



De Tomaso Longchamp (1976)

- 1. Test av Togg T10X**
- 2. Provkörning av Renault Twingo E-Tech Electric Techno**
- 3. Stor köpguide för Volkswagens ID-bilar**
- 4. Nu avslöjas namnet på Jaguars elbil med 1000 hk**
- 5. Suzuki vill rädda förbränningsmotorn med vätgas**
- 6. AI-teknik ger batterier ökad livslängd**
- 7. De Tomaso Longchamp**
- 8. Lagonda LG45 Sedanca DeVille**
- 9. Grattis Suburban**
- 10. De viktigaste bilarna**

1. Togg T10X recension: Detta är vad den första turkiska elbilen kan göra

Elmar Siepen 2025-12-22, 06:03

Den högdigitaliserade, elektriska kompakta SUV:n Togg 10X från Turkiet bevisar att nya elbilmärken inte nödvändigtvis behöver komma från Kina. Testet klargör vad det kan göra!



På den södra stranden av Marmorahavet, närmare bestämt i staden Gemlik, rullar TIOF-sedanen och SUV:en TIOX just nu av produktionslinjen och når målet, åtminstone bland turkiska bilköpare. 70 000 fordon har sålts hittills.

Positiva sidor Bra hantverk, stark sprint, bekväm, relativt billig

Negativt Hög förbrukning, hanterbar räckvidd, komplex drift

I testet: Ny el-SUV Togg T10X kommer till Tyskland

Redan 2018 grundades Turkiet Otomobili Girisim Grubu (på tyska: Turkiets Fordonsutvecklingsgrupp), vars akronym sedan dess stått för den unga turkiska elbilstillverkaren. På den södra stranden av Marmarahavet, närmare bestämt i staden Gemlik, rullar **T10F-sedanen** och SUV:en **T10X** just nu av produktionslinjen och träffar målet, åtminstone bland turkiska kunder. 70 000 fordon har sålts hittills. Nu ska **Togg** också lyckas på exportmarknader, särskilt på den krävande tyska marknaden. Med tanke på den starka konkurrensen är detta en mycket ambitiös uppgift som gör oss nyfikna på SUV:n från Bosporen och vårt första test.



Toppen: De bekväma framstolarna med veganskt läderklädsel kostar lika extra lite som sätesvärme/ventilation.

Gott om plats för folk, mindre för bagage

Med sin längd på 4,60 m är Togg T10X V2 4More ett av de populära segmenten för kompakta SUV:ar. För interiören i den fyrhjulsdrivna el-SUV:en innebär detta ganska generöst utrymme, vilket till exempel kan ses i det oväntat generösa bakre knäutrymmet. Dock är lastvolymen hanterbar på 441 till 1515 l. Som jämförelse erbjuder en [Skoda Enyaq](#) 570 till 1710 l.

Å andra sidan tilltalar materialmixen i interiören oss under testet och hantverket verkar rutinmässigt. Elbilens höjdpunkt finns dock i instrumentbrädan: Här möts personen vid raten utan extra kostnad av ett 12,3-tums digitalt instrumentpanel, en 29-tums infotainmentdisplay och en åtta-tums kontrollpanel monterad under.

Och det finns mycket att kontrollera här. Infotainmentdisplayen kan tilldelas individuellt, till exempel med fordonsinformation, navigationskarta eller digitala konstrepresentationer.

Konkurrenterna:

Hyundai Ioniq 5 Facelift (2024)

Stabilt pris

Peugeot (E-)3008 (2024)

Nästan 700 km räckvidd

Skoda Enyaq (Coupé) ansiktslyftning (2025)

Det är vad den nya Enyaq kostar



*I baksätet får passagerarna generöst knäutrymme.
Sätessuppvärmning är också en del av standardutrustningen här.*

Rymligt skärmlandskap med driftssvårigheter

Togg T10 X:s digitala funktioner tillhandahålls av "Trumore"-plattformen med olika appar, inklusive en som också spelar AI-genererad musik. Detta kan väljas efter önskad stämning på skärmen. Under pauserna berättar "KI-Horst", en virtuell röst, något om musikens historia, bland annat. Med tanke på det omfattande digitala utbudet talar Togg om en "mobil enhet".

Att hantera det måste läras, särskilt eftersom menyikonernas placering är förvirrande i början och inte alla funktioner är omedelbart uppenbara. Att lära känna dem var ganska skakigt under provet. Till exempel kunde frigöringskoden för att använda infotainmentsystemet ofta bara matas in helt vid tredje försöket. Systemet tog relativt lång tid att starta upp, och inmatningskommandona var ofullständiga flera gånger under röststyrning.

På tal om språk: De som valde tyska blev förvånade över att navigationskontrollpanelen fortfarande var på engelska. Det faktum att högra rattknappen bara hade begränsad tillgång till att spela AI-genererad musik bör bara nämnas i förbifarten. En förfrågan med Togg i detta avseende visade att detta uppenbarligen är kända mjukvaruproblem som redan har eliminerats genom uppdateringar eller kommer att tas bort.

Sportiga sprintvärden, men hög förbrukning

Så det är dags att ägna oss åt vad Togg T10X ska kunna göra förutom infotainment: köra. I testet visar det sig att SUV:en är en kompatiserande följeslagare, eftersom den akustiskt utmärker sig eftersom den inte märks tack vare mycket effektiv ljudisolering. Den behagliga vistelsen ombord stöds också av en mycket lyckad fjäderdämpare med goda tagedegenskaper. Känsliga typer kan vilja ha en något svagare returdämpning, vilket skulle möjliggöra en något jämnare studs på korta gupp.



Ett så frodigt landskap är sällsynt. Kontrollskärmen (längst ner i mitten) är lite liten och sitter för lågt – det som visas på 29-tumsskärmen kan också placeras där genom att svepa med fingret på kontrollskärmen.

Styrningen kräver ganska stora styrvinklar på slingrande terräng och kan ge lite mer återkoppling från asfalten. När man styr från noll position byggs även de motsatta krafterna upp med en liten fördröjning. Att Togg T10X är placerad på den bekväma snarare än dynamiska sidan dokumenteras oberoende av de markerade rullande rörelserna i växlande kurvor och den tydliga tendensen att understyra.

När det gäller longitudinell dynamik visar dock Togg T10X V2 4More inga svagheter. Det 320 kW (435 hk) systemeffekten från den testade fyrhjulsdreven versionen – för övrigt seriens toppvariant – tillsammans med 700 Nm vridmoment säkerställer en extremt kraftfull acceleration och gör att 100 km/h-strecket sjunker efter bara 4,2 sekunder. Som vanligt för elbilar är topphastigheten elektroniskt begränsad, här vid 185 km/h. Testförbrukningen är dock ganska hög, 27 kWh per 100 km. Även en något svagare, men 200 kg tyngre **Porsche Macan 4 är mycket mer ekonomisk med 24,1 kWh i testet.**

Med en nettokapacitet på 86,3 kWh för litiumjonbatteriet har T10X V2 4More också en hanterbar räckvidd på endast 319 km. Minimiförbrukningen i testet är 24 kWh, vilket ger 359 km utan laddningsstopp. Enligt Togg är den maximala laddningseffekten 180 kWh – men vi uppnådde bara en maximal effekt på 147 kW.

