



Jowett Jupiter Mk 2

1. Xpeng P7 Plus
2. Hånad Ferrari
3. Citroën 2CV gör comeback
4. Polestar trotsar krisen
5. Polestar ger upp USA
6. Jowett Jupiter Mk 2
7. Triumph TR2
8. Grattis Ford Customline
9. De viktigaste bilarna



1. Xpeng P7 Plus

19 juli 2026

Gör adaptiva dämpare denna limpa till en bra motorvägsbil?



FILM: <https://youtu.be/YvTmIAC7eGU?t=5>

Jag kör Xpeng P7 Plus på en långresa från Stockholm ner till Halmstad och tillbaka – mitt första möte med bilen, direkt från leverans hos Xpeng. Längs vägen testar jag allt som märks på en riktig långkörning: hur styrassistenten och filbytesassistenten betar sig i verklig trafik, hur snabbt bilen laddar och hur väl den håller vad Xpeng lovar, samt hur det känns att sitta i den timme efter timme i sommarvärmen. Är detta bilen som kan ge Xpeng en efterlängtd framgång utanför G6:an och G9:an? Videon är en del av min fortsatta test av Xpeng P7 Plus inför en kommande fördjupad recension, och bjuder på körintryck, laddstopp och en del överraskningar på vägen.



2. Hånad Ferrari – världens dyraste elbil kostar över 11 miljoner

Av Daniel Jacobs

Publicerad 20 juli 2026 Uppdaterad 20 juli 2026

Kritiken mot Ferraris första elbil har varit massiv. Nu säljs det allra första exemplaret på auktion – och priset väntas landa på över 11 miljoner kronor.



Ferrari Luce "Chassi 0"

Ferraris första elbil har blivit en av årets mest omdiskuterade bilnyheter. Kritiken från märkets mest hängivna entusiaster har varit massiv, men nu tar den italienska sportbilstillverkaren nästa steg i sin elektriska satsning.

Det allra första serieproducerade exemplaret av Ferrari Luce säljs nu på auktion – och väntas inbringa över 11 miljoner kronor.

Urholkar identiteten?

Övergången till eldrift har skapat starka känslor bland Ferraris trogna fans. En av de skarpaste kritikerna är den tidigare Ferrari-chefen **Luca di Montezemolo**, som ledde företaget mellan 1991 och 2014. I en intervju med italienska medier varnade han för att en eldriven Ferrari riskerar att urholka märkets identitet.

”Vi riskerar att förstöra en myt, och jag är väldigt ledsen över det. Jag hoppas att de åtminstone tar bort den stegrande hästen från den bilen”, sa Luca di Montezemolo.

Trots kritiken står Ferrari fast vid sin strategi.

Nu auktioneras det allra första produktionsbyggda exemplaret av Ferrari Luce ut hos **RM Sotheby's** under Monterey Car Week i Kalifornien – en av världens mest prestigefyllda bilauktioner.



Väntas kosta 11 miljoner dollar

Bilen, som bär det unika chassinumret "0", är det första serieproducerade exemplaret och har dessutom specialutformats genom Ferraris exklusiva Tailor Made-program.

Något reservationspris finns inte, men auktionshuset bedömer att bilen kommer att säljas för mer än 1,1 miljoner dollar, motsvarande omkring 11 miljoner kronor. Det är nästan dubbelt så mycket som Ferraris ordinarie amerikanska listpris på Luce, som ligger runt 645 000 dollar.

Hela köpesumman skänks till The Ferrari Foundation, där pengarna ska finansiera framtida utbildningsinitiativ.





Efter elbilsfiaskot – Ferraris toppchef tvingas lämna



Ferraris ovanliga gåva till påven: "Enorm ära"



Brutal sågning av Ferraris elbil: Aktien rasar 30 miljarder



QUATTRORUOTE

3. Citroën 2CV gör comeback

Av Claudio Todeschini Uppdaterad 21/07/2026

Citroëns planer inkluderar också ett annat historiskt namn



Hur kommer den nya elektriska 2CV:n att vara? Siktar Double Chevron på att återvända till MPV-segmentet med Picasso? Hur många fler modeller kommer att komma under de kommande åren? Från presentationen av [FaSTLANe 2030-planen](#) presenterad av Antonio Filosa framträdde Citroëns nya roll som regionalt varumärke, det vill säga aktiv endast i vissa geografiska områden som Europa. Det **kommer dock många nya funktioner mellan nu och 2030**: här presenterar vi dem alla.

