



Noble M400 (2006)

- 1. Provkörning av Porsche Cayenne Turbo Electric**
- 2. Nya Lola visas upp tillsammans med gamla Lola**
- 3. Jakten på en ny bil**
- 4. Spökinbromsningar retar upp bilägare**
- 5. Fortsatt förlust för Polestar**
- 6. Mytomspunna bilmärket Itala återuppstår**
- 7. Noble M400 är mycket bil för pengarna**
- 8. Zenos E10 R**
- 9. Grattis Hillman Minx**
- 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Porsche Cayenne Turbo Electric

Av Erik Wedberg Publicerad 12 apr 2026 kl 08.00

Grundmodellen är en kompetent elbil, men det är i den maxade Turbo-modellen det blir häftigt på riktigt. Vi kör Porsche Cayenne Electric och imponeras av sanslös prestanda och komfort.



*Första Porschen med över 1 000 hästkrafter var 1973 års Can-Am-bil 917/30.  
Nu finns Cayenne Turbo Electric med ännu mer.*

För en åldrande motorjournalist med dålig rygg går det bara att göra en gång – full acceleration från stillastående med launch control i Porsche Cayenne Turbo Electric frestar på. Det smäller till i stolsryggen och flimrar för ögonen och det tar två-tre sekunder för hjärnan att få tillbaka tillräckligt mycket blod för att kunna processa vad det är som verkligen händer. Och då är det över. Vad är det som händer?

Det som händer är att **Porsche Cayenne** tar steget från dåtid till nutid. Från förbränningsmotor till elmotor. Från bra till ännu bättre.

#### Det här är nytt

**Elektrisk.** Cayenne blir för första gången helelektrisk. Gamla modellen med förbränningsmotorer fortsätter att säljas parallellt.

**Aktiv fjädring.** Likt Taycan och Panamera får Cayenne aktiv luftfjädring som tillval.

**Direkt oljekylning.** Med teknik från Formel E har Porsche utvecklat en elmotor med direkt oljekylning.

**Starkast.** 1 156 hästkrafter gör Cayenne Turbo Electric till den starkaste Porschen i serieproduktion hittills.

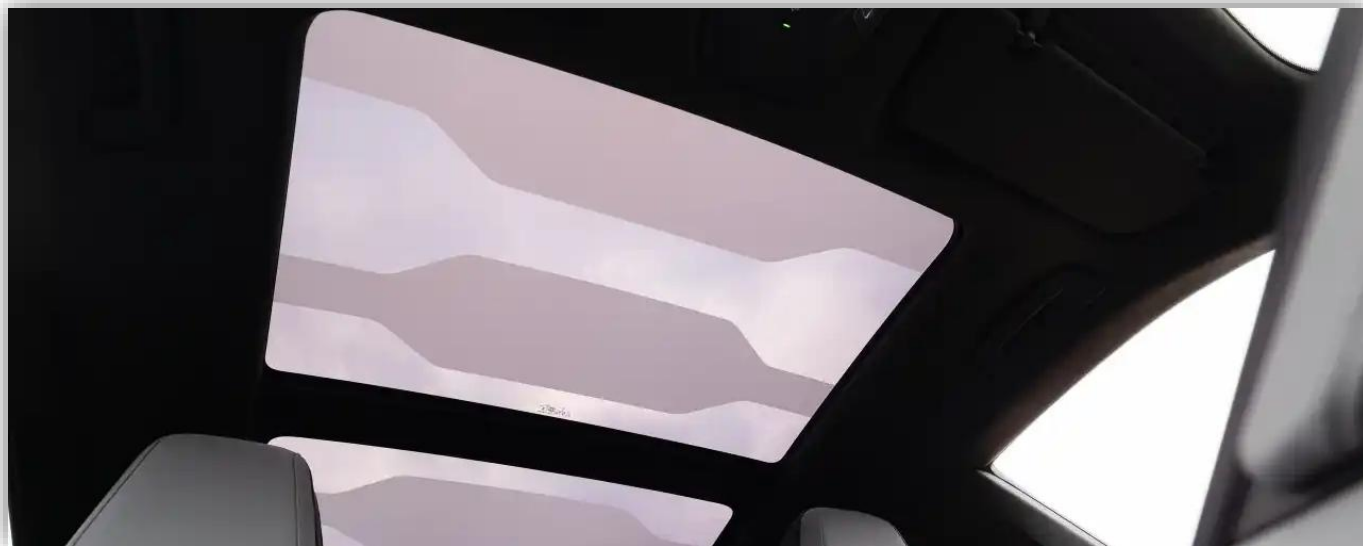


*Den böjda pekskärmen kallas Flow Display och fungerar oväntat bra. Uppvärmda dörrpaneler och mittarmstöd är välkomna komfortnyheter.*

Toppversionen Cayenne Turbo Electric gör 0 till 100 km/h på 2,5 sekunder – lika snabbt som 911 Turbo S. Kanske ännu mer imponerande är den fortsatta accelerationen upp till 200 km/h – 7,4 sekunder. På samma tid har **Fiat Grande Panda** inte ens hunnit börja fundera på om den kan gå så fort.

