EREV säljs i ett enda utförande till ett pris på 409 900 kronor och har inom Stellantis-koncernen få konkurrenter. Som elbil har den desto fler, och kommer med ett pris på 429 900 kronor och räckvidd på 51 mil att göra livet ytterst surt för motsvarande modeller från **Peugeot, Citroën, Jeep** och **Opel**.

## Leapmotor C10 EREV

**Pris:** 409 900 kr.

**Motor:** Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression i.u. Borrning/slag i.u. cylindervolym 1 499 cm<sup>3</sup>. Max effekt 95 hk (70 kW), max vridmoment i.u. Elmotor, max effekt 215 hk (158 kW), vridmoment 320 Nm. Max systemeffekt 215 hk (158 kW), sammanlagt vridmoment 320 Nm. Batteri 28,4 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/64 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,2.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 245/45 R20.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 282, längd 474, bredd 190, höjd 168, spårvidd f/b 163/162. Markfrigång 18. Tjänstevikt 1 950, maxlast 460, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 50. Bagagevolym (VDA-liter) 450–1 610 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 8,5 s, toppfart 170 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,04 l/mil. CO<sub>2</sub> 10 g/km. Räckvidd el 145 km.

**Garantier:** Nybil 4 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

## Rivaler:



### Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid

Bara 9,6 mils elräckvidd, lägre utrustningsgrad och betydligt högre pris. Nyligen uppdaterad, med får ändå svårt att mäta sig mot C10.

**Pris:** 469 500 kronor.



### MG HS Plug-in Hybrid

Upp till tio mils räckvidd på el, men ingen möjlighet till snabbladdning. Upplevs billigare och trängre.

**Pris:** 419 990 kronor.



## 2. V12 utan elektrisk hjälp: Aston Martin hyllar ren prestanda

Av Ralf Kund 02 mars 2026, 06:33

**Makt utan slut, gudomlig röst, gnistrande plåt: Med Vanquish är Aston Martin tillbaka i V12:s övre hus. Det mest kraftfulla produktionsfordonet från det engelska företaget i testet.**

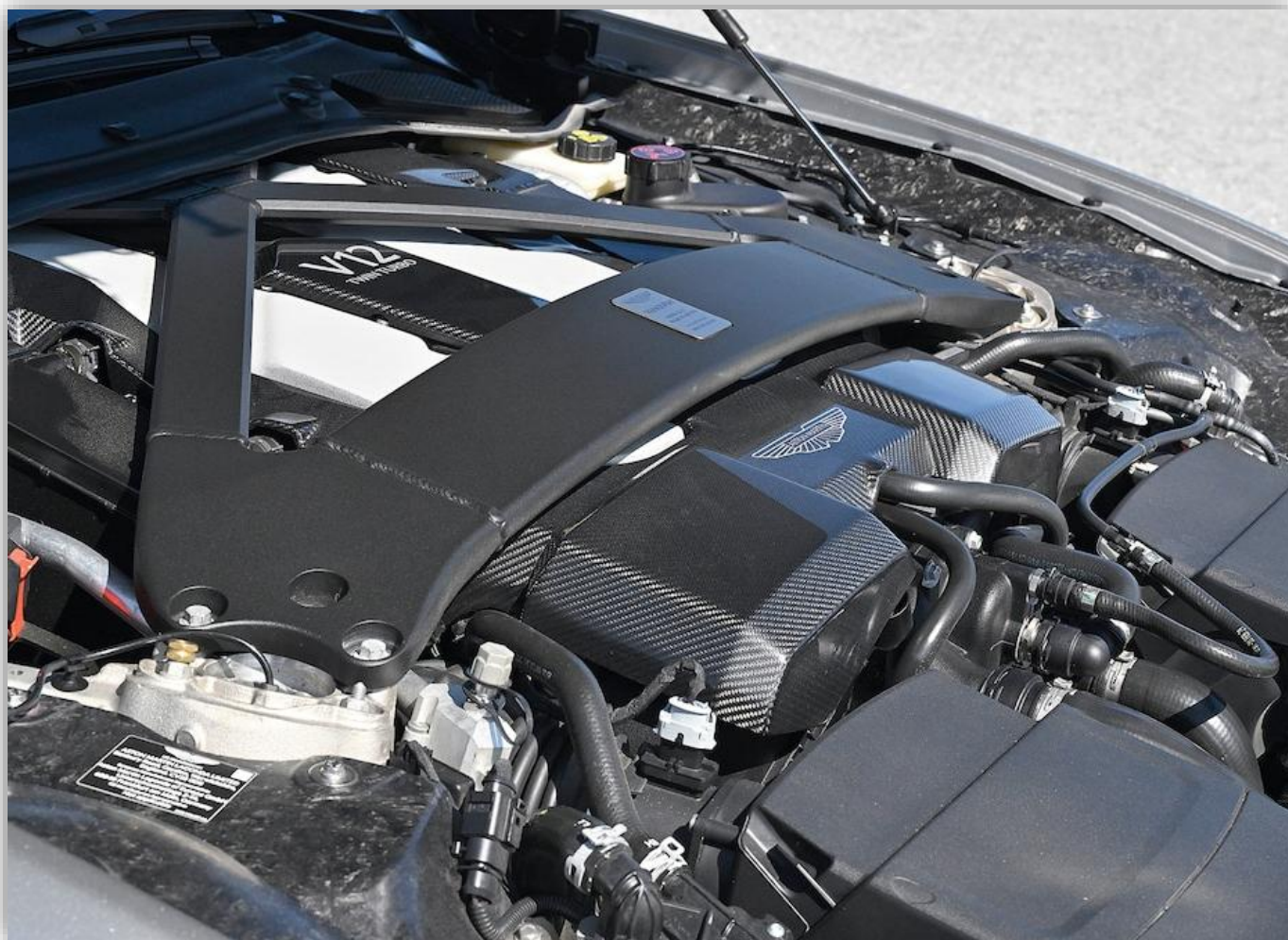


*Får du också en liten ryckning i höger fot när du ser den här fronten?*

Kungen var borta i sex år, nu är han tillbaka: Som kronan på verket av den en gång helt förnyade modellserien, som den "sannaste av alla" (ägaren Lawrence Stroll), bestiger erövraren sin förfäders tron. Med imponerande superlativer, en cool historia och nimbusen hos ett märke som har byggt eftertraktade sportbilar för hand för välbärgade kännare i 112 år, inklusive flera legender. Vilket även inkluderar den sista Vanquish, som avslutade kapitlet med sugmotorer med V12:an från Fords agis.

Övergången till V12 biturbo med 5,2 liter slutfördes innan DBS Superleggera tog över som en tillfällig höjdpunkt 2018. Den verkliga bossen för V12:s frontmotorfraktion, å andra sidan, var på väg länge; med full vetskap om att en långtgående förnyelse av hela modellserien var nära förestående, vilket Aston Martin skulle förändra mot mer sportighet, ökad körläjdje, bättre prestanda och mer sofistikerad.

