28 okt MOTOR-NYTT 2026



Edonis

1. Provkörning av Volkswagen ID. Polo

2. Teslas nya Roadster är här

3. Ny billigare E20-bensin kan skada många bilar

4. Helsingborg gömmer elbilsladdaren i trottoarkanten

5. Ny taxitjänst på väg till Sverige

6. Volvos ellastbil klarar nästan 70 mil

7. Edonis

8. Pierce Arrow Model 1245 Silver Arrow

9. Framtida klassiker

10. Döda amerikanska bilföretag

11. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Provkörning av Volkswagen ID. Polo 52 kWh 211 hk Style

Av Sanne Hansen

Publicerad 20 okt 2026 kl 07.00

Volkswagens lilla, billiga elbil för folket är här! ID. Polo är en av de billigaste elbilarna du kan köpa i Sverige med sitt startpris på 320 800 kronor. Men ska du ha det större batteriet blir det 120 000 kronor till och då är den plötsligt inte så billig längre. Hur bra är nya ID. Polo och kan priset motiveras?



Den klassiska designen är kvar,
förutom lite modernare strålkastare och den vita listen som löper längs hela fronten.

De små, billiga elbilarna har anlänt. I alla fall är de små, men så värst billiga är de inte. Alla de här, som i Europa kostar omkring 20 000–25 000 euro, blir betydligt dyrare i Sverige på grund av högre skatt och annat. Här får man räkna med omkring 300 000 kronor och uppåt. Sug en stund på den summan och fundera över hur mycket bil du vill ha för de pengarna.

Under tiden kan jag berätta vad du får hos nyligen lanserade **Volkswagen ID. Polo**. Instegspriset är 320 800 kronor och då ingår ett batteri på 37 kilowattimmar (låt oss reflektera över att vissa laddhybrider i dag har större än så) och en WLTP-räckvidd på upp till drygt 32 mil. Alla som kan något om elbilar vet att det i verkligheten ofta betyder omkring 22-24 mil och ännu lite kortare om du kör snabbare än 100 kilometer i timmen.



Det här är nytt

Eldrift. För första gången är Polo helt eldriven. Den bygger på den nya MEB+-plattformen och kommer med två olika batteristorlekar, antingen 37 kilowattimmar eller 55 kilowattimmar. Räckvidden är maximalt 45 mil enligt WLTP-körcykeln.

Dörrhandtag. Bakdörrarnas dörrhandtag sitter högre upp längs kanten på dörren, på Renault-vis. Det är ett nytt grepp för Volkswagen.

Balja. Under lastgolvet i bagageutrymmet finns en stor balja, som hos Tesla, vilket i sig inte är nytt men hos Volkswagen och hos småbilar är det en ny grej. Riktigt bra är det också för det ökar användbarheten.

Det här är något som allt fler biltillverkare har börjat förstå, att utrymmen är viktiga och att det går att hitta på lösningar som förbättrar lastmöjligheten. ID. Polo rymmer mer än bara matkassar och blir således mer användbar jämfört med traditionella småbilar. Totalt rymmer bagageutrymmet 441 VDA-liter, vilket är betydligt mer än i **Volkswagen Golf** i halvkombiformat som redovisas för 381 liter.

Helt ärligt är inte det särskilt användbart, förutom som andrabil eller möjligen för ett par som inte behöver en större bil. För det är så vi minns Polo, som en liten bil med nästintill inget bagageutrymme. Men faktum är att Polo följer trenden med att växa till sig. Den är kanske inte så mycket större än fossilt drivna Polo, men **Volkswagen** har maxat bagageutrymmet. ID. Polo har, likt **Tesla**s bilar, en stor balja under lastgolvet.





Baksätet fungerar för korta personer, men sämre för långa vuxna.
Panoramaglastak är lyxigt – och kostar extra.

För att ytterligare öka användbarheten har Volkswagen valt att erbjuda ett större batteri på 56 kilowattimmar, varav 52 är användbara. WLTP-räckvidden anges till omkring 45 mil. Provkörningsexemplaret har det större batteriet.