Det börjar med 2CV

Den mest efterlängtdade av alla är den **elektriska 2CV:n**, som i alla avseenden påminner om originalmodellens anda, som tillverkades från 1948 till 1990 i över fem miljoner exemplar, med dess egenskaper som **tillgänglighet, praktisk användbarhet och mångsidighet**. Den lilla franska bilen kommer att presenteras som prototyp på nästa [Paris Motor Show](#) i mitten av oktober (och som du kan se här i vår rekonstruktion), och kommer ut på marknaden 2028.

De nya "två hästarna" är en del av Stellantis familj av **E-bilar, lågkostnadskompakta** elbilar: för dessa modeller har Stellantis satt upp som mål att ha kostnadsparitet mellan termiska och elektriska motorer, med priser runt **15 000 euro**. Liksom Fiat-motsvarigheten, vars namn vi ännu inte känner till, kommer den att produceras i **Pomigliano d'Arco** (med hypotesen att lägga till en alternativ plats om efterfrågan är mycket hög, som Stellantis toppledning hoppas).



Tillräckligt liten

E-Car-plattformen, utvecklad av Stellantis, syftar till att minska kostnaderna **utan alltför mycket prydnad**: liksom gruppens andra små elbilar kommer den nya 2CV inte heller att ha rekordhög autonomi eller kraftfulla motorer, utan precis tillräckligt för att **kunna röra sig lätt i stadstrafiken**. Måtten kommer att vara lägre än nuvarande C3 (**399 cm**), men överstiga den gamla C1, som var nära tre och en halv meter. Baserat på teasern som Stellantis släppte under presentationen av sin nya strategiska plan, har 2CV i vår rekonstruktion **rundade former**, LED-strålkastare som delvis integreras i stötfångaren men sticker ut högst upp, samt den stora **Double Chevron-logotypen**.



Finns det plats för att återvända Picasso?

För närvarande finns inga officiella bekräftelser, men vissa **rykten** som cirkulerat de senaste veckorna antyder en möjlig återkomst av Picasso MPV, med en stil hämtad från **Elo-konceptet**, som presenterades förra året på Bryssel Motor Show: en **410 cm lång MPV som** rymmer sex säten. Layouten är original, vilket med största sannolikhet inte kommer att återskapas i en möjlig produktionsmodell: **centralt förarsäte** med två mindre sidosäten och en andra rad med tre enkelsäten. Passagerarutrymmet är **modulärt**, med skåpdörrar och ett plant golv (tack vare den elektriska arkitekturen).



Arvtagaren till Ami anländer också

Bland de projekt som är på gång hos Citroën finns också **arvtagaren till Ami**, den elektriska mikrobilen som kom 2020 och som har rubbat stadens mobilitetskanoner. För närvarande finns ingen information om den nya modellen: precis som Fiat gör med Topolino och **Multipлина** kan dock en större **fyr-sitsig variant inte uteslutas**.

Andra nyheter från nu till 2030

Totalt inkluderar Citroëns program lansering av sju modeller till 2030: bland dessa även en crossover med slanka linjer, coupé (i stil med C4 X och C5 X) och minst tre nya SUV:ar, inklusive en i D-segmentet, där den franska tillverkaren inte har varit närvarande på flera år. Letar du efter en bil? svarar Quattroruote. Ta reda på vad du hittat.



Claudio Todeschini



4. Polestar trotsar krisen: Sätter nytt rekord och rusar i Sverige

Av John Sempill 2026-07-14

Trots en tuff global marknad slår Polestar nytt säljrekord och ökar starkt i Sverige. Snart rullar dessutom nya Polestar 4 och 5 ut på vägarna.



De första kundleveranserna av Polestar 5 väntas inledas inom kort och ska bidra till märkets fortsatta expansion under andra halvåret.

Trots en tuff omvärldsmarknad rapporterar Polestar ett nytt försäljningsrekord för årets första sex månader.

Den globala försäljningen under första halvåret 2026 landade på uppskattningsvis 30 423 bilar – en liten ökning (+0,4 %) mot 2025, trots att man under det andra kvartalet backade med 4 procent till 17 296 bilar. Försäljningen utanför USA ökar med mer stabila 3,1 procent.

