



Triumph Mayflower

- 1. Volkswagen ID. Polo officiell**
- 2. Premiär för nya Volkswagen ID. Polo**
- 3. De första Volvo EX60**
- 4. 40 000 Volvo EX60 ska byggas i år**
- 5. Kinesiska Chery till Sverige i sommar**
- 6. Hongqis eldrivna bilar kanske byggs i Europa**
- 7. Ny lag om laddning av elbil**
- 8. Hybrid in i Guinness rekordbok**
- 9. Scania får stororder**
- 10. Triumph Mayflower**
- 11. Elmore Modell 36 Demi-Tonneau**
- 12. Grattis Rapier**
- 13. De viktigaste bilarna**

## Teknikens Värld

### 1. Volkswagen ID. Polo officiell – fakta och bilder

Publicerad av Per Sundström 29 apr 2026 kl 12.00

Teknikens Värld fick provköra en maskerad version av ID. Polo redan i januari i år. Nu har Volkswagen dragit skynket av bilen – och förhoppningarna om att den ska öka försäljningen av små elbilar i Europa är stor.



*Eldrivna ID. Polo är nu officiell*

Väntan har varit lång men nu är den officiell. **Volkswagen ID. Polo** representerar en ny-start för den tyska jättens elbilssatsning och ID. Polo är bara den första i en serie bilar som kommer lanseras under 2026 och 2027.

Teknikens Värld fick **provköra modellen tidigare i år**, men då fick vi inte visa några bilder på den utan kamouflage – nu är hemlighetsmakeriet över.

#### **Två batterialternativ**

Som vi berättat om tidigare så går ID. Polo att köpa med två olika batterialternativ – ett mindre på 37 kWh och ett större på 52 kWh. Det lilla batteriet finns med två olika effektalternativ, ett på 85 kW (116 hk) och ett på 99 kW (135 hk). Med båda alternativen får man framhjulsdraft och en maxhastighet på 160 km/h. Maximal DC-laddning på det lilla batteriet är 90 kW.

Versionen med 52 kWh-batteri har en effekt på 155 kW (211 hk). Även där är max hastighet 160 km/h men DC-laddningen går upp till 105 kW.

Längden är på drygt fyra meter och hjulbasen på 2,6 meter. Utseendemässigt passar den in i **Volkswagens** ID-familj och det finns tydliga likheter med övriga elbilsmodeller. Emblemerna är upplysta och stålkastare fram och bak har en helt ny design jämfört med den gamla bensindrivna Polon.



*TVå skärmar och ratt med fysiska knappar*

### **Ny interiör och ratt**

Interiören i ID. Polo är utformad enligt designspråket "Pure Positive" med mycket textilier och en ombonad känsla. Ratten är nydesignad och många av knapparna och vreden är nu fysiska i stället för i touch-utförande. Den kompakta elektriska drivlinan med enbart framhjulsdraft ger mer utrymme än en jämförbar bil med förbränningsmotor med plats för fem personer och ett bagageutrymme på 441 liter.

Bland de nya tekniska funktionerna finns assistanssystemet "Connected Travel Assist" med automatisk igenkänning av trafikljus samt möjlighet till enpedalskörning. Bilen erbjuds också med en digital bilnyckel som tillval och är utrustad med Vehicle-to-Load (V2L), vilket gör det möjligt att använda bilen som strömkälla för externa enheter.



*Relativt trångt för långa, men ändå godkänt utrymme*



*Ljuslist och upplyst emblem är nästan standard i dag*

I samband med världspremiären startar försäljningen av två versioner med det större 52 kWh-batteriet. ID. Polo Life Launch Edition, har ett rekommenderat cirkapris från 438 900 kronor och ID. Polo Style Launch Edition har ett rekommenderat cirkapris från 461 900 kronor.

Med utrustningspaketet Style får man bland annat avtagbar dragkrok, panoramatak, elmanövrerade framstolar med massagefunktion och assistanspaket Plus.

Senare kommer också ID. Polo Trend med det lilla batteriet och ett pris från 320 900 kronor.



*Nydesignad bak enligt Volkswagen nya formspråk*



## 2. Premiär för nya Volkswagen ID. Polo

Av Christoffer Gullin

29 apr. 2026

Här är allt du vill veta om den



FILM: <https://youtu.be/hDQD8NBm92c?t=5>

Jag har fått möjlighet att ta en titt på helt nya Volkswagen ID.Polo och i denna video går jag igenom bilen, dess teknik och funktioner.

Jag har redan provkört ID. Polo och dessutom gjort en mer detaljerad genomgång av interiören, du hittar båda dessa videos här nedan:

Provkörning:  • [Provkörd: ID.Polo är det bästa Volkswagen.](#)

Genomgång av interiören:  • [Interiören i VW ID.Polo ser ut som en bil.](#)



Christoffer Gullin

**Feber**

### 3. De första Volvo EX60 har rullat av bandet

Av Bobby Green 2026-04-25 kl 22:00

"En viktig majlstån"

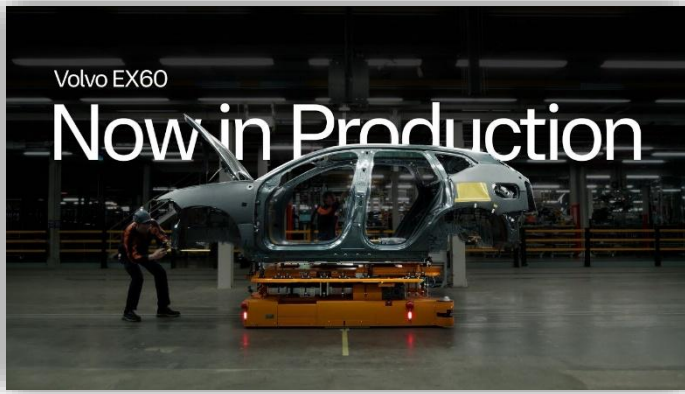


FILM: <https://youtu.be/KAHVmuwVBV8>

Nu har som vi tidigare berättat de första exemplaren av Volvos nya eldrivna modell EX60 rullat av bandet i Torslanda. Här får vi se en intervju med vdn Håkan Samuelsson som berättar hur viktig den här bilen är för Volvo. Bonusklipp nedan. Bil, Volvo, Volvo EX60, Håkan Samuelsson, vd, elbil, Torslanda, Göteborg, SUV, crossover



