



Berkeley B95/B105

1. Huawei attackerra S-klassen
2. C-Klass uppdateras
3. Lucid Gravity provkörd
4. Nya Genesis GV90
5. Solcells bilen Aptera ska byggas med kinesisk hjälp
6. Audis nya patent förlänger räckvidden
7. Klistermärke på bilen ger 1500 kr i böter
8. Einride köper 500 exemplar av Teslas lastbil
9. Berkeley B95/B105
10. Lagonda LG45 Rapide
11. Grattis Triumph Acclaim
12. De viktigaste bilarna
13. Varför heter bilmärkena som de gör



## 1. Med detta lyxfartyg attackerar Huawei S-klassen

Thomas Geiger

14 augusti 2026, 06:00

De tyska tillverkarna har nu lärt sig den hårda vägen att kineserna bygger de bättre och billigare elbilarna. Men nu stormar de den sista bastionen – med nykomlingen Maextro S800. Sedanen är fullproppad med Huawei-teknik!



**D**et var något av ett befriande slag när Ola Källenius presenterade den nya med stor spektakel. Och det bör höras så långt bort som Kina. Under lång tid har de viktigaste konkurrenterna till världens mest sålda lyxsedan inte längre kommit från München eller Ingolstadt, utan från Mellanriket – och är nu ännu mer framgångsrika där, av alla platser, på världens största lyxmarknad.

### **Maextro S800: Lyx till konkurrenskraftigt pris**

Ett bokstavligt lysande exempel på detta är Maextro, som elektronikjätten Huawei satte på hjul sommaren 2025 tillsammans med den ganska okända biltillverkaren JAC – en lyxig sedan på hela 5,48 meter som skimrar av upplysta potentiella ädelstensapplikationer, strålkastare fulla av stjärndamm och tvåfärgad lackering. Även för Bentley- eller Rolls-Royce-kunders smak kan glamour och ära vara lite för tjockt, särskilt jämfört med eller.



*Författaren Thomas Geiger var överlycklig under provkörningen.  
Oavsett om det är i första eller andra raden.*

Men kineserna gillar det: Efter mindre än ett halvt år hade redan 10 000 sedaner levererats. I december sålde Huawei fler S800 i Kina än Mercedes, Maybach och deras flaggskepp tillsammans. Och detta beror definitivt inte bara på priset, som börjar på motsvarande 86.000 euro och till och med på 124 000 euro för toppversionen verkar nästan billig jämfört med den västerländska eliten.

Och kineserna har inte snålat med detta – tvärtom. Om du öppnar de elektriska bakdörarna med en enkel handrörelse kan du titta in i en lounge av lack och läder, som med en hjulbas på 3,37 meter erbjuder mer utrymme än vissa förstaklasskabiner i ett långdistansjet. Två luftkonditionerade massagestolar bjuder in dig att resa, den högra sänker till och med passagerarsätet nästan in i handskfacket med en knapptryckning och förvandlas till en rörlig futon.

### **Högteknologi istället för förskjutning**

Om du vill öka din förmögenhet hittar du hopfällbara bord i mittkonsolen samt en permanent onlineanslutning. Luftanvänta kupéer håller lunchen varm och champagnen sval. Och när jobbet är klart, där andra limousiner har en avskiljare, flyttas en 40-tums skärm ut från taket och förvandlar baksidan till en biograf. Men även streaming behövs knappt, eftersom Huawei levererar programmerade stjärnbilder och stjärnfall med en LED-himmel. Så ståtlig som sedanen ser ut och så påkostad som den är, känns körningen blygsam.



*Det är bättre att köra i andra raden: baksätet är en lyxig lounge att ligga på.*

Två elmotorer med 530 eller tre med 863 hk är allt annat än svaga, inte heller 97 kWh-batteriet med upp till 700 kilometer och laddningskapacitet på nästan 400 kW. Men i en tid då en Lucid Air med 1 251 hk eller en med 1108 hk lockar, är detta ganska mediokrat.

Samma gäller för spurten till 100 km/h på 4,6 sekunder eller en topphastighet på 240 km/h. Och så betryggande som en räckviddsförlängare är, som minskar batteriet till 65 kWh men ökar räckvidden till mer än 1 300 kilometer – vill du egentligen inte höra en fyr-cylindrig motor i en lyxsedan, även om den bara fungerar som generator.



*S 800 körs rent elektriskt eller som en PHEV*

### **Den verkliga styrkan ligger i mjukvaran**

Ändå är det allt annat än oattraktivt att köra i S800. Å ena sidan beror perfekt bullerisoler-  
ing och precis luftfjädring på att passagerarna känner sig som på moln, och den särskilt  
smidiga bakaxelstyrningen gör kolossen förvånansvärt hanterbar. Å andra sidan förlitar sig  
Huawei på högteknologi istället för slagvolym och maximal prestanda.

Med sitt mjukvarusystem kör S800 nästan autonomt på många rutter: den håller sig i filen,  
byter fil självständigt, klarar korsningar och rondeller och svänger till och med vänster själv-  
ständigt genom mötande trafik medan föraren får ta händerna från ratten.

Han är inte befriad från ansvar, och han får inte läsa eller sova. Men sällan har stadstrafi-  
ken i Peking varit mer avslappnad. Och som om flotten inte redan drog till sig tillräckligt  
med uppmärksamhet där, blir den också en sociala mediestjärna i trafikstockningar eller  
på parkeringsplatser med sin sido-"krabbgång".