– Att uppnå rekordförsäljning under årets första halvår, trots regulatoriska utmaningar, är en betydande prestation, säger **Polestars vd Michael Lohscheller**, som även belyser expansionen av återförsäljarnätverket.

Stark tillväxt för Polestar på den svenska elbilsmarknaden

I Sverige ser kurvan också ut att peka uppåt. Under första halvåret registrerades 3 902 bilar på hemmaplan – en ökning med nästan 8 procent.

Juni blev händelsevis en rekordmånad med 1 033 bilar enligt Mobility Swedens statistik, vilket ger Polestar en svensk elbilsmarknadsandel på drygt 6 procent.

Framåt väntar flera lanseringar – de första kundleveranserna av Polestar 5 är nära, och produktionen av **Polestar 4 SUV** har startat med de första leveranserna planerade till årets fjärde kvartal. I pipeline finns även kompaktsuven Polestar 7.

5. Polestar ger upp USA – slutar sälja nya bilar

Publicerad 2026-07-21 10:11 Text Erik Söderholm

Polestar tänker inte försöka häva USA:s försäljningsstopp. I stället väljer elbilstillverkaren att dra ned sin verksamhet i landet och rikta investeringarna mot Europa och andra marknader.



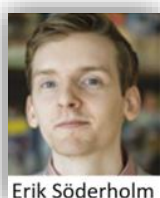
Polestar har stoppats från att **sälja nya bilar i USA**. Anledningen är att USA:s handelsdepartement inte tillåter försäljning av bilar med koppling till Kina.

Nu uppger **Wall Street Journal** att Polestar inte kommer försöka överklaga beslutet utan helt enkelt ger efter och ska fokusera på andra marknader.

Koncernkollegan Volvo har fått **undantag från reglerna** och tillåts fortsätta sälja bilar i USA, men det gäller alltså inte Polestar.

Beslutet innebär att Polestar avslutar en stor del av sin verksamhet på USA-marknaden, något som påverkar både befintliga ägare och återförsäljare som gjort stora investeringar.

– Vi kommer i stället fokusera våra investeringar på marknader där vi har en stark varumärkesposition och möjlighet att uppnå lönsam tillväxt, med en stor vikt på Europa, säger Polestars talesperson Michael Ofiara till WSJ.



Erik Söderholm

6. Den sällsynta Jowett Jupiter Mk 2 – Den enda som någonsin byggts

Lästid: cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 17 maj 2021

Detta är den enda Jowett Jupiter Mk 2 som någonsin tillverkats, och intressant nog byggdes den för första gången 58 år efter att den ursprungligen designades.



Anledningen till detta nästan sex decennier långa uppehåll mellan designen och den slutliga konstruktionen av bilen var att biltillverkaren Jowett tvingades lämna biltillverkningsbranschen av ekonomiska skäl i mitten av 1950-talet – vilket lämnade Jupiter Mk 2 som en färdig design som aldrig skulle byggas. Eller så trodde man.

Jowett grundades ursprungligen redan 1906, företaget byggde motorer följt av små prisvärda bilar och kommersiella fordon fram till utbrottet av andra världskriget, då all bilproduktion upphörde och de fick i uppdrag att bygga motorer och flygplanskomponenter för de allierades krigsinsats.