Nu är den tillbaka: mer kraftfull och modern än någonsin, och ändå mycket densamma. Det faktum att V12:an i nya Vanquish fortfarande klarar sig utan stöd av en elmotor och genererar sina 835 hk på ett "konventionellt" sätt har blivit en sällsynthet som många potentiella köpare bör uppskatta. Med tanke på den samlade allmakten kommer ingen ändå att sakna e-supporten.



*Ett djur! V12-biturbon skakar ut 835 hk extremt lätt, och dragkraften släpper inte ens vid 300 km/h.*

### Fordonsdata Aston Martin Vanquish

<b>Motor/design/turboladdning</b>	V12, Biturbo
<b>Boosttryck max.</b>	1,25 bar
<b>Installationsposition</b>	Främre longitudinell
<b>Ventiler/Kamaxel</b>	4 per cylinder / 4
<b>Slagvolym</b>	5 204 cm <sup>3</sup>
<b>Effekt/rpm</b>	614 kW (835 hk)/6500
<b>Vridmoment/rpm</b>	1000 Nm/2500
<b>Växellåda</b>	Åttastegad automatlåda
<b>Drivtyp</b>	Bakhjul
<b>Dimensioner L/W/H</b>	4850/2120/1290 mm
<b>Hjulbas</b>	2885 mm
<b>Bränsletank/bagageutrymme</b>	82/248 l
<b>WLTP-förbrukning per 100 km</b>	13,7 l
<b>Testbilens pris (kommer att utvärderas)</b>	404 480 €



*Lyx utan barriärer: Interiören bjuder på det finaste lädret och satinfinishade element i kolfiber, krom och aluminium. Om det bara inte vore för den helt digitala cockpiten ...*

Bakom detta finns mycket finjustering, vilket inte bara ökade prestandan utan framför allt förbättrade respons och effektivitet avsevärt. Omfattande modifieringar har lett till den nya effekten på officiellt 160 hk per liter: blocket och vevstakarna förstärktes, topplocken omdesignades och utrustades med modifierade kamaxlar samt nya insugs- och avgasportar; tändstiften flyttades och insprutarna förstörades.

För snabbare respons har turboladdare med lägre tröghet och 15 procent högre topphastighet också använts, vilka automatiskt bidrar med en laddtrycksreserv om till exempel full effekt krävs under extrema förhållanden.

Konsekvenserna av effektinhårdningen är körprestandan som får Vanquish att glänsa: 3,4 sekunder till 100 km/h är mycket bra, 9,4 sekunder till 200 km/h utmärkt. Tack vare den välfungerande Launch Control och den specialtillverkade Pirelli P Zero lyckas sprinten också med lekfull reproducerbarhet. Bara som jämförelse, våra mätvärden för den senaste Vanquish med V12-sugmotor: 4,1 sekunder till 100 och 13,3 till 200 km/h.

#### **Biturbo-spektakel med sin egen karaktär**

Självklart kan en V12-Ferrari oftast göra detta lite snabbare; men Aston Martins twin-turbo visar helt enkelt upp ett helt annat spektakel. Mindre teatraliskt, mindre upphetsat, men mer elegant, av skoningslös intensitet och knappast mindre intensivt mot toppen. Det omisskännliga ljudet från det valfria titanavgassystemet varierar sin klang från mörka klanger till ljusa, aggressiva skrik vid höga varvtal, där man nästan kunde glömma att Vanquish är en ädel Gran Turismo. Men det är vad han är.



*Adaptiv fjädring och E-Diff gör Vanquish livfull och stabiliteten vid höga hastigheter är också imponerande.*

En annan mycket positiv prestandaökning upplevdes av bromsarna, som redan var bra på Aston Martin tidigare, men som nu är absolut topp i nuvarande Vanquish. Den börjar med en kallbromsningshastighet på 30,7 meter, vilket minskas till fantastiska 29,9 meter efter skivuppvärmning. "Uppenbara värden på Porsche GT3-nivå," berömmar testledaren Guido Naumann. Förbättringen jämfört med förra Vanquish syns mest i bromsvärdet från 200 km/h: Medan den förra Vanquish stannade efter ganska stabila 136,4 meter vid tillfället, lyckas den nya göra det på 123,7 meter.

#### **Sportigare setup, märkbart mer precision**

Den konsekvent sportigare tonen märks också i chassitområdet. Detta börjar med en förbättrad karossstyvhet rakt igenom, fortsätter med de nya adaptiva Bilstein DTX-dämparna, den aktiva elektriska differentialen och slutar i en välbalanserad styrning som varken är för spetsig eller för lätt, men som ger en behaglig känsla för sportig resa.

Det enda problemet är att på konventionella landsvägar med en topphastighet på 100 km/h är Vanquish bara en lekkamrat i mycket begränsad utsträckning eftersom den är hopplöst underutmanad. Situationen är annorlunda på mer krävande terräng med snäva alternerande kurvor. Här kan Aston flyttas förvånansvärt smidigt, och trots sin storlek glänser den med mycket och lite kroppsrörelse. Men om du letar efter det fulla Vanquish-vrålet bör du ändå söka dig ut på de öppna sträckorna på en obegränsad motorväg. Élan

#### **Lyx utan wow-faktorn**

Interiören, å andra sidan, är inte riktigt övertygande. Inte på grund av materialen som användes eller möjligheten att nätverka ännu djupare med ombordunderhållning via Apple CarPlay Ultra. Snarare, med all lyx ombord, finns det ingen verklig "aha-effekt". De virtuella displayerna fyller sitt syfte utan kritik, men i slutändan känns de lite för vanliga för kungen av alla Aston Martin – en smakfråga!

#### **Slutsats**

Aston Martins nya flaggskepp imponerar med hisnande utseende, en magnifik drivlina och ett mycket talangfullt chassi. Denna GT väcker känslor, dess V12 låter ädelt eller skriker vilt – ett fantastiskt spektakel med mycket hög entréavgift.



### 3. Enormt intresse för nya Volvo EX60

Roger Åberg 2026-03-04 kl 09:10

#### Torslanda får öka takten



Volvo berättar nu att intresset för deras nya EX60 är "avsevärt högre" än de interna prognoserna som man hade för bilen. Och det verkade som att Volvo själva verkligen trodde på bilen redan innan lanseringen.

Bara i Sverige har man fått 3000 beställningar och orderläget är väldigt positivt trots att orderböckerna bara är öppna i Europa än så länge. Försäljningen i USA börjar först senare i vår.

Volvo säger att man inte vill stressa igång produktionen, det kan påverka kvaliteten, men man planerar större produktion på fabriken i Torslanda. Bland annat förhandlar man nu med facken på fabriken om att hålla den igång en extra vecka under semestern. Om det blir verklighet är det första gången det händer i fabriken historia.