FILM: <https://youtu.be/p5ZUE1fcXsc>



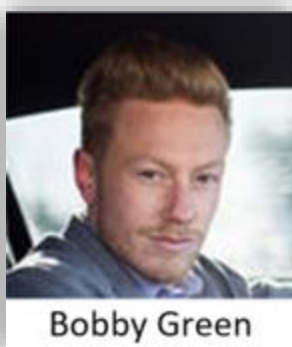
**Idag började Volvo bygga EX60**  
**Dags för en ny era**



**Nu kan du köpa Volvo EX60 Cross Country**  
**Lite billigare än vi först trodde**



**Så är det att åka med i Volvo EX60**  
**Och så låter ljudsystemet**



**Bobby Green**



## 4. 40 000 Volvo EX60 ska byggas i år: "Från noll till ett mycket högt tempo"

Posted by Kristofer Rask april 22, 2026 [10 kommentarer](#)



Idag kom nyheten som många svenskar väntat på. Tillverkningen av den **nya elbilen Volvo EX60** startade idag som planerat vid Volvos fabrik i Torslanda. Intresset för modellen har varit stort och Volvo har fått fler beställningar än vad företaget interna prognoser pekat på.

– Vi fokuserar nu på en stadig upptrappning av högkvalitativ EX60-produktion och säkerställer att denna banbrytande bil blir en lönsam tillväxtmotor under de kommande åren, sa Volvo Cars VD Håkan Samuelsson i ett uttalande idag.

Nyhetsbyrån Reuters kan avslöja att Volvo Cars hoppas på att kunna bygga 40 000 exemplar av Volvo EX60 i år.

– Intresset har varit högre än vår planerade orderingång, högre än väntat, så åtminstone vet vi att vi har kunderna. Utmaningen är nu att leverera, inte att sälja, sa Samuelsson till **Reuters**.

Bara på den svenska marknaden ska Volvo ha fått in 3000 beställningar på mindre än en månad efter att orderböckerna öppnade i januari. Även i Tyskland, där man har de nya rivalerna BMW iX3 och Mercedes GLC ska intresset också ha varit stort.

– Det här är en helt ny bil som introducerar ny teknik. Nu måste den skalas upp från noll till ett mycket högt tempo, sa Samuelsson.



Kristofer Rask

## Teknikens Värld

### 5. Kinesiska Chery till Sverige i sommar

Av Peter Klemensberger

Publicerad 28 apr 2026 kl 17.31

**Omoda, Jaecoo och Exlantix - bilmärken vi hört om ett tag nu. I sommar ska märkena, som ingår i Cherykoncernen, lanseras i Norden.**



Bilmärkena **Omoda**, **Jaecoo** och **Exlantix** har ni kunnat läsa om tidigare här på Teknikens Världs sajt. Tre märken som ingår i den kinesiska jättekoncernen **Chery Group** som länge pratat om att **etablera sig i Europa**.

Nu har det börja röra på sig och i juni kommer de tre tidigare nämnda märkena att lanseras i Sverige, Finland, Norge och Island när **RSA** blir officiell importör av Cherys bilar i Norden. Ambitionen är hög, man siktar på att ha över 100 återförsäljare på marknaderna samtidigt innan årets slut.

– Det här är en av de största lanseringarna på nordisk bilmärknad på länge. Chery levererar teknisk innovation och global skala som få andra tillverkare matchar. RSA levererar lokal förankring, ett inarbetat återförsäljarnätverk och 90 års erfarenhet av den nordiska marknaden. Tillsammans kommer vi att förändra spelplanen, säger Frank Dunvold, VD för RSA.

Såväl elbilar, hybrider som laddhybrider är aktuella och varje marknad ska få det som passar kunder, klimat och regelverk bäst. Exakt vilka modeller det rör sig om framgår dock inte i dagsläget, på bilden ovan ses modellen Omoda 9.



## 6. Hongqis eldrivna bilar kanske börjar byggas i Europa

Bobby Green 2026-04-29 kl 16:00

Kungen jublar



Hongqis bilmodeller tillverkas i Kina men det kan bli så att de även breder ut sig i Europa framöver. Det sägs nämligen att tillverkaren snackat ihop sig med Stellantis om att få bygga sina eldrivna modeller i deras fabrik i Spanien. Det i sin tur skulle göra så att Hongqi slapp strafftullarna Europa har på importerade bilar.

Om Hongqi skulle börja bygga bilar "här" så skulle det kunna hjälpa deras expansion i Europa enormt. De har planer på att lansera över ett dussin nya elbilar och hybrider innan 2028. Samma år är målet att ha över 200 återförsäljare runt om i Europa.