Togg med lågt pris och okonventionell försäljningsmodell

Med den rika standardutrustningen – Meridian-ljudsystem, veganskt läderklädsel, glastak och uppvärmda säten runt om, till exempel – kostar Togg T10X 49 200 euro enligt konfiguratorn (från och med december 2025), vilket är relativt billigt med tanke på konkurrensen. SUV:en kan för närvarande endast köpas online via den tidigare nedladdade appen "Tru-more".

Mobila Experience Centers finns tillgängliga för visning och provkörning, medan underhåll och reparationer ska utföras vid Bosch Car Service-baser. Dock rapporterar Toggs hemsida för närvarande endast tre av dem: i Berlin, Bottrop och Herzogenaurach. Ur klassisk bilentusiasts synvinkel är detta en ganska okonventionell försäljningsmodell. Så det blir intressant att se i vilken utsträckning den kommer att hitta kundernas välsignelse och återspeglas i motsvarande försäljningssiffror.

Slutsats

Med Togg T10X V2 4More, seriens toppmodell, får du mycket bil för pengarna tack vare dess rika utrustning. De longitudinella dynamiska egenskaperna är oklanderliga, men den laterala dynamiska talangen är begränsad. Det finns också mycket utrymme för förbättring när det gäller effektivitet och drift.



Elmar Siepen

Tekniska data och mätvärden

AUTO ZEITUNG 26/2025

Togg T10X V2 4More

Teknologi**Motor**

Två permanenta synkrona maskiner

Systemprestanda

320 kW (435 hk)

Max. vridmoment

700 Nm

Kör

Konstant utväxling, fyrhjulsdraft

Batteri

Litiumjon

Spänning

400 V

Kapacitet brutto/netto.

88,5 / 86,3 kWh

Laddningseffekt AC / DC (fabrik)

22 / 180 kW

Vikt**Egenvikt (fabrik / test)**

2133 – 2165 / 2248 kg

Tillåten totalvikt

2743 kg

Effektiv nyttolast.

495 kg

Mått**Övergripande mått (L/W/H)**

4599 / 1886 (2100) / 1676 mm

Hjulbas

2890 mm

Stamvolym

441 – 1515 l

Körprestanda	
0 – 100 km/h	4,2 s
Toppfart	185 km/h
Bromsväg	
100 – 0 km/h (kallt / varmt)	37,7 / 36,9 m
50 / 150 – 0 km/h (kallt)	9,2 / 98,4 m
Konsumtion och utbredning	
WLTP-utbudet	468 km
WLTP-förbrukning per 100 km	21,9 kWh/100 km
Testområde	319 km
Testförbrukning per 100 km	27,0 kWh/100 km
Laddning av 10 – 80 % SoC	
Laddningstid	34 min
Laddningseffekt Ø	116,5 kW
Återladdad energi	77,1 kWh
Omladdad skjutbana	213 km
Pris	
Baspris	49 200 €
Testbilspris	49 200 €
Skatt och försäkring	
Motorfordonsskatt per år	0 €
KH / VK / TK Typklasser	19 / 20 / 21



Teknikens Värld

2. Provkörning av Renault Twingo E-Tech Electric Techno

Av Peter Klemensberger

Publicerad 14 maj 2026 kl 08.00

En ny Twingo är här. En bil med tydlig historisk koppling men i tidens anda eldriven. Renaults kandidat i den billiga elbilsklassen, de så kallade 20 000-eurobilarna. Men hur långt räcker retrovibbarna? Vi har provört och har svaret.



Twingo är Renaults tredje retroinspirerade elbil

Var tusan är de? De borde finnas i drivor här. I en rondell ploppar en upp men försvinner bakom en lastbil och sedan bort i fjärran. Första generationen Renault [Twingo](#) – är inte det rena sinnebilden av en bil på Ibiza? Undra just om nya, eldrivna Twingo kommer att bli det, bilen jag nu sitter i.

Modellen Twingo lanserades 1992 och har innan dagens version kommit i ytterligare två generationer men det är ettan som har satt sig på folks näthinna och som stått som förlaga till den nya generationen. En billig, enkel, praktisk och lekfull småbil. Totalt har det sålts 4,1 miljoner exemplar av Twingo som helhet i 25 länder.

Det här är nytt:

Eldrift. Twingo kommer nu endast som elbil.

Design. Hämtar inspiration från den första generationen.

100. Så många veckor har det tagit att fram bilen. Rekord för Renault.

Pris. Twingo blir Renaults första nya elbil att kvala in som "20 000-eurobil".



Något canvastak som på gamla Twingo finns inte att kryssa för

Tillslut dyker de upp, gamlingarna, och jag kan äntligen parkera bilarna bredvid varandra för en jämförelse. Här finns likheter – och skillnader, precis som med Renaults större elbilar med tydlig retrodesign, modellerna **4** och **5**.

Att bygga en bil med 1990-talets mått är i dag en omöjlighet, bland annat med tanke på säkerheten. Och just usel säkerhet följde generation ett av Twingo trots att uppräckningar gjordes med åren. Nya Twingo är i centimeter mätt 30 längre, nio bredare och sju högre än urmodellen och ser vi till pulver och prestanda är siffrorna 55 och 82 samt 14 och till 12,1 i hästkrafter och acceleration 0 till 100 kilometer timmen till nya Twingos fördel. Säkerhetsmässigt finns 24 assistanssystem att tillgå, många är hämtade från märkets större modeller.