Thomas Geiger

### **Slutsats** av Thomas Geiger

Den erbjuder mer pompa och prestige än den europeiska eliten, hänger lätt med i atmos-  
fären och utrustningen, har smartare elektronik och bättre assistanssystem – och är dess-  
utom betydligt billigare. Således kommer Maextro S800 inte bara att vara den fruktade  
motståndaren till den nyrenoverade Mercedes S-Klass, utan kanske även dess förebild. Ny-  
komlingarna har bara följt de etablerade reglerna på ett sätt: Även om de vanligtvis ut-  
vecklas med Kinas snabbhet och lanserar nya modeller på bara två år, tog det nästan bib-  
liska fem år för S800. Med tanke på resultatet var detta uppenbarligen väl investerad tid.

## 2. Senaste C-Klass får sin största uppdatering hittills

Av Bobby Green ons. 19 aug 2026, 08:00

Även fossilaren får uppmärksamhet



FILM: <https://youtu.be/wT3XPln0z28?t=1>

I april rullade Mercedes ut C-Klass med eldrift och nu ser man även till att uppdatera den fossildrivna versionen så att den inte känner sig utanför. Mercedes säger att det här blir den mest omfattande tekniska uppdateringen sedan C-Klassen lanserades.

Utseendemässigt har både fronten och baken fått sig ett rejält lyft och grillen är större än någonsin. Denna kan man även få upplyst om man vill. Ljus-spexandet fortsätter i strålkastarna som får Mercedes-stjärnan vilket även bakljusen på sedan-versionen har. På insidan hittar vi fjärde generationens MBUX och MB.OS. Den virtuella assistenten använder AI från bland andra ChatGPT, Microsoft Bing och Google Gemini.

Bensinmotorerna är på 2,0 liter, har fyra cylindrar och effekt mellan 177 och 258 hästar. Vill man köra på diesel erbjuds motorn OM 654 med antingen 163 eller 200 hästar. Den är kompatibel med HVO100 och andra biobränslen. Det finns även en laddhybrid som heter C 400 e 4MATIC. Den har sammanlagd effekt på 395 hästar och 650 newtonmeter i vrid. Batteripacket är på 20 kWh och på bara el ska man kunna ta sig upp till tio mil.

Nya C-Klass går bra att beställa nu men några priser har vi inte fått än. Läs mer på länken:

[media.mercedes-benz.com](https://media.mercedes-benz.com)



Bobby Green





## NYA C-KLASS ÄR FÖR STOR



Nya Mercedes C-klass testad  
Det kommer ingen kombiversion



Här är priset på eldrivna Mercedes C-Klass  
Första tar sig 75 mil



Nu blir även Mercedes C-Klass eldriven  
Laddar snabbt och kommer långt



### 3. Lucid Gravity provkörd

20 aug. 2026

Knarrande plast för 1,5 miljoner



FILM: <https://youtu.be/CtUtS8OHYq0?t=11>

Jag kör Lucid Gravity Grand Touring för första gången – en sjusitsig elbils-SUV som väckt mycket nyfikenhet. I videon tar jag en närmare titt på förvaringslösningarna, sätter mig bakom ratten och kör både i stan och på motorväg för att bilda mig en uppfattning om hur den känns i vardagen. Jag delar med mig av mina första intryck av interiör, teknik och köregenskaper.



Christoffer Gullin



#### 4. Nya Genesis GV90 är en lyxig bjässe – med Hyundais största elbilsbatteri

Posted by Kristofer Rask augusti 21, 2026 [1 kommentar](#)

Hyundais lyxmärke Genesis har nu presenterat sitt nya elektriska flaggskeppsmode GV90. Det är en rejält tilltagen lyx-SUV som placerar sig högst upp i märkets modellprogram. Genesis GV90 är produktionsversionen av konceptbilen Neolun som visades 2024.



Den färdiga modellen mäter 5,29 meter på längden, är 2,03 meter bred och har en hjulbas på hela 3,25 meter. Det ger gott om plats för upp till sju personer.



Det stora batteriet på 123,5 kWh är det största som hittills använts i en elbil från Hyundai Motor Group. Genesis uppger en räckvidd på omkring 500 kilometer för den sju-sitsiga versionen, baserat på företagets egna tester. Någon WLTP-siffra har ännu inte presenterats.

Snabbladdning kan ske med upp till 350 kW och en laddning från 10 till 80 procent ska ta 22 minuter.



Drivlinan består av två elmotorer och fyrhjulsdraft. Den främre motorn levererar 240 kW medan den bakre ger 250 kW. Tillsammans har den en maximal systemeffekt på 490 kW (666 hk) och ett vridmoment på 800 Nm.





### Lyx med speciella dörrar

Genesis GV90 kommer i två utföranden. Utöver den vanliga modellen lanseras GV90 Neolun som får betydligt mer spektakulära så kallade coach doors. Fram- och bakdörrarna öppnas åt varsitt håll och någon traditionell B-stolpe finns inte mellan dem.

Genesis har istället byggt in förstärkningar i dörrarna och karossen. Bland annat används dubbla höghållfasta stålbalkar och en förstärkt struktur runt kupén för att bibehålla krock-säkerheten.

Även interiören sticker ut. När bilen står parkerad kan framsätena i Neolun-versionen vridas 180 grader så att de åkande kan sitta vända mot varandra. En fyrsitsig Executive Suite-version tar det ytterligare ett steg med bland annat trägolv, kylskåp, bord och golvvärme inspirerad av traditionell koreansk ondol-uppvärmning.

På instrumentpanelen sitter en 23,6-tums OLED-skärm som kan höjas när bilen står parkerad och då växer till 24,6 tum. Föraren får dessutom en 25-tums head-up-display istället för ett traditionellt separat förardisplay.

GV90 får också luftfjädring, bakhjulsstyrning med upp till fem graders styrvinkel och elektroniska differentialbromsar på både fram- och bakaxeln.

Några uppgifter om Genesis tar modellen till Sverige finns dock inte.



Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)

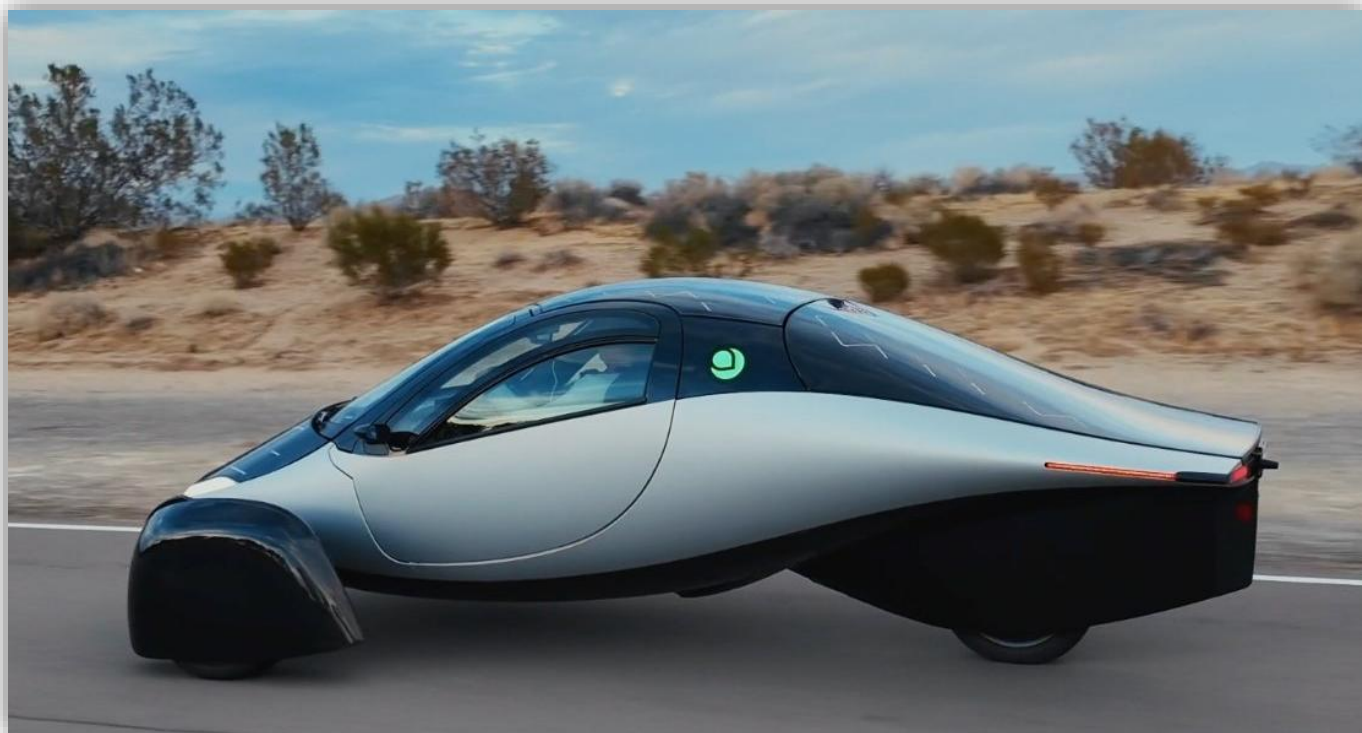


## 5. Så ska solcells bilen Aptera till slut byggas med kinesisk hjälp

Av Carl Undéhn

21 aug 2026

Genom åren har vi ofta skrivit om solcells bilen Aptera och även [besökt dem i Kalifornien](#), som nu kan läsa mer om här.



Efter att Sono Motors och Lightyear kastat in handduken är Aptera det kanske sista hoppet just nu för alla som drömmer om en bil som kan ladda sig själv med solceller. Någon enkel resa har det inte varit, och företaget har gått i konkurs en gång på vägen.

2025 visades till slut en produktionsklar version och med den har det [genomförts tester](#) på vägar i USA. Men det där med att få igång produktionen är som vi vet ingen enkel sak och ofta något som inneburit slutet för flera uppstickare i elbilsbranschen. För att lyckas har Aptera nu ingått ett partnerskap med kinesiska design- och tillverkningsföretaget Launch Design, som enligt egna uppgifter tidigare jobbat med både Tesla och Renault.

Med deras hjälp ska Aptera lyckas med produktionen och vad det verkar kommer de första serieexemplaren av solcells bilen byggas hos Launch Design i Kina. Men den del av samarbetet handlar om att Launch Design ska hjälpa företaget att få till produktionen på hemmaplan i staden Carlsbad i Kalifornien.

– Den här strategiska investeringen stärker våra resurser och gör det möjligt för oss att ta beprövad kompetens inom design för tillverkning och en global leveranskedja till Carlsbad, utan att behöva bära kostnaden för att bygga upp den kompetensen från grunden”, säger Chris Anthony, som är vd för Aptera.



Han säger också att han hoppas att samarbetet kommer snabba på processen för att komma igång med storskalig tillverkning av solcells bilen samt bidra till att sänka materialkostnaderna.

– Vi har redan sett minskningar i de beräknade materialkostnaderna för våra fordon till följd av samarbetet, vilket är ett tidigt tecken på att partnerskapet förbättrar ekonomin per fordon redan innan den första produktionsbilen har byggts, säger han.

Genom sin lätta konstruktion i kolfiber som ger bilen en vikt på under 800 kilo, ett lågt luftmotstånd med ett cW-värde på 0,13 samt en effektiv drivlina ska det förhållandevis lilla batteriet på 45 kWh ge bilen en räckvidd på omkring 60 mil. Ursprungligen var planen att använda navmotorer från den slovenska utvecklaren Elaphe ([läs mer om vad deras motorer kan göra här](#)), men det har företaget nu gått ifrån och använder en konventionell framhjulsdreven drivlina. Tidigare har Aptera talat om att erbjuda både mindre och större batteripaket för en räckvidd på upp till hela 160 mil. Men i nuläget ser det ut som att fokus ligger på versionen med 45 kWh.



