



Opel Speedster (2000-2025)

1. Nya Volvo XC60
2. Provkörning av MG4 EV Urban 54 kWh Premium
3. Nissan Kicks kommer till Europa
4. Porsches elbil klarar sig utan laddkabel
5. Lancia återupplivar Gamma
6. McLaren SUV
7. Bilen innehåller över 50 metaller
8. BMW iX3 slår beställningsrekord
9. Premiär för Volvos nya turistbuss
10. Årets lastbil 2027
11. 25 år med Opel Speedster
12. Delahaye 135 MS Competition
13. Grattis Honda Jazz
14. Framtida klassiker
15. Superbilen som världen glömde bort



## 1. Nästan en elbil, men ändå inte, Nya Volvo XC60

15 sep. 2026

Nya Volvo XC60 laddhybrid 2026 har fått sin största uppdatering hittills. Batteriet på strax över 37 kWh (netto) ligger nu platt i underredet i stället för i kardantunneln, och det ger 19–20 mil elräckvidd (WLTP) – mot 6–7 mil tidigare. Trefasladdning är nu standard, men någon DC-snabbladdning blir det inte – och jag förklarar varför Volvo har rätt i det beslutet.



FILM: <https://youtu.be/ENEQ8bpRrlo>

I videon går jag igenom:

- Ny front, nya Tors hammare-strålkastare och uppdaterad bak
- Drivlinorna T6 (180 hk) och T8 (250 hk) plus elmotorn på 130 kW/177 hk bak
- 0–100 km/h på 5,7 respektive 4,8 sekunder
- Bagageutrymme: 470–600 liter, upp till 1 520 liter med fällda säten
- Nya inredningskulören Cardamom, nappaläder och det nya Gemini-baserade infotainmentsystemet
- Baksätet – märks det höjda golvet?
- Nya säkerhetsfunktioner och priser

Är nya XC60 fortfarande Sveriges självklara familjebil?

## Teknikens Värld

### 2. Provkörning av MG4 EV Urban 54 kWh Premium

Av Sanne Hansen

Publicerad 13 sep 2026 kl 07.00

Tidigare MG4 har utgått till förmån för MG4 EV Urban. Den nya versionen är något större men samtidigt billigare. Det var målet med uppdateringen: mer utrymme och lägre produktionskostnad. Vi provkör!



*MG4 har ersatts av en ny, billigare variant tack vare en annan plattform*

MG4 var en av de första billiga elbilarna från Kina att ta sig till Europa och Sverige. Vid nedläggningen av modellen kostade den omkring 360 000 kronor i basutförande. Då fick man en kompakt bil med eldrift vars räckvidd räckte till stadskörning. Komforten var också något som osade stadskörning, även om styrningen och bilens pigga uppträdande gjorde den riktigt kul även på böljande landsvägar.

Men den var inte tillräckligt billig och kunder har klagat på för små utrymmen invändigt. **MG** har lyssnat och byggt en ny, uppgraderad variant av **MG4**. Den heter numera MG4 EV Urban och modellen bygger på en ny plattform från SAIC-koncernen som heter E3. Plattformen möjliggör så kallad cell-to-body-teknik, vilket innebär att batteriet integrerats som en del av bilens stomme. Det gör dels att bilens konstruktion blir starkare. Dessutom har modellen vuxit tio centimeter på längden och fått framhjulsdraft i stället för bakhjulsdraft, vilket tillsammans ger mer utrymmen inne i kupén.



*Liten bil passar små förare. Men även längre personer sitter okej i MG4.*

### Det här är nytt

**Modellnamn.** Man har lagt till EV Urban i modellnamnet för att tydliggöra att det är en elbil och att den lämpar sig för stadskörning. MG satsar mer och mer på bensinalternativ numera.

**Tio centimeter.** Så mycket längre har den blivit jämfört med sin utgående version. Det har gett mer utrymme invändigt.

**E3.** Så heter den nya plattformen som bilen bygger på. Den innefattar cell-to-body-teknik, lägre produktionskostnader, möjlighet till framhjulsdrift och 400-voltsystem.



*Förarmiljön känns igen i MG4, bara mittkonsolen och pekskärmen är annorlunda jämfört med tidigare.*



Till utseendet är den sig lik, både på utsidan och på insidan, trots sina tio extra centimeter på längden. På förarplats har endast mittkonsolen gjorts om och en större pekskärm pryder instrumentpanelen. I baksätet lär det finnas mer benutrymme eftersom axelavståndet är fyra centimeter längre än tidigare. Däremot är det svårt att veta om bagageutrymmet är större än tidigare då MG inte uppger volymen enligt VDA-metoden. Tidigare MG4 svalde 350–1 165 VDA-liter medan MG4 EV Urban har 577–1 364 liter från golv till tak. Då är även 98 liter under lastgolvet inkluderat och det är en bra siffra att ha just där, under lastgolvet.

Även känslan i bilen är sig lik, man sitter på ett mediokert förarsäte som ställs in manuellt för de billigare versionerna och med elstyrda reglage om man väljer Premium. I princip hela interiören består av någon form av plast som ger bilen ett billigt uttryck.

Vad som däremot skiljer MG4 EV Urban från tidigare MG4 är uppträdandet och mognaden. Tidigare var MG4 sådär nervös som många bilar från Kina är. Det pep och plångade, bilen ville styra själv men var samtidigt oförmögen att förstå väglinjerna och på vintern betedde den sig livsfarligt emellanåt. Nu är systemen, trots att de är fler till antalet, betydligt lugnare. Bilen är mer harmonisk på vägen och stör inte föraren på samma sätt som tidigare. Den känns mer mogen nu.



*Skarp och stor pekskärm som har allt man behöver.  
Klimatanläggningen styrs med knappar och vred undertill.*



*Trista, mediokra framstolar men som har tillräckligt bra stoppning och form för att man ska orka köra långt.*

MG4 EV Urban har försetts med mindre batterier. Tidigare var 64 kilowattimmar det största alternativet, nu finns bara 43 respektive 54 kilowattimmar att välja på. Räckvidden är därmed kortare med ungefär två mil (41,6 mil). Dessutom kan bilen bara snabbladdas med maximalt 87 kilowatt (82 kilowatt för den billigaste versionen). Inför resan från Trosa till Västkusten fanns med andra ord en påträngande ångest över både räckvidd och laddning. Att köra motorväg vet ju alla som kört elbil påverkar räckvidden avsevärt, särskilt på små bilar.