Bak har formgivarna distanserat nya Twingo från gamla mer än fram

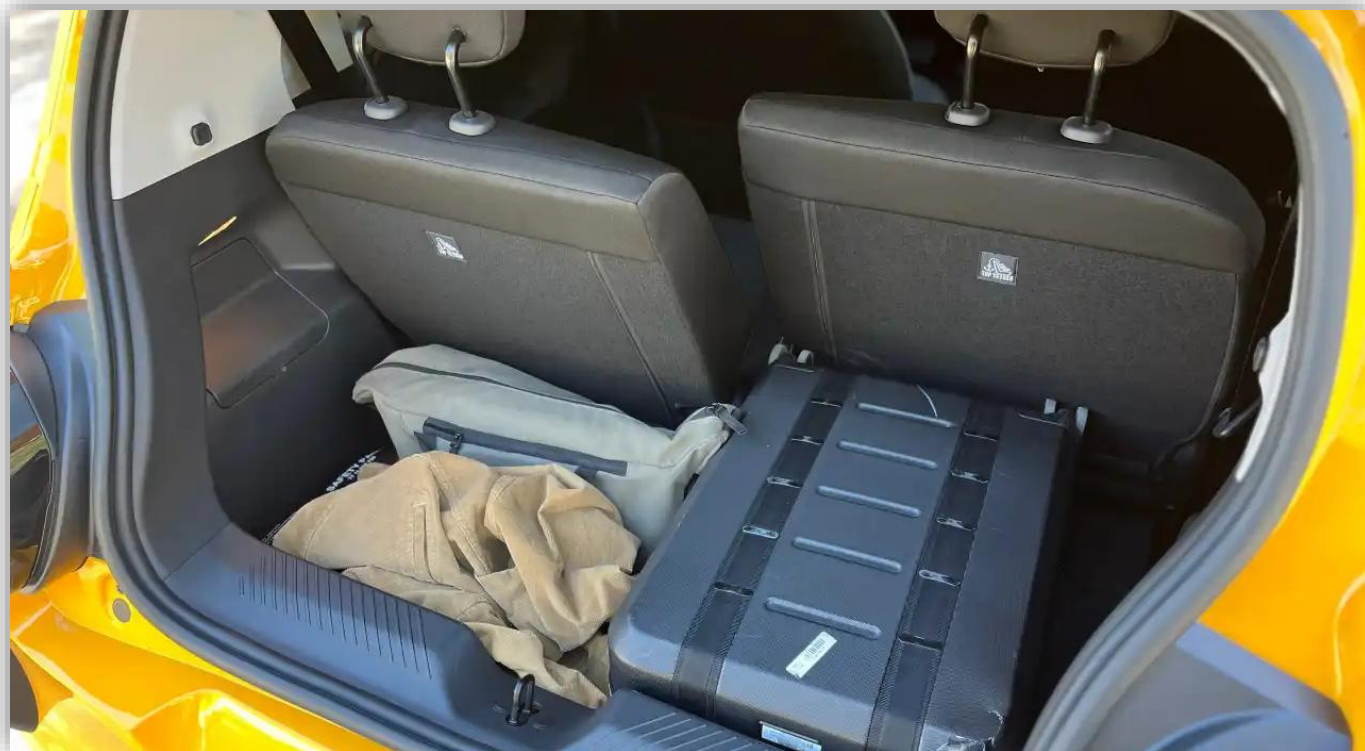


*Liten pekskärm och inslag av karossens färg.
Vred till klimatanläggning och kortnyckel känner vi igen från förr.*

Formmässigt finns tydliga kopplingar, ögonen till strålkastare, fönsterlinjen i profil, knäcken i plåten på bakluckan och de tre "luftintagen" asymmetriskt placerade på huven fram. Nya Twingo har bakdörrar men något klassiskt canvastak finns inte att välja till. Frågan är om det någonsin kommer att kunna kryssas för. Medan gamla Twingo plockades fram för att hitta ett nytt och ungdomligt segment så är fokus för nya Twingo att vara billig. Urmodellen var faktiskt dyrare än den större modellen Clio i basutförande vid introduktionen i Frankrike.



Nacksydd mjuka som tvättsvampar och begränsad öppning av bakrutorna



Twingo är en liten bil men flexibel som lastare. 966 liter ryms som mest

Man har dammsugit i varje vrå att för att få nya Twingo att kvala in i den billigaste elbils-klassen – de så kallade 20 000-euro bilarna. Batteripaketet är blott på 27,5 kilowattimmar och något mäktigare är inte att vänta, här ligger nämligen 30 procent av bilens kostnad. Plattformen är den samma som hos modellerna 4 och 5 (RGEV) men en enklare bakaxel har hämtats från trotjänaren **Captur**. Själva framtagandet av bilen har delvis gjorts i Renaults filial i Kina, ACDC. Att mejsla fram nya Twingo har tagit 100 veckor, snabbare än någon Renaultmodell tidigare. Twingo byggs i Slovenska Novo Mesto och 75 procent av de tilltänkta kunderna finns mindre än 100 mil från fabriken.

Känns inte så budgetbetonad

På vägen märks budgetambitionerna förvånansvärt lite, jag har kört dyrare elbilar som varit burkigare, taffligare i utförande och som uppfört sig värre på vägen. Att man har valt lilla Ibiza som provkörningsplats må rimma med bilens räckvidd på 26,3 WLTP-mil men det backiga landskapet passar den kläna drivlinan illa. I uppförsbackar nästan ställer jag mig upp i förarstolen för att trampa pedalen i botten för att nå krönen. Omkörningar lägger jag helt åt sidan. Det är tydligt att nya Twingo är skraddarsydd för storstäder, helt platta sådana.

Invändigt är kopplingen till gammel-Twingo mer krampaktig än exteriört. Den röda "bol-len" till knapp för varningsblinkerser är en, tre centrala reglage till klimatanläggningen en annan – för övrigt hämtade från utgående Renaultmodeller. Inslag av karossens färg finns även här men tydligast och bäst är det skjutbara baksätet som nu är tvådelat. Det är en detalj som utmanar den större modellen 5 som i princip har ett obrukbart baksäte. Här kan du skjuta stolarna efter behov – efter lastförmåga eller utrymme för bakätespassagerare. Baksätet må vara flexibelt men knappast bekvämt. En knytnäve finns till godo till taket för mina 178 centimeter och likaså till förarstolens stolsrygg med min egen förarstolsinställning och med mig själv i fokus före bagage. Dynan är dock kort och ger inget lårstöd. Det är trångt för fötterna och sidorutorna kan inte hissas ner, bara fällas ut i bakkant.



De små flärparna ovan bakljusen må se ut som en designgimmick men hjälper till för luftflödet

Färglada knappar från 1990-talet har interiört i huvudsak ersatts av kul grafik i skärmarna. De är ändå tydliga i sin utformning om än nedskalade från andra Renaultmodeller. Billig plast finns både här och där men som helhet känns bilen mer mogen och gedigen än vad man kan tro.

Franskt gung kan du glömma, Twingo är ganska fast satt utan att vara allt för stötig. Alla provkörningsbilarna är utrustade med de större hjulen på 18 tum, standard är 16 och de skulle jag hålla mig till för att bättre på fjädrings- och ljudkomfort. Twingo är inte särskilt kul eller inspirerande att köra, behållningen ligger i charmen, nostalgikänslan, de kompakta måtten och det låga priset även om vi inte får köra den billiga basversionen.

Billigaste Twingo kommer ej till Sverige

Alla bilar under provkörningen är i det dyrare utförandet Techno som i Tyskland har ett prispåslag på 1 600 euro, det är också den versionen som kommer till Sverige. Innan du börjar sura över att den billigaste versionen inte kommer hit är det på sin plats att berätta vad basversionen Evolution saknar jämfört med Techno: adaptiv farthållare, automatisk klimatkontroll, Googlefunktioner i infotainmentsystemet, backkamera, automatik för hel-ljus och vindrutetorkare, enpedlasläge, eljusterbara ytterbackspeglar, sätesvärme och fällbart ryggstöd för passagerarstolen fram. Bland annat. De sistnämnda ger en lastlängd på två meter vilket kan vara praktiskt i en liten bil som Twingo.

Som tillval (500 euro i Frankrike som exempel) för båda versionerna finns ett paket för bättre laddprestanda, som standard erbjuds bara 6,6 kilowatts AC-laddning. Då får man 11 kW AC-laddning samt snabbladdning på 50 kW. Att Twingo är kalibrerad för kortare turer i tätort är tydligt.

Vilken prislapp nya eldrivna Twingo får i Sverige är inte klart i dagsläget, inte heller vilka specifikationer den kommer att få här. Försäljningen ska komma i gång i höst och leveranserna starta senare under året, eventuellt i början av 2027.

Renault Twingo E-Tech Electric Techno

Pris: Ej fastställt.