När jag sätter mig bakom ratten står det 100 procent i batteriet och 33 mil på färddatorn. Några 45 mil kommer alltså inte gå att komma upp i. Besvikelsen sköljer direkt över alla sinnen, särskilt eftersom prispåslaget för den här versionen är nästan 120 000 kronor. ID. Polo med 56 kilowattimmars batteri kostar från 438 900 kronor. Så himla billig är den alltså inte. Provkörningsbilen har, så klart, även en hel del utrustning vilket gör den ännu dyrare.



Tvådelat baksäte och litet bagageutrymme..



.. om man inte lyfter på lastgolvet. Kolla baljan!

Jag sitter bra i förarstolen även om dynan känns lite kort. Storleken på bilen i kombination med ett batteri i botten resulterar i att man sitter väldigt nära golvet också. En lång person kan med andra ord ha svårt att hitta en vettig körställning. Massage i förarstolen är ett exempel på utrustning, vilket känns väldigt lyxigt i en sådan här liten bil.

Kupéutrymmet kan extrautrustas, delvis på nytt sätt. Olika textilier, som klär in i princip allt som ögat når från dörrpaneler till mittkonsol och instrumentbräda, erbjuds. Det känns ombonat och mysigt och första intrycket är att det hjälper till att hålla ljudnivån nere. Småbilar är inte kända för att vara de tystaste.

Men även när ID. Polo rullar på vägen är det ganska tyst i kupén, i alla fall tillräckligt tyst för vardagskörning. När man närmar sig motorvägsfart låter det lite mer från däcken. Komforten är bra, visst går den lite struttigt på ojämn väg men i högre hastighet känns den mer stabil.

Interiören liknar övriga ID-produkter med en stor pekskärm i mitten och en mindre skärm framför föraren. Som tillval finns all slags förarstödsutrustning så att bilen blir precis lika modern och full av funktioner som dess storasyskon. Det är också sådant som finns med på listan över utrustning som gör eldrivna Polo dyr. Systemen fungerar bra och hjälper till att ge bilen en mer vuxen karaktär.

Baksätet är faktiskt mer än bara ett nödbaksäte, vilket mina förutfattade meningar spådde på förhand. När förarstolen är inställd efter en medellång vuxen sitter jag okej bakom. Nej, min kollega Erik Wedberg på över 190 centimeter kan förmodligen inte sitta bakom sig själv, men en medellång vuxen får åtminstone plats.

Har de små bilarna blivit större? På flera sätt känns nya ID. Polo mer vuxen än förväntat. Dess storlek lämpar sig kanske inte för en stor barnfamilj eller orimligt långa personer, utan huvudmålgruppen är nog ett äldre par. Om den ska köpas som andrabil är den för dyr – i det här utförandet. Men som enda bil kan den mycket väl bli ett bra val. Karaktären på köregenskaper och komforten passar helt klart bättre in på beskrivningen transportmedel snarare än körupplevelse.



ID. Polo är en bil som passar Sanne storleksmässigt

Körningen fungerar bra, men utan att kännas inspirerande. Precis lagom tråkig för att passa någon som bara behöver ta sig från ett ställe till ett annat. Drivlinan och reaktionerna är rätt slöa, trots att den har hela 211 hästkrafter. Det är inte sådär skarpt som många elbilar kan vara, ibland upplevs det till och med svampigt. Både gällande gas och broms.

Ägare av Volkswagen ID. Polo bör ladda sin bil hemma med sin egen laddbox, för snabbladdning är av två orsaker inte ett alternativ. Dels för att räckvidden är för kort för långresor, dels för att snabbladdningen är för långsam förutom i nödfall. 130 kilowatt. Förvisso är batteriet så litet att det borde gå ganska snabbt att fylla på det, men vem vill köra 15-20 mil och sedan behöva ladda i en halvtimme? Nej, det är inte så den här bilen ska användas.

Den ska köras korta sträckor i stan eller förorten, möjligen till landstället som inte ligger allt för långt bort – där det också finns laddmöjlighet.