**Porsche** kan uppenbart känna sig trygga med att Cayenne Turbo Electric har tillräcklig effekt och prestanda för att övertyga och platsa i familjen av idel snabba sportvagnar, men det här är ändå en uppenbart känslig lansering. Näst efter **Macan** är Cayenne Porsches mest sålda modell och att ta steget över till en helelektrifierad version är vanskligt. Om elbilsvindarna inte hade vänt är det troligt att den nya modellen hade ersatt den gamla rakt av. Nu blir det inte så. Gamla Cayenne fortsätter att byggas i fabriken i Bratislava jämte den nya, möjligen tänkt som en försiktighetsåtgärd. Om man bara kunde övertala alla att våga ta steget över till el, den nya helelektriska Cayenne är ju så mycket bättre!

Att man i Cayenne Turbo Electric får den starkaste modell Porsche har satt i seriemässig produktion hittills är mest en bisak, det är inte det som är viktigast. Allra mest imponerande är hur den hanterar sin kraft och tyngd. På slingriga och smala bergsvägar norr om Barcelona kan man ibland luras att tro att man sitter i den betydligt lägre och mindre Taycan, som i sin tur inte står långt efter 911 när det gäller körbarhet. Den höga och tunga suven kryper ihop, spänner hela kroppen och är redo att lyssna på minsta vink från mig som förare. Hur en så tung bil kan ha en så direkt, känslig och klippstabil styrkänsla är ett under, likaså hur framhjulen aldrig tycks tappa fästet utan biter sig fast och styr in skarpare och hårdare i kurva efter kurva. Bilen upplevs aldrig vare sig över- eller under styrd, snarare helt neutral och förutsägbar. Trots de enorma effektsiffrorna finns en känsla av att chassit skulle kunna tåla ännu lite mer. Och det lär komma. Vi kan säkerligen se fram emot både en Turbo S och en Turbo GT.



*Glastaket har ingen gardin. Det kan däremot dimmas i sektioner och i olika mönster.*

Cayenne Turbo Electric skulle sannolikt inte kunna bete sig på det här sättet om det inte vore för att Porsche har hängt på i stort sett alla dyra, tekniska attiraljer som finns tillgängliga på marknaden. Här finns bakaxelstyrning som får den att smita smidigare runt hörn och bli ytterst riktningstabil på motorväg, keramiska bromsar som får den att stanna som en småbil, avancerade hjulupphängningar som får den att röra sig som en sportbil och inte minst aktiv luftfjädring som får den att kunna växla mellan fluffig komfort och hård sportighet.

Den aktiva fjädringen kallas Active Ride hos Porsche och fungerar på samma sätt som i [Audi e-tron GT](#) och [Porsche Taycan](#). Dämparna är kopplade till en pumpenhet på varje axel som gör att dämparna inte bara kan reagera och dämpa slag utan även aktivt trycka hjulen ut från chassit, till exempel inför en skarp kurva då ytterhjulens dämpare kan hålla emot. Förutom dämpfunktionen fungerar de även som krängningshämmare, vilket innebär att traditionella krängningshämmare inte behövs. Vid terrängkörning ger det möjlighet till större axelrörelser och vid landsvägskörning en mer aktiv chassikontroll.

Ett dyrt nöje är det förstås, Porsche Active Ride är ett tillval som kostar 94 400 kronor extra, men är väl värt varenda krona. Köp inte Cayenne Turbo Electric utan. Bakaxelstyrningen för 19 300 kronor är också ett bra tillval, likaså 22-kilowattladdaren för 22 100 kronor. Keramiska bromsar för 105 400 kronor kanske man kan klara sig utan.

Ni hör ju, nya Cayenne Electric kan bli en sanslöst dyr bil. Turbo-modellen kostar från 1 830 000 kronor och kommer snabbt upp i väldigt dryga två miljoner kronor med många tillval. Grundmodellen Cayenne Electric kostar från 1 200 000 kronor och däremellan finns Cayenne Electric S för 1 390 000 kronor. Det är sannolikt den senare som kommer att bli den mest sålda versionen.

Eldrivna Cayenne bygger på PPE-plattformen, samma arkitektur som används för bland andra [Audi A6 e-tron](#), [Q6 e-tron](#) och Porsche Macan Electric, men här i uppskalat utförande.

Axelavståndet är tolv centimeter längre än på gamla Cayenne och det märks framförallt i baksätet där passagerarna har bättre utrymme. Redan i standardutförande är baksätet elektriskt justerbart. Bagageutrymmet har också blivit lite större och det ryms nu mer med baksätet uppfällt. Under huven fram finns dessutom ett utrymme på 90 liter.



*Den som vill ha lite mindre bagageutrymme i sin Cayenne kan vänta in den kommande Coupén som får slankare form och sämre lastförmåga.*

PPE-plattformen är utvecklad för 800-volts systemspänning och möjliggör i Cayennes fall snabbladdning på upp till 390 kW. Under optimala förhållanden ska laddningen från 10 till 80 procent ta omkring 16 minuter. Batteriet är ett litiumjonpaket från LG på 113 kWh.