*Trångt baksäte som endast duger för barn. Mittenplatsen vill ingen sitta på.*



*MG4 är sig lik även om den vuxit tio centimeter på längden.  
Det är fortfarande en liten halvkombi.*

Men det skulle snabbt vända och visa sig att MG4 EV Urban är otroligt kapabel som långfärdselbil. Visst, det ska tilläggas att det vid provkörningstillfället är varmt, omkring 18 plusgrader, men ändå. Starten från Trosa är inte optimal då laddningen över natten inte kom igång, så med 67 procent i batteriet bär det iväg. Initialt tänker jag att första laddstoppet kommer behöva ske snart, men trots körning i 110 kilometer i timmen har batteriet 30 procent när jag beslutar mig för att stanna och ladda i Mantorp (16 mil från Trosa). Snabbt räknat bör bilens verkliga räckvidd vara omkring 43 mil – alltså mer än angiven räckvidd.

Snabbladdningen är naturligtvis allt annat än snabb när man nu har börjat vänja sig vid bilar med 800-voltsystem. 87 kilowatt är max, men den laddar åtminstone med nästan full kapacitet ända upp till 65–70 procent, så stoppet på cirka 40 minuter känns ändå rimligt. Från Mantorp klaras resan ända ner till Göteborg (cirka 25 mil) av utan ytterligare laddstopp.

Det är inte bara själva körandet som går smärtfritt, även komfortmässigt känns 40 mil motorvägsresa bra. Det är absolut inte den tystaste bilen på marknaden, men det blir aldrig jobbigt högljutt från väg eller vind. Den mediokra förarstolen är visst inte så medioker trots allt, den är åtminstone mer bra än dålig.

Fjädringskomforten är okej, den är bäst på motorväg då allt flyter på utan större bekymmer. I lägre hastigheter skälver bilen till av alla skavanker och gruskorn på vägen. På tal om komfort så är baksätet okej för biltypen, även om det mest duger för barn. Mittenplatsen är bara där för syns skull. Baksätets ryggstöd är endast tvådelat enligt 40/60. Det i kombination med litet baksäte och litet bagageutrymme gör att MG4 EV Urban är rätt opraktisk om man behöver lasta massa prylar, vilket förvisso är föga förvånande med tanke på storleken.



Någon prestanda är det inte tal om, men siffrorna kan likväl nämnas. Elmotorn som är placerad framtill levererar totalt 160 hästkrafter och maximalt 250 Nm i vridmoment, vilket resulterar i att bilen kan färdas från 0 till 100 kilometer i timmen på 9,5 sekunder. Bilen är inte heller särskilt kvick vid starten, den är lite som en morgontrött tonåring. Fördelen med en "slö" elbil är förstås förbrukningen och räckvidden.

Det är förresten en skillnad jämfört med tidigare MG4, att den nya upplevs lite slöare och inte lika rapp att ratta omkring på kurviga landsvägar. Den utgående hade 204 hästkrafter och accelererade från 0 till 100 kilometer i timmen ett par sekunder snabbare. Men även styrningen och bilens uppträdande var mer sportigt tidigare. Nya MG4 är återigen mer vuxen och det är både på gott och ont. Frågan är vad köparna är ute efter mest i en billig elbil, körglädje eller låg förbrukning/lång räckvidd?

Det har redan konstaterats att MG4 EV Urban klarar motorvägsfart utan att tömma batteriet direkt. På papperet uppger MG en förbrukning på 1,55 kilowattimmar per mil och det verkar stämma rätt bra. Dessutom kan den till och med vara snålare om man låter bli att köra på motorväg. Hur förbrukningen är på vintern kan vi förstås inte veta än. Med det sagt, nya MG4 är en klockren stadsbil men faktiskt även duglig för mer än så.

Och priset? Ja, instegsversionen startar på 299 990 kronor, men då får man det lilla batteriet på 43 kilowattimmar. Vill man ha 54 kilowattimmar och därmed längre räckvidd och pyttelite bättre snabbladdning så får man betala 319 990 kronor (Comfort) eller 349 990 kronor (Premium). Båda alternativen är billiga, särskilt om man jämför med vad konkurrenterna erbjuder i likvärdiga modeller.

## MG4 EV Urban 54 kWh Premium

**Pris:** 349 990 kronor. Säljs nu.

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 160 hk (118 kW), vridmoment 250 Nm. Batteri 54 kWh varav 52,8 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/87 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdrift. Reduktionslåda.

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,5 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum. Däck 205/50R17.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 275, längd 440, bredd 184, höjd 155, spårvidd f/b 155/155. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 595, maxlast 375, max släpvagnsvikt 500. Bagagevolym (VDA-liter) 568–1362 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 160 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,55 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 405 km.

**Garantier:** Nybil 7 år/15 000 mil, rostskydd 7 år, lack 7 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

**Rivaler:**



## Nissan Leaf 52 kWh Engage

Något längre bil men kortare axelavstånd. Lite högre prestanda, men generellt liknande bil – till ett högre pris.

**Pris:** 429 900 kronor.



## Leapmotor B10 ProMax 218 hk

Lite större bil med högre prestanda och bättre snabbladdning, men ungefär samma prisbild. I Teknikens Världs test ratades bilens uppträdande.

**Pris:** 369 900 kronor.

### 3. Nissan Kicks kommer till Europa med bensinmotor

Publicerad 2026-09-16 17:10 Text Erik Söderholm

**Nissan gör om i utbudet och lanserar en ny kompaktsuv med bensinmotor**



**Nissan lanserar en** ny modell i Europa. Det handlar om kompaktsuven Nissan Kicks som hittills bara sålts i andra världsdelar.

Exakt var modellen ska passa in i modellprogrammet är inte helt enkelt att förstå. Den är något mindre än Nissan Juke, men när den ska **gå över till eldrift** ska Nissan Kicks locka köpare som vill ha bensinmotor och en mer konventionell design.

Under motorhuven finns samma hybridsystem som i flera andra Nissanmodeller, kallat e-Power. Det är alltid en elmotor som driver hjulen, men en förbränningsmotor används för att ladda upp batteriet.

Nissan Kicks har sålts i mer än 1,8 miljoner exemplar i 70 länder sedan den lanserades, och ska nu byggas i England för den europeiska marknaden.



Erik Söderholm



#### 4. Porsches elbil klarar sig utan laddkabel

Posted by Kristofer Rask september 17, 2026

Öppnar dörrar och masserar till musik



Porsche fortsätter att fylla på utrustningslistan till elbilen Cayenne Electric. Till det nya modellåret kommer flera nya teknik- och komfortfunktioner. Bland annat dörrar som öppnar och stänger sig själva och trådlös laddning med upp till 11 kW.

De elmanövrerade dörrarna blir tillval och använder servomotorer för att automatiskt öppna och stänga samtliga fyra dörrar. Det räcker med ett kort drag i handtaget för att bilen ska sköta resten.

Dörrarna kan även styras från knappar i kupén, bilens pekskärm eller via Porsche Digital Key. Föraren kan dessutom stänga sin dörr genom att spärra fast säkerhetsbältet eller trycka på bromspedalen.