Bonusklipp nedan. [reuters.com](https://reuters.com)



FILM: <https://youtu.be/JpQNXSwz8Mw>



**Hongqi planerar att lansera 15 nya modeller i Europa  
Kungen jublar**



**Svenska priset klart för Hongqi EH7  
Kommer kungen slå till?**



**Terjes Hongqi har kostat 700 kronor per mil  
Smärtsam värdeminskning**

## 7. Klart i dag: Ny lag om laddning av elbil klubbad

Av William Karlsson 29 april 2026, 17:21

Riksdagen har klubbat igenom ny lag i dag. Alla hyresgäster kan nu kräva hemmaladdning till elbilen. Men lagen får kritik direkt. – Det kommer sannolikt uppstå fördyring som varken gynnar fastighetsägaren eller nyttjanderättshavaren, säger Johan Kleveland, förbundsjurist hos Fastighetsägarna.



För flera miljoner svenskar som bor i lägenhet har möjligheten att skaffa elbil varit svår. Det som gjort att många gått över till elbil är möjligheten att ladda elbilen tryggt och billigt hemma vid bostaden. Men detta är något få lägenhetsboende haft möjlighet till. Nu har däremot en ny lag klubbats igenom av riksdagen **som ska ge alla svenskar som bor i lägenhet rätt att ladda elbilen hemma**.

Den nya lagen är ett krav från EU som vill öka förutsättningarna för lägenhetsboende att skaffa elbil. Riksdagen klubbade igenom lagen i dag och den kommer att införas den 29 maj, vilket innebär att alla har en lagstadgad rätt att begära installation av en laddningspunkt för elbil på sin parkeringsplats vid lägenheten, som antingen ligger i samma hus som lägenheten eller i närheten av den.

Nu kan alla svenskar som bor i lägenhet få en laddare vid sin bostad om de har egen parkering.

Det är fastighetsägaren som kommer tvingas utföra installationen, men hela kostnaden läggs över på bilägaren som hyr parkeringsplatsen. Detta gör förmodligen att få hyresgäster kommer att nyttja den nya lagen.



*Nu kan alla svenskar som bor i lägenhet få en laddare vid sin bostad om de har egen parkering.*

– Om en hyresgäst åberopar lagen och man ska göra en installation blir det klart dyrare än om fastighetsägare gör ett projekt, säger Johan Kleveland, förbundsjurist hos Fastighetsägarna, till [Fastighetstidningen](#).

Kostnaderna för att sätta upp en ny laddstolpe kan landa på mellan 40 000 kronor och flera hundra tusen beroende på avstånd till matarskåpet. Tidigare har [Hyresgästföreningen riktat skarp kritik mot lagen](#).

– Det här riskerar att låsa fast hyresgäster i fossilbilar samtidigt som de fossila bränslena kommer bli allt dyrare, säger han till [Aktuell Hållbarhet](#).

Varför man valt att lägga kostnaderna på hyresgästen är för att det anses t orättvist att låta övriga boende, hyresvärderna eller bostadsrättsföreningen kollektivt betala för en installation som bara en person nyttjar. En annan faktor som gör att hyresgästen drabbas negativt av lagen är att hyresgäster, till skillnad från fastighetsägare, inte kan söka stöd från Klimatklivet för att täcka delar av installationskostnaden. Det innebär att en privatperson i lägenhet kan tvingas betala tiotusentals kronor för en laddbox som de sedan inte kan ta med sig vid en flytt.

#### LÄS MER:

- [Så hårt slår nya p-momsen: "Vansinne"](#)
- [Hemliga spelet: Så räddades Nevs Emily GT](#)
- [Ny tvingande lag: Laddstolpe till alla med p-plats](#)
- [Chockdyrt parkera elbil – om du bor på fel ställe](#)
- [Testade 90 elbilar – de här är bäst](#)
- [Så många nya elbilsägare bor i villa – laddar billigt](#)
- [Skatteverket avslöjar: Så hittar vi fuskets och felen](#)