Vid 400-volts laddstationer delas batteriet i praktiken upp i två batterier, vardera med en spänning på 400 volt, med hjälp av en högspänningsbrytare i batteriet. Denna metod, kallad bankladdning, möjliggör laddning med en effekt upp till 200 kW. En viktig detalj för laddprestandan är att Porsche använder två kylplattor per batterimodul. De kyler eller värmer batteriet uppifrån och nerifrån vid behov.

Den som vill ha lite mindre bagageutrymme i sin Cayenne kan vänta in den kommande Coupén som får slankare form och sämre lastförmåga.

Kylning är viktigt även i motorerna, och här har Porsche tagit vad de kallar ett tekniksprång inspirerat av Formel E. I konventionella elmotorer flödar kylvätskan genom ett hölje runt statorn, medan den i Cayennes bakre motor pumpas direkt in i och omsluter kopparlindningarna. På så sätt kan värmen avledas direkt från där den uppstår. För att uppnå samma effektivitet och prestanda skulle en motor med traditionell vattenmantelkylning behöva vara ungefär 1,5 gånger större. Cirka sex liter kylvätska cirkulerar, men något oljebyte ska inte behövas under hela systemets livscykel, säger Porsche.

Till skillnad från Taycan, som har ett futuristiskt vinande ljud som ökar i takt med hur hårt motorerna arbetar, har Cayenne Electric ett "motorljud" som ska efterlikna en V8. Väljer man Sport Plus-läget läggs ett elektriskt vinande ovanpå V8-mullret, vilket ska få det att låta som en kompressormatad motor. Det kan tyckas ovärdigt Porsche att göra syntetiska ljud som ska låta som V8-motorer, men det fungerar! Ljudet är synnerligen väl utformat och förstärker verkligen fartkänslan och höjer körglädjen.

Fjärde generationen Cayenne är, som väntat och krävt, synnerligen imponerande på många sätt. Men det är ett utlåtande som främst gäller Turbo-modellen. I grundutförandet kan den sammanfattas som en bekväm och någorlunda rymlig elbil för en välbeställd familj, men med prestanda som inte motsvarar det kompetenta chassit.

Porsche har tydligt dragit isär Cayenne-utbudet – från den milda grundmodellen till den extrema Turbon som närmast upplevs som en annan bil.

För den med cirka två miljoner kronor till övers på bankkontot är valet enkelt – Cayenne Turbo Electric är bland det häftigaste i elbilssvängen just nu.

## Porsche Cayenne Turbo Electric

**Pris:** 1 830 000 kronor. Säljs nu.

**Motor:** El. Max systemeffekt 1156 hk (850 kW), sammanlagt vridmoment 1500 Nm. Batteri 113 kWh varav 108 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11/22 kW/390 kW. Värmepump.

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

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,7 (11,6 med bakaxelstyrning).

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11,5 tum bak. Däck 255/55 R20 fram, 305/45 R20 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 302, längd 499, bredd 198, höjd 167, spårvidd f/b 172/169. Markfrigång 17,5-24,5. Tjänstevikt 2 645, maxlast 625, max släpavagnsvikt 3 000.

Bagagevolym (VDA-liter) 90+747–1554 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 2,5 s, toppfart 260 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 2,23-2,03 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 711-786 km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 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:**



## BMW iX M70 xDrive

60 mils räckvidd och 0-100 km/h på 3,8 sekunder är det värsta BMW kan kontra med. Betydligt sämre laddning och lägre pris.

**Pris:** 1 207 300 kronor.



## Lotus Eletre 900 Sport

0-100 km/h på 2,95 sekunder och bara 50 mils räckvidd. Lotus värsting hänger inte riktigt med nya Cayenne.

**Pris:** 1 805 000 kronor.

**Feber**

## 2. Nya Lola visas upp tillsammans med gamla Lola

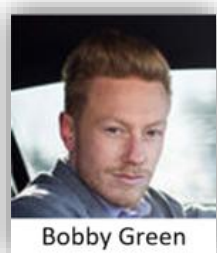
Av Bobby Green 2026-04-17 kl 18:00

Klassisk racerbil möter ny klassisk racerbil



**FILM:** <https://youtu.be/yS23Sp0G1hQ>

Johnny Herbert är Global Brand Ambassador hos Lola Cars och här ger han oss en genomgång av den nyligen presenterade racerbilen T70S. En modell man får köra på gatan, som flörtar rejält med dåtiden både när det kommer till design och teknik. Min haka hade helt klart skrapat asfalten om jag hade sett en sån här rulla förbi i stan. Johnny har även med sig originalet Lola T70 MkIIIB så att man direkt kan se skillnaderna och likheterna mellan det gamla och det nya.



Bobby Green



FILM: [https://youtu.be/ba8S\\_eileIQ](https://youtu.be/ba8S_eileIQ)



Du kommer få köra Lolas nya superbil på gatan  
Har klassisk design inspirerad av 60-talet



### 3. Jakten på en ny bil

16 apr. 2026

Som vanligt blev det inte som man tänkt sig (till det bättre)



FILM: <https://youtu.be/IZXEwZe5kRY?t=13>

Jag har en ny bil som jag åker runt i. I den här videon så pratar jag om några av alternativen, hur jag tänker och sen hur det inte alls blev som planerat och vad den nya bilen kostar mig.