Carl Undéhn



## 6. Genidrag eller vansinne? Audis nya patent förlänger räckvidden

Av Åsa Wallenrud

2026-08-19

Audi patenterar nu en helt ny typ av räckviddsförlängare som kombinerar eldrift och förbränningsmotor på ett mycket oväntat sätt.



*Audis patent för räckviddsförlängning skippar en elmotor för att sänka kostnader, men ökar den mekaniska komplexiteten.*

**Intresset för räckviddsförlängare (EREV)** växer snabbt på den globala marknaden. Nu visar **ett nytt patent** som bilsajten **CarBuzz** har grävt fram att **Audi** utvecklar en egen och tekniskt avancerad tolkning av konceptet.

### **Vad skiljer Audis EREV från mängden?**

I en traditionell elbil med räckviddsförlängare fungerar en förbränningsmotor uteslutande som generator via en separat elmotor för att ladda högvoltsbatteriet. Hjulen drivs uteslutande av bilens ordinarie drivmotorer.

Audis patenterade lösning tänjer dock på gränserna mellan ren elbil, laddhybrid och EREV. Vid normal körning driver en primär elmotor den ena hjulaxeln med ström från batteriet. Vid behov av fyrhjulsdraft kliver en sekundär elmotor in på den andra axeln.

## Färre elmotorer men fler kopplingar

**Det unika med Audis patent** ligger i hur förbränningsmotorn integreras. Istället för att addera en tredje elmotor som dedikerad generator kopplas förbränningsmotorn direkt till den sekundära drivmotorn via speciella kopplingar och differential.

Beroende på körsituation kan styrsystemet välja olika driftslägen:

- Vid låg batterinivå laddar förbränningsmotorn batteriet via den sekundära elmotorn.
- Vid högre hastigheter kan förbränningsmotorn mekaniskt kopplas in för att driva hjulen direkt tillsammans med elmotorn.
- Vid inbromsning regenererar båda elmotorerna energi.

Konstruktionen sparar in en dyr komponent genom att eliminera den separata generatormotorn, vilket kan minska tillverkningskostnaderna. Samtidigt introducerar lösningen mekanisk komplexitet med fler kopplingar och rörliga delar.

## Utmaning för klassiska Quattro

**Konceptet kan dock innebära** en kompromiss för Audis paradgren: den permanenta fyrhjulsdriften. Om den sekundära elmotorn är upptagen med att agera generator åt batteriet kan systemets förmåga att leverera full fyrhjulsdraft i alla lägen begränsas.

Huruvida patentet når serieproduktion eller stannar på ritbordet återstår att se, men det visar tydligt att Audi söker nya vägar för att optimera elektrifierade drivlinor.

Läs även:



**För extrem för Jon Olsson? "En nytolkning av quattro"**



Åsa Wallenrud

Frilansande motorjournalist och redaktör med stor erfarenhet av att testa bilar. Skriver nyheter för auto motor & sport om bilar, bransch och bilindustri.

Email: [red@automotorsport.se](mailto:red@automotorsport.se)

## 7. Litet klistermärke på bilen – ger dig 1500 kr i böter

Av Andreas Jemn 21 augusti 2026, 21:27

Den här delen på din bil tillhör staten. Ett litet klistermärke räcker för att få böter. – Vi har varit mer bestämda med att rapportera detta, säger trafikpolisen Petter Magnusson.



Det finns faktiskt en liten bit på din bil som inte tillhör dig. Det är registreringsskylten. Och den får man inte manipulera. Ett litet klistermärke kan räcka för att du ska få böter på 1500 kronor.

– En registreringsskylt ska vara väl synlig och hållas i sådant skick att den lätt kan avläsas. Med avläsning gäller då inte bara det blotta ögat utan även annan teknisk utrustning, såsom kamera, säger Magnusson.

Ett tag var det väldigt populärt att sätta svarta S-märken på registreringsskylten. Det kostar några tiar och är lätt att köpa på nätet. Däremot informerar inte säljarna om att det faktiskt är olagligt. Många kör sedan runt med dem utan att ha en aning om att de begår ett brott. Om polisen får syn på dem så blir det böter.

– Vi har varit mer bestämda med att rapportera detta, jag tror att det är därför som de har blivit mer ovanliga, säger trafikpolisen Joakim Abrahamsson.

Du köper bilen men registreringsskylten kommer från Transportstyrelsen och den tillhör staten. Därför får du inte manipulera den.

### Varning för smuts och snö

Dessutom är det olagligt att köra runt med en smutsig registreringsskylt. Bilägaren har ett ansvar att se till så den syns och att man är lätt att identifiera.

– Det kan vara bra att borsta av skylten vid vissa årstider när det är mycket snö och smuts. Sedan är det också viktigt för oss att kunna identifiera bilar, säger polisen Reine Berglund.



Polisen kan ibland se mellan fingrarna på det brottet. Ett klistermärke är alltid olagligt på skylten. Men smuts och snö kan ibland vara förståeligt.

– Om man behöver stanna hela tiden för att ta bort smuts eller snö så förstår vi det. Om man ser mängder med bilar som har smutsiga registreringsskyltar så går det inte att böt-fälla alla, säger Petter Magnusson.

*Det är heller inte tillåtet att sätta dit ett klistermärke med ditt favoritlag eller någon annan attiralj som inte ska vara där. Däremot är det fritt fram att sätta märken på den svarta ramen runt registreringsskylten.*

### **Manipulerade registreringsskyltar**

I början av augusti vinkade polisen in en bil utanför Skillingaryd i Småland. Föraren var en skåning och det visade sig att han körde runt med en [annan bils registreringsskyltar](#). Mannen erkände brottet och fick 50 dagsböter på 270 kronor med sammanlagda böter på 13 500 kronor. Tidigare spreds ett knep från England. Det gick ut på att man kunde manipulera registreringsskylten med reflextejp för att lura fartkameror. Senare spred det sig även till Sverige.– Jag har sett det i skarpt läge, säger Magnusson.