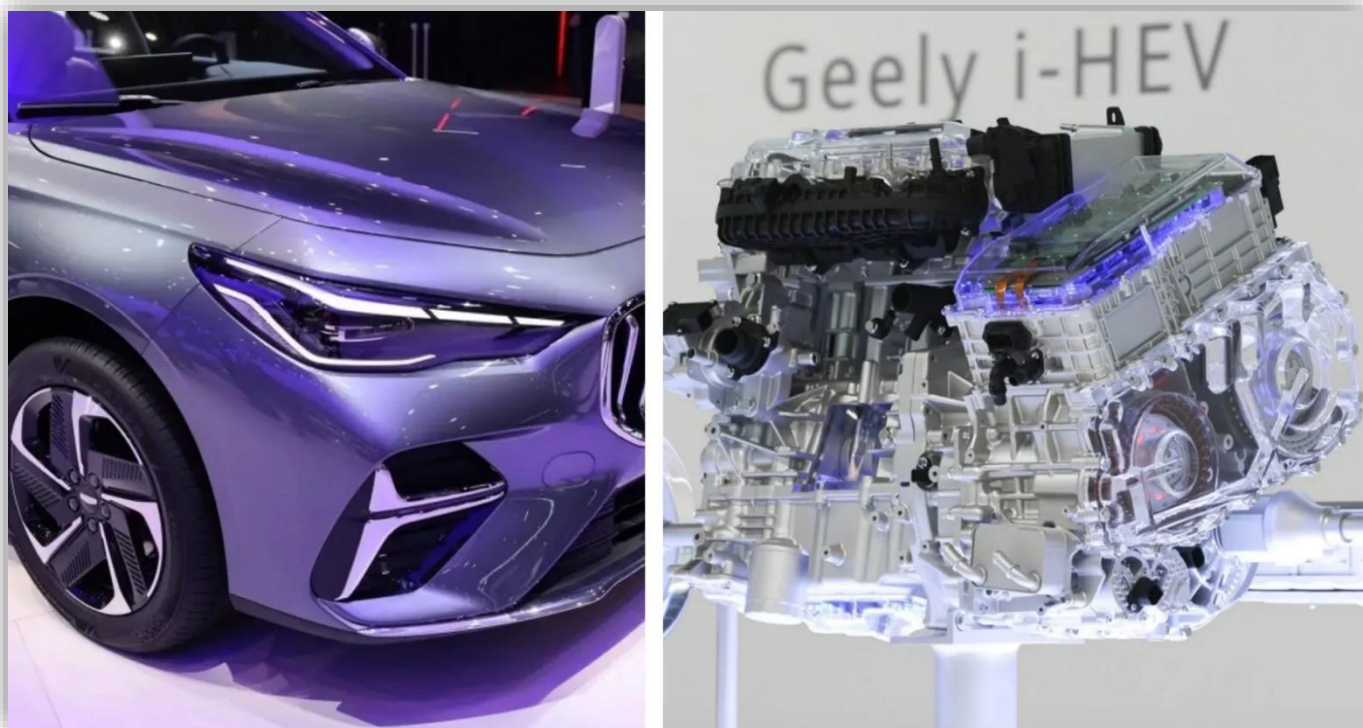


William Karlsson

## 8. Hybrid in i Guinness rekordbok – drar 0,22 liter/mil

Av Anton Nordgren 28 april 2026, 18:19

**Geely slår historisk världsrekord – ny hybrid drar rekordlåg bränsle. Nu har Geely skickat in resultatet till Guinness rekordbok.**



Kriget om världens snålaste bil har nått en ny nivå. På bilsalongen i Peking 2026 visade Geely upp den femte generationen av storsäljaren Emgrand i-HEV. Men det var inte designen som stal showen, det var siffrorna. Bilen har nämligen slagit ett officiellt världsrekord. Under ett stort motorvägstest i Hainan uppnådde bilen en extremt låg förbrukning på 0,22 liter per mil. Med det har Geely ansökt om en plats i Guinness Rekordbok, rapporterar [Carnewschina](#).

Hybridmotorn har en extremt hög certifierad termisk verkningsgrad på 48,41 %. Enligt företaget är den upp till 12 % mer bränslesnål än Toyota Prius under jämförbara förhållanden. En viktig orsak till resultatet är att Emgrand i-HEV fungerar mer som en elbil än en traditionell hybrid. Vid stadskörning och normal körning används eldriften i över 80 % av tiden. Först vid hastigheter runt 66 km/h behöver förbränningsmotorn gå in och ta över mer av arbetet.

*Hybridmotorn når en termisk verkningsgrad på 48,41 %. En siffra som Geely beskriver som den högsta bland nuvarande massproducerade motorer.*

Men det handlar inte bara om att spara bensindroppar. Geely har även skruvat upp effekten rejält. Hjärtat i rekordbilen är ett avancerat "11-i-1"-system med dubbla elmotorer som levererar totalt 230 kW (313 hk). Det är nästan dubbelt så mycket kraft som i de japanska hybridsystem vi är vana vid. Bilen går 0-30 på 1,84 sekunder, vilket gör den mycket smidig och pigg i tät stadstrafik.



*Hybridmotorn når en termisk verkningsgrad på 48,41 %.*

*En siffra som Geely beskriver som den högsta bland nuvarande massproducerade motorer.*

Och för den som stör sig på vibrationer har Geely hittat en lösning. Med hjälp av en egenutvecklad bullerbekämpning, ska vibrationerna ha minskat med en tredjedel. Resultatet är en kupé som nästan är lika tyst som i en ren elbil. Men det är inte bara motorn och den övriga tekniken som sätter avtryck. Även prislappen chockerar.

### Geely Emgrand i-HEV

### Värde

Förbrukning	2,22 l/100 km (världsrekord)
Effekt	230 kW (313 hk)
Termisk verkningsgrad	48,41 % (världsledande)
Pris	Från ca 89 000 kr (i Kina)

Trots rekord och avancerade system har Emgrand i-HEV ett mycket lågt pris. Tidigare har uppdaterade versioner rapporterats kosta mycket låga 65 800 yuan (89 000 svenska kronor) respektive 71 800 yuan (97 000 kronor). Och även om de svenska priserna skulle bli betydligt högre efter tullar och moms, visar Geely att de menar allvar med att göra sina hybrider tillgängliga för alla.

### LÄS MER:

- [Ny motor snålast i världen: Kör 4,5 mil på en liter](#)
- [Ny bensinmotor sätter rekord i verkningsgrad](#)
- [Ny elmotor i amorft stål slår rekord: 98% effektivitet](#)
- [Ska slå Toyota: Nya bilarna drar 0,20 l per mil](#)
- [Insprutning med 500 bar – ny motor rekordsnål](#)
- [Ny bensinmotor slår rekord i verkningsgrad](#)
- [Körde Volvo 515 000 mil – kan ha slagits av Mercedes](#)

## 9. Scania får stororder på elbussar till hemstaden

Av Carl Undéhn 30 apr 2026



Kollektivtrafikföretag VR Sverige AB beställer nu in en stor mängd nya elbussar. Företaget köper in 91 eldrivna bussar från Scania som från och med nästa år ska sättas in itrafik i Södertälje. Alltså i samma stad där de också tillverkas hos Scania.

Affären beskrivs som en av de största köpen av eldrivna bussar hittills i Sverige. Och enligt Scania har just den lokala förankringen varit en viktig del i affären. Samarbetet mellan VR Sverige och Scania Sverige sträcker sig från utveckling och planering till trafikstart, service och långsiktigt stöd.

– Med utveckling i Sverige, batterimontering i Södertälje och ett nära samarbete genom hela affären kan vi erbjuda en robust och hållbar lösning för svensk kollektivtrafik, säger Christopher Svensson som är Key Account Manager på Scania Sverige.