**00:00** - Min nuvarande bil

**03:54** - Ett första alternativ

**04:59** - Ett andra alternativ

**06:02** - Ett tredje alternativ

**06:42** - Köpa begagnad elbil

**11:30** - Här är min nya bil

**12:02** - Rimgard

**17:11** - Genomgång av nya bilen



Christoffer Gullin

#### 4. Spökinbromsningar retar upp bilägare – Maria fick tre på samma dag

Publicerad 2026-04-18 6:20 (uppdaterad 2026-04-18 6:31)

Text Erik Söderholm

Efter mängder av oförklarliga ”spökinbromsningar” får en norsk Audi-ägare rätt att häva köpet. ”Jag blir väldigt rädd”, säger hon.



*Bilden är ett montage.*

**Nödbromsen i nya bilar** kan både rädda liv och undvika olyckor. Men i värsta fall kan systemet också vara riktigt obehagligt.

En norsk bilägare som köpt en tre år gammal Audi A1 har haft mängder av så kallade ”spökinbromsningar” där bilen nödbromsar utan någon tydlig anledning, rapporterar **Motor**.

– Jag blir väldigt rädd om bilen bromsar in när jag har en lastbil bakom mig som inte kan bromsa lika snabbt, säger bilägaren Maria Bergheim till sajten.

Problemet finns även på andra bilar. Vi Bilägare har rapporterat att problemet till exempel dykt upp i bilar från Tesla och Nio.

**I fallet med Audin** har bilens radarenhet bytts ut men problemen har fortsatt. På en enda dag kan bilen nödbromsa tre gånger. Maria Bergheim har anmält bilhandlaren och fått rätt att häva köpet. Det är oklart om samma bil nu ska läggas ut till försäljning.

Bilhandlaren uppger i sitt svar att detta ”som tur är inte är något problem vi upplever ofta”, och har gått med på att köpet ska hävas för att kunna ”lägga detta ärende bakom oss”.

**Mer från Vi Bilägare:**



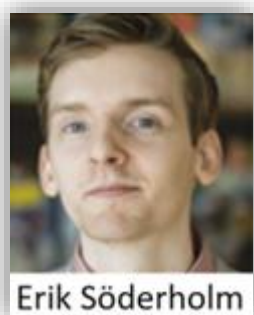
**Förarna stänger av dyra finesser**



**Adaptiv farthållare ökar risken för fortkörning**



**Så effektiv är bakre autobromssystem**



Erik Söderholm

## 5. Ökade leveranser – men fortsatt förlust för Polestar

Av Carl Undéhn 17 apr 2026



2024 minskade Polestars leveranser av bilar med 15 procent när tillverkaren fick iväg totalt 44 851 bilar under året. Den då nye chefen Michael Lohscheller räknade ändå med att öka leveranserna till 100 000 bilar år 2027. Och när siffrorna för det fjärde kvartalet och helåret 2025 nu presenteras visar de på en positiv utveckling av leveranserna.

Under 2025 levererade Polestar totalt 60 119 bilar vilket innebär en ökning på 34 procent jämfört med föregående år. Även intäkterna ökade med 50 procent och uppgick till över 3 miljarder dollar. Men ökade gjorde också nettoförlusten som uppgick till 2,36 miljarder dollar, vilket motsvarar 21,6 miljarder kronor och är 15 procent mer än under 2024.

– 2025 var ett rekordår för Polestar, med en total försäljning överstigande 60 000 bilar och intäkter som passerade 3 miljarder USD. Vår starka kommersiella utveckling drevs främst av expansionen av vårt försäljningsnätverk samt styrkan i vår modellportfölj, säger Polestar-chefen Michael Lohscheller.

Han säger också att Polestar förväntar sig ”ett mer utmanande marknadsläge till följd av den geopolitiska utvecklingen” under 2026. Men under det pågående året planerar Polestar också att öka märkets försäljningsställen med 20 procent. Modellutbudet ska också breddas och tidigare i år meddelade Polestar att det kommer att lanseras fyra nya modeller de kommande tre åren. Det handlar då både om helt nya modeller, som den mindre elsuven Polestar 7, samt nya versioner av befintliga modeller som Polestar 2. Först ut redan i år är en ny kombiversion av Polestar 4.