Sammanfattningsvis är nya ID. Polo visserligen ganska charmig med sin klassiska design. Förutom att man av någon anledning har härmat Renault och placerat bakdörrarnas handtag upptill längs dörrkarmen. Och den har blivit mer användbar utrymmesmässigt. Men som elbil är den inte i toppskiktet, inte ens med all utrustning. Provkört exemplar kostar hela 535 000 kronor. Det är galet dyrt för en Volkswagen ID. Polo.



Designen är överlag klassisk,men här bak sitter tydliga ID.-bakljus som löper över hela rumpan.

Volkswagen ID. Polo 52 kWh 211 hk

Pris: 461 900 kronor. Säljs nu.
Motor: El. Elmotor, max effekt 211 hk (155 kW). Batteri 56 kWh varav 52 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/130 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 215/55 R17.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 260, längd 405, bredd 182, höjd 153, spårvidd f/b 154/154. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 586, maxlast 434, max släpvagnsvikt 1 200. Bagagevolym (VDA-liter) 435–1243 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,1 s, toppfart 160 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,33 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 453 km.
Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Kia EV2 Black Line Long Range
Man behöver kliva upp på Black Line för att få högre motoreffekt, närmare bestämt 146,5 hästkrafter. Det är betydligt lägre än i ID. Polo, men utrustningsmässigt får du mer bil i Kian.
Pris: 464 900 kronor.



Cupra Raval Endurance 52 kWh 211 hk
I princip samma bil som ID. Polo, men med Cupra-logga. Cupran är lite sportigare, men det innebär också lägre komfort. Den är samtidigt billigare.
Pris: 425 900 kronor.

RECHARGE

2. Teslas nya Roadster är här – och ja, den kan flyga!

Av Michael Åhman 2026-10-16 **1 Kommentar**

Har du länge längtat efter en supersportbil som kan flyga – till och med upp och ner? Nu är det dags: Efter nio års försening har Tesla visat sin nya Roadster.



Nästan nio år försenad: Teslas nya Roadster visas upp i en minst sagt spektakulär show.

FILM: https://youtu.be/r5vsHHPVhJg

Det är verkligen inte någon traditionell bil, och inte mycket kvar av det koncept som presenterades för nästan nio år sedan.
Men det som fått internet att explodera är tillvalen ”Thrust” och ”Rocket”.
”Thrust”-paketet använder kallgasraketer för att driva bilen framåt. Det gör att den ska klara 0-98 km/h på 0,81 sekunder!
Men ”Rocket”-paketet är det verkliga party-tricket. Den gör att bilen kan flyga – till och med upp och ner. Tesla påpekar att det sistnämnda tillvalet inte är godkänt för användning på allmän väg.
Teslas nya – och **kraftigt försenade** – Roadster är också utrustad med en fläkt som suger ner bilen mot marken för att förbättra väggreppet. Ungefär som McMurtry Spéirling, en brittisk hyperbil som satte banrekord i Goodwood 2022.
Bakvingen är också aktiv för att erbjuda maximalt marktryck vid kurvtagning.



Under visningen demonstrerades flygdugligheten genom att låta bilen rulla fram mot ett antal uppställda Tesla-bilar. Plötsligt slogs raketmotorerna igång och Roadster skickades upp i luften – ovanför hytten på en Semi-lastbil – innan den rullade runt i luften och landade på hjulen. (se filmklipp längre ner i artikeln)
Det är inte klart hur länge Roadster kan flyga.

I övrigt erbjöds inte många detaljer om bilen. Teslas vd Elon Musk säger att bilen ska klara 230 mph (370 km/h) – men också att den ska kunna nå ”halva ljudhastigheten” (ca 610 km/h).

Roadster är byggd i en blandning av magnesium, titan och kolfiber. Den har Teslas traditionella ”skateboard”-chassi. Två aktermonterade elmotorer driver bakhjulen. Enligt olika källor ska motorerna ge mer än 1 500 hästkrafter.