Bussarna är av modellen Scania Fencer f1 BEV och beställningen innefattar två olika versioner av den med två eller tre hjulaxlar. I båda fallen handlar det om elbussar där batteripaketet har en kapacitet på 445 kWh.



Carl Undéhn



## 10. Triumph Mayflower

Av Matthias Kierse 20.12.2021



FILM: [https://youtu.be/811FAYYgd\\_o](https://youtu.be/811FAYYgd_o)

"Älskling, jag krympte Rolls-Roycen." – Den tanken är åtminstone väldigt uppenbar när man får syn på en Triumph Mayflower för allra första gången. Det brittiska bilmärket ville placera sina modeller i lyxsegmentet, men samtidigt förbli i medelklassen när det gäller storlek. Från 1949 kompletterade Mayflower den nedre delen av sitt sortiment, medan dess systemmodell, Renown, placerades ovanför och tydligt tog upp Rolls-Royces design. Där dök Silver Wraith upp tre år tidigare, vars skärmar fortfarande satt på karossen utanför. Bakre bagageutrymmet var sömlöst integrerat under bakrutan med ett litet steg. Triumph antog tacksamt denna designfunktion. Sidodesignen på Mayflower låg dock ungefär sex år före Rolls-Royce. Från strålkastarna löper en framträdande bälteslinje mellan skärmarna, som sjunker till baken bakom bakhjulen.

### Ädelt utseende på 3,96 meter

Triumph lyckades ge Mayflower ett lyxigt utseende genom att använda tvåfärgad lackering och kromdetaljer på den stora kylargrillen och stötfångaren. För att förstå varför den tanken som nämndes i början dyker upp, låt oss hålla den yttre längden på Rolls-Royce Silver Wraith och Triumph Mayflower sida vid sida. Medan lyxsedanen med normal hjulbas sträcker sig upp till 5,23 meter, är den lilla bilen från Coventry bara 3,96 meter lång. Av denna anledning togs bakdörrarna bort från början. Ändå fanns det tillräckligt med plats inuti för upp till fyra passagerare. Instrumentbrädan är målad i samma färg som bilen och har två runda displayer i mitten. Medan höger instrument visar hastigheten, visar tre rattar till vänster bränslenivån samt olje- och vattentemperaturerna. Bakluckan öppnas nedåt.



### **38 hk var tillräcklig effekt 1949**

Under huven finns en 1,25-liters fyrcylindrig motor med aluminiumtopplock och nedåtriktad förgasare från Solex. Effekten på 28 kW/38 hk var lätt tillräcklig för att hålla jämna steg med trafiken vid den tiden. Dock var en topphastighet på mer än 100 km/h inte möjlig. Växelspaken för den fullt synkroniserade, manuella treväxlade växellådan är placerad på rattstången. Triumph fortsatte att använda framaxeln med sina dubbla triangelarmar nästan oförändrade för TR2 från 1952. På baksidan gav semi-elliptiska, långsgående blad fjädrar tillräcklig komfort. För inbromsning monterades Lockheed-hydrauliska trumbromsar på varje hjul. Totalt byggdes endast cirka 35 000 enheter under fem produktionsår. Detta berodde främst på det höga priset, som var en bra femtedel högre än för en jämförbar Morris Minor. Det fanns bara omkring tio planerade Drophead Coupé-versioner, och exakt 150 av en Pickup-version för Australien.

### **Triumph Mayflower på Hyman Ltd.**

Hos den amerikanska klassiska bilåterförsäljaren Hyman Ltd. finns en Triumph Mayflower från det sista produktionsåret 1953 för närvarande tillgänglig för köp. Denna tvåfärgade grå bil gick direkt till den amerikanska marknaden som vänsterstyrd bil. Fergus Motors i New York City levererade den. Invändigt visar denna Mayflower röd läderklädsel och utsidan vita däck som var mycket populära vid den tiden. En restaurering ägde rum för en tid sedan, där den ursprungliga färgskalan bevarades. Med ett utgångspris på endast 39 500 USD är Triumph Mayflower betydligt billigare än en Rolls-Royce i samma ålder i jämförbart skick. Dessutom kan man vara säker på att bli fotograferad och ofta kontaktad med denna bil vid klassiska bilmöten. Sympativärden i form av upphöjda tummar är också garanterade.



### Vad hände sedan med Triumph?

I november 1944 blev Triumph Motor Company en del av Standard Motor Company och flyttade produktionen till Canley nära Coventry. Standard hade varit den officiella motorleverantören till Jaguars föregångare S.S. sedan 1938. Detta samarbete avslutades 1944 till följd av en tvist mellan Jaguar-grundaren Sir William Lyons och Standard-chefen Sir John Black. Den senare lovade att ställa lyxmodeller mot Jaguar med Triumph. Men Roadster, Renown och Mayflower fick inte det godkännande han hoppats på, varken i Europa eller i USA. Detta ledde till att Sir Black tvingades lämna företaget 1953 och de tre modellerna togs ur produktion utan efterträdare. Istället placerades Triumph på en mer sportig väg för framtiden med TR2 och Herald. Standard-Triumph såldes till Leyland 1960 och slogs samman med andra varumärken för att bilda British Leyland Motor Corporation (BLMC) 1968.