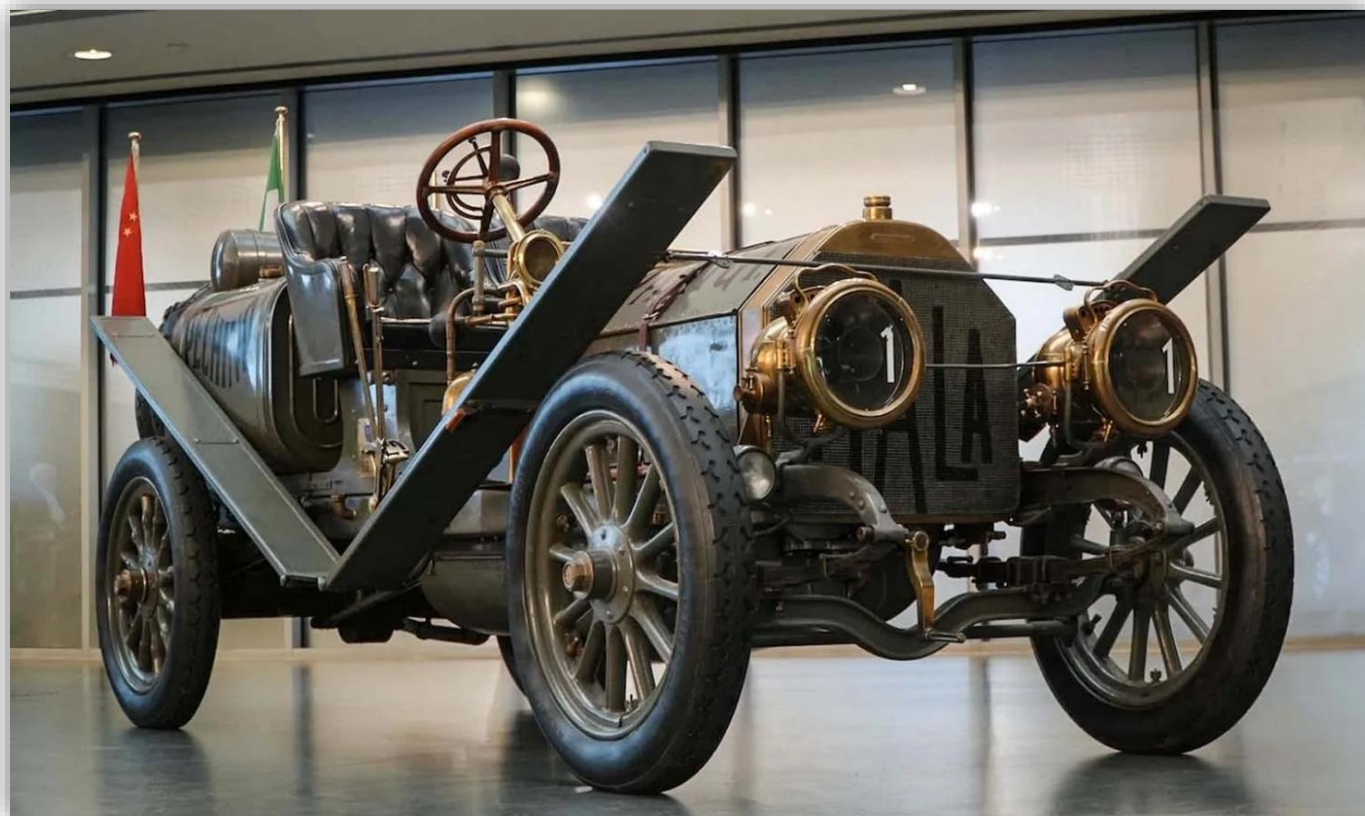


Carl Undéhn

## 6. Mytomspunnet bilmärke återuppstår

Av Maths Nilsson 18 april 2026, 19:41

**Mytomspunnet italienskt bilmärke återuppstår. Efter nästan ett sekel i graven väcks nu legenden Itala till liv igen. Första bilen som körde från Peking till Paris. Nu ska bilmärket skaka om bilvärlden med helt nya bilmodeller i år.**



Flera klassiska bilmärken har gjort storstilade comebacker. Vi har sett det med Bugatti och Maybach. Nu är det dags för ännu ett legendariskt bilmärke att återuppstå. Det italienska bilmärket Itala grundades i Turin 1903 och blev snabbt en symbol för teknisk briljans och hållbarhet. Efter att ha legat i graven sedan 1934 ska det nu återuppstå med biltillverkning av flera modeller i Italien.

Italas mest sägensomspunna bedrift inträffade 1907. Under en tid när bilar knappt ansågs vara mer än leksaker för rika, körde prins Scipione Borghese en Itala 35/45 hk från Peking till Paris. Sträckan var 15 000 kilometer genom öknar, bergspass och lervälling. Prinsens Itala var så överlägsen att han anlände till Paris flera veckor före sina rivaler. Det var en prestation som gjorde Itala världsberömt när förra seklet var ungt.

Men efter första världskriget började utförslöpan. Ekonomiska kriser tvingade fabriken att stänga dörrarna definitivt 1934. Sedan dess har märket sovit Törnrosasömn. Återuppståndelsen leds av den italienska industrijätten DR Automobiles Groupe, under ledning av Massimo Di Risio. Gruppen har gjort sig känd för att bygga prisvärda bilar baserade på asiatiska plattformar (som EVO och DR), men med Itala är siktet inställt på en helt annan kundgrupp.



**FILM:** <https://youtu.be/sv2I2GsOR7Q?t=1>

Här handlar det inte om budget, utan om ren lyx och "Made in Italy". Företaget har annonserat en investering på närmare 600 miljoner kronor för att återuppliva sina historiska märken, där Itala ska bli koncernens prestigefyllda flaggskepp. Produktionen kommer att ske i de italienska fabrikena i Macchia d'Isernia eller Anagni för att säkerställa hantverkskickligheten.