Roger Åberg

#### 4. Siffran Volvo döljer: Nytt katastrofalt säljras

Av Maths Nilsson 4 mars 2026, 09:25

**Ny katastrofmånad för Volvo Cars. Siffrorna som Volvo själva döljer visar att försäljningen rasade med 22,4 procent i februari. Nu ställer tillverkaren allt sitt hopp till nya elbilen EX60. – Vår försäljning under perioden påverkades av de fortsatt tuffa marknadsförhållandena, påverkade av tullar och ogynnsam regelutveckling, särskilt i USA, säger Erik Severinson, Chief Commercial Officer.**



Volvo Cars har slutat att redovisa sina månadssiffror över försäljningen. Istället redovisar de försäljningen för rullande tre månader. Men det går fortfarande att räkna fram hur mycket de säljer per månad. Bakom kvartalssiffran på minus 10 procent döljer sig en katastrofsiffra för februari. Volvo tappade hela 22,4 procent av sin försäljning jämfört med förra året. De sålde 39 409 bilar under februari enligt Carups beräkning. Motsvarande siffra ifjol var 50 820 bilar.

Kvartalssiffrorna som de själva vill visa upp ger en mer sminkad bild av verkligheten eftersom plussmånaden i december räknas in. Då är nedgången 10 procent. Men även i januari tappade Volvo Cars 16 procent. Året har börjat nattsvart för den svenska biltillverkaren.

– Vår försäljning under perioden påverkades av de fortsatt tuffa marknadsförhållandena, påverkade av tullar och ogynnsam regelutveckling, särskilt i USA. Den förlängda nyårshelgen i Kina påverkade ytterligare vårt resultat, säger Erik Severinson, Chief Commercial Officer.



Volvos kommersielle chef Erik Severinson har stora utmaningar med att få bilarna sålda.

**Nu ställer Volvo allt sitt hopp till nya elbilen EX60. Där har de rekordhög orderingång och berättade tidigare i dag att de måste ställa in semestrar i svenska fabriken i Torslanda.**

– Vi är dock glada över att se en stadig tillväxt i försäljningen av våra helt elektriska bilar, vilket är det snabbast växande segmentet i Europa och globalt. Tillväxten drevs särskilt av den lilla elektriska SUV:en EX30, som nu tillverkas i Gent. Vår uppdaterade EX30, med sin ökade adresserbara marknad och attraktiva premiumfunktioner, kommer att ytterligare driva tillväxten inom elektrifiering.

## Volvo Cars försäljning senaste tre månaderna

	Dec – Feb	Dec – Feb	y-o-y
	2025 – 26	2024 – 25	Ändring (%)
<b>Total</b>	<b>156,965</b>	<b>175,286</b>	<b>-10%</b>
Electrified models	76,606	78,031	-2%
– Fully electric	39,132	33,165	18%
– Plug-in hybrid	37,474	44,866	-16%
Mild hybrids/ICE	80,359	97,255	-17%

LÄS MER:



[Tvärnit för Volvo Cars: Jätteras i januari](#)



[Volvo EX60: Räckvidd, pris och alla fakta](#)



[Volvo EX60: Teknik och räckvidd i nya elbilen](#)



### Tungt avhopp för Volvo: Näst högsta chefen slutar



### Volvos elbil gör supersuccé – ställer in semester



### Volvo Cars näst högste chef slutar oväntat



### Volvos elbil med bensinmotor får extrem räckvidd



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

## 5. EU vill ställa krav på "Made in Europe" för elbilar

Publicerad 2026-03-04 14:07 (uppdaterad 2026-03-04 14:20) Text Erik Söderholm

EU vill stänga dörren för Kina genom att ställa hårdare krav på att nya elbilar måste ha europeiska delar. Men planen möter kritik.



**EU vill minska** beroendet av Kina. Därför kan ett krav införas på att viktiga delar i bland annat nya bilar behöver tillverkas inom EU om de ska få statligt stöd eller kunna upphandlas av myndigheter.

EU-kommissionens **förslag** går under namnet "Made in Europe" och förslaget kallas Industrial Accelerator Act (IAA). Det har skjutits fram flera gånger, bland annat eftersom det varit svårt att komma överens om vilka länder utanför EU som ska klassas som "pålitliga partners". Delar som exporteras från dessa länder ska klassas som om de kom inifrån EU. Kravet innebär att en viss del av innehållet i nya elbilar ska komma inifrån EU.

**"Det här är inte den primära lösningen på Europas konkurrenskraftsproblem"**

**Biltillverkarna och** EU-länderna är delade i sin kritik. BMW och Mercedes är negativt inställda medan exempelvis Renault tycker reglerna är bra.

Enligt flera nordiska och baltiska länder kan reglerna begränsa EU:s konkurrenskraft medan Frankrike hellre vill ha så hög andel "EU-delar" som möjligt, skriver **Euronews**.

– Det kan ju bli en fullkomlig katastrof. Sverige har pekat på att det här är inte den primära lösningen på Europas konkurrenskraftsproblem, sa energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) nyligen enligt TT.



*Franska politiker och Renaults koncernchef François Provost har gjort en stor sak av EU:s nya krav på "Made in Europe".*

**Många är kritiska** till att EU ska hinna bygga upp tillräcklig kapacitet för att kunna tillverka de delar som krävs i tid.

EU-kommissionens förslag ska nu förhandlas och det är inte klart om eller när det införs.

Den **nya elbilspremi**en som införs i Sverige under våren har än så länge inga krav på att bilarna ska tillverkas inom EU. Men regeringen har öppnat för att ett sådant krav **kan införas senare**.

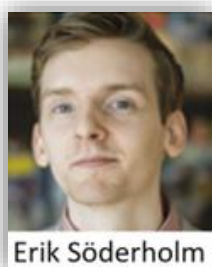
### Mer från Vi Bilägare:



### EU:s strafftullar kan ersättas av minimipriser på elbilar



### Krislage i Europa när kina satsar på bensinbilar



## 6. Elbil 117 000 kronor billigare i Danmark

Av Fredrik Sandberg

3 mar 2026

**Därför betalar svenskar överpris**



En Kia EV6 är 117 000 kronor billigare i Danmark än i Sverige. För en Volkswagen ID4 skiljer det 43 500 kronor, en Volvo EX30 79 700 kr. Omräknat till svensk kronkurs. Danmark har precis som Sverige 25 procents moms på elbilar och ger inget direkt statligt stöd till elbils-köp. Elbilen har granskat svenska bilpriser som bilbranschen helst talar tyst om.

När danska bilköpare valde bil i februari månad, valde 95 procent av de som köpte den privat eldrivet. Nästan alla alltså. Men till skillnad från i Norge där elbilarna har varit moms-befriade under lång tid har Danmark inga statliga subventioner på elbilar. I Danmark beta-lar man precis som i Sverige 25 procent moms på elbilar. Däremot har elbilar över 419 300 DKK (ca 600 000 kr) en registreringsavgift på 60 procent på summan som överstiger den gränsen. Och bensinbilar har alla en skyhög registreringsavgift vilket gör att elbilar under brytgränsen blir svårslagna om man står i bilhallen för att välja bil.