Bilens formgivning påminner inte mycket om den Roadster som företaget tidigare visat smakprov på. Den är betydligt kantigare, brutalare i linjerna.

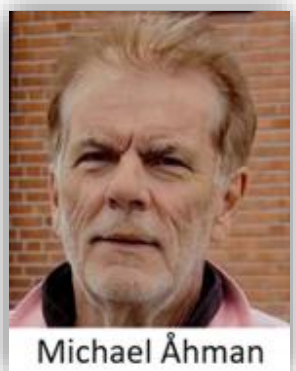
Yoke-ratten är elektriskt kopplad till framhjulen, utan traditionell styrväxel. Samma system gäller för såväl bromsar som gaspedal.

Läs mer: Tesla Roadster försenad igen – raketmotorerna inte redo

Musk säger att produktionen ska inledas 2028. Några priser har inte offentliggjorts. Men den som beställer standardversionen – utan möjlighet till partytrick – får lägga en handpenning på ca 750 000 kronor.
Vill du ha raketmotorerna stiger handpenningen till cirka 3,5 miljoner kronor.






Michael Åhman

3. Ny billigare E20-bensin på väg – kan skada många bilar

Av William Karlsson20 oktober 2026, 09:49

Nu kommer nya E20-bensinen till EU. Tyskland vill införa bränslet som ett billigare alternativ. Men det finns ett problem – alla motorer klarar inte den nya bensinen.



För bara ett år sedan såg E20 ut att ligga långt bort. När Carup pratade med Drivkraft Sverige sa organisationen att EU ännu inte ens hade frågan på sitt bord. Nu har utvecklingen tagit ett steg framåt. Tysklands transportminister Steffen Bilger vill införa E20 som ett billigare alternativ till dagens E10.

– Till exempel skulle E20 finnas tillgängligt vid pumparna, säger Steffen Bilger, transportminister i Tyskland, enligt **Augsburger Allgemeine**.

I tyska Mannheim har man sedan en tid tillbaka genomfört ett pilotprojekt med E20. Nu vill Steffen Bilger gå vidare och göra det nya bränslet tillgängligt på fler platser. Detta sker dessutom i samarbete med den franske transportministern Philippe Tabarot.

– Jag arbetar för närvarande med min franska motsvarighet för att öka inblandningen av biobränslen, säger Steffen Bilger, transportminister i Tyskland, enligt Augsburger Allgemeine.

E20 kan snart erbjudas på flera platser i Tyskland.

E20 innehåller 20 procent bioetanol, dubbelt så mycket som dagens E10. Tanken är att minska utsläppen från de miljontals bensinbilar som redan finns på vägarna utan att biläggarna behöver köpa nya fordon. Det finns dock ett stort problem med bränslet. Alla **bilar** kan inte tankas med E20.

Den högre etanolhalten i E20 innebär nya utmaningar. Etanol innehåller mindre energi än vanlig bensin, vilket gör att förbrukningen väntas öka jämfört med E10. Dessutom kan den högre etanolhalten vara tuffare mot äldre bränslesystem. Slangar, packningar och vissa metallkomponenter riskerar att slitas snabbare, samtidigt som etanol drar åt sig fukt som i värsta fall kan orsaka korrosion om bilen står still länge.

Jämför fordon

I Tyskland ligger literpriset på Super E5 23,92 kronor och Super E10 på 22,89 kronor, enligt **Kraftstoffbilliger**. Tyska **AvD** uppger att E20 kan bli billigare, men också att den högre etanolhalten ökar bränsleförbrukningen. Organisationen anger en möjlig ökning på upp till cirka sex procent jämfört med bensin utan etanolinblandning, beroende på **bil** och motor.

Många bilägare ställer sig frågan om deras bil kommer att klara E20. Enligt den tyska bilklubben AvD skulle moderna bilar som klarar E10 tekniskt sett också kunna hantera E20, men kompatibiliteten måste kontrolleras för varje enskild modell och motor. Dessutom behöver den europeiska bensinstandarden ändras, eftersom den i dag tillåter högst 10 procent etanol.