För att inte dörrarna ska slå upp i andra bilar, väggar eller människor övervakar sensorer omgivningen. Rörelsen stoppas automatiskt om ett hinder upptäcks. Systemet kan också använda bilens urstigningsvarning för att hindra en dörr från att öppnas när ett annat fordon närmar sig.

Det går fortfarande att öppna och stänga dörrarna manuellt.

##### **Laddar utan kabel**

En annan nyhet är Porsche Wireless Charging. Systemet gör det möjligt att ladda Cayenne Electric hemma utan att ansluta någon laddkabel. I stället installeras en laddplatta på parkeringsplatsen.



När bilen parkerats på rätt plats över plattan startar laddningen automatiskt. Effekten är upp till 11 kW och Porsche uppger en verkningsgrad på omkring 90 procent. Systemet består av hårdvara i bilen, en platta under bilen och den fasta laddplattan på marken.

Porsche poängterar också att laddplattan är vädertålig och kan även installeras utomhus.

Även här finns flera säkerhetssystem. Laddningen stoppas om exempelvis en människa eller ett djur kommer för nära eller om ett metallföremål hamnar på laddplattan och börjar värmas upp.





### *Unika färger*

#### **Massage i takt med musiken**

Porsche passar samtidigt på att utöka komfortutrustningen. En ny massagefunktion kombinerar 16 luftkuddar i vardera framstolen med sex ljudaktuatorer i ryggstöd och sittdyna. Det ger fem olika massageprogram där vibrationerna kan samspela med musiken genom bilens så kallade 4D Audio. Intensiteten och fördelningen av vibrationerna kan justeras från bilens centrala skärm.

För den som hellre vill lägga pengarna på utseendet utökas också möjligheterna rejält. Cayenne Electric ansluts nu till Porsches Paint to Sample-program. Tillsammans med de ordinarie kulörerna innebär det att modellen kan beställas i totalt 105 olika lackfärger. Även interiören får fler valmöjligheter med nya läderdetaljer, kontrastsömmar och Race-Tex.



**FILM:** <https://youtu.be/yZoh34v6Ors>



## 5. Lancia återupplivar Gamma – satsar på el och hybrid

Av Andreas Bergsman

18 sep. 2026

**Lancia väcker liv i modellnamnet Gamma med en ny crossover som kommer både som elbil och hybrid.**



Nya Gamma blir en 4,67 meter lång fastback-crossover och bygger på Stellantis STLA Medium-plattform. Bilen är designad och utvecklad i Italien och ska även tillverkas vid koncernens fabrik i Melfi.

På elsidan kommer flera alternativ. Instegsversionen får 230 hästkrafter och en räckvidd på över 54 mil, medan nästa steg bjuder på 245 hästkrafter och över 74 mils räckvidd. I toppen hamnar en fyrhjulsdriven version med 375 hästkrafter och upp till 67,5 mils räckvidd.

Gamma kommer även som hybrid med 145 hästkrafter, där den sammanlagda räckvidden uppges överstiga 100 mil.

Den nya modellen är en viktig del i Lancias försök att återetablera sig på den europeiska marknaden. Efter många år med i princip bara hemmamarknaden Italien har märket åter börjat sälja bilar i flera europeiska länder.

Sverige hör dock inte till dem. Lancia säljs i dag i Italien, Frankrike, Spanien, Portugal, Nederländerna, Belgien och Luxemburg. Några planer på en svensk comeback finns inte – och mycket talar för att Gamma förblir en bil vi svenskar får beundra på behörigt avstånd.



## 6. Superbilmärket bekräftar: Egen SUV på helt ny plattform

Av Maths Nilsson 17 september 2026, 05:44

McLaren viker sig för SUV-trenden. Ny bilmodell ska ta upp kampen med **Ferrari Purosangue** och **Lamborghini Urus**. Investerar 6,7 miljarder i ny super-SUV.



Superbilstillverkaren McLaren har under flera år svurit på att aldrig tillverka en högre familjebil. Med 6,7 miljarder kronor i ryggen från sina nya ägare bekräftar den brittiska prestige-tillverkaren sin första **SUV** någonsin. En hybridbest som ska ta upp kampen direkt mot Lamborghini Urus och Ferrari Purosangue.

Medan rivalerna Lamborghini (med sin Urus), Aston Martin (DBX) och Ferrari (Purosangue) håvat in miljarder i vinster på sina suvar, har McLaren ställt sig vid sidan av och vägrat överge sina renodlade tvåsitsiga sportbilar. Men efter tunga förlustår och ett ägarbyte där Abu Dhabi-fonden L'IMAD tagit över roret skrivs strategin om. Nu satsar McLaren 500 miljoner pund (motsvarande ca 6,7 miljarder kronor) i sin brittiska verksamhet för att bygga en helt ny modellfamilj – med den första fyradörrars suven i spetsen.

Till skillnad från många andra tillverkare vägrar McLaren att köpa in en färdig plattform från andra biltillverkare eller bygga en renodlad elbil.

– Det måste bli en äkta McLaren. Vi har ingen partner vi vill dela det här med, utan bilen ska byggas på en helt egen plattform, säger Michael Straughan, operativ chef på McLaren till AutoExpress.

Drivlinan blir en kraftfull hybrid. Tankarna på en ren el-SUV har skrotats helt av bolagets vd Nick Collins, då köparna helt enkelt saknar intresse för el-sportbilar:

– Vi gör en elbil när våra kunder ber oss om det. Och just nu ber de oss inte om det, konstaterar Nick Collins torrt.

För att säkerställa att suven behåller märkes-DNA:t kommer konstruktionen i största möjliga utsträckning att bygga på kolfiber och avancerade lättviktsmaterial – en teknik McLaren varit pionjärer inom i Formel 1 sedan 1981. Investeringen på 6,7 miljarder kronor ska inte bara täcka utvecklingen av den nya suven, utan innebär en total transformering av företaget.

Då den befintliga anläggningen i Woking är för liten letar McLaren nu mark för en helt ny tillverkningsfabrik i Storbritannien. McLaren tar över tillverkningen av sina förbränningsmotorer och växellådor i egen regi. Expansionsplanen beräknas skapa över 1 000 nya direkt och indirekta arbetstillfällen fram till 2032.

### LÄS MER:



### Aston Martin tillbaka i Sverige – lanserar super-SUV:en DBX



### Första testerna: Så grym är nya Ferrari Purosangue...



### Aston Martin DBX707 – världens snabbaste suv med 707...



**Ferrari Purosangue – Se otroligt snygga SUV:en med 725 hk**



**Sean Connerys egen Aston Martin DB5 – nu säljs...**



**Aston Martin DBX: Så bra är nya lyx-suven**



**99% av bilmärket utraderat – kastas ut från börslista**





## 7. Forskare avslöjar bilens innehåll: Över 50 metaller

Publicerad 2026-09-17 7:10 Text Erik Söderholm

**Stål och aluminium står för nästan hela metallvikten i en bil. Men under ytan gömmer sig över 50 andra metaller – och några få gram kan få oväntat stor betydelse**

**Vad döljer sig** egentligen i bilens "innehållslista"? Det har forskaren Felipe B. Oliveira vid Chalmers tagit reda på i en [ny avhandling](#).