Eftersom bilar som säljs i Sverige ofta har en högre standardutrustning anpassad för vårt kalla klimat, har vi i de fall det krävts (exempelvis för Kia EV6) räknat in nödvändiga tillval i det danska priset för att det ska matcha den svenska grundnivån.



### Även Teslas bilar är billigare i Danmark

Men vid sidan om detta är populära elbilmodeller betydligt billigare i Danmark än de är i Sverige. Även omräknat till svenska kronor. Så här ser prisskillnaderna ut:

Bilmodell (Basutförande)	Pris i Sverige (SEK)	Danskt pris (DKK)	Pris i Danmark (omräknat till SEK)	Din besparing (SEK)
Kia EV6 (RWD)	596 400 kr	334 998 DKK	~479 000 kr	<b>117 400 kr</b>
Citroën ë-C3 (You!)	299 990 kr	149 990 DKK	~214 500 kr	<b>85 490 kr</b>
Volvo EX30 (Core)	429 900 kr	244 900 DKK	~350 200 kr	<b>79 700 kr</b>
Renault 5 E-Tech (Evolution)	349 900 kr	189 990 DKK	~271 700 kr	<b>78 200 kr</b>
Skoda Enyaq	569 900 kr	349 995 DKK	~500 500 kr	<b>69 400 kr</b>
Cupra Tavascan (Endurance)	534 990 kr	334 990 DKK	~479 000 kr	<b>55 990 kr</b>
Toyota bZ4X (Active FWD)	479 900 kr	299 900 DKK	~428 900 kr	<b>51 000 kr</b>
Volkswagen ID.4 (Pure)	529 700 kr	339 995 DKK	~486 200 kr	<b>43 500 kr</b>
Tesla Model Y (RWD)	454 990 kr	299 990 DKK	~429 000 kr	<b>25 990 kr</b>
Polestar 2 (Single Motor)	599 000 kr	415 500 DKK	~594 200 kr	<b>4 800 kr</b>

Att jämföra bilpriser över landsgränserna är inte helt uppenbart, eftersom tillverkarna ofta paketerar sina bilar olika. Vår målsättning har varit att göra en så rättvis "äpplen mot äpplen"-jämförelse som möjligt.



*Volvo EX30 är nästan 80 000 kronor billigare i Danmark än i Sverige*

Det blir helt enkelt väldigt enkelt att välja elbil i Danmark, men varför är svenska elbilar så mycket dyrare? När Elbilen kontaktar Polestar, Volkswagen och Kia får vi inga svar annat än att priserna skiljer sig mellan olika länder av olika anledningar som har med marknads-situation att göra, och skatteregler.

När man tittar på dessa priser är det inte svårt att förstå den danska elbilsboomen. Om man dessutom till detta lägger de stora påslagen som bensinbilar i Danmark har blivit det ännu mer begripligt. I Sverige finns inga straffskatter vid inköp av bilsbil. Däremot finns det ett maluspåslag på bilskatten de första tre åren, för en normalstor SUV blir det dryga 7000 kronor i skatt per år, jämfört med elbilens 360 kronor. Småpotatis i danska sammanhang. Där är skattepåslagen gigantiska på bensinbilar. Ett räkneexempel: en bilsbil som i grundpris kostar 357 000 DKK kostar efter en mängd skattepåslag plus CO2-straff närmare 642 000 DKK. Den svenska straffskatten på bilsbilar är med andra ord inte mycket till styrmedel för att få ut fler elbilar, om man nu från statligt håll är intresserad av att få ner utsläppen från fordonsflottan. Men frågan kvarstår, varför skiljer det så mycket i pris mellan elbilar i Danmark och i Sverige? Det är samma skattesats på bilarna, i alla fall de under 600 000 kronor, endast 25 procents moms.

– Det här är en stor framgång i Danmark, och alla vill vara med och slåss om marknadsandelar. Då har man också råd att skapa sådana här kampanjer. Vi har inte den marknaden i Sverige och vi har inte råd att slåss, säger tjänstebilsexperten Ronny Svensson till Elbilen.

#### **Varför?**

– Därför att bilhandeln går så jäkla dåligt.

#### **Men varför går bilhandeln bra i Danmark men dåligt i Sverige?**

– De danska politikerna är mycket bättre politiker än de svenska, för har de fattat ett beslut ja då håller de sig till det och hattar inte fram och tillbaka. Just nu så går man ut från politiska sidan i Danmark och säger ”vi tror på elbilar”. Vad som hände när vi plockade bort våra bonusar var ju att signalera: ”Nej vi ska inte vara med och betala detta längre för vi tror inte på det”. Det skapade osäkerhet och då tappade vi förtroendet för elbilar. Vilket inte har hänt i Danmark.



*Ronny Svensson är besviken på svensk elbilspolitik*

Mattias Bergman, VD på svenska branschorganisationen Mobility Sweden, förklarar pris-skillnaderna så här:

– Min bild är att priser i både Danmark och Sverige är satta baserat på marknadspris och att marknadsförutsättningarna varierar. Den danska skattelättnaden fungerar i praktiken som ett avdrag, vilket gör att priset för elbilar sjunker kraftigt i Danmark men inte i Sverige. Biltillverkarna tvingas helt enkelt kapa sina egna nettopriser stenhårt för att deras modeller ska kvala in under den danska skattefria gränsen och överhuvudtaget gå att sälja.

Ilyas Dogru, chefkonsulent på Danmarks största bilistorganisation FDM, bekräftar bilden och menar att tillverkarna är vana vid att anpassa sig efter den danska skattepiskan.

– Vi har ett fenomen som vi kallar för ”danska priser”. Tidigare, när biltillverkare ville sälja bilar i Danmark, var de tvungna att ge specialpriser till danskarna för att bilarna överhuvudtaget skulle gå att sälja eftersom registreringsavgiften var så hög, förklarar han för El-bilen.

Men det är inte bara skattesystemet som driver prispressen. En massiv import av nästan nya elbilar från bland annat Sverige och Tyskland tvingar generalagenterna att rea ut sina fabriksnya bilar.

– Förra året kom 126 000 nya elbilar till Danmark, men det kom också hela 90 000 begagnade elbilar. När siffrorna är så höga håller det nere priset även om efterfrågan är stor. Biltillverkarna måste konkurrera med de begagnade bilarna – och vissa av de här bilarna har ju i princip aldrig körts på vägen, säger Ilyas Dogru.

I Sverige har många enligt Ronny Svensson blivit rädda för elbilar, vilket gör att många av de bilar som köptes med statligt stöd exporteras till Danmark där de paradoxalt nog går för högre summor än i Sverige.

– Jag brukar ju säga att vi ska skrota gamla bensinbilar och förnya bilparken. För det har jag fått ta emot hot, till och med mordhot. Jag har polisanmält tio stycken vid det här laget. Det här är jäkligt infekterat, säger han.