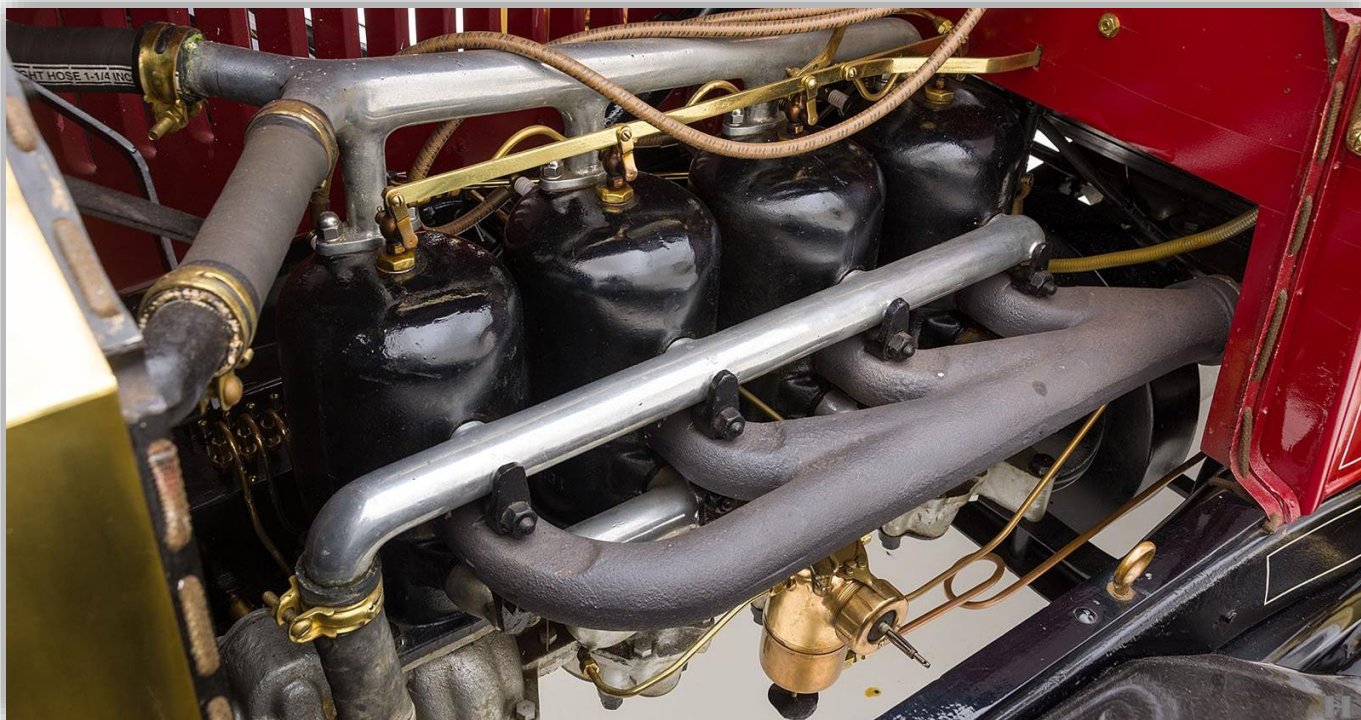


## 11. Elmore Modell 36 Demi-Tonneau 1910

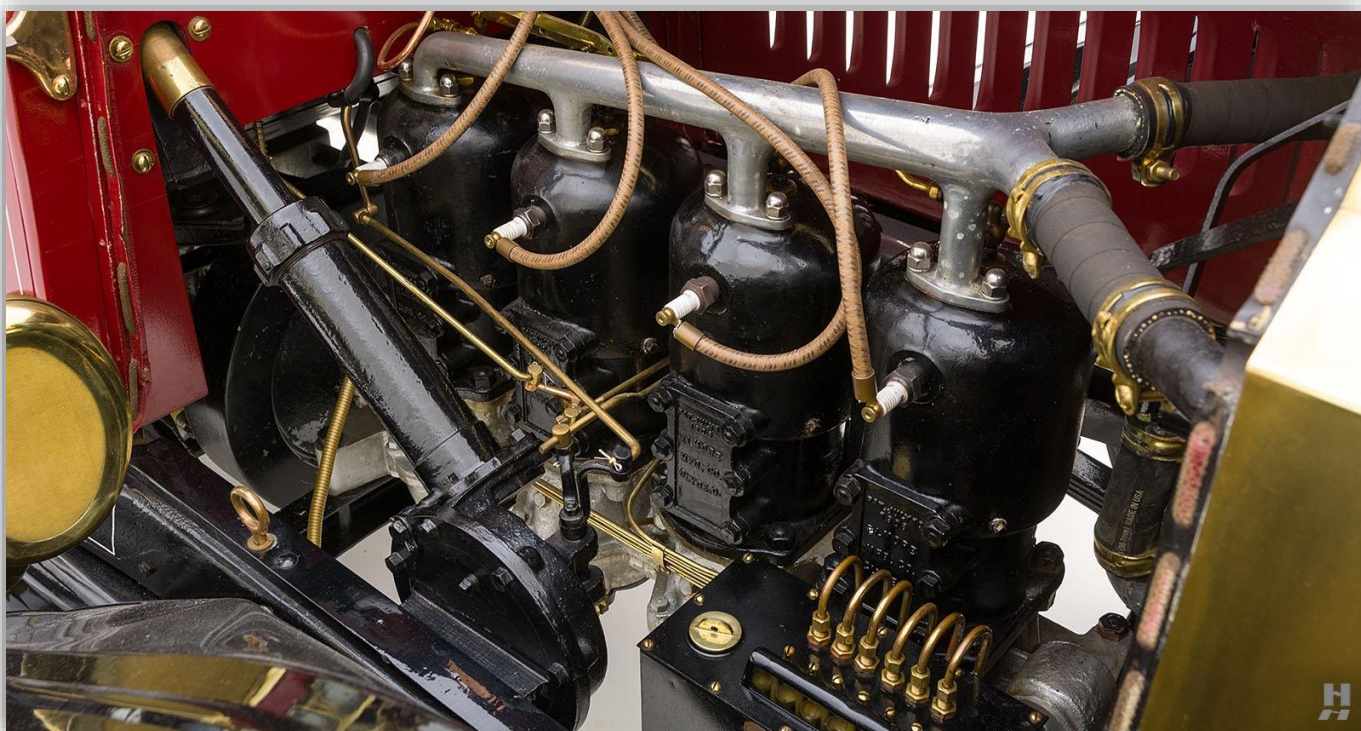


Elmore är en märklig fotnot i den amerikanska bilhistoriens annaler. Företaget hade sin bas i Clyde, Ohio, och grundades av bröderna James och Burton Becker år 1902. Liksom många under pionjärtiden för hästlös vagn började Beckers sin karriär inom cykelbranschen innan de gradvis gick över till motoriserad transport. Deras första bil, tillverkad 1900, hade en encylindermotor monterad i mitten av chassit. De byggde omkring tio bilar innan de bildade Elmore Manufacturing Company 1902, namnet lånat från en markbit där deras far drev en stavfabrik. På ytan var Beckers precis som hundratals andra stjärnögda unga entreprenörer som tävlade om sin del av denna växande marknad. Men Elmore utmärkte sig som en av de tidigaste användarna av tvåtaktsmotorn och försvarade dess förtjänster envist under hela företagets existens.





Tidiga annonser marknadsförde Elmore som *"den enda tvåcylindriga motorn i världen som kan startas utan vev!"* och all efterföljande Elmore-marknadsföring hade sloganen *"bil-  
len utan ventiler."* Becker-bröderna var ivriga förespråkare för sin valda teknik, och till deras heder tvekade de inte sitt stöd för den, trots tvivlande kritiker i pressen. Från 1902 till 1905 erbjöd Elmores antingen en- eller tvåcylindriga motorer, monterade mittskepps i chassit. År 1906 introducerade Elmore en omdesignad modell med en frontmonterad motor och antingen en tre- eller fyrcylindrig layout. Bilarna växte i storlek och effekt, från 24 till 36 hästkrafter, och de listade till och med en 70-hästkrafters tourer 1911! Visserligen uppskattades effektutgången och var troligen avsevärt underskattad på grund av tvåtaktsmotorns natur. Försäljningen var stabil, men aldrig lysande, och den årliga produktionen nådde sin topp på 648 enheter 1908, mycket tack vare trecylinderns popularitet som taxi.





Nyheten i Elmores motorteknologi fångade Billy Durant, den ökända grundaren av General Motors, uppmärksamheten. Under en av sina ökända köpturer köpte han Elmore-företaget från bröderna Becker 1909, enligt uppgift för en generös summa på 500 000 dollar. Tyvärr hjälpte inte det Elmores framgång att gå med i GM-imperiet, och företaget upplöstes efter 1912 efter Durants tumultartade avsättning från GM av styrelsen.