Enligt uppgifter från tyska tillverkare ser det trots allt ljust ut för många nyare bilar. Volkswagenkoncernen uppger att i princip alla modeller från modellår 2016 och framåt från Volkswagen, Audi, Skoda, Seat och Cupra är förberedda för E20. Även flera BMW- och Mercedesmodeller väntas kunna använda bränslet. För äldre bilar är läget mer osäkert. Flera mekaniker har redan varnat för att det kommer bli tufft för äldre bilar.

Carup har **tidigare pratat med Tony Schäfer på Mekonomen i Torsås om E20.**

– Jag ser att äldre motorer kan få problem, säger Tony Schäfer, som driver verkstad och bensinmack i småländska Torsås.

Fakta E20:

Det här är E20:

Bensin är ett fossilt bränsle som utvinns från råolja. I vanlig 95 oktan blandas bnsin med omkring 10 procent etanol. E20 består av 20 procent etanol. Etanol är ett biobränsle som utvinns ur sockerrör, majs och jordbruksavfall.

Påverkan på miljön:

Etanol är ett bränsle som är förnybart. Lika mycket koldioxid hamnar i atmosfären, men man brukar anse att det sparar 35 procent av koldioxidutsläppen jämfört med vanlig bensin då det är förnybart.

Energiinnehåll:

En stor skillnad mot bensin är att etanol har ett lägre energiinnehåll jämfört med bensin. E20 kan ge något sämre bränsleekonomi än ren bensin.

Motorkompatibilitet:

Nyare bilar klarar oftast av E20, oftast står det angivet i din instrukionsbok. Många äldre bilar (ofta tillverkade före 2011) är endast godkända för **E5** (5 procent etanol). Att köra in E20 i dessa motorer kan leda till snabba och allvarliga motorskador.

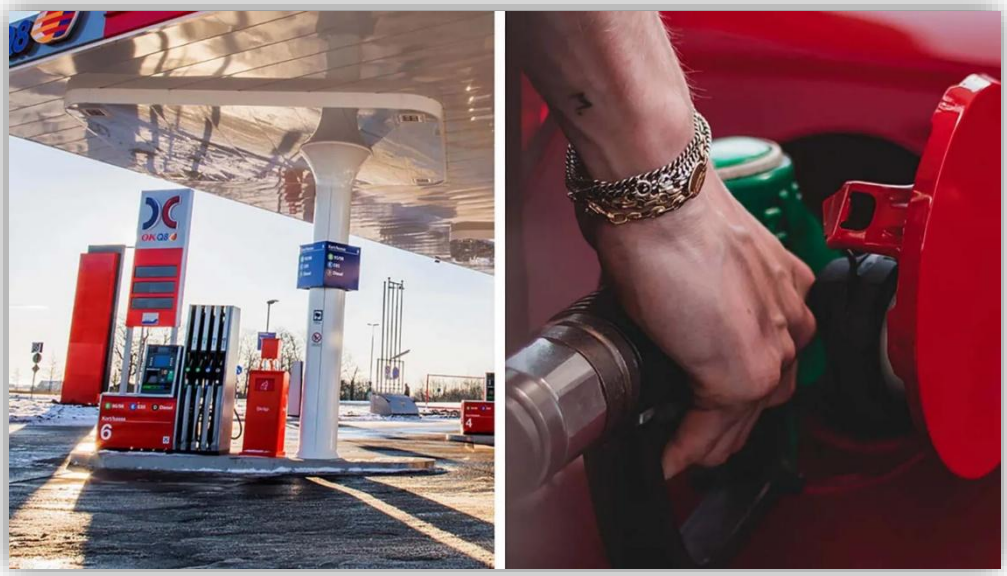
Ekonomi:

När EU inför sina utsläppsavgifter kan etanolen komma att vara helt eller delvis befriad från avgift. Det gör att vi kan få ett renare bränsle till lägre, eller samma kostnad.