Den snabba omställningen, pådriven av låga priser, innebär också en stor samhällsekonomisk vinst för Danmark. Istället för att importera dyr diesel, kan den danska bilflottan nu i allt högre grad drivas av landets massiva vind- och solkraft.



*Cupra Tavascan kostar i en välutrustad variant under 500 000 kronor i Danmark, över 50 000 kronor billigare än i Sverige.*

På sikt ser Ilyas Dogru även att bilarnas batterier blir en central del i att stabilisera hela landets elnät (Vehicle-to-Grid).

Cupra Tavascan kostar i en välutrustad variant under 500.000 kronor i Danmark, över 50.000 kronor billigare än i Sverige.

– En genomsnittlig elbil som säljs idag har ett batteri på nästan 70 kilowattimmar. Det är väldigt mycket. Så man kan absolut börja använda bilarna framöver för att balansera elnätet och liknande, konstaterar han.

Svenska politiker har de senaste åren lagt all krut på att sänka bensin- och dieslpriserna, som därför idag ligger i paritet med priserna vid pumpen i Rumänien. Samtidigt tog man bort det stöd som fanns för elbilar.

– Vi kommer att få höra mycket gnäll nu när priserna på soppa går upp på 20 spänn på grund av vad osm händer i Iran. Nu börjar politikerna prata om att ändra det här.

Kan man då åka över sundet och fynda en ny elbil? Ja. Men det finns några saker att tänka på.

Eftersom en bil som är nyare än sex månader (eller har gått under 600 mil) klassas som ett ”nytt transportmedel” inom EU, kan du köpa den i Danmark utan att betala dansk moms. Däremot måste du betala svensk moms när bilen tas in i landet. Du kommer dock att få ligga ute med dubbelmoms fram till att bilen är registrerad i Sverige, då får du tillbaka den danska moms.

Skulle köpa en ny elbil i Danmark och hämta hem den får man också en del administrativt arbete. Bilen måste genomgå en ursprungskontroll och en registreringsbesiktning i Sverige.

Den största nackdelen är dock att utlandsköpta bilar saknar den treåriga svenska vagnska-degarantin, vilket tvingar köparen att teckna en helförsäkring från dag ett. Men marginalerna är just nu så stora att du ändå går kraftigt plus på flera av marknadens populäraste modeller, som Kia EV6 och Tesla Model Y. Men om man skulle köpa en ny elbil i Danmark och importera den till Sverige får man räkna med ett påslag på cirka 25 000 kronor, administrativa avgifter för ursprungskontroll, registreringsbesiktning, transporten hem bankens valutapåslag och en helförsäkring de första tre åren. Traditionellt har också importerade bilar haft ett lägre andrahandsvärde, men frågan är om det gäller en sprillans ny elbil från Danmark. Det är ju inte samma sak som att ta in en begagnad bensinbil från Tyskland med oklar mätarställning.



## 7. Volvo får stororder på 15 eldrivna turistbussar

Posted by Kristofer Rask mars 3, 2026

**För ett tag sedan visade Volvo upp den nya eldrivna turistbussen BZR Electric med upp till 700 kilometer räckvidd på en laddning. Nu vittnar Volvo Bussar om ett stort intresse, speciellt från Norge.**



– Responsen visar tydligt att kunderna har väntat på en sådan här lösning. Nu har intresset också gett konkreta beställningar, säger Svenn-Åge Løkken, marknadsdirektör för Volvo Bussar i Norge.

Volvo Bussar har fått en beställning på 15 stycken bussen från olika kunder i Norge. Bussarna kommer att användas på en rad olika sätt. De ska bland annat gå i flygbusstrafik, turist- och som beställningstrafik samt transporter av kryssningspassagerare.

Beställarna är Jenssen Mobility, Schaus Buss, Charterbuss.no AS, Stjørdal Meråker Trafikkskole och Bussring.

– Jenssen Mobility har valt elektriska turistbussar från Volvo Bussar för att få en pålitlig europeisk kvalitetsprodukt. När det geopolitiska läget är osäkert är leveranssäkerhet och långsiktig stabilitet viktigare än någonsin. Beslutet bidrar till att stärka en europeisk industri med höga krav på säkerhet, kvalitet och hållbarhet. Det är ett genomtänkt val för miljön och våra kunder och ger en trygg europeisk värdekedja, säger Frode Jenssen, vd för Jenssen Mobility.

Den eldrivna bussen är utrustad med två motorer på 200 kW vardera som kan leverera en kontinuerlig effekt på över 334 kW. Snabbladdning är möjlig med upp till 250 kW via CCS-standarderna.

En buss utrustas med fem till åtta batterier, som vardera har en kapacitet på 90 kWh. Varje batteri väger 535 kg, så vid 720 kWh är batterivikten 4280 kg.

Bussarna är byggda på Volvo BZR Electric Coach-chassier och har karosser från Carrus Delta. De kan ta upp till 67 passagerare.

De första leveranserna är planerade till hösten 2026.



## 8. En BMW M5 cabriolet blev nästan verklighet

Roger Åberg tors. 26 feb 2026, 13:00

Man la ner den dagar innan premiären



FILM: [https://youtu.be/surSiNF\\_a80?t=3](https://youtu.be/surSiNF_a80?t=3)

De flesta BMW:s M-modeller är det något speciellt med, men den här rackaren är väldigt speciell. Den finns nämligen bara i ett exemplar.

Att prototypen byggdes är ingen hemlighet, den har visats upp vid några tillfällen. Men exakt hur nära det var att den blev verklighet har inte varit känt.

Enligt nya uppgifter skulle bilen visas på Geneve-salongen. Man hade till och med bokat en plats för den. Men bara en vecka innan täcket skulle dras av den fick BMW kalla fötter.

Anledningen var att man på den tiden hade en 3-serie cabriolet som sålde riktigt bra och var riktigt lönsam. En M5 cabriolet skulle bli rejält dyr och kanske riskera försäljningen av 3-serien. Tankegången är lite udda, men en M5 cab skulle ha kostat runt 600.000 kronor då, runt 1,3 miljoner kronor idag, och man var väl rädd för att det skulle störa försäljningen av M5:an.

Synd, för det hade varit extremt trevligt att åka med taket nedfällt och lyssna på den där motorn. Bilen var förresten en prototyp, men hade tagits fram för att producerats. Bilen hade längre dörrar för att man skulle kunna ta sig in i baksätet och en längre baklucka för att få plats med taket. [bmwblog.com](http://bmwblog.com)



Sotheby's

## 9. 1938 Peugeot 402 Darl'mat Special Coupe by Pourtout



Diskussioner om toppklassiga karossbyggda franska mellankrigsbilar med legitim tävlingsbakgrund är i allmänhet begränsade till märken som Bugatti, Delahaye, Delage och Talbot-Lago. Men genom samarbete med en av sina främsta återförsäljare lyckades massmarknadstillverkaren Peugeot kortvarigt korsa denna sällsynta tröskel och producera en kort serie dynamiska racerbilar som lika gärna kunde vinna dagens concours d'elegance.