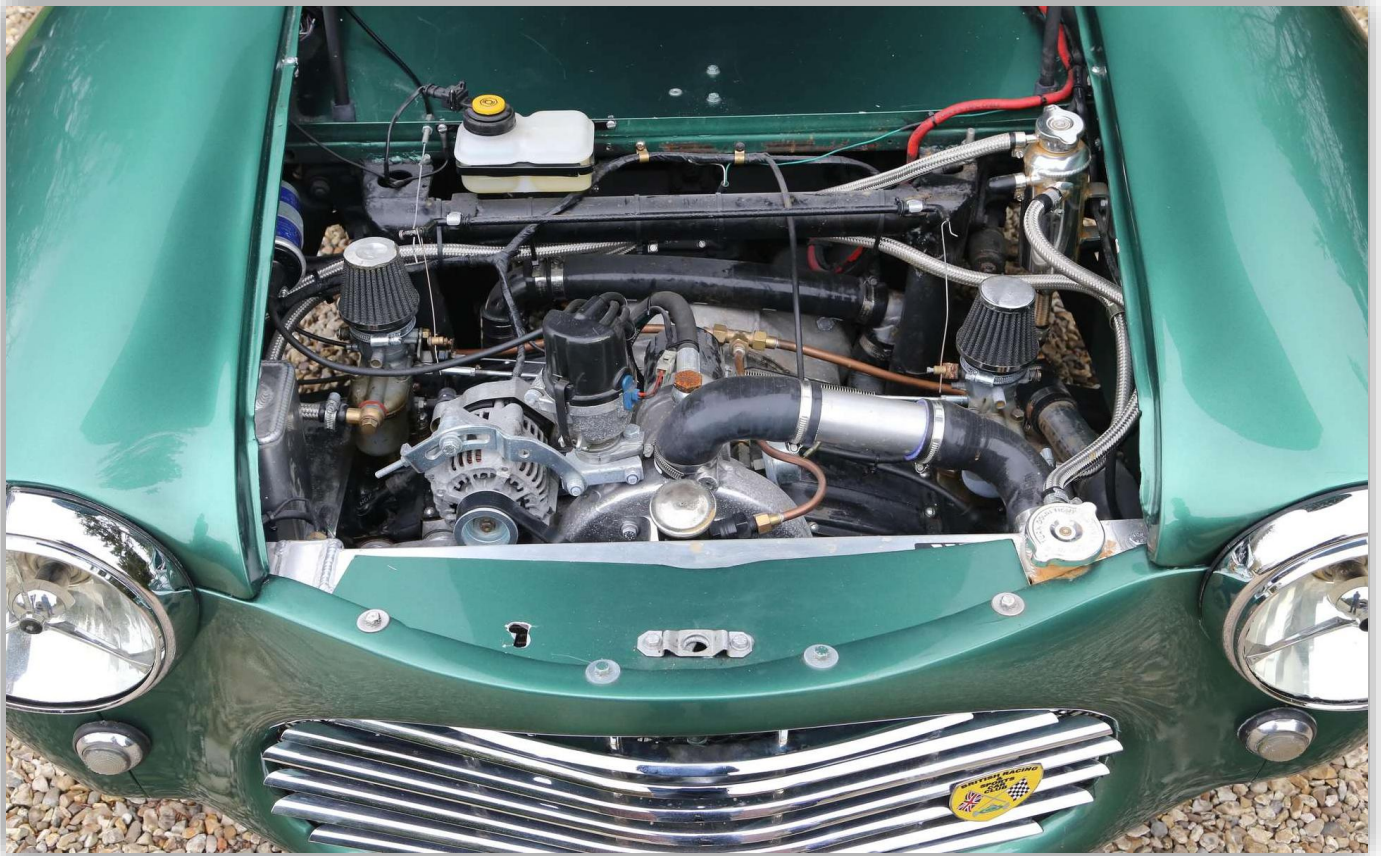
Företaget skulle släppa två nya bilar under efterkrigsåren, Jowett Javelin och Jowett Jupiter. Javelin var en ekonomisk fyrdörrars familjebil som tillverkades i betydande antal, över 23 000 lämnade produktionslinjen mellan 1947 och 1953.

Javelin var en sportbil designad för att tilltala både den lokala och exportmarknaden – särskilt den amerikanska marknaden, som vid den tiden köpte brittiska sportbilar i överdriven hand från märken som Jaguar, Triumph och MG.



Interiören i bilen är precis så spartansk som man kan förvänta sig av en roadster från 1950-talet, med plats för två personer och en rad centralt monterade mätare.





Mot alla odds visade sig Jowett Jupiter bli en anmärkningsvärd framgång på Europas banor; de tog en klassseger vid Le Mans 24-timmars 1950, en klass 1:a och 2:a plats i Monte Carlo International Rally 1951, en klar seger i Lissabon International Rally 1951, samt en klass 1:a och 2:a plats i ett 4-timmarslopp på Dundrod Circuit i Nordirland 1951.





Dessa segrar hjälpte utan tvekan försäljningen av den lilla sportbilen, cirka 900 byggdes mellan 1950 och 1954. En stor del av anledningen till Jupiters framgång var dess ingenjörsteam, det rörformade stålchassit designades av Eberan von Eberhorst, tidigare på Auto Union, och den lätta aluminiumkarossen hjälpte till att hålla vikten nere till 953 kg.