Motor: El. Elmotor, max effekt 82 hk (60 kW), vridmoment 175 Nm. Batteri 27,5 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/–.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,9 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 195/60 R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 249, längd 379, bredd 172, höjd 149, spårvidd f/b 150/149. Markfrigång 14,3. Tjänstevikt 1 270, maxlast 325, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 205–966 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 12,1 s, toppfart 130 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,22 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 26,3 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:



Fiat Grande Panda Electric

En designbomb som tittar bakåt i tiden precis som Twingo. 32 mil på en laddning vid blandad körning. Större, rymligare och mer motoreffekt än Twingo.

Pris: 279 900 kronor.



Leapmotor T03

Sveriges billigaste elbil och utan retrodesign. 26,5 mil på en laddning vid blandad körning. En storlek mindre än Twingo. Byggs i Kina.

Pris: 214 900 kronor.



3. Stor köpguide för Volkswagens ID-bilar (+ Skoda Enyaq & Audi Q4)

13 maj 2026

Denna köpguide går igenom vanliga fel och sådant som är bra att känna till när man ska köpa en begagnad elbil av modellerna: Volkswagen ID. 3 Volkswagen ID. 4 Volkswagen ID. 5 Skoda Enyaq Audi Q4



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

00:00 - Intro
 00:37 - Reklam
 00:50 - Innehållsförteckning
 01:20 - Modellbeteckning
 02:41 - ID-modeller som finns
 03:43 - Större uppdatering 2024

04:26 - Batterifövärmning
 07:05 - Vanliga fel
 11:52 - Service
 13:30 - Baksäte
 14:51 - Framsäte
 17:39 - Summering



Christoffer Gullin



4. Nu avslöjas namnet på Jaguars elbil med 1000 hk

Posted by Kristofer Rask maj 13, 2026

Nu avslöjar Jaguar officiellt namnet på sin kommande helt eldrivna fyrdörrars GT-modell.



Den nya elbilen kommer heta Jaguar **Type 01** och blir startskottet för märkets helt nya elektriska era. Namnet är tänkt att symbolisera en nystart för Jaguar, uppger tillverkaren.

Siffran 0 står för elektrisk drift och noll utsläpp från avgasröret medan 1 markerar att modellen är den första i en ny generation Jaguar-modeller.

Samtidigt återupplivar Jaguar den klassiska Type-beteckningen som tidigare använts på ikoniska modeller som C-Type, E-Type och F-Type. Nu ska samma namntradition föra märket in i elbilseran.

Type 01 beskrivs som Jaguars mest avancerade modell hittills. Elbilen får en helt ny karosskonstruktion och ett drivsystem med tre elmotorer. Tillsammans ska de leverera över 1.000 hästkrafter och mer än 1 300 Nm i vridmoment.

Den kommande GT-modellen bygger på Jaguars nya elbilsplattform Jaguar Electric Architecture, även kallad JEA. Målet är att skapa en exklusiv elbil med fokus på design, prestanda och lång räckvidd.

– Vi har återuppfunnit Jaguar för en ny era, med inspiration från det som varit. Våra ingenjörer har lyckats med detta genom att skapa en bil som varken ser ut eller kör som någon annan elbil, och samtidigt speglar ett unikt ursprung. Namnet Type 01 är en del av berättelsen. För mig står noll för en total omställning av varumärket och ett står för vår första bil i ett nytt kapitel. En one-of-a-kind, kommenterar Rawdon Glover, Managing Director, Jaguar.

Jaguar har tidigare visat upp konceptbilen Type 00 som gav en tydlig förhandsvisning av märkets nya designspråk. Produktionsversionen Type 01 väntas bära många av konceptets proportioner och linjer. Jaguar Type 01 lanseras senare i år.



Kristofer Rask

5. Suzuki vill rädda förbränningsmotorn – med vätgas

Publicerad 2026-05-14 12:30

Text Erik Söderholm

Med en förbränningsmotor som körs på vätgas slipper bilägarna ladda, och det är en teknik som Suzuki visar upp i småbilen Swift. Men det finns flera nackdelar.



Biltillverkarna är under hård press att sänka utsläppen. Flera japanska märken har varit långsamma att ställa om till eldrift, inte minst Suzuki.

Nu lanseras en ny lösning som även **Toyota tittar närmare på**. Det handlar om en förbränningsmotor som kan köras på vätgas i stället för bensin – och där bilen alltså inte har någon bränslecell, som annars är vanligast i vätgasbilar.

Tillsammans med företaget AVL har Suzuki tagit fram en specialversion av småbilen Swift med en 1,4-litersmotor som körs på vätgas. Den har 136 hk och 220 Nm.

Genom att tanka bilen med vätgas är tanken att förbränningsmotorn ska kunna leva vidare. Det innebär att all infrastruktur kring underleverantörer och tillverkning kan behållas.

Däremot måste motorn anpassas med ett särskilt direktinsprutningssystem, ny motorstyrning samt bättre hantering av överskottsvärme och fukt i avgassystemet för att undvika tekniska problem.

Hur klimatsmart bilen blir beror dock på hur framställningen av vätgas görs, och en elbil har en drivlina som är betydligt effektivare.

Dessutom kan den här typen av motor höga halter av kväveoxider, som annars är ett problem främst i dieselmotorer. Därför behövs ett så kallat EGR-system som tidigare **ställt till en del problem för bilägare**.



Den vanliga bensinmotorn i Suzuki Swift har konverterats för att kunna köras på vätgas