Emile Darl'mat var en livslång fartentusiast som lärde sig under en fyraårig lärlingstid hos den franske flygpionjären Clément Ader. Efter första världskriget etablerade han sin egen verkstad i Paris, där han sålde och reparerade bilar, samtidigt som han experimenterade med motorer för att förbättra prestandan. Darl'mat blev så småningom licensierad återförsäljare av Panhards och Peugeots, och i början av 1930-talet fokuserade han uteslutande på försäljning och service av Peugeot.

Under sin mellankrigstid etablerade Darl'mat samarbeten med två av sektorns mest respekterade namn, karossbyggaren Marcel Pourtout från Bougival och hans chefsstylist, Georges Paulin. På Parissalongen 1927 visade Darl'mat de tidigaste frukterna av detta samarbete, och på världsutställningen i Chicago 1933 presenterade återförsäljaren en Peugeot 301 som var utrustad med ny aerodynamisk kaross, designad av Paulin.

I mitten av 1930-talet hade Darl'mats prestationer fångat Peugeots ledningars uppmärksamhet, som ville återföra företaget till motorsportens glans. Trots att de utvecklats till en masstillverkare av vanliga modeller hade Peugeot byggt mycket framgångsrika grand prix-bilar före första världskriget, och till och med triumferat vid Indianapolis 500 1916. Privatföraren André Boillot körde också Peugeots till seger i flera anmärkningsvärda lopp efter kriget, inklusive Targa Florio 1919, Coppa Florio 1922 och 1925, Touring Car Grand Prix 1923 och 1925 samt 24-timmarsloppet i Spa 1926.



År 1936 började Peugeot leverera en kort serie chassin från 302-seriens sedan. Denna juniormodell hade en kortare hjulbas än den ledande 402-sedanen, men delade många mekaniska element, även om den drevs av en mindre 1 750 kubikcentimeter lång rak fyrcylindrig motor. Darl'mat ersatte motorn med 402:ans kraftfullare 2-litersmotor, och viktiga utvecklingsinsatser gjordes av Jean Andreau, chef för Aerodynamic Research Center som hade många bilpatent, och Victor Derbuell, en expert på superladdning som var känd för att öka hästkrafterna hos produktionsbaserade motorer. Chassit var utrustat med vacker aerodynamisk aluminiumkaross skapad av Paulin som hade karakteristisk Art Deco-design, inklusive en sluttande frontgrill, skulpterade ointegrerade tårformade skärmar, strömlinjeformade kromdetaljer och dubbla bakre glaspaneler.

Ursprungligen presenterad på Paris Salon 1936, fanns Peugeot 302 Darl'mat Special Sport som coupé, roadster och cabriolet, även om majoriteten av bilarna färdigställdes i den föredragna öppna stilen för tävlingsändamål. Med en så stark utmanare i sin stab satsade Peugeot snart på fabriksstöd och lånade ut Darl'mats interna chef för mekaniska studier, Alfred Giauque, för att leda återförsäljarens Le Mans-team. Tre Darl'mat Special roadsters anmäldes sedan till 24-timmarsloppet i Le Mans 1937, där de slutade på 7:e, 8:e och 10:e plats, en anmärkningsvärd uppvisning av potential för en debutkampanj.

För 1938 höjde Peugeot insatsen och tillhandahöll Darl'mat den senaste versionen av sitt 402-chassi, 402 Légère (lättvikt). Kortare och bredare än sin föregångare blev detta chassi grunden för den mer avancerade Peugeot 402 Darl'mat Special, återigen byggd i både slutet och öppen karossstil. En trio tävlingsförberedda exemplar anmäldes till Le Mans 1938, och roadstern körd av Charles de Cortanze och Marcel Contet slutade femma totalt och vann 2-litersklassen, och besegrade de tyska Adler-bilarna som segrat året innan.

Le Mans 1938 visade sig vara höjdpunkten i Darl'mat Specials tävlingskarriär, då rekordet visar att det inte fanns fler anmälningar på Sarthe året därpå, i det sista loppet före andra världskriget. Det tros att den totala produktionen av alla varianter var begränsad till endast 105 exemplar, inklusive 53 roadsters, 32 cabrioletter och 20 coupéer, och forskning av märkesexperten Hubert Auran tyder på att endast sex coupéer byggdes på 1938 års 402-serieplattform.



Enligt den samlade forskningen av herr Auran, Hubert Croisile och Claude LeGuezec var chassi nummer 705536 ursprungligen färdigt i en tvåfärgad exteriör i fransk beige och svart, och det gavs av Emile Darl'mat i slutet av december 1938 som en julklapp till teamledaren Alfred Giauque, som en gest av hans uppskattning. Detta var en passande gåva med tanke på att Giauque länge ansett att coupé-karossen hade mycket större tävlingspotential, även om Darl'mat envist insisterade på att köra roadsters eftersom de var lättare.





Efter att ha överlevt kriget förvärvades denna Darl'mat Special i februari 1954 av Jeanne Werotte från Paris, och coupén gick därefter till den parisiska invånaren Andre Perigne fyra år senare. I slutet av 1960-talet eller början av 1970-talet exporterades Peugeot 402 till USA för att ansluta sig till Dr. William O'Briens samling i Reno, Nevada. Dr. O'Brien var en nära vän till den berömde samlaren Bill Harrah och reste ofta med honom i jakt på bilar till den välkända Harrah-samlingen.

I början av 2000-talet var Darl'mat delvis demonterad och såldes av den välkände Los Angeles-baserade mäklaren Raymond Milo till Kenneth Pierson, ägare av Heritage Auto Body Restoration i Mesa, Arizona. Bilen köptes sedan 2002 av konsignören, en respekterad samlare som beställde en omfattande restaurering. Efter renoveringen presenterades coupén på 2004 års Pebble Beach Concours d'Elegance, varefter bilen anförtroddes RM Auto Restoration för ytterligare finjusteringar. Peugeot, som sedan dess noggrant underhållits, hade den äran att visas på Phoenix Art Museums hyllade utställning "Curves of Steel" 2007. Bilen täcktes också med ett kapitel i den medföljande boken Curves of Steel, med fotografier av den respekterade Michael Furman.

Efter 20 år av ensam ägarskap erbjuds denna hisnande Darl'mat Special nu till nästa vårdare. Den har utsökt kaross av Pourtout, med vackra designinslag som syns i de inbäddade strålkastarna och serien av cirkulära kromskydd som elliptiskt löper ner längs framskärmarerna. Den handbyggda och trimmade Peugeot tros vara en av endast sex tillverkade coupéer och en av endast tre bevarade exemplar. Den är estetisk motsvarighet till de finaste Pourtout-designerna som pryder andra berömda franska märken, och dess nära relation till tävlingsbilarna som slutade så högt som femte totalt i Le Mans vittnar om dess tävlingsbaserade ingenjörskonst.