Det är däremot ganska vanskligt att manipulera skylten på det viset.

– Dock vid kontroll ser man denna film/tejp ganska så tydligt. Tejpen gör att registrerings-skylten överexponerar i kamerans blixtp vilket gör den oläsbar för kameraöga, säger Petter Magnusson.

### **Det här gäller för registreringsskylten:**

**Själva skylten:** Inga andra märken än de som fanns vid tillverkningen får finnas på registreringsskylten.

**Skylthållare:** Det går bra att sätta klistermärken eller egen text på den svarta plastramen runt omkring skylten, så länge de inte täcker själva texten eller siffrorna.

**S-märke:** Om du kör utomlands krävs ett godkänt nationalitetsmärke ("S"), men det får inte klistras över EU-märket på en svensk standardiserad plåt om det inte uppfyller lagens krav.

LÄS MER:



Då får du böter – för ett litet märke



Litet klistermärke på din bil ger böteschock



Bilsäljare skämtade om att lura kunder – får sparken



**Bötesfällan: Ändring av bilen kan kosta 1 500 kr**



**Fusket som slår ut svenska fartkameror**



**Bötesfällan som retar upp bilister**



Andreas Jemn är journalist och författare.



## 8. Einride köper 500 exemplar av Teslas lastbil

Bobby Green 2026-08-20 kl 13:15

Börjar jobba nästa månad



Nu får vi reda på att det svenska teknik- och transportföretaget Einride har lagt en order på 500 exemplar av Teslas lastbil Semi. Under de kommande två åren ska bilarna sättas i trafik i Nordamerika och enligt Einride blir detta den största utrullningen av sitt slag hittills. Lastbilarna kommer köra gods åt Amazon och andra stora kunder till Einride och redan nästa månad ska de första bilarna börja sina nya uppdrag. Med hjälp av Einrides egenframtagna plattform Saga AI ska transporterarna planeras och optimeras. Tekniken tar hänsyn till laddning, vad det kostar att ladda och hur lastbilarna används.

Läs mer om affären på länken: [einride.tech](https://einride.tech)



**Bekräftat – Tesla Semi lanseras i Europa**



**Einride har inte gjort succé på börsen  
Över halva börsvärdet borta**



**Scan börjar använda eldrivna lastbilar från Einride  
Kommer köra mellan Linköping och Eskilstuna**



**Serietillverkningen av Teslas lastbil har dragit igång  
50.000 kan tillverkas om året**



Bobby Green

## 9. Berkeley B95/B105

Av SmallCarsClub

Publicerad den 18.11.2016

**Berkeley B95- och B105-modeller presenterades på bilsalongen i Genève 1959. Huvudfunktionen är en ny tvåcylindrig Royal Enfield 692 cc fyrtaktsmotor.**



B95 hade en 41 hk Super Meteor-motor, medan B105 – 51 hk var en Constellation-motor. Den senare gav äkta 160 kph-prestanda vid en tidpunkt då en genomsnittlig familjebil hade svårt att överstiga 100 kph.

Den nya motorn var mycket högre än tvåtaktsmotorerna, vilket krävde en omdesign av bilens front.

Motorerna hade Berkeley-designade primära kedjehus för att rymma en Lucas Bendix startmotor, en extern Lucas-dynamo monterad ovanför växellådan och en duplex- (eller dubbelrads-) kedjedrift till differentialen. Tjänstevikten ökade till 402 kg (886 lb).

Berkeley B95 och B105 hade hjulbas på 70 tum. Trumbromsar fanns fram och bak. B95 hade toppfart – 83 mph, gjorde 0–60 mph – 17,2 sekunder. B105 var lite snabbare.

Vid lanseringen kostade B95 £659. Totalt tillverkades cirka 178 B95- och B105-modeller, varav cirka 15 till 20 bilar såldes till exportmarknader. Produktionen upphörde 1960 eftersom det inte fanns medel för bankbetalningar för lånet som hade finansierat projektet.





## 10. Lagonda LG45 Rapide 1937



Lagonda är mest känd som en trogen inom exklusiv brittisk bilteknik, men företaget Staines, Middlesex grundades faktiskt av en amerikansk före detta operasångare och entreprenör vid namn Wilbur Gunn. Gunn fann periodvis framgång med trehjuliga cyclecars och såg på Ryssland som marknad för Lagonda, och en sexcylindrig modell med 30 hk etablerade företagets rykte med en seger på Moscow-St. Petersburg Reliability Test 1910, vilket resulterade i stadig framgång.

Wilbur Gunn dog 1920, och styrelsen som efterträdde honom insåg att den konkurrensutsatta marknaden för lätta bilar inte var hållbar. Genom att skifta fokus till kraftfullare sportbilar tog Lagonda som vi känner och älskar form, lett av tvåkamaxeln 14/60. För 1934 kom den nya M45 med en Meadows-byggd 4,5-liters sexcylindrig motor och växellåda. Dessa formidabla maskiner kunde nå 90 mph, medan lättare öppna tourers lätt kunde nå "ton".

Fabriken tillverkade tre speciella korta chassin M45 (snart kända som *Rapide*) som användes med mycket gott resultat vid 1934 års RAC Tourist Trophy. Lagonda följde upp ett år senare med en av TT-teamets bilar som tog en klar seger i Le Mans. Efter att Lagonda köptes av Alan P. Good togs W.O. Bentley in som teknisk direktör, och lämnade sin turbulenta tid på Rolls-Royce bakom sig. Bentley reviderade M45 med synkroniserade kugghjul, flexibla motorfästen och centraliserad chassi smörjning för att bli nya LG45. Vissa Lagonda-förare (inklusive företagets direktör Dick Watney) ansåg dock att LG45 hade blivit för förfinad och förlorat en del av den råa energi de älskade i M45.