Toyotas nya förbränningsmotor går på vätgas



Renault utvecklar vätgasdriven förbränningsmotor



Porsche tittar närmare på vätgasdriven förbränningsmotor



Erik Söderholm

6. Chalmersstudie: AI-teknik ger batterier ökad livslängd

Av Carl Undéhn

12 maj 2026

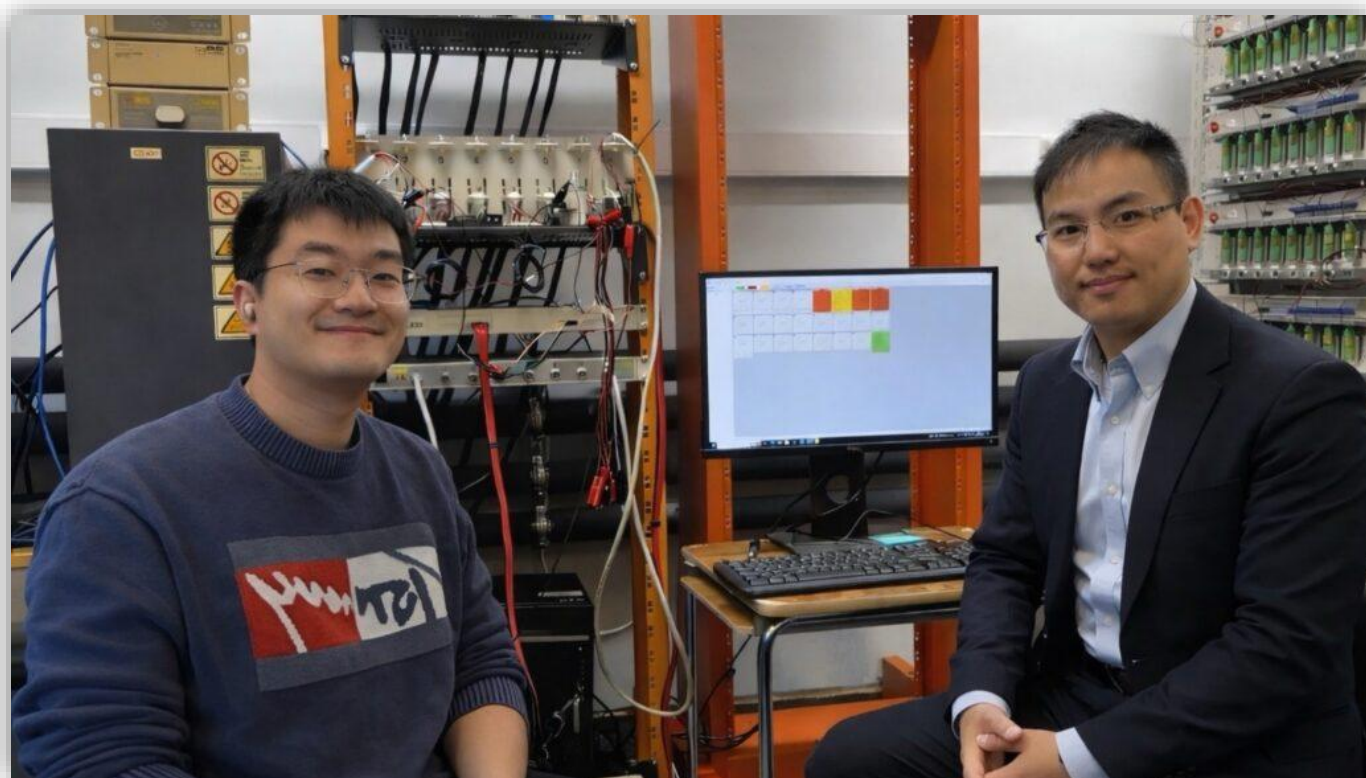


En rad studier de senaste åren har visat att elbilarnas batterier håller betydligt längre och bättre än vad som antogs i elbilismens barndom. Men, som hos alla batterier förlorar även de i våra elbilar en del av sin kapacitet över tid och snabbbladning anses slita mer på cellerna än långsamladdning med låg effekt. Orsaken är att den högre effekten pressar in mer ström i cellerna, något som bland annat kan leda till så kallad litiumplätning. Något som försämrar batteriets kapacitet och även kan leda till kortslutning.

Men professor Changfu Zou vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg visar nu i en studie hur en uppdatering av bilens mjukvara kan förlänga livslängden hos ett batteri som snabbbladdas ofta med 23 procent. Studien har genomförts tillsammans med Meng Yuan, tidigare forskare vid Chalmers och idag biträdande lektor vid Victoria University i Nya Zeeland.

Lösningen är en laddningsstrategi som med hjälp av en AI-metod anpassar strömmen vid snabbbladning till både batteriets kemi och dess hälsotillstånd. Skillnaden i laddtid uppges vara endast några sekunder.

– Vi visar att det går att ladda i stort sett lika snabbt som i dag, men med betydligt mindre långsiktig degradering av batteriet, säger Meng Yuan.



Meng Yuan, tidigare forskare vid Chalmers och idag biträdande lektor vid Victoria University i Nya Zeeland och Changfu Zou, professor vid institutionen för elektroteknik vid Chalmers tekniska högskola.

Metoden bygger på förstärkningsinlärning, vilket innebär att de rätta åtgärderna belönas och förstärks. AI-modellen som används har tränats på att anpassa laddningen efter vilken laddstatus batteriet har och dess hälsotillstånd. Genom det minskas riskerna för skadliga kemiska sidoreaktioner som till exempel litiumplätning, samtidigt som tiden för att ladda inte ökar.

– Vår studie visar att en smart anpassning av strömmen under laddningen, där stor hänsyn tas till batteriets föränderliga elektrokemiska tillstånd, kan maximera både dess prestanda och livslängd, säger Changfu Zou.

En fördel med AI-metoden som presenteras är att den är enkel att implementera i befintliga bils batterihanteringssystem genom en uppdatering.

– Det finns inte så många olika batterityper i dag, men det behövs kalibreringar av metoden för att den ska kunna användas av alla. Med så kallad transfer learning, överföringsinlärning, kan vi dra nytta av det som vår AI-modell redan har lärt sig, och därmed snabbare anpassa AI-modellen efter nya batterier, säger Changfu Zou.

Nästa steg är nu att testa tekniken på fysiska batterier och förhoppningen är att AI-metoden ska kunna bidra till att öka elektrifieringen av transporter.



Carl Undéhn

7. De Tomaso Longchamp

Av Richard Dredge 5 december 2022 3 min läsning

Nyligen har jag bevakat De Tomaso Deauville, där vi höll samma företags Longchamp under näsan på dig, tänkte vi att vi borde berätta historien om denna försvinnande sällsynta coupé, för det är rimligt att du nu är desperat att veta mer.



Om det inte hade varit för Deauville skulle 1972 års Longchamp aldrig ha skapats, eftersom de delade samma plattform och drivutrustning. Det innebar att det fanns en Ford Windsor 351cu in (5763cc) V8 fram som drev bakhjulen via en treväxlad Ford automatlåda. Men medan den V8:an var inställd på 275 hk i Deauville, höjdes detta till 330 hk i den mer sportiga Longchamp.

De Tomaso presenterade den fyrdörrars, firsitsiga Deauville på Salon i Turin 1970; Extra-numret kom två år senare på samma show. Namnet Longchamp delades med den berömda parisiska galoppbanan. Precis som med sedanen designades den nya 2+2 coupén av Tom Tjaarda i samarbete med Ghia, den italienska designkonsulten. Hans utgångspunkt var ett nedlagt koncept som han designat för Ghia redan 1969: Marica, som baserades på en Lancia Flaminia.

Tjaardas uppdrag hade varit att komma på något som skulle ta sig an Aston Martin DBS V8, Jensen Interceptor, Ferrari 365 GT4 2+2, Lamborghini Jarama och Iso Lele. Men när Longchamp presenterades, Mercedes 450SLC hade blivit verklighet, och detta liknade mer De Tomaso än något av de mer exklusiva alternativen. Och exklusiva var de alla, eftersom marknaden för lyxbilar inom ett år efter coupéns ankomst skulle kastas i oordning när oljekrisen slog till. Bensinpriserna fyrdubblades och tanken på att köra en bil med 12 mpg var inte lika lockande.



Till grund låg Longchamp ett stege-chassi utvecklat av före detta Lamborghini-chefen Gian Paolo Dallara. Precis som på Deauville fanns oberoende fjädring fram och bak, en Salisbury-axel, inbyggda bakbromsar (skivor runt om), och kuggstuggstyrningen var servoassisterad.

Doug Blain var en av de få, om inte enda, brittiska journalister som körde Longchamps under denna period, för *CAR* magazine. Han skrev: "Longchamp kanske inte känns som en sportbil, men den går definitivt som en med ungefär 310 hk för att driva ett och ett halvt ton. Den accelererar kraftigt till väl över 160 km/h och var långt ifrån på ett angivet 125 mph, vilket var den högsta siffran jag såg. I själva verket fanns det dock bara omkring 500 varv i handen, vilket tyder på att det verkliga maxvärdet troligen är långt under de påstådda 150."