Nu är det officiellt när vi får se de första glimtarna av det nya Itala. Den 18 maj 2026 kommer projektet att avtäckas vid en ceremoni på det nationella bilmuseet i Turin (MAUTO), uppger **Motor1**. Museet och märket har ingått ett partnerskap för att vårda historien samtidigt som man blickar framåt. Detaljerna kring den nya modellserien hålls fortfarande hemliga, men Massimo Di Tore, marknadschef för Itala, bekräftar att det rör sig om en modern tolkning av märkets identitet.

Det spekuleras i högpresterande hybrid- och elmotorer inslagna i en design som hyllar märkets rötter i mekanikens guldålder. Timingen kan vara väl vald. Marknaden svämmer över av nya elbilmärken från Kina med ringa historik. Men kanske kommer Itala att ha kinesisk teknik under skalet. Den 18 maj kommer Turins flagga i alla fall återigen vaja på en motorhuv.

#### **Fakta: Italas historiska milstolpar**

- 1903: Grundas i Turin av Matteo Ceirano.
- 1906: Vinner den allra första upplagan av Targa Florio.
- 1907: Segrar i Peking-Paris-rallyt, 15 000 km på extremt svår terräng.
- 1910-talet: Introducerar "Avalve", ett revolutionerande ventillöst motorsystem.
- 1934: Verksamheten upphör efter ekonomiska svårigheter.
- 2026: Officiell comeback under DR Automobiles ledning.

LÄS MER:



Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal



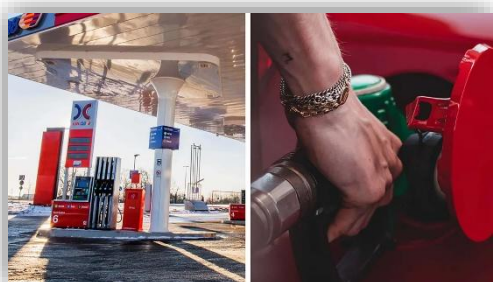
Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...



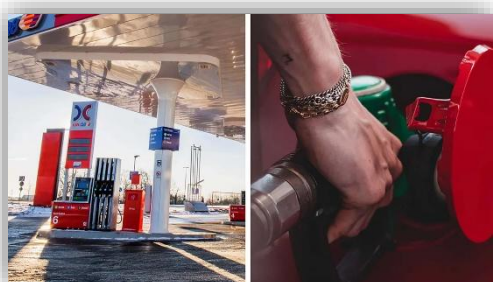
98 oktan gav bilen superkrafter: "Blev som ny"



## Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista...



## Många köper 98 oktan – helt i onödan



## Toppmekanikern: Misstag att tanka 98 oktan



## Dömer ut dyr 98 oktan: "En stor lögn"



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

## 7. Noble M400 är mycket bil för pengarna

30 november 2024



FILM: [https://youtu.be/LmBRVJ\\_5ac](https://youtu.be/LmBRVJ_5ac)

Ingen gör sportbilar riktigt som britterna gör. Obskyra märken, vackra karosser i glasfiber, hög prestanda, delarspån och en (ibland) charmig brist på förfining är inslag i bilarna från Kingdom. Och när det gäller sällsynthet och prestanda erbjuder några av dem mycket valuta för pengarna. Till exempel 2006 års Noble M400 som såldes den här veckan för **86 625 dollar** är den näst dyraste adelsmannen vi sett på auktion, och den dyraste som sålts på Bring a Trailer. Men när man tänker på hur mycket bil köparen fick till det priset är det svårt att kalla det ett dåligt erbjudande.





Efter att ha skapat de tidiga modellerna för både Ultima och Ascari var ingenjören och designern Lee Noble redan ett stort namn inom lågvolyms-brittiska sportbilar när han grundade sitt eponyma företag 1999. Nobles följer samma grundläggande formel: kraftfull motor bakom föraren, bakhjulsdrift och kaross i glasfiber eller kolfiber. Den första Noble, kallad M10, utvecklades snabbt till **M12**, som var företagets första volymmodell.





M400 såldes ursprungligen ny i Ohio den här veckan, har bara en ägare från ny, och visar 2758 miles på sin mätare. Den har också en efterföljande motorbyggnation som inkluderade nya kolvar och topplock, omarbetade turbomotorer, en större intercooler och specialanpassade avgasgaser. Den är snygg, snabb, sällsynt och knappt använd.

Andra Noble M12/M400 har sålts i USA för mellan 50 000 och 60 000 dollar. Det är **Lotus Elise** och **Exige** Pengar för en som är mycket starkare än båda, även om dess märke är mindre prestigefyllt. Så även om över 86 000 dollar är betydligt mer än resten, är det ändå så mycket bil för pengarna. Jag kan inte låta bli att tänka på vad en Porsche med den här typen av prestanda skulle kosta.



FLER VIDEOR

WOB | CARS

FILM: [https://youtu.be/LmBRVfJ\\_5ac](https://youtu.be/LmBRVfJ_5ac)



## 8. Zenos E10 R | Det modiga pillret

Bevis på att mod ibland kan stavas med ett Z...