LÄS MER:



Bilmodellerna som inte klarar vanlig bensin



Många köper 98 oktan – helt i onödan



177 000 fast i fartkameror – så många togs väg för väg



Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista…



Nya E10-bensinen – lista på bilar som inte klarar E10



Dömer ut dyr 98 oktan: ”En stor lögn”



98 oktan gav bilen superkrafter: ”Blev som ny”



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands **Nyheter**.

4. Helsingborg gömmer elbilsladdaren i trottoarkanten

Posted by Kristofer Rask oktober 19, 2026 **4 kommentarer**

Först i Sverige



I Helsingborg testar man nu en helt ny typ av elbilsladdare som knappt syns i stadsmiljön. Istället för att placera laddboxen på en stolpe är den integrerad direkt i trottoarens kantsten. Det är första gången som tekniken testas i Sverige.

Sedan september finns två sådana laddare installerade längs Rektorsgatan på Slottshöjden i Helsingborg. Bakom försöket står Helsingborgs stad tillsammans med företaget Ladda Tillsammans.

Laddarna kommer från den tyska tillverkaren Rheinmetall som har utvecklat tekniken för att göra det enklare att bygga ut laddinfrastrukturen i städer där utrymmet är begränsat. Företagets lösning tar inte upp någon extra plats på trottoaren och blir samtidigt betydligt mindre synlig i stadsbilden.

Ska klara både snö och is

En särskild utmaning med att placera ladduttaget så nära marken är förstås det nordiska klimatet. Men enligt Rheinmetall har laddarna utvecklats för att fungera året runt. Även under kalla och snörika vintrar.

Laddarna har ett inbyggt värmesystem som aktiveras vid minusgrader för att hålla ladduttaget fritt från snö och is. Under sommaren används istället markens naturliga kylande effekt för att motverka överhettning.



Även regn och vatten har man tagit höjd för. Elektroniken är inkapslad och skyddad mot vatten enligt kapslingsklass IP68. Ladduttaget har dessutom tätningar och dränering som ska förhindra att vatten tränger in.

Om vattennivån på gatan blir för hög finns en sensor som automatiskt avbryter laddningen för att förhindra en farlig situation.

Helsingborgs stad ska nu testa laddarna under ett års tid för att undersöka hur tekniken fungerar i praktiken och hur väl den klarar svenska väderförhållanden. Om försöket faller väl ut är planen att installera fler kantstensladdare på andra platser i staden.

Laddar med upp till 22 kW

Kantstensladdarna fungerar precis som stadens andra vanliga laddstolpar och levererar en laddeffekt på upp till 22 kW. För att använda laddarna behöver föraren en egen laddkabel och mobilappen LT Connect. Laddningen startas sedan direkt i appen.

Parkeringsplatserna där laddaren är installerad är tidsbegränsade till fyra timmar mellan klockan 09.00 och 21.00 alla dagar i veckan. Under natten finns däremot ingen tidsbegränsning. Det gör det möjligt för boende att parkera i området och ladda sin elbil över natten.

En annan fördel med tekniken är att laddarna är modulärt uppbyggda. Om en laddare går sönder kan hela elektronikmodulen lyftas ur kantstenen och ersättas med en ny utan att själva kantstenen behöver grävas upp.

Tekniken har **tidigare testats i bland annat Köln i Tyskland**. Nu ska försöket i Helsingborg visa om samma lösning också fungerar under svenska förhållanden.


Kristofer Rask

Feber

5. Ny taxitjänst på väg till Sverige

Bobby Green fre. 16 okt 2026, 16:00

Använder sig av eldrivna VinFast-bilar



Green SM (Green and Smart Mobility JSC, or GSM) är ett vietnamesiskt taxiföretag och mobilitetsplattform som grundades 2023 av Vingroup-ordföranden Pham Nhat Vurong. I Vingroup ingår det egna bilmärket VinFast som vi har skrivit om några gånger tidigare. I dagarna **lanserades Green SM i Los Angeles** och nu ska de även vara på väg hit. Ska lanseras i Stockholm snart säger man och även här blir det med turkosa eldrivna VinFast-modeller. Mer än så här vet vi tyvärr inte för tillfället.
instagram.com


Bobby Green



Feber-läsaren Björn fotade ett gäng VinFast VF6 på en trailer utanför Stockholm tidigare i veckan.