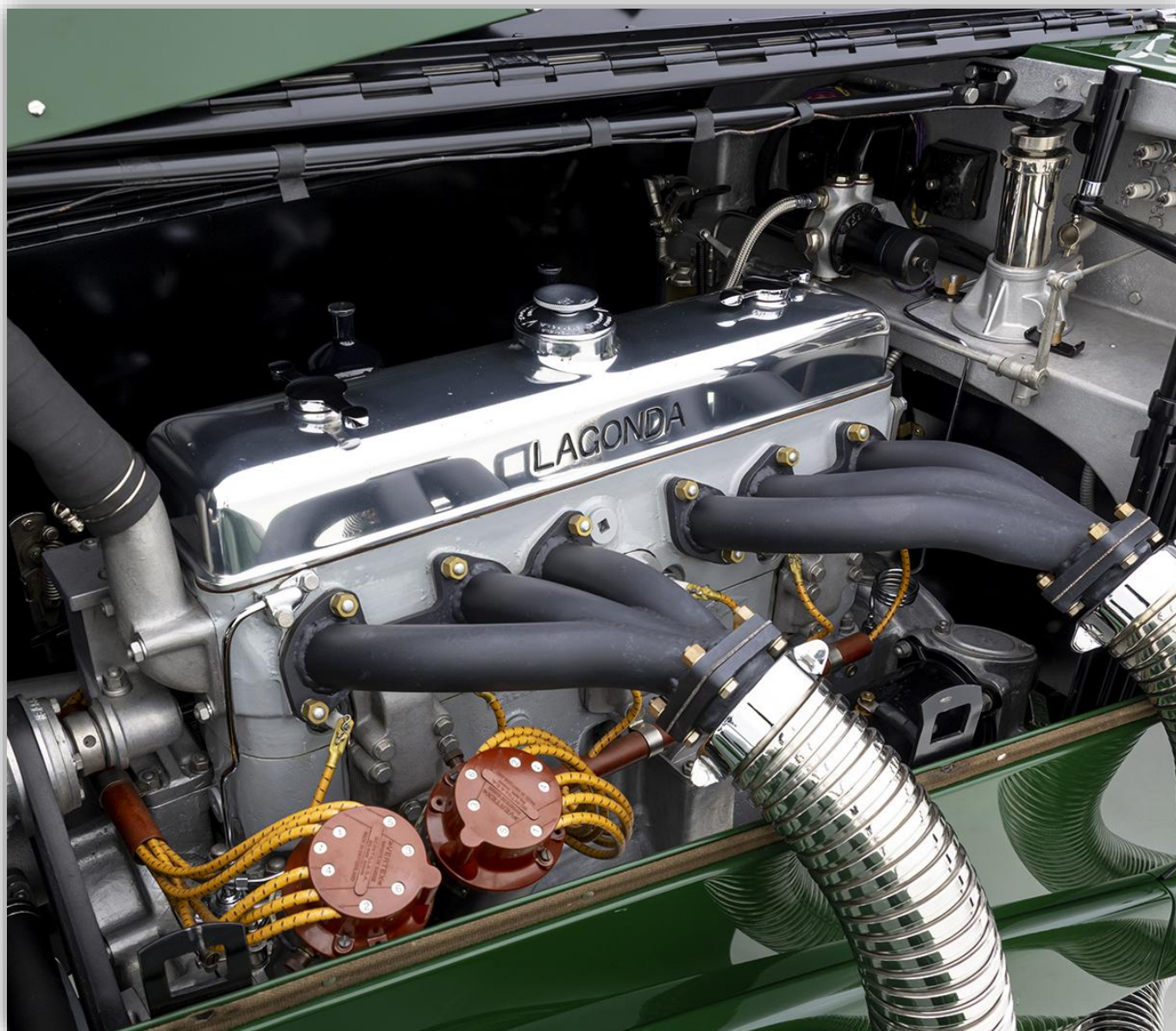
Watney tog in Frank Feeley (den berömde efterkrigstidens Aston Martin-designer) för att designa en ny sportbil baserad på LG45 men begränsade honom till att använda samma chassi och begränsade specialdelar. Feeley skapade en slående, flamboyant och kraftigt lättad fyrsitsig tourerkaross, medan Bentley justerade Meadows 4,5-liters sexcylindriga motor ännu mer, med över 7,5:1 kompression tillgänglig. All kritik mot Lagonda tystades när testare från Motor magazine 1937 nådde häpnadsväckande 108 mph i en LG45 Rapide.



Chassi nummer 12245/G10S är en eftertraktad, äkta LG45 Rapide, en av endast 25 sådana exemplar byggda, och den har den mycket eftertraktade 'Sanction 4' Bentley-tunade Meadows-motorn. En utsökt maskin i alla avseenden, denna bil bär en världsklass restaurering med fascinerande ursprung från dess ursprungliga ägare. Enligt forskning av tidigare fastighetsskötare levererades denna fantastiska bil ny 1937 till Mr. F.G. Casswell i Spalding, Lincolnshire, England, med registreringsnummer FPJ 199. År 1938, strax före utbrottet av andra världskriget, övergick det till Mr. Morris från Hemel Hempstead, och bytte ägare igen ett år senare, då det övergick till Mr. Laurence Mitchell från Fittleworth, Sussex.