Stål och aluminium står för en stor del av bilens metallmassa, omkring 90 procent. Men förutom det finns små mängder guld, palladium och molybden.

– Bakom allt stål och aluminium finns ett slags dolt periodiskt system med fler än 50 andra metaller och metalloider, säger Felipe B. Oliveira.

"Det finns ett slags dolt periodiskt system med fler än 50 andra metaller och metalloider"

**När bilens totala** miljöpåverkan ska räknas fram kan dessa ämnen, som i vissa fall bara finns i några gram eller ännu mindre, få stor betydelse.

– Om man till exempel slår ihop material i breda kategorier kan man fortfarande få en rimlig bild av exempelvis klimatpåverkan, men man tappar lätt de små mängderna guld, molybden, palladium och andra ämnen som är viktiga ur ett resursperspektiv.

En bil från 2024 vägde omkring 20 procent mer än en bil från 2012. Samtidigt ökade klimatpåverkan från materialtillverkningen med över 40 procent, framför allt på grund av den ökade användningen av aluminium.

### Några av ämnena som gömmer sig i en bil:

- **Järn/stål:** Bilens stomme och chassidelar.
- **Aluminium:** Används bland annat i kaross- och chassidelar. Det är lättare än stål och kan därför bidra till lägre tjänstevikt.
- **Koppar:** Leder elektricitet och finns därför framför allt i kablar och ledningsnät.
- **Bly:** Nästan hela mängden finns i bilens vanliga 12-voltsbatteri.
- **Guld:** Används i mycket små mängder, bland annat i elektriska kontakter och ytbeläggningar.
- **Molybden:** Blandas in i framför allt höghållfast stål för att ge stålet bättre egenskaper.
- **Terbium och andra sällsynta jordartsmetaller:** Förekommer bland annat i infotainment-systemet.

**Källa:** [Inventory Resolution and the Interpretive Scope of Life Cycle Assessment \(2026\)](#).



## 8. Milstolpe – BMW iX3 slår beställningsrekord under första året

Av Carl Undéhn 15 sep 2026

För nästan exakt ett år sedan firade nya BMW iX3 sin premiär på mässan IAA i München. För BMW handlade det då om mer än en ny modell. Det var också startskottet för deras satsning Neue Klasse, en ny generation av elbilar med bland annat cylindriska batterier och en ny och mer effektiv generation av drivlina.



Nu meddelar BMW att det sedan premiären har kommit in 100 000 beställningar av iX3 bara här i Europa. Det är därmed den modell från BMW som har gått bäst under sitt första år på marknaden. Nyligen började BMW iX3 även säljas på den viktiga kinesiska marknaden, då också i en förlängd version. Men hur starten för iX3 har gått där avslöjas inte.

Under årets andra kvartal ökade BMW leveranserna av elbilar i Europa med 38 procent jämfört med ett år tidigare. Drivande för det är just BMW iX3 och redan när siffrorna för det andra kvartalet presenterades i slutet av augusti uppgavs det att det hade kommit in nästan 100 000 beställningar från Europa.



Carl Undéhn

## 9. Premiär för Volvos nya turistbuss

Publicerat av [ulo](#)

17 september 2026

**Nu kommer Volvos nya turistbuss i premiumklassen till Europa**



*Nästa vecka lanserar Volvo Bussar och brasilianska Marcopolo sin nya turistbuss i Europa*



*Interiören i nya Volvo B13R/Marcopolo Paradiso G8*

Bussen är resultatet av det samarbete mellan Volvo Bussar och brasilianska Marcopolo som **presenterades på Busworld i Bryssel** i höstas. Med den nya bussen, Volvo B13R – Marcopolo Paradiso G8, siktar Volvo Bussar först in sig på kunder i södra Europa och man har redan fått order från Frankrike, Italien och Portugal. Volvo uppger att andra europeiska marknader kan komma att följa. För Marcopolo innebär lanseringen en återkomst till Europa.

För en europeisk publik visas bussen för första gången nästa vecka på den spanska bussmässan FIAA i Madrid där bussmagasinet.se naturligtvis är på plats. Vi återkommer med en fyllig rapport från mässan

Bussen kommer att finnas i såväl två- som treaxlig version och har utvecklats särskilt för europeiska krav. Chassierna tillverkas i Sverige medan Marcopolo producerar karosserna i Brasilien.

De första leveranserna ska ske i början av nästa år. I Italien och Frankrike har Volvo Bussar helhetsansvaret för marknadsföring, försäljning och eftermarknad. I Spanien och Portugal delar de båda företagen på ansvaret.

– Samarbetet med Marcopolo stärker ytterligare vårt erbjudande till kunder i Sydeuropa, säger Thomas Nylund, chef för Volvo Bussar i Europa.

– Tillsammans kan vi nu erbjuda en turstbuss i premiumklassen som kombinerar Volvos chassiteknik, bränsleeffektivitet och säkerhet med Marcopolos moderna design, komfort och expertis när det gäller karosser. Samarbetet ger oss större flexibilitet att möta våra kunders varierande behov.



*Den version av Paradiso G8 som Volvo och Marcopolo nu lanserar är lättare och har en bättre aerodynamisk form än de tidigare, sydamerikanska versionerna.*

Att Volvo Bussar och Marcopolo ska samarbeta om en ny buss för Europamarknaden **har varit känt sedan innan Busworld** i Bryssel i höstas.

Marcopolo presenterar laseringen som en del av företagets vidare expansionsplan i Europa.

– Vårt mål är att etablera en permanent närvaro i regionen, där vi arbetar nära kunder och partners, samtidigt som vi gradvis utökar vår verksamhet, säger André Armaganijan, vd för Marcopolo.

Paradiso G8 är en väl etablerad modell från Marcopolo och har i olika versioner sålts i mer än 10 000 exemplar. Den version som man nu lanserar i Europa är betydligt lättare än de tidigare versionerna, uppger företaget. Karossen är lättare och samtidigt kraftigare, designen mer aerodynamisk och ett antal komponenter och inredningsdetaljer kommer från europeiska partners till Marcopolo. För att klara europeiska krav är bussen också fem centimeter smalare än de versioner som Marcopolo levererar på sin hemmamarknad.

I Spanien och Portugal kommer Marcopolo att arbeta även med Scania.



Ulo Maasing



## 10. Volvos eldrivna lastbilar utsedda till årets lastbil 2027

Posted by Kristofer Rask september 15, 2026



Volvo Lastvagnar har nu vunnit en anrik utmärkelse för sina lastbilar. Det när nu företags nya generation av tunga ellastbilar utsetts till vinnaren av International Truck of the Year 2027. Den här gången är det inte bara en enskild modell som prisas.