Av Mike Duff / lördag 21 augusti 2021



Det totala antalet bilar på världens vägar fortsätter att öka i samma takt som botulismbakterier i en enstjärnig kebabbutik. Men antalet faktiska biltillverkare har minskat under större delen av det senaste seklet, särskilt när man tar bort hopplösa kinesiska elbilstartups från mixen. Nedgången är särskilt tydlig när det gäller den långa listan av fallna brittiska sportvagnstillverkare, en lista som sträcker sig alfabetiskt från Armstrong Siddeley till den som för oss hit denna vecka – Zenos.

Utslagen är förstås fortfarande oläkta på den här. För medan Storbritannien verkar stoltsera med en oändlig tillgång på optimister som är fast beslutna att börja producera egna bilar, ofta av ställningsstänger och glasfiber som tydligt har formats i trädgården, verkade Zenos alltid annorlunda. Detta var ett företag som verkade professionellt, smart och livskraftigt. Ända tills dess öde vände och den tog en plötslig nick in i landskapet.

Som bevis på varför biljournalister sällan blir uppvakade av investmentbanker, tyckte jag alltid att idén bakom Zenos var bra. Fan, jag gör det fortfarande nu – även om jag vet att det misslyckades.



I slutet av 2012 blev jag inbjuden att komma till det nya företags blygsamma huvudkontor på ett industriområde med praktiskt taget utsikt över Lotus-fabriken i Hethel. Vid den tiden var Norfolks mer kända biltillverkare fortfarande under kontroll av Dany Bahar, som – mellan att klappa en vit katt och skratta – planerade att flytta märket bort från de enkla, prisvärda sportbilar som gjorde det berömt. Zenos plan var att kliva in i språnget.

Detta var inte en utopisk start-up, utan en som grundades i omfattande kunskap om denna del av marknaden. Företagets grundare Ansar Ali och Mark Edwards hade arbetat både på Lotus och Caterham, och ansåg att det fanns ett rimligt glapp för en minimalistisk, kompromisslös, mittmotoriserad sportbil. Zenos hade mycket smart ingenjörskonst, särskilt i sin kombination av en extruderad aluminiumryggrad och en kar gjord av återvunna kolavfall bundna runt en plastkärna. Den var inte lika stark som Grade A-kolfiberväv men nästan lika lätt och mycket billigare. Med dubbla wishbone i varje hörn, stötstångsdrivna framfjädrar och dämpare samt billig, pålitlig Ford-fyrcylindrig kraft såg E10 ut som en vinnare. Även den grundläggande 200 hk-versionen hade tillräckligt med kraft när den arbetade mot bara 700 kg massa.

Många rutor bockades av. Men med den brutala ärligheten i efterhand missades en – möjligen den viktigaste i denna känslodrivna del av marknaden. Med risk för att en fanbas skulle flamma upp var Zenos inte särskilt vacker. Dess nedskalade design och färgkontrasterande kompositdelar hade valts för att minimera vikt och göra reparationer så enkla som möjligt. Men även om formen matchade funktionen, gav kombinationen av den skelettliknande framsidan och de överstegbara sidorna alltid ett något klumpigt, ofärdigt utseende.



Körupplevelsen var dock helt speciell. Jag fick aldrig uppleva den naturligt sugade basmodellen – det verkar osannolikt att företaget sålde många. Men jag minns att nästa E10S använde den turboladdade 250 hk Ecoboost 2,0-litersmotorn från den samtida Focus ST för att ge en perfekt balans mellan prestanda och väghållning. Den var snabb och greppig nog för att vara intressant på en bana, men smidig och dynamiskt säker i verkligheten, även utan antispinnssystem eller ABS. Jag minns också att den var förvånansvärt bekväm för något utan tak eller värme, med kombinationen av låg sittställning och den valfria men avtagbara vindrutan som ständigt dundrade i motorvägsfart. Det gick också att byta ut helskärmen mot en minimal aero-flip för banbruk.

Mycket av inspirationen till skapandet av Zenos hade varit Lotus beslut att gå upp i marknadssegmentet, så det var förståeligt att det nya företaget var fast beslutet att utnyttja E10:s attraktivt låga instegspriser. Vid lanseringen kostade E10S imponerande slanka £29 995, men att nå det beloppet hade uppenbarligen varit ansträngt.

Tidiga Zenos-köpare upptäckte att en hel del av det som de flesta biltillverkare skulle betrakta som måsten hamnade på tillvalslistan, mest märkbart den fullstora vindrutan – som kostade ytterligare 1700 pund. Lägg till den extra sexväxlade växellådan, banbromsar, sladdifferential, uppvärmda säten, kabelhärven och avtagbar ratt, och priset kom närmare 40 000 pund. Vilket inte var orimligt, men ändå tillräckligt för att E10 skulle överlappa med etablerade banspecialer som såldes av företag med mycket längre meritlista.

Den kraftfullare 2,3-liters 350 hk Zenos R, som kom precis i slutet av produktionen, flyttade prestandan till en annan liga, men kostade också 39 995 pund i grundform. Lägg till tekniken och väderpaketet, en mer utmärkt färg, valfria karossränder och innovativ garanti som möjliggjorde regelbunden bananvändning, och det gick att få det över 50000 pund.