Som en av få kända överlevare från det fascinerande amerikanska märket ger denna Elmore Model 46 Demi-Tonneau från 1910 en inblick i bilvärldens tidiga dagar, då ingenjörer fylldes av kreativa experiment. Model 36 har en 254,4 kubiktums fyrcylindrig tvåtaktsmotor, nominellt klassad för 36 hästkrafter – även om de få som har upplevt en Elmore menar att de var underskattade. I mitten av 1960-talet upptäcktes denna bil i Altoona, Pennsylvania, av herr Al Shaw. Då ägdes bilen av en äldre man vid namn A. McIntyre, och den stod i ett skjul i många år, och historiefilen innehåller en registrering från 1928 i Pennsylvania i hans namn.

Som varje självrespekterande bilentusiast har plikten erbjöd sig Al Shaw att köpa Elmore, men McIntyre ville inte ha något med det att göra. Shaw höll kontakten, men det var inte förrän 1971 som han fick ett samtal från familjen McIntyre som informerade honom om att ägaren hade avlidit och att Elmore var tillgänglig.

Shaw gjorde en affär om att köpa bilen, som var anmärkningsvärt komplett men behövde en fullständig restaurering. Som ingenjör arbetade Al mödosamt från ände till ände på Elmore, tillverkade nya delar vid behov, inklusive gjutning av nya aluminiumkolvar och restaurering av vevaxeln. Förutom att installera ett elektriskt startsystem för enkel användning, restaurerade Al annars bilen ganska troget enligt tidstypsmässig standard. Slutligen, efter år av noggrann forskning och arbete, förklarade Al Shaw restaureringen klar 2009.

För några år sedan bytte Elmore ägare och anslöt sig till den senaste ägarens samling. Under den tiden har det underhållits väl i utmärkt skick, och dess vackra presentation är ett bevis på kvaliteten på herr Shaws restaureringsarbete. Karossen är klädd i en attraktiv nyans av vinrött, accentuerad med svarta skärmar, svart chassi och många högpolerade mässingstillbehör. Svart knapptofsad läderklädsel fulländar det autentiska utseendet, och precis som karossen är den i utmärkt skick.

Mekaniskt sett är Elmore relativt enkel. Rakfyran matar en konventionell 3-växlad glidväxellåda och en Buick-baserad bakre differential. Typiskt för tiden är bromsarna monterade endast på bakhjulen, kompletterade med en transmissionsbroms. Med en så stor tvåtaktsmotor är Elmore en riktig prestanda, och tidigare ägare har hävdade att 50 mph är lätt att uppnå. Den sägs kunna köra högre hastigheter, även om ingen riktigt haft modet att släppa loss den! Även i måttligt tempo förstärker avsaknaden av vindruta eller väderutrustning fartkänslan, vilket ger den autentiska bugs-in-the-teeth-upplevelsen som gör körningen av en bil från mässingseran så otroligt underhållande.