Utmärkelsen omfattar Volvo FH Electric, FM Electric, FMX Electric och nya FH Aero Electric. Gemensamt för den nya generationen är längre räckvidd, bättre lastkapacitet och kortare laddtider.

Jury bakom International Truck of the Year lyfte fram just bredden som en viktig anledning till vinsten. Volvo erbjuder flera olika hytter, chassin och konfigurationer som gör att den elektriska drivlinan kan användas för allt från stadsdistribution, anläggningskörning till tyngre transporter över längre sträckor.

– Volvo Lastvagnars vinnande ellastbilar innebär ett stort steg framåt för företags tunga batterielektriska utbud. Den nya generationen visar hur snabbt elektrifieringen går, från enskilda användningsområden till heltäckande transportlösningar, säger Florian Engel, ordförande för International Truck of the Year.

Som mest kommer de nya ellastbilarna upp till 700 kilometer på en laddning. Det gör att Volvo nu riktar in sig på betydligt fler typer av transporter, inklusive regional trafik och längre fjärtransporter.

### Orderboken nästan full

Volvo Lastvagnars VD Roger Alm tog emot priset under IAA Transportation i Hannover. Han berättar samtidigt att intresset för den nya generationen eldrivna lastbilar är stort.

– Vi ser en stor efterfrågan på våra nya ellastbilar, och orderboken är nästan full. Den nya generationen gör det möjligt för ännu fler åkerier och transportföretag att välja avgasutsläppsfria transporter, säger Roger Alm.



## 11. 25 år med Opel Speedster

Av Thomas Geiger

11 augusti 2026, 06:00

Den modigaste bilen från Rüsselsheim



**N**är vi pratar om vind idag kommer den oftast framifrån istället för bakifrån – och den tillför sällan något bra. Eftersom det Rüsselsheim-baserade företaget inte har mycket utrymme att utvecklas i Stellantis-familjen just nu, och du kommer inte att hitta en frisk fläkt i portföljen. Åtminstone den som blåser glatt i ansiktet på dig.

Ja, de övar med GSE-modellerna för och återigen lite motstånd mot den gapande tråkiga företagsstrategin. Men särskilt i den svettiga sommarhettan är Opel smärtsamt tillknäppt, och vi längtar efter en cabriolet: eller, Corsa och förstås Tigra kommer i åtanke, och även det skulle plötsligt vara en frestelse. Och sedan finns det den som Opel satte igång en riktig storm med nästan exakt för 25 år sedan.

### En storm kallad Speedster

Också för att detta var en bil som ingen på Opel hade förväntat sig sedan den sena GT. Ett som bara var engagerat i bilkörning, utan någon anledning och utan någon mobilitetsplikt, men med mycket passion: två säten och knappt mer förvaringsutrymme än för en tandborste, ombyte och ett kreditkort för alla andra krav på resan. Ingen servostyrning. Ingen ESP. Ingen tröst. Men inga kilo heller, inte ens fönsterregulatorerna – mekaniska, förstås – frästes ut för att spara några gram.



*Sitt lågt, fumla med taket, starta motorn: Till och med att sätta sig i bilen gör det tydligt att Speedster inte är en bil för bekvämlighet.*

Om du går igenom en Opel-hall idag hittar du stabila bilar. Prydligt designat, rimligt utrustat, effektivt elektrifierat och ibland till och med attraktivt designat. Men också utbytbara. Astra gör inte mycket fel. Det är han också. Även han fullföljer pålitligt sitt uppdrag. Förnuft har blivit kärnan i varumärket, och två GSE-modeller kan ensamma göra lite för att ändra på det. Detta är ekonomiskt förståeligt – men känslomässigt fastnar det lite. Grandland-Frontera

Det var annorlunda för 25 år sedan. Opel satte en bil på hjulen som kändes som en industriolycka. En av de vackraste typerna: Speedster passade inte in i någon produktplanering. Det passade inte varumärket och definitivt inte kundernas förväntningar. Det är precis därför han blev en legend.

### **En lotus med blixtar**

Den skapades vid en tidpunkt då General Motors och Lotus ville återigen göra gemensam sak. Den legendariska Lotus Omega var redan historia då, men fortfarande i ett eldigt minne. Så byggdes en aluminiumplattform i Hethel, som senare också bar den. Opel bidrog med motorer, design och modet att faktiskt ta fram detta koncept på marknaden med blixten. Resultatet blev inte en förklädd Lotus, utan en självständig karaktär som tillförde Rüsselsheim mer passion än de allra flesta bilar före och efter. Lotus Elise

Men fansen fick faktiskt lida lite för passionen. Du drar upp tygtaket med tunna rosetter som locket på en sardinburk, och offerar en nagel varje gång. Och även då var det inte lätt att ta sig in, för det var mer som att klä på sig – så trångt och obekvämt är tvåsitsigaren. Och idag, 25 år senare, ser det inte bättre ut. Även om de få kilona till och med hjälper lite, eftersom gravitationen drar dig in i de trånga sätena som om det vore av sig självt. Det är bara bättre att inte tänka på att ta sig ut nu.



*Idag är Speedster Turbo med 200 hk, som accelererar den lätta tvåsitsen till 100 km/h på under fem sekunder, särskilt eftertraktad.*

Men allt detta glöms bort när du trycker på den diskreta metallknappen ovanpå den behagligt tomma instrumentpanelen – från en tid då ingen ville veta något om en pekskärm och till och med radion kostade extra. Sedan tänds en fyrcylindrig motor i nacken, och om du har tur är det till och med turbon: istället för 2,2 liter och 147 hk finns det 2,0 liter och 200 hk i fordonets registreringsdokument, vilket lär dig redan på de första metrarna hur lite som krävs för att vara lycklig i en bil. Åtminstone om det inte väger 900 kilo, så förvräng ingen elektronik din upplevelse och separera inte skinkorna från asfalten mer än tyget på byxorna och det tunna lädret på sätena.

### **Varje meter är ett äventyr**

På pappret är Speedstern idag högst medelmåttig: de 4,9 sekunderna från 0 till 100 pareas nu av elbilar med småbilar, och 243 km/h är alldeles för lågt för en seriös sportbil.

Men siffrorna berättar bara halva historien med Speedster: Den låga vikten och dess direkta natur sänker allt du byggt upp hittills när det gäller hästkraftskoordinater. Varje styrimpuls implementeras omedelbart. Varje gupp på vägen går ofiltrerat genom chassit, och du kan redan känna en skugga på vägen ända till svanskotan. Och med varje gasstöt pumpar du mer adrenalin i blodomloppet, som exploderar i ditt huvud precis som bränslet i cylindrarna bakom dig.