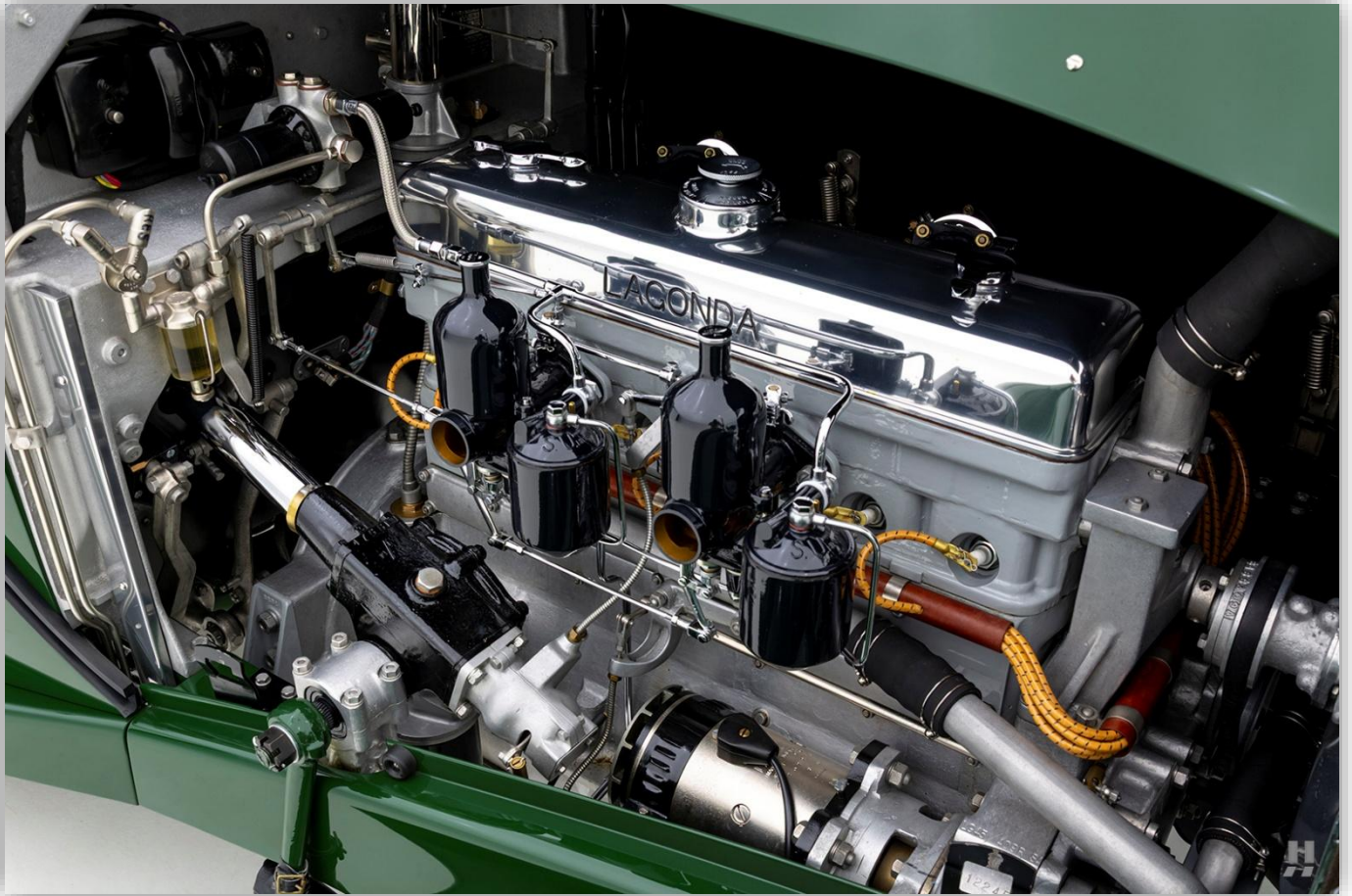
År 1955 förvärvades Lagonda från Mr. Mitchell av Josh Shirman, en mekaniker, verkstadsägare och tidigare flygplansingenjör i De Havilland. Mr. Mitchell var en av Shirmans exklusiva kunder, och Shirman hade enligt uppgift tagit hand om 12245 i flera år innan han förvärvade det. Eftersom Shirman fokuserade på sitt växande företag registrerade han inte Lagonda förrän 1963. Shirman, som sägs vara en riktig perfektionist, visade sig vara den idealiska förvaltaren av denna mycket speciella Lagonda och höll den i gott skick i 50 år. Bortsett från tillfälliga korta turer för att cirkulera vätskorna, användes Rapide sparsamt – så sparsamt att experter trodde att den förlorade – trots att den tyst låg bara en mil från den tidigare Lagonda-fabriken i cirka 35 år! MOT-register i arkiv visar att bilen bara körde 1 700 miles mellan 1974 och dess slutgiltiga försäljning 2008.

Den kände Lagonda-entusiasten och samlaren Ron Rezek från Ashland, Oregon, förvärvade 12245 från familjen Shirman 2008 via en Bonhams-auktion i Goodwood. Under Rezeks erfarna ledning genomgick den en omfattande restaurering av det hyllade RX Autoworks i Vancouver, B.C. under 2010–2011, vilket återställde den till dess praktfulla originalfärger och fabriksspecifikation. Projektet visade att 12245 hade anmärkningsvärt hög originalitet och integritet, utan tvekan möjligen skapad av Josh Shirmans halvsekel av omsorg. Originalfärger och ytbehandlingar upptäcktes och matchades, och där det var möjligt restaurerades fabriken karosser i trä och aluminiumkarosser istället för att bytas ut.