Blain fortsatte: "Det är verkligen ett professionellt arbete, som tar emot även dåliga gupp utan onödig oväsen eller störning, samtidigt som det snabbt sköter marken. Den känns mindre som en Merc och mer som en GT-bil i Modenese-traditionen. Det vill säga att den är grovare, men också mer sportig, i den accepterade meningen."

Slutsatsen blev: "Bedömt efter vilken måttstock verkliga ägare sannolikt använder, är Longchamp en svår bil att kritisera på. Den är utan tvekan säker att köra snabbt, och med tanke på tillverkarens begränsade resurser är den förvånansvärt väl organiserad inom områden som kör- och bullerdämpning. Ännu viktigare är att den i grunden är stark, välbalanserad och ärligt tillverkad, och på grund av sin relativa enkelhet är det den typ av bil man kan förvänta sig att fortsätta köra med minimal uppmärksamhet även i den praktiska frånvaron av någon form av serviceanläggningar utanför de stora importcentralerna, vilket förstås betyder London."

Longchamp-försäljningen fortsatte under hela sjuttioalet i små mönster, innan en faceliftad bil presenterades. De flesta av dessa Series 1-utgåvor var utrustade med en treväxlad Ford-automatlåda, men 17 lämnade fabriken med en ZF femväxlad manuell växellåda.



Longchamp Serie 2 lanserades på bilmässan i Turin 1980. Nu kallad Longchamp GTS-E, fanns det nu Campagnolo-fälgar som på **Pantera** GT5, utvidgade hjulhus och fjädringen reviderades något. De fyrdubbla strålkastarna var nu **Audi Quattro** föremålen istället för de tidigare dubbla Ford Consul/Granada-produkterna. Ett cabrioletkoncept visades också, producerat av den milanesiska karossbyggaren Carrozzeria Pavesi, och detta gick så småningom i begränsad produktion.

Longchamp-produktionen fortsatte fram till 1989, då bara en eller två tillverkades varje år. 1986 tillverkades inga alls, så produktionen var otroligt sporadisk. När den sista Longchamp tillverkades 1989 hade dess listpris stigit till £41 500, även om cabrioleten kostade hela £75 000. Vid den tiden kostade en Aston Martin V8 £92 000, en Bentley Continental R £106 000, en Ferrari 412 £82 000 och en Mercedes 560 SEC £63 000, så De Tomaso var inte galet prissatt – bara ett oväntat val.

De Tomaso hävdar att totalt 410 Longchamps tillverkades; 394 coupéer och 16 cabrioletter, men hur tillförlitliga sådana siffror är är öppet för spekulation, eftersom det, precis som med Deauville, finns luckor i chassinummersekvenserna.