Hastighet är inte en abstrakt storlek här, utan blir påtaglig på varje meter, och du mäter det inte med hastighetsmätaren, utan med smärtan när flugorna träffar din panna.

Redan på landsvägen uppstår denna sällsynta känsla av fullständig samhörighet. Framaxeln pratar ständigt med föraren. Man kan känna asfaltkanter, bitumenremсор, olika vägytor. Ratten berättar historier långt innan bilen ens svänger in i kurvan.



*Speedstern var inte en typisk Opel, utan en kompromisslös sportbil med Lotus-teknik, lätt konstruktion och mycket körglädje.*

Moderna sportbilar är snabbare. Mycket snabbare, faktiskt. De har aktiva dämpare, bak-axelstyrning, vridmomentvektorering och datorkraft som tidigare kunde användas för att styra rymdsonder. Speedstern har inget av det. Och det är precis därför det nästan verkar revolutionerande idag.

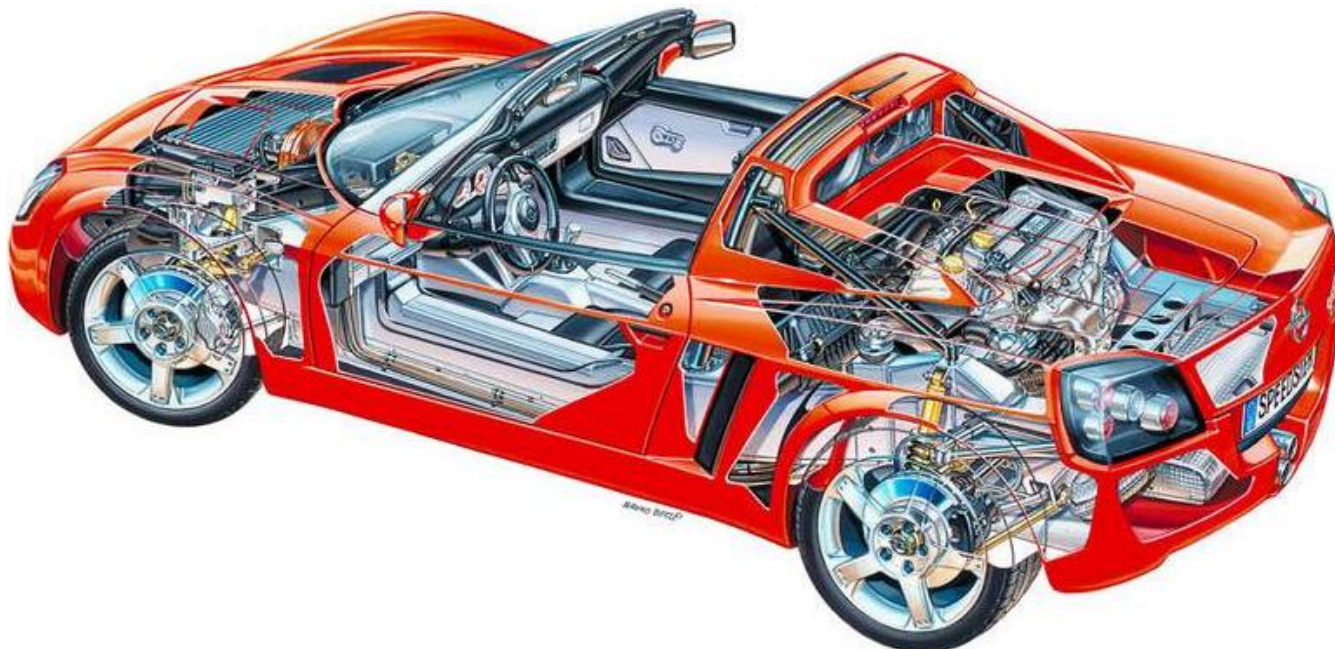
Han kör dig inte, men han vill bli körd och kräver ditt samarbete på varje meter. Den som styr frenetiskt straffas. De som kör rent upplever en lätthet som nästan ingen nuvarande bil fortfarande förmedlar. Den låga vikten gör varje kurva till en njutning. Bromsning, svängar, lastbyten, gasreglage – allt sker utan fördröjning, utan konstgjorda filter, utan elektronisk växellåda. Bilen svarar omedelbart.

Självklart har Speedstern sina egna egenheter. Softtopen är klumpig. Bakgrundsljudet påminner mer om motorsport än om resor. När det regnar blir lugn en dygd. Och alla som är längre än 1,90 meter utvecklar snabbt en mycket personlig relation till vindrutan. Men det är precis vad som är en del av det. Om du vill ha komfort kan du köpa en begagnad Cascada. Speedstern vill inte ta något från sin förare. Den kräver uppmärksamhet och koncentration och besvarar tjänsten med något som blivit sällsynt inom bilteknik: äkthet.

### **Floppen som blev en klassiker**

Det är bara synd att många Opel-kunder inte visste vad de skulle göra med den då. Speedstern var aldrig tänkt att slå försäljningsrekord, eftersom folk i Rüsselsheim också visste att de 36 500 euron för Turbo inte var mycket pengar för en sportbil med nöjesfaktorn hos en 911 GT3 vid den tiden, men mycket för en Opel. Men även om det Rüsselsheim-baserade företaget bara hoppats på ynka 10 000 sålda exemplar, var det till slut bara 7 207 enheter innan Speedster lades ur produktion i juli 2005 efter bara fyra år.

Idag har den däremot en liten, men desto mer lojal vänkrets och är – åtminstone bland Opel-modellerna – en av de ädlare klassikerna där fans och samlare ibland måste betala det nya priset, beroende på motor och skick. Om de kan hitta en.



*Totalt väger Opel Speedster endast 930 kilogram tack vare aluminiumchassit från Lotus och karossen i glasfiber.*

### **Mer mod istället för mer förnuft**

Viktigare än Opel-fansens passion skulle dock vara lite uppmärksamhet i ledningen. Kanske borde de höga herrarna gå djupt ner på asfalten själva och låta vinden blåsa deras huvuden fria. För som en autentisk, ärlig och lustfylld bil kan Speedstern vara en viktig läxa för Opel. Med mer eller mindre övertygande elbilar, vettiga familjevagnar och samtyckta crossovers är du fortfarande överlevbar, men samtidigt osynlig och vid något tillfälle utbytbar. Lite galenskap har alltid passat varumärket väl. Bilar som GT, OPC-serien eller Speedster har visat att Rüsselsheim har mer att erbjuda än nykter rationalitet.

Kommer det att gå så långt igen? Chansen att detta händer är ganska liten. Ja, de har tagit med en Mokka GSE och följer nu upp med en hot Corsa som en ny hot hatch. Men de har skjutit upp den efterlängtade Manta-efterträdaren, till exempel – många tror till och med att den kommer att vara för evigt. Konzeptbilar som GSE Concept körs endast på PlayStation, och det har inte pratats om en ny utomhusmodell i Rüsselsheim på evigheter.