Bilen drevs av en 1 486 cc Jowett boxermotor som var monterad fram, hela framdelen kunde lyftas upp för motoråtkomst vilket också gav tillgång till fjädring och andra komponenter.

Framgångarna på racerbana och Jupiters allmänna popularitet ledde till att Jowett satte igång en uppgraderad Mk 2-version med en modernare kaross men många av samma underställen. Dessa teckningar gick förlorade i historien i årtionden tills de återupptäcktes 1979 då de köptes av Jowett-entusiasten och restauratören Allan Fishburn.

Fishburn satte igång med att bygga Jupiter Mk 2, den första och enda som någonsin skulle tillverkas. Han började med chassit från en original Mk 1A Jupiter som hade blivit skadad och hade en helt aluminiumkaross formad efter de ursprungliga Jowett-ritningarna från 1950-talet.

Projektet slutfördes 2011 och köptes sedan 2016 av den nuvarande ägaren som satte igång med att höja bilen till den standard den skulle ha haft om den visats för världen på Earls Court Motor Show.

En fullständig ombyggnad till en kostnad av tusentals pund i Stirling genomfördes med specialister som byggde om motorn, gjorde om karossen och satte ihop allt med anmärkningsvärd noggrannhet. Som det ser ut idag är detta den enda Jowett Jupiter Mk 2 och det kommer den troligen alltid att vara.



7. Triumph TR2 1955



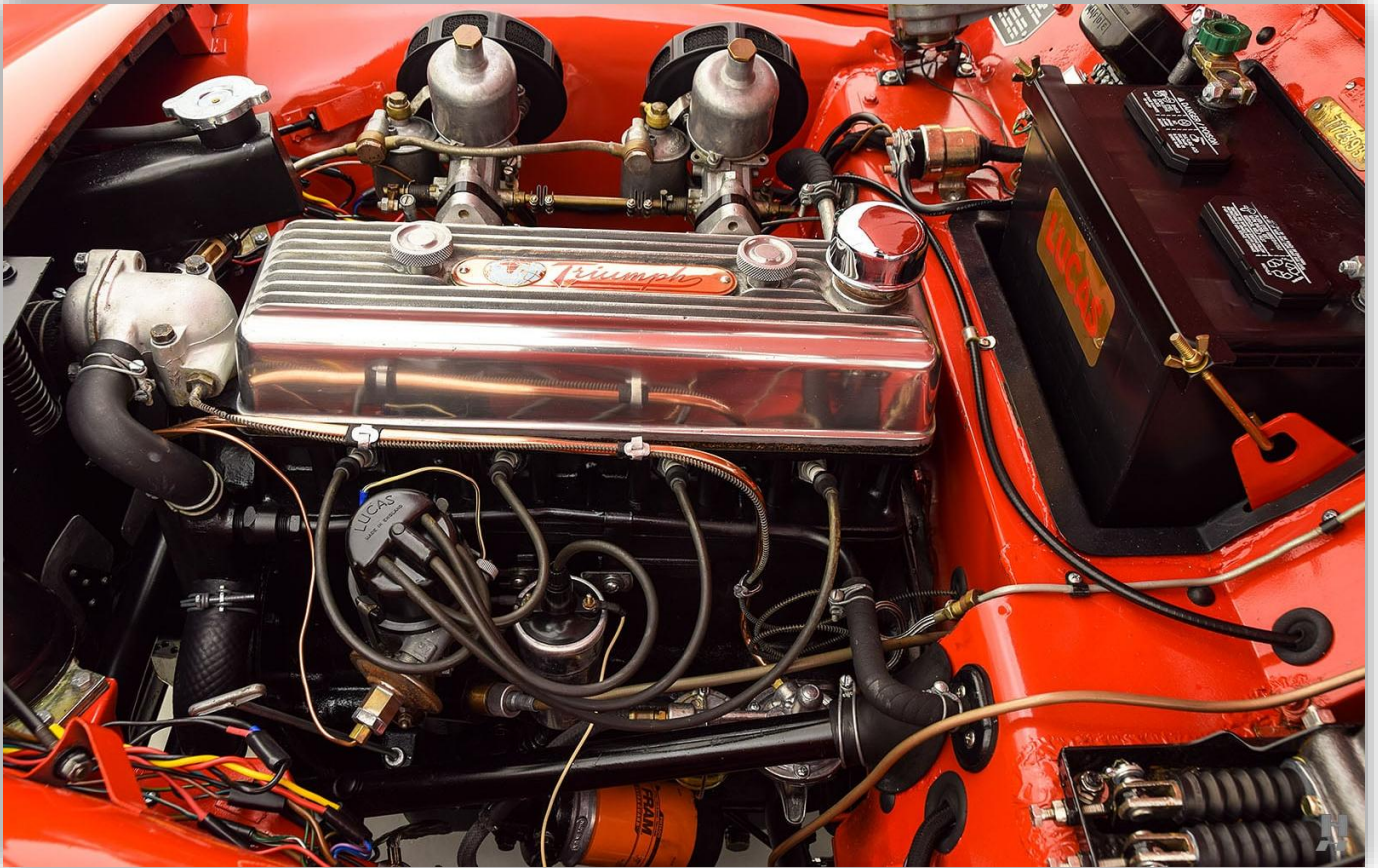
Liksom många biltillverkare i början av 1900-talet började Triumph sin cykelverksamhet och startade sin verksamhet 1887. Cykelproduktionen expanderade snabbt, vilket naturligtvis ledde Triumph till den nya världen av motorcyklar vid sekelskiftet. En trehjulig cykelbil följde 1903, men det var inte förrän tjugo år senare som de byggde sin första fyrhjuliga motorbil. Det tidigaste försöket var en liten runabout driven av en 1,4-liters fyrcylindrig motor. Efter några ojämna år kom företagets första framgångsrika bil med Super Seven från 1928. Med undantag för den exotiska Dolomite 8 hittade Triumph sin nisch främst i små, sportiga sedaner och roadsters.