Idealisk för visning vid stora concours d'elegance och firande evenemang som lyfter fram mellankrigstidens franska kurvrörelse, skulle denna sällsynta skönhet bli ett sensationellt tillskott till vilken samling karossbyggda bilar som helst.

## 10. Bentley Speed Six VdP Tourer 1930



Bentley Motors nådde framgång med sin första bil, den enkel-överliggande kamaxeln med 4-ventils per cylinder 3-liter som introducerades 1919. Alltid avsedd som sportbil var 3-litersmotorn, om något, överbyggd och dess robusta tillförlitlighet var framgångsrik i tävlingar, rallyn och daglig användning på tidens enkla vägar.

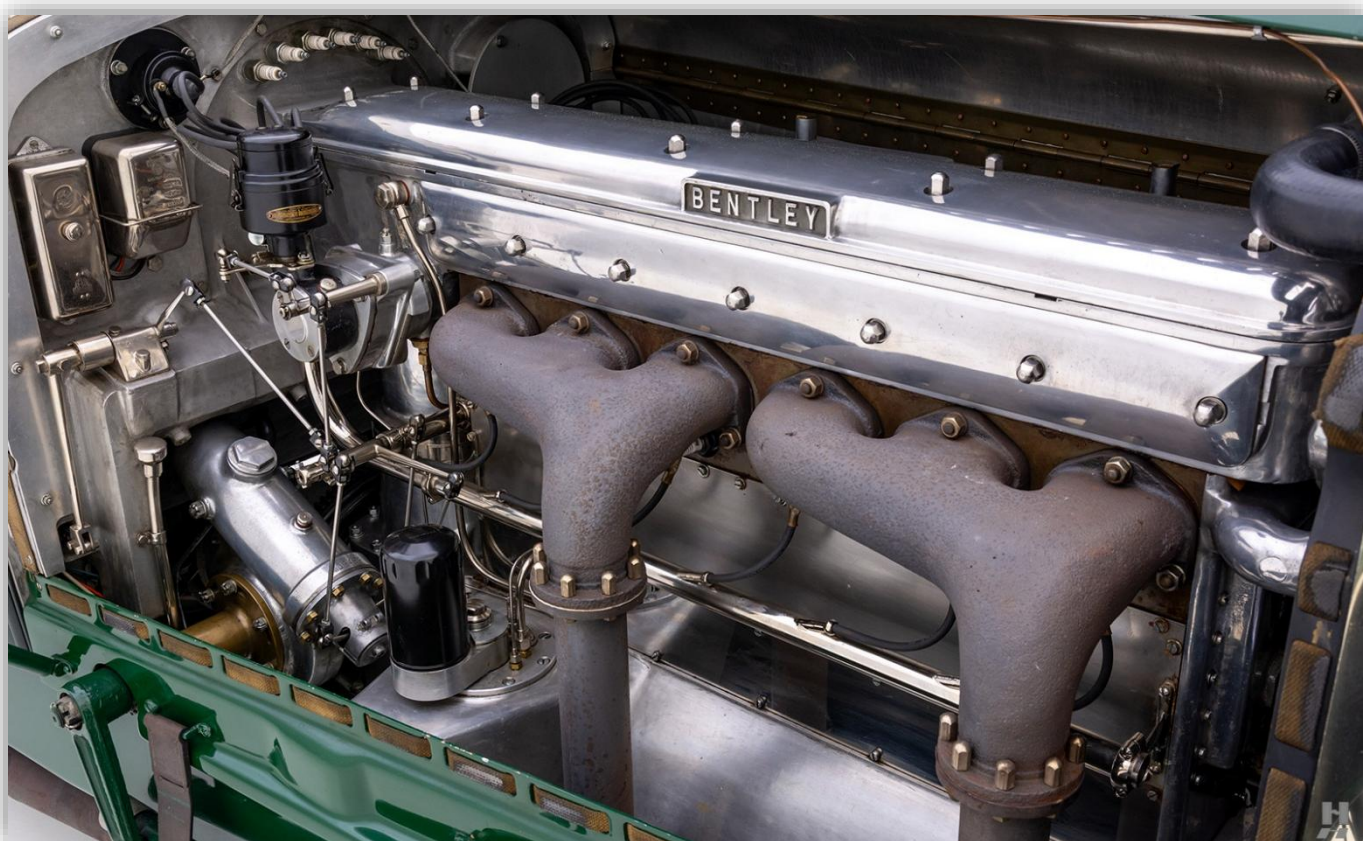
Den bevisade sig i dagens tuffaste test, 24-timmarsloppet i Le Mans, och vann 1924 och 1927.

Snart började dock ägarna specificera tunga, slutna karosser som utmanade 3-liters prestanda och dess styvt fjädrade men flexibla chassiram. Bentley svarade snabbt med ett chassi med längre hjulbas som, om något, ytterligare belastade 3-litersmotorns cirka 80 hk. Mer behövdes.





För det designade Bentley en ny motor med två fler cylindrar och ungefär 4 1/2 liters slagvolym. Ett slumpartat möte med prototypen av Rolls-Royce "New Phantom" på vägen tillbaka från Le Mans 1924 förvandlades till en fartävling som visade att Bentley behövde ännu mer fart. Beslutet togs att drastiskt öka slagvolymen till 6 1/2 liter (6 597 cc), vilket blev den produktionsversion 6 1/2 som introducerades 1925 och först tillverkades i början av 1926.





6 1/2:s design var trogen den fullt utvecklade 3-litersmotorn med en enda överliggande kamaxaxel, fast topplock, fyra ventiler per cylinder och en vevaxel med åtta huvudlager. Speed Six följde 1928 med dubbla SU-förgasare och ett reviderat insugssystem som ökade den till 160 hk – cirka 200 hk enligt Team Car-specifikationerna. Speed Sixs 140 mm slag ökade dess hästkrafter med ångmotorliknande låga varvtal som gjorde den lätt att köra i alla situationer.

Bentley Speed Six var konsekvent framgångsrik i tävlingar och vann Le Mans 1929 och 1930 på väg till fem segrar och fyra andraplatser i stora lopp mellan 1929 och 1931, en prestation som gjort den till en favorit bland samlare och tävlande.

De flesta 6 1/2 liters karosser hade stora, lyxigt utrustade, tunga flerpassagerarkarosser på långa hjulbaschassin som varierade från 11 fot till hela 12 fot 7 1/4 tum (12 fot 8 1/2 tum i vissa chassin med omplacerade framaxlar). Till skillnad från detta bär dock de flesta överlevare idag Vanden Plas-stilens fyrsitsiga Sports Tourer-karosser.