Och ändå kommer åtminstone några Opel-förare snart att känna den perfekta stormen igen och få lite av en Speedster-känsla. Inte på en landsväg, utan mellan betongväggar och skyddsbarriärer. Och inte med en 2,0-liters turbo, utan med elmotor.

### **Slutsats av Thomas Geiger**

När Opel snart tävlar i Formel E kommer det inte bara att handla om prestanda, perfektion och hundradelar av en sekund. Då kommer en liten del av den anda som en gång gjorde Speedster möjlig att återupplivas: lättviktskonstruktion före lyx. Precision före prestige. Körglädje före förnuftet.



Thomas Geiger

## 12. Delahaye 135 MS Competition Cabriolet by Chapron 1939



Chassi 60166

- Vackert bevarad 100-punkts restaurering av Jack Dietz
- Levererad ny i Paris och tidigare tillhörande William Lassiter-samlingen
- En mycket eftertraktad 135 MS i dess mest kraftfulla förkrigsspecifikation
- CCCA Full Classic® och National First Prize-pristagare
- Erbjuds från en världsklass privat samling av fina Art Deco-bilar





För Delahaye-entusiaster markerar 1935 en höjdpunkt i företagets lysande historia, då Delahayes utmärkta Type 135 grand routier-chassi först började säljas. En född motorsportsförare, Typ 135, var också en favorit i den prestigefyllda franska karosseriindustrin, och erbjöd en mångsidig duk för carrossieres att finslipa sitt hantverk. Henri Chapron Carrossier var en av de mest produktiva karossbyggarna i Frankrike och producerade många vackra karosser för Delahaye 135-serien både före och efter kriget. Chaprons signaturstil låg vanligtvis i centrum för modet, med en grad av mognad och återhållsamhet som vissa köpare föredrog framför de mer flamboyanta Finguni- eller Saoutchik-designen.





Under hela Type 135-produktionen förfinade och förbättrade ingenjörerna den, och pressade ut mer kraft från den sublima 3,5-liters OHV-raksexan som under förkrigstiden gav upp till 165 hästkrafter enligt MS Competition-specifikation. Typ 135-chassit var ett formidabelt verktyg för racing och rally, och tack vare sin motorsportframgång gav den gatbilen stor beundran bland Frankrikes sociala elit, med många imponerande, skräddarsydda exemplar byggda av Frankrikes främsta karossbyggare.





En sådan beundrare var Monsieur Aznavorian från Paris, som lade sin beställning av denna Type 135 den 15 december 1938. Tydligt en man med resurser och oklanderlig smak, valde han den ultimata 'MS'-trippelförgasaren 165 hästkrafters tävlingsmotorn, en 4-växlad Cotal elektromagnetisk växellåda och en slående cabrio-liknande kaross från den store Henri Chapron. Den höga Art Deco-designen hade Chaprons karakteristiska halvmåneformade huvventiler, fylliga skärmar, en elegant kromad karosssida och en avsmalnande, integrerad touring-bagagelucka. Tre månader efter att ha lagt sin beställning levererades chassi 60166 till herr Aznavorians bostad i Paris, enligt uppgift färdigställd i en tvåfärgad elfenbens- och blå lackering. Vi kan bara föreställa oss hur slående det måste ha sett ut när det gled längs Paris gator i slutet av 30-talet.

Tyvärr var herr Aznavorians ägartid kort, då kriget spred sig till Frankrike. Chassi 60166 fick en ny ägare i England och stannade där fram till 1950-talet då det tog sig utomlands och landade i USA. Den köptes snart av Wisconsin's Ray Wolff, en entusiast av klassiska bilar och respekterad Duesenberg-historiker, som anförtrorde underhållet till specialistrestauratören Jack Dietz.

Delahaye såldes senare till en vän till Dietz som tänkte restaurera den, men det hände aldrig, och bilen lades i förvaring. Dietz blev så småningom varnad om bilens vistelseort och när han återupptäckte den upptäckte han att det fortfarande var en underbart komplett, välbevarad originalbil. På uppdrag av den välkände samlaren William Lassiter förhandlade Dietz fram bilens köp och påbörjade en fullskalig, kostnadsfri restaurering, med fokus på att bevara så många originaldelar som möjligt.



Jack Dietz restaurerade maniskt kroppen till en exceptionellt hög standard, vilket resulterade i en vackert slät och glasartad finish på den tvåfärgade claret och varma silverfärgade lackeringen. På den nymålade karossen monterades vackra Marchal Aerolux-strålkastare, silverfärgade Rudge Whitworth-fälgar och fint restaurerade ljusarbeten. Kabinen restaurerades till liknande standard i rik mörkröd läder, ullmatta och restaurerade O.S.-instrument i en vacker träfasad. Toppen är klädd i mörkröd canvas och isolerad med ett ullklädestak.

Med restaureringen klar debuterade chassi 60166 på det prestigefyllda Concours d'Elegance i Mar-a-Lago. Efter intensiv granskning av Classic Car Club of Americas domare tilldelades Mr. Lassiters vackra Delahaye en perfekt poäng på 100 poäng, vilket gav honom det eftertraktade CCCA National First Prize, nummer 2140.

En annan samlare köpte 60166 från herr Lassiter, och 2009 förvärvades den av dess senaste ägare, som stolt visade upp den i sin omfattande samling av art deco-bilar. Även med tiden sedan Jack Dietz restaurering har denna Type 135 åldrats graciöst och presenteras i utmärkt skick genom hela bilen. Den har genomgått lätt mekanisk återupptagning inför försäljning, även om ytterligare uppmärksamhet kan krävas innan långdistansresor. Sedan 2009 har denna Delahaye till stor del hållit sig utanför offentlighetens blick, vilket ger en utmärkt möjlighet att återföra den till concours-cirkusen. Som en CCCA Full Classic® är den också allmänt berättigad till klubbens populära show och turnéevenemang.

Genom att förena en oklanderlig stil tack vare den store Henri Chapron med både ras- och rallybeprövade underlag, kommer denna slående högpresterande Delahaye garanterat att fånga beundrars uppmärksamhet precis som den gjort sedan den först rullade ut på Paris gator 1939.



### 13. Grattis Honda Jazz

Publicerad 30 september 2009

(uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag har Helge namnsdag. Men vi säger hellre grattis till Honda Jazz som vi glatt plockar ur Klassikers almanacka full av minnesvärda bilnamn.



Honda Jazz döptes egentligen till Honda City, men när den för inhemska förhållanden måttanpassade stadsbilen skulle gå på export sa Opel ifrån. Man hade ju redan Opel Kadett City. Någon måtta fick det väl ändå vara.