Efter andra världskriget drabbades Triumph av ekonomiska svårigheter och hamnade under Standard Motor Co:s paraply. Den nyomdöpta Standard-Triumph tog tid på sig att hitta sin nya identitet under de tidiga efterkrigsåren, och erbjöd den kurviga roadstern från 1800 och 2000 samt den "baby-Bentley" rakbladskantade Town and Country Saloon. Från och med 1953 hittade Triumph dock verkligen sin efterkrigstid med den vackra och smidiga sportbilen TR2, riktad rakt mot den växande amerikanska marknaden. Utrustad med en 1991 cc rak fyrcylindrig rak motor från Standard-serien och inlindad i en distinkt och stilfull kaross, gav TR2 upphov till den legendariska TR-serien som skulle bli en del av den brittiska sportvagnsrevolutionen och köras in på 1980-talet. Den omedelbart igenkännbara designen på TR2 skiljde Triumph från konkurrenterna, med sina kurviga vingar, dramatiskt nedskurna cockpit och djupt infällda kylargrill med strålkastare placerade i kapslar på motorhuv. Den vackra formen hade mer än en antydning till XK120 i sin profil, särskilt när den var utrustad med valfria bakhjulsspats. Prestandan var också ganska snabb tack vare den vridmomentfulla 2-litersmotorn som gav TR2 kraften att enkelt överträffa sina konkurrenter från MG.





TR2 varade bara från slutet av 1953 till 1955 innan den evolutionära TR3 ersatte den. Endast 8 636 TR2 byggdes under bilens korta produktionsperiod, jämfört med över 75 000 TR3. Men TR2:s roll är mycket viktigare än bara siffrorna, eftersom detta var bilen som startade allt för Triumph på den viktiga amerikanska marknaden. TR2 gav köparna en stilfull och spännande maskin som tände Amerikas kärlek till den prisvärda brittiska sportbilen. Dagens entusiaster uppskattar TR2 lika mycket för dess historiska betydelse som för dess enkla, attraktiva linjer och livfulla prestanda.