1930 Bentley 6 1/2 Litre s/n LR2779 är en av de lyckligt lottade överlevarna. Ursprungligen karosserad av Thrupp & Maberly med öppen front semi-formell cabriolet de ville-kaross, överlevde LR 2779 bara till slutet av 40-talet eller början av 50-talet, då den försvann in i Bentleys historia. Delar från LR2779 återupplivades i Australien och anförtroddes Rod Wariner för att byggas upp som en Speed Six Vanden Plas Le Mans Replica Sports Tourer. Dess chassinummer, som identifieras på registreringsdokumenten, tillskrivs dess bakaxel "banjo", där mittsektionen rymmer differentialen och rören som rymmer axelaxlarna.

Motorn är till stor del ny, med aluminiumgjutna delar och ett icke-standard men effektivt dubbelt SU-förgasarinsugsrör på det dubbla portade fasta topplocket. En Bentley "C"-typ växellåda är monterad som standard för denna 6 1/2 liter, även om denna ursprungligen monterades på en 4 1/2 liters s/n UK3288. Stängsdrivna fyrhjulsbromsar assisteras av en Dewandre L2 vakuumbromsservo.



Karossen är en Vanden Plas-stil Sports Tourer med två dörrar och fyra säten, avslutade i grönt med tygklädd passagerartoneau. Interiören är i standard grönt läder med heltäckande topp och ett tygöverdrag i baksätet. Andra detaljer är modellerade efter den berömda Speed Six "Old No. 1", Le Mans-vinnare 1929 och 1930, inklusive Lucas P100-strålkastarna och Hartford-friktionsstötdämparna. Den fyrekrade Bluemels-ratten är passande reeded för bättre grepp. Det finns till och med en fransk "Les Billards"-räknare anpassad till cockpitomramningen för att hålla koll på varv, precis som Bentley Team Cars gjorde i Le Mans.

Le Mans Bentley-presentationen fortsätter med dubbla Brooklands-aeroskärmar, en vindruta med trådnät, nätskyddad bakre bränsletank och cykelskärmar.

LR2779 är föremål för en omfattande analys från april 2019 av Bentley-experten Clare Hay, bestående av 29 sidor med berättelse, analys och fotografier. Den stöds vidare av historiska dokument och en kopia av Bentley Service Record.

Allt detta är bara *en sammanfattning* av att uppskatta vad denna Speed Six är, en fantastisk detaljerad, noggrant restaurerad dynamisk körbil från den klassiska eran som bevarar och förmedlar känslan av en bil från Bentley-märkets glansdagar i över 100 mph. Den har provats av våra vanligtvis cyniska Hyman Ltd.-tekniker och var och en av dem har kommit tillbaka från en lek med leende från öra till öra. Den har i sin senaste framstående samlings ägande förvärvat några av de "Old No. 1"-detaljer som kännetecknar den, samtidigt som den noggrant underhålls i väg- och turnéklarskick.

Det är vad det utger sig för att vara, och det är snabbt och suggestivt med sex cylindrar på nästan 1100 cc per hål som har ett oåterkalleligt ljud och känslomässig effekt. Den är emblematiske för det bästa, det allra bästa, under Bentleys Cricklewood-år.

### **Erbjudanden välkomnas och byten övervägs**

475 000 dollar

Stocknummer 7615

## Klassiker

### 11. Grattis AMC Eagle!

Publicerad 11 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Edvin och Egon har namnsdag passar vi på att hylla Eagle!



Tre bilmärken har haft Eagle som ju betyder örn, som modellnamn, två amerikanska och ett brittiskt.

**Willys-Overland** var ett ganska litet bilföretag som vann ära och berömmelse för att ha konstruerat Jeep, det enda fordon de tillverkade under flera år.

En personbil presenterades 1952 som hette *Aero Willys*. Under två år, 1953 och 1954, fanns Aero Willys i en modell som kallades Eagle. Det var en tvådörrars hard top som 1955 bytte namn till Bermuda.

Kaiser Industries köpte Willys 1953 för att komma åt Jeep. Kaiser-Jeep togs 1969 över av AMC som i sin tur förvärvades av Chrysler 1987.

**AMC** - American Motors Corporation - var en fusion 1954 mellan Hudson och Nash. Genom förvärvet av *Jeep* hade AMC en länk tillbaka till Willys och därmed till namnet Eagle. Det namnet använde AMC från 1980 på sina fyrhjulsdrivna personbilar.

Ungefär samtidigt köpte Renault in sig i AMC som började bygga USA-versioner av Renault med katastrofalt resultat. Eagle blev snart den enda "riktiga" USA-bilen i sortimentet.

Den lades ned när Chrysler tog över 1987. Eagle blev nu ett eget märke som såldes av Jeep-handlarna.

Engelska **Alvis** hade en örn som kylarfigur och två modeller där namnet på denna fågel ingick, Silver Eagle (1929-36) och Crested Eagle (1933-1940).



Willys var mindre än Ford och Chevrolet. Den gick att få med en halvtoppfyra eller en sexa med sidventiler. I USA upphörde tillverkningen i mitten av 1955 och verktygen skeppades till Brasilien. Där byggdes den oförändrad till 1962.



AMC Eagle var fyrhjulsdrivna versioner av AMC:s bakhjulsdrivna modeller Spirit och Concorde och fanns i samma karosutföranden.



Den här bilen hör egentligen inte hit, för den är av märket Eagle. Modellen är från 1990 och heter Premier. Den är baserad på Renault 25 men tillverkad i USA. Bilar från Mitsubishi och Chrysler såldes också under namnet Eagle som slutligen lades ner 1999.



Alvis Silver Eagle 1935 i sin minst tilltalande form, en six-light saloon. Den fanns också som sports saloon och i olika öppna varianter. Motorn var en toppventilsexa på 2.362 cc med tre SU-förgasare. Väckellådan var helsynkroniserad, avancerat 1935. Crested Eagle var en limousine på längre hjulbas.



Alvis Crested Eagle Special (1938)

## 12. Lyxbilmärket som misslyckades



### Facel Vega (1939 - 1964)

Företaget Facel Vega tillverkade stålkomponenter och karosser åt Simca, Panhard och Delahaye innan man lanserade sina egna bilar. Den första bilen, FV, kom 1954 och den var både snabb och snygg. Facel Vega använde Chrysler-motorer men bytte senare på grund av bristen på fyrcylindriga motorer i utbudet. Nästa bil var Facellia från 1960, en mindre bil som använde en 1,6-litersmotor konstruerad av en tidigare Talbot-Lago-ingenjör.

Motorn var dock tvungen att följa det strikta franska skattesystemet för hästkrafter och det innebar att vissa interna delar behövde omkonstrueras. Saker och ting stämde inte riktigt och motorerna började gå sönder. Volvo B18-motorer togs senare in som en snabb ersättning, men skadan var redan skedd. Telefonerna ringde konstant i efterförsäljningen och det verkar som om företaget förlorade pengar på varje bil som någonsin tillverkadats. Så småningom stängde man sina dörrar 1964. För ett land som är känt för sina lyxmärken - Louis Vuitton, Hermès, Chanel etc. - är det fortfarande ett mysterium varför Frankrike aldrig har producerat ett bestående lyxbilmärke.