Trots att de levererade drygt 100 bilar till kunder och vad som i stort sett var universell beröm, stötte Zenos på en ekonomisk mina i början av 2017 efter vad som verkar ha varit en omfattande, avbruten beställning som ledde till att kassan tog slut. Det hamnade i konkurs och även om AC Cars förvärvade företagets namn och vissa tillgångar senare under 2017 verkar inget ha hänt sedan dess. Konstigt nog [är Zenos webbplats fortfarande aktiv](#) – åtminstone delvis – så någon betalar förmodligen räkningarna för den.

Det ursprungliga teamet bakom Zenos gick snabbt vidare till andra saker. Ansar Ali ansvarar för McLarens avdelning för specialfordonsoperationer. Mark Edwards gick till Multimatic och har nyligen återvänt till Lotus i en projektledningsroll. Och Matt Windle, som började på Zenos något senare som driftschef, har gått ännu längre och blivit Lotus VD. I en snygg karmisk symmetri vetter hans kontor ut över den blygsamma industrienhet som en gång innehöll Zenos.

Men bilarna själva har lämnats i vildmarken. De är inte tillräckligt många för att ha skapat ett ekosystem av specialister som tillgodoser deras behov, och även om de mekaniska delarna lånade av Ford är lugnande generiska och lagningsbara, kommer du inte att hitta några av de specialbyggda delarna på en lokal motormarknad. Eller någon annanstans. Att spendera en betydande summa pengar på en bil från ett företag som inte längre finns kommer alltid att vara modigt, oavsett hur man ser på det.

Vår piller verkar vara en av de allra sista E10R, kanske till och med den sista. Det registrerades första gången i februari 2018, mer än ett år efter att företaget gick i konkurs, och hade sin första besiktning först i år. En granskning av den officiella registreringen bakom de förklädda skyltarna bekräftar att detta kördes utan några förbehåll, och ger också goda nyheter att den faktiska körsträckan vid tillfället bara var 3852 – de 39000 miles som nämndes i annonsen var ett felsteg på tangentbordet.

För £31 995 är den avsevärt billigare än vad den skulle ha varit om den såldes när Zenos fortfarande fanns – detta i en del av marknaden där värdeminskningen ofta är mycket mild – och på bilderna ser den fräsch och redo ut att dominera en exklusiv bandag. Nästa ägare behöver bara vara väldigt försiktig så att den inte böjs.

# Klassiker

## 9. Grattis Hillman Minx!

Publicerad 27 april 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Engelbrekt har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Minx.



*Hillman Minx 1932*

Minx är ett engelskt ord som nu mest översätts med fräck slyna men som hade den mer oskyldiga betydelsen **yrhätta** när bröderna Rootes 1931 valde namnet Minx för en ny modell av Hillman.

Hillman Minx tillverkades under nära 40 år i flera upplagor. Det var en volymbil i den lägre mellanklassen med **konventionell teknik**. I England ansågs Minx vara lite **elegantare** än konkurrensen från *Austin* och *Morris*.

Minx slutade tillverkas 1970, samma år som Rooteskoncernen blev Chrysler United Kingdom Ltd.



*Minx fanns 1934 som tvåsitsig roadster som trots utseendet inte ansågs som en sportbil.*



*En sportbil var Aero-Minx med trimmad motor och splinesmonterade ekerhjul. Strömlinjeform var högsta mode 1933 men Aero-Minx fanns också i två öppna varianter i traditionell stil.*



*Förkrigsmodellen moderniserades 1947 med inbyggda strålkastare och rattväxel. De flesta var täckta men det fanns också en elegant Drophead Coupé.*



*Londons första bilsalong efter kriget ägde rum 1948. Där visade Rootes en helt ny Hillman Minx med USA-inspirerade linjer, inte så konstigt för Raymond Loewy - skaparen av Studebakers 47:or- hade konsulterats.*



*Nästa upplaga av Minx presenterades 1956 i en smacker form som lite påminde om Studebaker. Motorn var den toppventilare på 1390 cc som kom redan 1954 i förra modellen.*



*Hillman var det enda engelska märke som i broschyrerna körde med vita däcksidor. Det passade fint på cabrioleten vars sufflett hade tre positioner, täckt, öppen och de ville, det vill säga bara öppen över framsätet.*



*Grundkarossen från 1956 stod sig länge. Efter en lyckad modernisering 1963 blev 1967 det sista året. Motorn var då på 1725 cc.*



*En större bil togs fram som ersättare till Minx men denna sålde fortfarande så bra att den fick gå parallellt med den nya modellen som fick namnet Super Minx och kom på marknaden som 1961 års modell.*

## 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Renault Dauphine 1956

Dauphine tog vid där 4CV slutade och var så framgångsrik för Renault att fabriken i Storbritannien inte kunde hantera efterfrågan och bilar fick importeras från Frankrike för att hålla nere väntelistorna. Mer än två miljoner Dauphine tillverkades, även märkta som  **Ondines**, i en produktion som sträckte sig till 1968.

I Frankrike fanns det en **52 hk** Rallye Dauphine, bara **2140** byggdes och de är alla nästan utrotade nu - ungefär som Dauphine i allmänhet, eftersom de flesta rostade bort för flera år sedan.