Som en av endast 1 431 överlevande listade i Vintage Triumph-registret är denna TR2 från 1955 en sällsynt och eftertraktad tidig Triumph-sportbil. Som föremål för en grund-renovering är denna bil i utmärkt skick och ett utmärkt exempel för användning vid klubbevenemang, turnéer och rallyn. Det medföljande British Motor Industry Heritage Trust-certifikatet visar att denna tyska marknads TR2 bär sin ursprungliga nyans av Signal Red med matchande röda skivhjul. Slank och målmedveten har TR2 alla utseenden av den klassiska brittiska sportbilen från 1950-talet. Finishkvaliteten är utmärkt, med djup, blank lackering och bra, konsekvent passform i panelerna. Detta exempel är en senare "short door"-modell, uppkallad efter de reviderade dörrarna som inte går igenom trösklar – detta för att hantera tidiga kundklagomål om kantstenar i dörrarna. Även om det är minimalt med glans är de plåtade stötfångarna, de synliga bakluckans gångjärn och vindruteramen i utmärkt skick och visar endast de minsta poleringsmärkena från omsorgen. Rullande materiel består av kraftiga svartväggsradialer monterade på fabriksmonterade stålskivhjul, målade i karossfärg som original och utrustade med Triumph hunddiskhjul. Ett par Lucas-körlampor på en badge-bar kompletterar det målmedvetna och sportiga utseendet.

De små, nedskurna dörrarna öppnas med dragband (lyxen med yttre dörrhandtag följde med TR3) och avslöjar den utmärkta, helt restaurerade cockpiten. Tidsriktig beige klädsel täcker säten, dörrskivor och interiörpaneler, med kontrasterande svarta mattor som täcker golven. Passformen och finishen på den mjuka listen är utmärkt, och den visar praktiskt taget inget slitage sedan restaureringen. Distinctive Jaeger-instrument och brytare med Triumph-märke är alla i utmärkt skick med korrekta etiketter och märkningar. Detta exemplar har också en fyrväxlad växellåda med elektrisk överväxel på de två översta växlar.

Den högkvalitativa presentationen fortsätter under huven, där den ursprungliga, nummatchande 1 991 cc raka fyran ser prydlig och tidsriktig ut. Det fenade aluminiumlocket för rocker pryder motorutrymmet, som är fint detaljerat med rätt eldragning, rördragning och kopplingar. Motorn andas genom ett par S.U.-förgasare, går starkt och ger snabb prestanda – med känslan som förstärks av lågt placerade dörrar och körkartliknande frigångshöjd.

För brittiska sportbilsfans är Triumphs TR2 en betydande del av efterkrigstidens bilhistoria och representerar ett av de första exemplen på en sportbil med modern design som nådde amerikanska kuster. Såld i relativt små upplag innan TR3 anlände, gjorde TR2 ändå ett bestående intryck och är fortfarande en mycket eftertraktad modell. Detta exempel lyser med sin högkvalitativa restaurering och välordnade natur. Den är redo att ge sin nästa ägare den rena, härliga utomhusbilupplevelsen som bara en klassisk brittisk sportbil kan erbjuda.

8. Grattis Ford Customline

Publicerad 29 juli 2009 Text David Falk

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Olof har namnsdag vill vi gärna fira Customline.



Customline var Fords lagomserie, inte så enkel som Mainline och inte så påkostad som Crestline. Customline fanns bara 1952-56.



Ford Customline introducerades som 1952 års modell. Mellan enklare Mainline och dyrare Crestline. Motoralternativen var en toppventilssexa eller den gamla sidventilsåttan.



Customline Sedan 1953



1954 uppdaterades Customline med den nya Y-blocks V-åttan. Toppventiler och 130 friska hästkrafter. Ranch Wagon, County Sedan och Club Coupé hette de olika versionerna.



Customline Police 1955



Customline 1956

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ända sedan den lanserades för 35 år sedan har den ursprungliga Mercedes E-Klass, W124, hållits fram som en förebild för **hållbarhet**. W124 är känd som den sista av de allvarligt överkonstruerade Mercedesen och kom i form av sedan, kombi, coupé och cabriolet och alla erbjöd snabba, raffinerade och bekväma långfärdsryssningar med **banbrytande säkerhetsteknik**.

W124 var så bra att det ryktas om att BMW tvingades ompröva sin egen E34 5-serie för att matcha kvaliteten hos sin rival. När W124 gick ur produktion 1996 hade mer än **2,5 miljoner** av dem byggts.

Hedersomnämningen 1984: Ferrari 288 GTO, Ferrari Testarossa, Renault Espace, Seat Ibiza, Toyota MR2, Chevrolet Nova





Roger Warolin