8. Lagonda LG45 Sedanca DeVille 1936

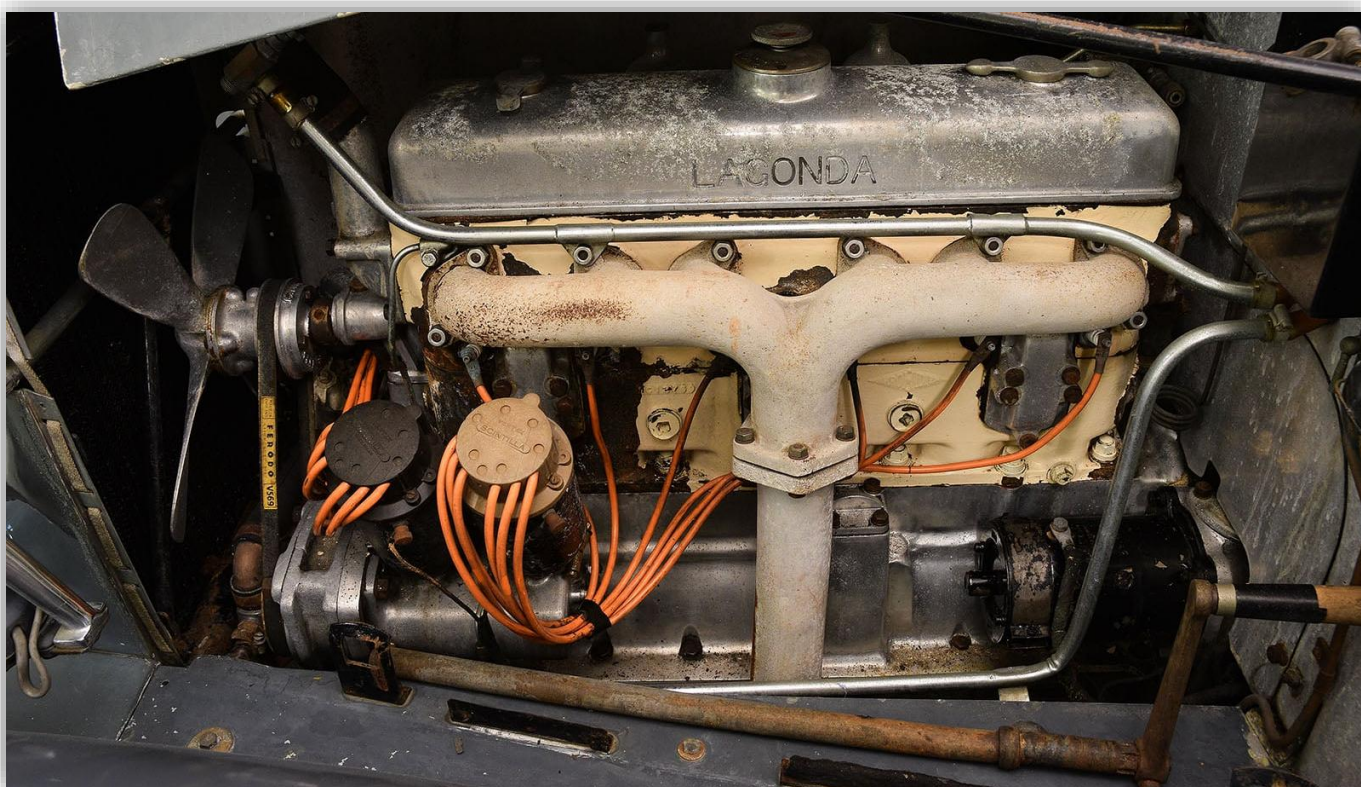


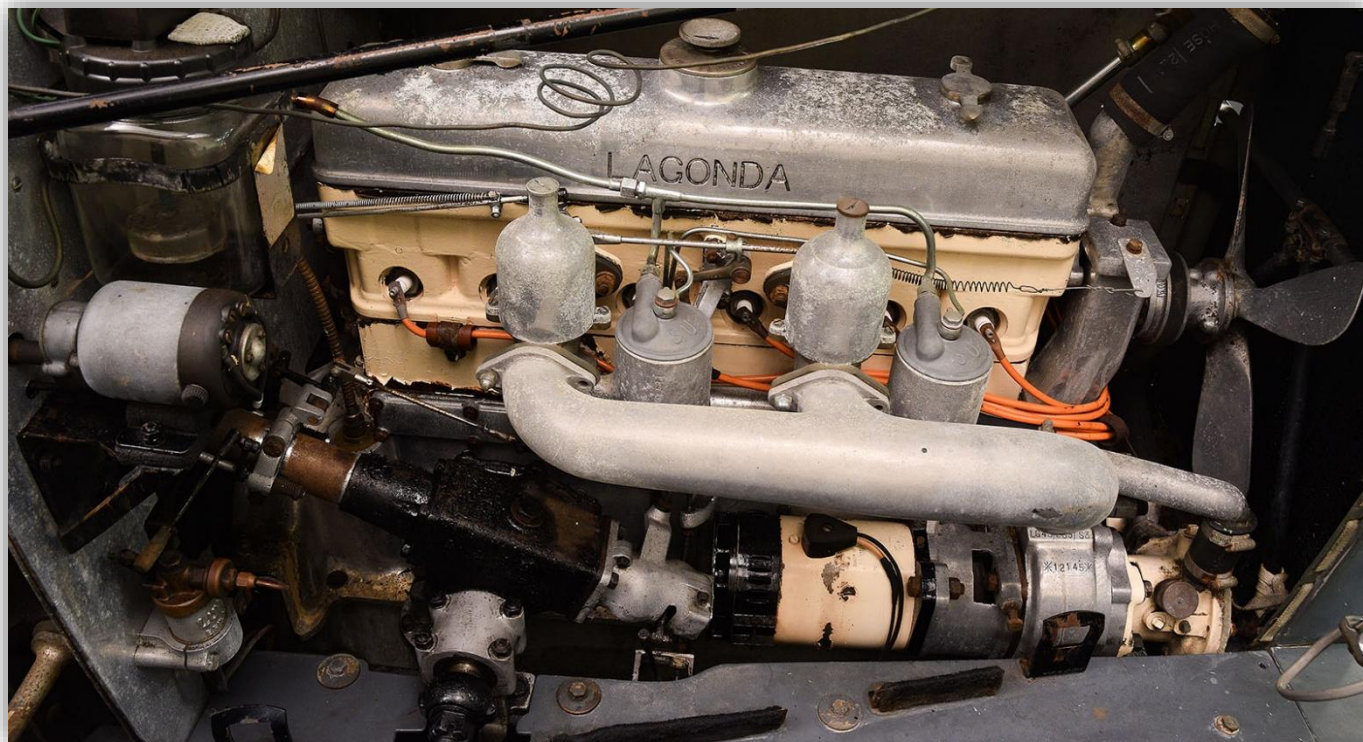
Trots utmärkt ingenjörskonst och teknisk expertis var vägen för Lagonda efter första världskriget inte enkel. Märket lyckades överleva och introducerade 1933 M45-serien på London Motor Show. Drivkraften i dessa stiliga fordon, som varierade i karosstyper från slanka roadsters till ståtliga sedaner, var en rak sexa med överliggande kamkam från Meadows. De var snabba och historier berättades, som när en Lagonda sprang ifrån tåget mellan London och Brindisi. I tävling var de också en hård konkurrent, ett exempel var vid Tourist Trophy 1934 där Lagonda ställde upp med tre bilar och trion slutade ganska starkt.





Trots dessa siffror drabbade företaget hårda tider, bland annat för att det betydde lite att ha en snabb bil i Storbritannien i mitten av 1930-talet när hastighetsgränserna sattes till 30 mph i hela landet. I början av 1935 tog Alan Good över företaget och ombildade varumärket till "LG Motors" och tog med sig talangen från W. O. Bentley. På kort tid lanserades LG45 på marknaden, varav slutligen 278 chassin skulle produceras, många utrustade med attraktiva exempel på brittisk kaross från flera företag.





Mayfair Carriage Company kunde spåra sitt arv tillbaka till 1920 då grunden lades, och antog namnet Progressive Coach and Motor Body Company år 1925. Runt 1929 hade företaget tagit namnet Mayfair Carriage Company, och deras arbete förekom på framstående chassin som Alvis, Rolls-Royce, Bentley, Humber, Wolseley samt importerade chassin som Buick, Minerva och åtminstone ett exemplar för Mercedes SSK.

Den 14 april 1936 fick **Lagonda** en beställning från återförsäljaren Kevil-Davies & March på en mycket speciell bil. Denna specialbil var planerad att vara klar för Olympia Motor Show i oktober, där den skulle stå i centrum i Kevil-Davies & Marchs utställning. Efter att showen var över levererades bilen till den nya ägaren. Kunden var Frederic "Nevil" Shimwell Melland, vars far var en av Storbritanniens mest hederade kirurger. Nevil, som hans familj kallade honom, ville ha ett svepande, elegant fordon och Mayfairs Coupe de Ville-design passade perfekt. Nevil tog pliktetroget tillbaka bilen till återförsäljaren för ordentlig service och underhåll, allt detta noterades noggrant och har bevarats än idag. Även inkluderat är den ursprungliga registreringsboken som innehåller de eftertraktade bränsleransonerna som utfärdades på grund av andra världskriget, under vilken tid bilen sällan användes. År 1950 sålde den ursprungliga ägaren denna unika Coupe de Ville till RAF:s vingbefälhavare Theodore D. Misslebrook, en högt dekorerad krigsveteran, som behöll Lagonda i flera år innan han sålde till Derwood Hollar i södra Kalifornien den 9 februari 1977. Under denna period finns det inga uppgifter om hur bilen användes, men 1978 erbjöds den till försäljning på Hemmings Motor News. Efter det försöket att sälja bilen skulle denna fantastiska Coupe de Ville förfalla i ett bevarat tillstånd i över 37 år innan den köptes upp av Hyman Ltd.

Denna Lagonda LG45 Mayfair Coupe de Ville från 1936 är i anmärkningsvärt välbevarat skick. Bilen är fortfarande orörd och presenteras i samma skick som när den först skeppades till södra Kalifornien för fyra decennier sedan. När Hyman Ltd. förvärvade denna bil fanns det några svåra beslut som behövde fattas. Efter noggrann inspektion och övervägande beslutades det att behålla den i det skick som hittats och låta den nya skötaren av denna intressanta maskin bestämma riktningen för denna fantastiska bils framtid.



Det verkar som att den fick en ganska högkvalitativ omlackering innan den kom till Amerika, och behöll sin ursprungliga färgschema mörkgrå med svart applicerat på huven, bakre bagageutrymmet och de övre delarna av bakskärmarna. Karossen är helt enkelt elegant i designen med vad som verkar vara ett par inkapslade reservdäck monterade på sidan, men som var typiskt för Lagonda skapades ett av dessa skydd för att rymma en uppsättning verktyg och reservdelar som kunde behövas under en längre resa. Baksätena och framsätets botten verkar vara originalläder, men framsätets ryggstöd har återbearbetats med grått vinylmaterial, troligen samtidigt som omlackeringen. Alla originalmått från Smiths är monterade på rätt plats på den träbeklädda instrumentbrädan.

Det mest uppmuntrande är att det inte har gjorts några halvhjärtade försök att starta en restaurering, vilket betyder att denna bil är färdig. Under huven finns den ursprungliga Meadows-motorn med sitt gjutna aluminium-Lagonda-lock, de dubbla Vertex Scintillamagneterna samt båda SU-förgasarna, allt intakt. Anmärkningsvärt nog finns det en lättillgänglig källa till reservdelar till LG45 via Lagonda Club.