# Klassiker

## 12. Grattis Rapier!

Publicerad 8 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Åke har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Rapier.



FILM: <https://youtu.be/0maZJdhOQX4>

Rapier betecknar en lätt stötvärja och är ett namn som använts som modellnamn på två engelska bilar, *Sunbeam* och *Lagonda*.

SUNBEAM RAPIER . . . den mest suveräna



*smart i utseende och konstruktion . . . bergfast i kurvorna*

*Övertäxel på trean och fyran ingår som standardutrustning*

Sunbeam Rapier presenterades på våren 1955 som en sportig hard-top. För formgivningen hade Rootes konsulterat Raymond Loewy, mannen bakom Studebakers sensationella 53:or. Sex månader senare kom Hillman Minx med en fyradörrars version av den nya karossen, se namnsdagsbilar den 27 april.



Modet 1958 föreskrev fenor och det fick Rapier serie II men som motvikt samtidigt en traditionell grill. På bilden en Serie IIIA med något nedtonade fenor. Nu hade motorn växt till 1,6 liter, från början var det 1,4, senare 1,5 liter.



Rapier var ju en engelsk bil i övre mellanklassen men saknade först träpaneler invändigt. Det rättades till 1959 med Serie III. Alla serier utom den första erbjöds förutom som hard-top också som convertible.

*new*  
**Sunbeam  
Rapier**



**SPORTS PERFORMANCE - LUXURY COMFORT**

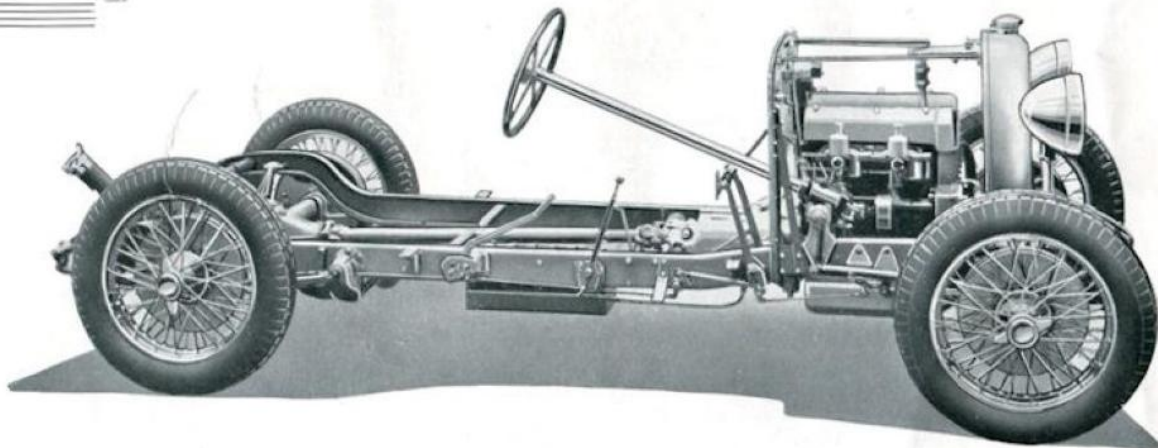
Kantiga karosser blev mode på 1960-talet och linjerna stramades upp på 1965 års Rapier som blev serie IV. Utseendet bibehölls på serie V med 1725 cc som lades ned 1967.



Chrysler tog kontroll över Rootes i slutet av 60-talet och 1968 års Rapier ser ut som en förminskad Plymouth Barracuda 1966. Den var byggd på den nya Arrowplattformen som delades med Hillman, Humber och Singer. Modellen höll ut till 1976 och fanns också med Holbaytrimmad motor som kallades H120 fast den bara var på 105 hkr och inte toppade 120 mph



# THE CHASSIS



### RAPIER PERFORMANCE FIGURES. (Standard Model).

MAXIMUM SPEED (timed) .. 81.82 m.p.h.  
 ACCELERATION from rest to 50 m.p.h. 13.5 secs.  
 ACCELERATION from rest to 60 m.p.h. 20.8 secs.  
 BRAKING from 30 m.p.h. to zero .. ..24 feet

CHASSIS PRICE **£270** Ex Works

*Chassis guaranteed for one year, renewable  
and transferable by Rapiert Cars, Ltd.*

# RAPIER

*"EVER KEEN PERFORMANCE"*

En för Lagonda mycket liten bil var Rapiert men dess twin-cam motor höll märkets höga klass fast den var bara på 1104 cc. Den visades i juli 1934 och såldes som chassi för påbyggnad av olika fristående karossmakare.



Lagonda Rapiert med roadsterkaross. Den avancerade konstruktionen gjorde bilen dyr för sin storlek och därmed svårsåld. Lagonda lade ned modellen i slutet av 1935 men dess konstruktör Tim Ashcroft tog över rättigheterna och fortsatte att bygga bilen i egen regi under märkesnamnet Rapiert ända till 1939.

### 13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



#### Jaguar E-Type 1961

Kommer du ihåg alla dessa omröstningar som försökte fastställa de viktigaste bilarna under 1900-talet? De som alltid placerade Mini eller E-Type på första plats? Ta en titt på den här bilden och du kommer omedelbart att förstå varför Jaguaren är så uppskattad.

E-Type ser inte bara snygg och sexig ut utan var också fenomenalt snabb; de tidigaste bilarna med 3,8-liters rak sexa kunde nå 240 km/h, men det var fortfarande en relativt lättillgänglig bil tack vare en bra prissättning. Senare kom en 4,2-litersmotor och sedan en 5,3-liters V12, och vid det laget var E-Type mer av en grand tourer än en sportbil. Hedersomnämningen för 1961: Citroën Ami, MG Midget, Renault 4, Volvo P1800



Roger Warolin