Efter färdigställandet visades Lagonda vid prestigefyllda evenemang, inklusive Forest Grove Concours (där de tog Best in Class och Best in Show), Quail Lodge (Best in Class) och visades på 2013 års Concorso d'Eleganza Villa d'Este. År 2015 förvärvade en privat samlare från Kalifornien 12245 från Rezek och höll enligt uppgift den till mycket höga standarder. År 2023 anslöt sig Lagonda till en annan västkustkollektion, där den ytterligare förfinades och finjusterades av sin noggranna ägare, och nu sägs den vara enkel att köra och njuta av. Bilen behåller sin original, nummermatchande 4,5-liters Meadows Sanction 4-motor och är utrustad med matchande väderutrustning, verktyglåda, domkraft och starthandtag. Stödjande dokumentation är omfattande, inklusive service- och brittiska besiktningsregister, korrespondens från Lagonda Club samt fabriksutfärdad byggblad och servicekort. Praktiskt taget varje yta och finish har noggrant övervägts och utförts till en extremt hög standard, och bilen är värdig de mest exklusiva concours och bilevenemangen i världen.

Visuellt slående i sin fabrikskorrekta gröna över svarta färgsättning visar Frank Feeleys hisnande karossarbete en flamboyans som står i skarp kontrast till de flesta brittiska designer från perioden. Lika imponerande att köra som att bevittna, lever denna kraftfulla Lagonda LG45 Rapide utan tvekan upp till sitt namn. Detta är möjligen den typiska storborrade brittiska sportbilen från förkrigstiden. Den är ett måste för varje seriös samling, med kraft, grace och den stora W.O. Bentley-signaturen som finns genom hela sminket.



## 11. Grattis Triumph Acclaim!

Publicerad 31 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny namnsdagsbil från Klassikerkalendern. Några mindre hågkomna än andra, en sådan bil är utan tvekan Triumph Acclaim. I människovärlden har förresten Arvid och Vidar namnsdag, grattis till er också!



I slutet av 1970-talet blev det allt tydligare att British Leyland behövde en samarbetspartner för att få fram en efterträdare till Triumph Dolomite och ledningen med John Edwardes i spetsen la ut krokar lite här och var, även hos Volvo!

Länge såg det ut att bli ett äktenskap mellan BL och brittiska delen av Chrysler Europe men allt rasade när det amerikanska moderbolaget sålde hela Chrysler Simca till Peugeot.

Istället blev det Honda som fick den äran, de hade en mellanklassare under utveckling som skulle passa BL bra och var intresserade av att komma in på Europamarknaden. Bilen hette Honda Ballade och den 26 december 1979 skrevs ett avtal mellan Honda och British Leyland om licenstillverkning av den nya bilen i England.

18 månader senare lanserades Triumph Acclaim, den skiljde sig endast ytterst marginellt från sin japanska systemmodell och blev ett unikum i brittisk bilindustri vid denna tid eftersom den visade sig vara riktigt bra.

Acclaim blev inledningen på ett 15 år långt samarbete mellan Honda och BL/Austin-Rover, ett samarbete som avslutades när huvudägaren British Aerospace 1994 sålde sin del i företaget till BMW.

Acclaim tillverkades bara i tre år innan den ersattes av Rover 200-serien, också den en Hondakonstruktion. 133 000 exemplar byggdes totalt mellan 1981 och 1984 och Acclaim blev den sista bilen som bar Triumph-emblemet.



*Omisskännligen en Honda...*



*...men det står Triumph på den.*



## 12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Toyota Prius 1997

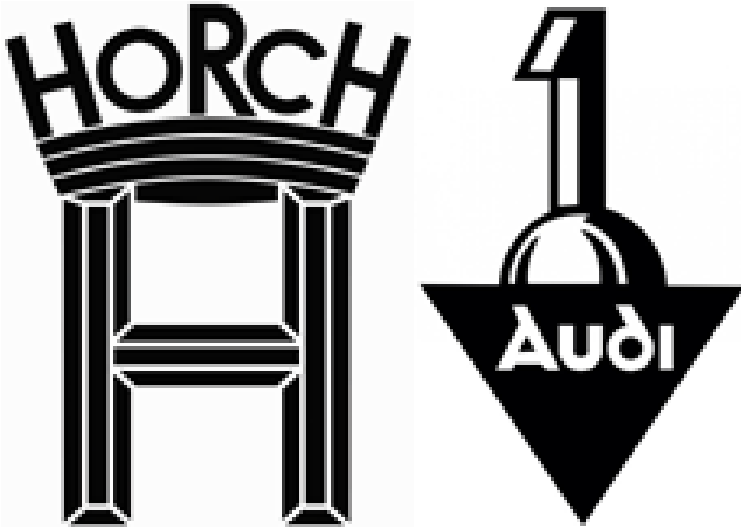
När Prius kom sågs den som knasig och onödigt komplicerad. Det hjälpte inte att styllingen på den ursprungliga Prius var besvärlig och att den inte var så bra att köra. Men den visade sig vara precis så pålitlig som man kan förvänta sig av en Toyota och den visade att en hybridfamiljebil **inte behövde kompromissa** när det gäller användbarhet, kostnad eller körupplevelse.

De första Prius-bilarna hade en 1,5-litersmotor och ingen praktisk kombi, men Toyota lärde sig snabbt och sedan dess har vi haft ytterligare tre generationer, som alla har haft fem dörrar och - från och med tredje generationens bil - en 1,8-litersmotor.

**Hedersomnämningen 1997:** Alfa Romeo 156, Ford Puma, Honda Civic Type R, Mercedes A-Klass, Mercedes ML-Klass, Toyota Prius, Volkswagen Golf Mk4, Lincoln Navigator



### 13. Varför heter bilmärkena som de gör?



#### Lyssnade noga på sonen

Året var 1909 och tysken August Horch var tvungen att byta namn på sitt företag. Då kom den tioårige sonen till hans affärspartner på namnet Audi. Det är åtminstone så historien går. Horch betyder nämligen "att lyssna noga" på tyska, precis som Audi gör på latin.