City/Jazz presenterades 1981 på Tokyosalongen. Det var en högbyggd kompakt sak, 338 cm lång, med två dörrar och ett igenkänningsbart utseende. Den fanns med automatlåda vilket inte var vanligt i bilklassen och den fyrcylindriga 1,2-litersmotorn med tre ventiler per cylinder på gav 61 hk.

I Japan kom en turboversion för den som krävde lite extra. Honda hittade även på en optimal lösning för att undvika att bli fast i rusningstrafiken, om själva bilens diminutiva mått inte skulle medicin nog. Man kunde köpa en speciell mini-skoter som i hopfällt läge var måttanpassad till bagageutrymmet. Bara att veckla ut och hinna i tid till jobbet i den gladsade skyskrapan!

Honda gjorde också en cabrioletversion med klara drag av leksaksbil.

Första generationen City/Jazz varade fram till 1986. Därefter har fyra nya generationer kommit till världen.

1980- och 90-talen var Hondas gyllene årtionden när det kom till kluriga bilar för vanligt folk.



*Kort och hög och roligt formgivning. Kolla hjulhuskanterna.*



*Barbies självklara val*



*Enligt lagen om bilevolution måste varje ny generation växa en smula. Här är 2005 års modell.*



*Jazz 2009*



*Jazz Hybrid 2010*



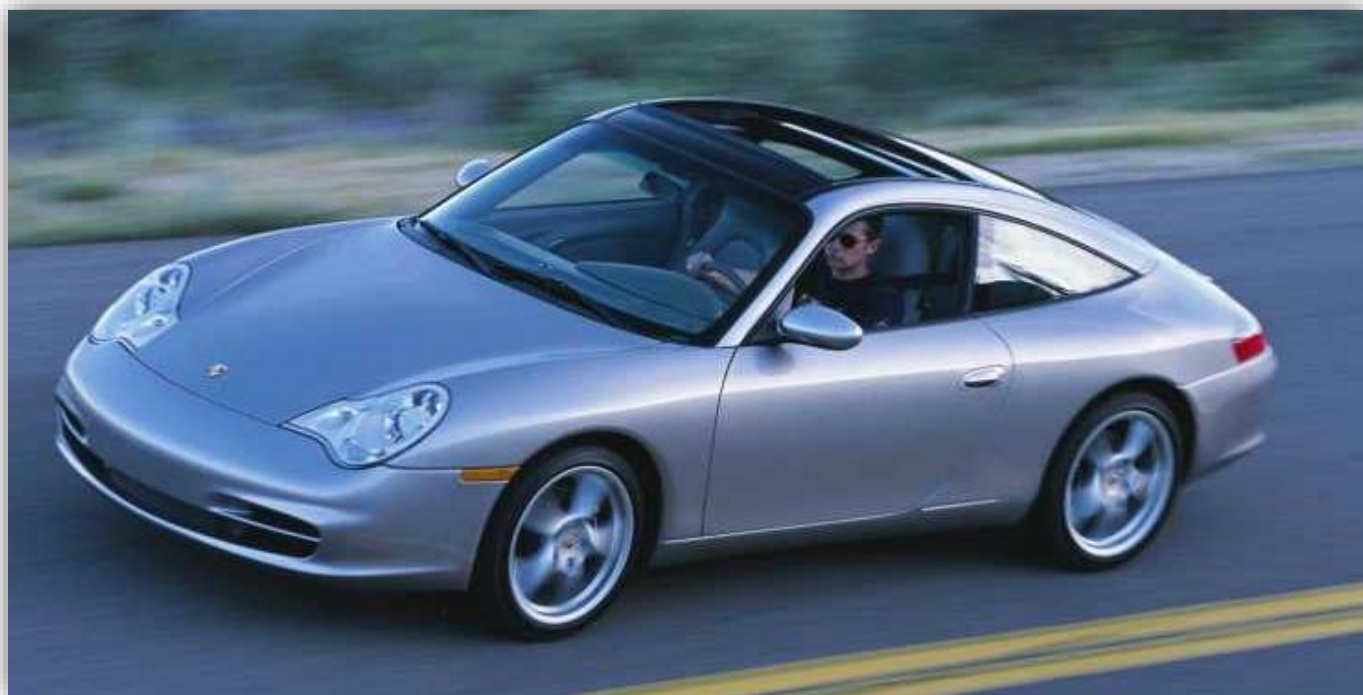
*Jazz Hybrid 2012*

## 14. Framtida klassiker: Porsche 911 Targa

Publicerad 26 juli 2020

Text Calle Carlquist

En av Porsches verkligt speciella modeller är egentligen självklar – den bästa 911-varianten?



**Det kan vara** kontroversiellt att vurma för en modell som allmänt anses ha överträffats av sin efterträdare, därtill med en kaross väldigt få beställde.

Desto större anledning att övertyga om att detta är modellen för framtiden, eller hur?

**Porsche 911 i den** generation som kallas 996 vände upp och ned på alla kända värden för det klassiska modellnamnet. Luftkylt ut, vattenkylt in. Gamla välkända formen ut, en helt ny in – fast ändå så välbekant. Runda strålkastare ut, en applikation som gemenligen kallats »stekta ägg« in. De i karosskonstruktionen integrerade urtagen för de fem instrumentrundlarna ut, en organiskt svängd inramning in.

Jo, jag hör till den lilla klick som absolut föredrar 996-karossen före 997. Det finns en klar anspelning på de allra första Gmünd-byggena här och stilen är så delikat, allt annat än boxhandske.

**Karossens mjukt välvda** och lätt konkava sidor får bilen att se ut som om den vore av glas, ett dyrbart konstverk. 996 gör sig bra i, ja, silver, och det gäller även Targaversionen. Den dök upp sommaren 2001 och fick njuta av en minut i strålkastarljuset.

Idémässigt sett en komplett 911, med stor lucka bak och därtill den fiffiga, genomskinliga »taktargaluckan« som elektriskt sköts bakåt. Rampljuset riktades snart mot Mercedes-Benz 500 SL i stället men nu är det dags att du slår på din ficklampa och börjar leta!



Porsche 996 Targa 2001–04

Pris 2002 ca 785 000 kronor.

**Produktion:** 2 693 exemplar.

**Snabbfakta:** Boxer 6, 320 hk, 6-växlad, toppfart ca 285 km/h, 0-100 km/h 5,1 s. Törst: 11,1 l/100 km.



Calle Carlquist

**15. Superbilen som världen glömde bort: Kodiak F1 (1983)**

År 1983 presenterade serbiske Mladen Mitrovic en superbil på Frankfurts bilsalong, som förmodligen skulle styra världen. Med sin 320 hk starka 5,4-liters Chevrolet V8 var F1 inspirerad av Mercedes måsvingade C-111; den påstods kunna hålla 270 km/h hela dagen, med absolut tillförlitlighet. Senare bilar skulle få en 5,6-liters Mercedes V8 - förutom att det inte fanns några senare bilar.





Roger Warolin