Det blir oerhört svårt att hitta bilar som denna, och denna unika Lagonda utgör en fantastisk möjlighet för samlaren som letar efter en bil som sticker ut. Oavsett om den är restaurerad eller helt enkelt mekaniskt underhållen och bevarad, är detta en bil som kommer att välkomnas vid evenemang världen över, och som definitivt får folk att vakna och lägga märke till det.



Klassiker

9. Grattis Suburban!

Publicerad 25 maj 2009

(uppdaterad 25 maj 2017)

Text Klassiker

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Urban har namnsdag vill vi även fira Suburban! Ett namn som inte bara använts av Chevrolet.

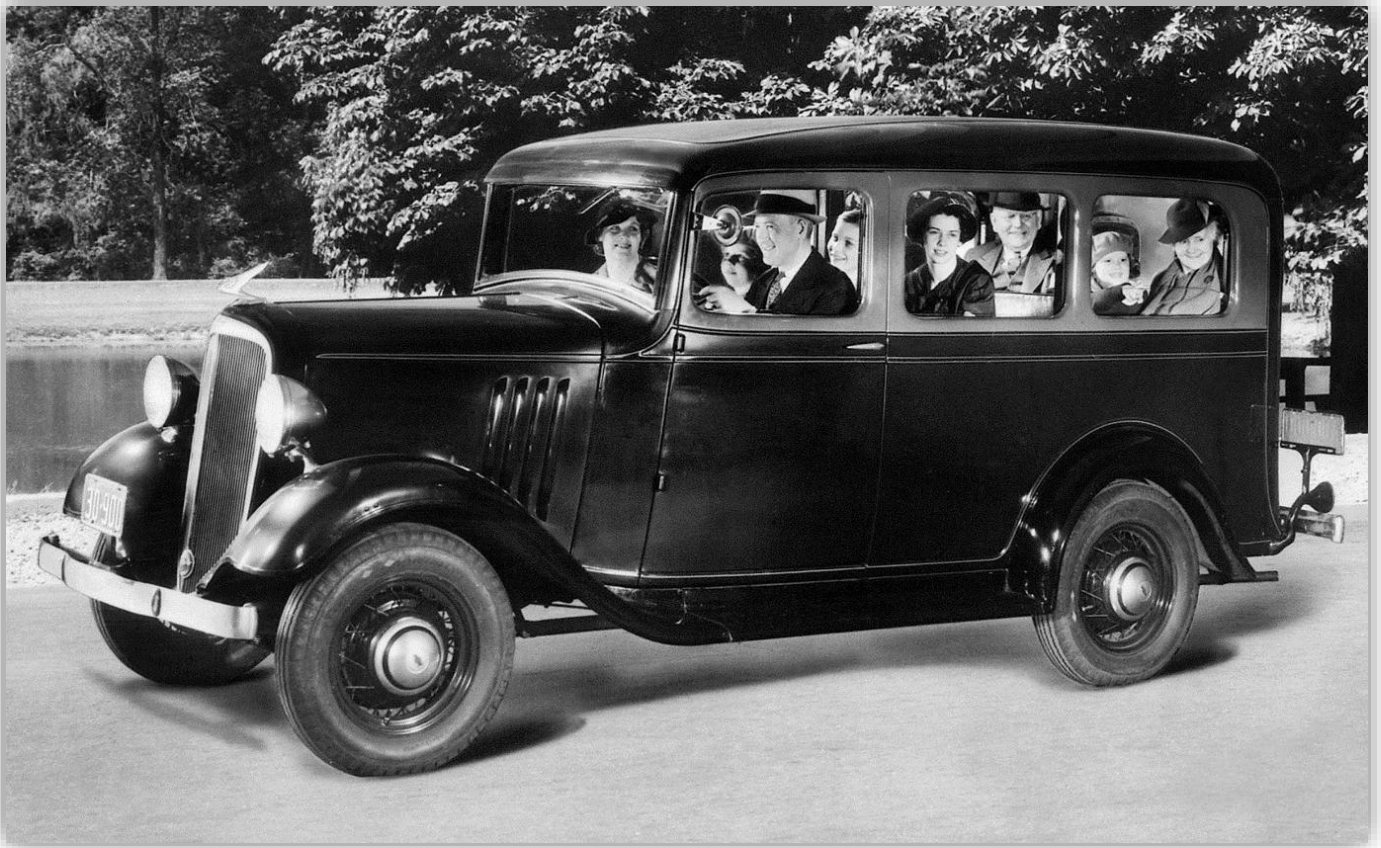


DeSoto Suburban (1947) hade längre axelavstånd med plats för minst 8 passagerare, fler om man klämde ihop sig lite...

Suburban (förort eller förstad på engelska) var från början i det närmaste ett namn på en karosstyp som många olika amerikanska biltillverkare använde. Namnet angav i de flesta fallen att bilen var en herrgårdsvagn med fönster byggd på ett chassi från en lätt lastbil.

DeSoto, Dodge, Plymouth, Studebaker och Nash har alla haft en Suburban på programmet. Men sedan 1966 så är det bara GM-märken som använt modellnamnet, förutom Chevrolet och GMC har även australiensiska Holden en kort period tillverkat en Suburban.

Chevrolets första "Carryall-suburban" kom 1935 och GMC-versionen två år senare. Modellens utveckling genom årtiondena är en resa från två till fyra dörrar, från två- till fyrehjulsdrift. Men också från enkel folktransportör till fordon prestigefyllt nog för att användas av den amerikanska presidenten. I tv-serien Sopranos kunde vi se maffiabossen Tony Soprano köra runt i New Jersey i en Suburban av GMT400-generationen.



Även Chevrolet Suburban från 1935 kunde ta uppemot åtta passagerare



En lite lätt skrämmande bild, men Task Force Suburban som tillverkades 1955-59 har precis som Tri-Chevs 1955-57 blivit populära entusiastbilar.



Generationen som tillverkades mellan 1967 och 1972 har en i bilvärlden ovanlig lösning. Den hade en sidodörr på förarsidan och två på passagerarsidan.





*1973 kom äntligen en Suburban med fyra dörrar.
Den här modellen skulle hålla sig kvar ända till 1991.*



1992-99 tillverkades den så kallade GMT400-generationen



10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Jaguar XJ 1968

Fram till dess att XJ kom hade Jaguar en av de mest invecklade och förvirrande modellserierna som fanns, men i ett slag gjorde XJ alla Jaguars sedaner föråldrade - tillsammans med många av sina konkurrenter. Jaguar XJ var inte bara lyxig, snabb och raffinerad, utan den var också kusligt bekväm tack vare sin sofistikerade fjädring.

Inget av detta skulle ha varit till någon större nytta om XJ hade varit prismässigt utom räckhåll, men i ett mästerstycke gjorde Jaguar den otroligt prisvärd. Som om XJ6 från 1968 inte var nog var den 5,3-liters V12-drivna XJ12 som kom 1972 ännu mer åtråvärd. Modellserien fortsatte fram till 2019 - och med lite tur återkommer namnskylden på en helelektrisk lyxlimousin senare under 2020.

Hedersnämmanden för 1968: Audi 100, Ferrari 365 GTB/4 "Daytona", Ford Escort, Morgan Plus 8, Toyota Hilux, AMC AMX