Är VinFast VF 8 lika kass som den gamla?
Ser bättre ut i alla fall



Nu börjar Vinfasts billiga elbil VF6 att säljas i Europa
Kostar från 33.990 euro



VinFasts pyttebil kanske kommer till Europa
Billiga elbilar behövs

PS Motor

6. Testad: Volvos ellastbil klarar nästan 70 mil, men väger för mycket

Av Emil Karlsson

Publicerad 20 okt. 2026

Uppdaterad 20 okt. 2026



Räckvidden håller vad den lovar, ungefär, men den norska åkerichefen menar att åtta batterier är att ta i – i alla fall för deras verksamhet.

Volvos nya 70-milare är satt i serieproduktion, men frågan är hur ellastbilen ter sig i verkligheten. Efter tre veckors testkörning menar ett åkeri att man nästan får vad som utlovats, men att de extra batterierna väger lite för mycket.

Volvo FH Aero Electric Extended Range är byggd för långväga transporter, med upp till 700 kilometers räckvidd på en laddning. I september satte man **igång serieproduktionen**, och ett åkeri som kunnat lägga vantarna på en tidig testversion är norska Hagens Transport.

Efter ungefär tre veckors körning menar vd:n, **Kai Hagen**, att han är nöjd med ekipaget. Enligt honom har lastbilen återkommande klarat drygt 60 mil på en laddning, trots varierande lastvikter, väder och flera olika förare, skriver norska **Tungt**.

Företagets genomsnittliga förbrukning landade på 110 kWh per 100 kilometer. Med 725 kWh användbar batterikapacitet ger det en beräknad räckvidd på 659 kilometer.

Hagen lyfter en specifik körning där 33 procent av batteriet återstod efter 470 kilometer på vägen. Med den förbrukningen skulle man teoretiskt ha klarat den utlovade räckvidden på drygt 700 kilometer.

”Det är en ny värld”, konstaterar åkerichefen när han jämför med tidigare generationer av ellastbilar som han är van vid.

Tystare och mjukare

Men det är inte bara räckvidden som får beröm. Hagen beskriver lastbilen som mycket trevlig att köra och lyfter särskilt fram den nya elektriska drivaxeln och växellådan.

”Det är en fantastisk bil att köra”, säger Hagen i intervjun.

Nederländska **TTM.nl**, som provkörde modellen i Göteborgsområdet i somras, noterade i sin recension att hytten är ovanligt tyst och att den nya sexväxlade transmissionen upplevs som ett steg framåt jämfört med föregångaren, där växlingarna kunde märkas tydligare.

Den tjeckiska motortidningen **Auto.cz**, fick testköra en kortare sträcka, men lyfter också just växlingarna i sin text. Här är man aningen mer nyanserad och beskriver dem som mjuka, men att det fortfarande går att känna av att kraftöverföringen avbryts när lådan byter växel.

Från norskt håll berättar man även om den lite längre hjulbasen, som enligt Kai Hagen gör att lastbilen blir lika bekväm som privatbilen hemma.

Räckvidden varierar

Som vanligt är det många externa faktorer som påverkar räckvidden. De olika testkörarna noterade olika snittförbrukningar, vilket Kai på Hagens Transport delvis förklarar med hur van man är vid att köra ellastbil. De som är bättre på att nyttja den regenerativa bromsningen har större chans att komma långt.

Fler batterier kostar lastvikt

Hagens testbil har åtta batteripaket. Enligt Hagen innebär det omkring 3,5 ton mindre lastförmåga jämfört med företagets äldre ellastbilar, när totalvikt och axeltryck räknas in.

Företaget har därför även beställt en version med sex batteripaket. Den får kortare räckvidd, men kan vara mer lämpad för transporter där varje ton last räknas.

”Det är en lyx att ha mer energi än vi behöver. Vi tror att versionen med sex batteripaket kommer att vara bra för oss.”

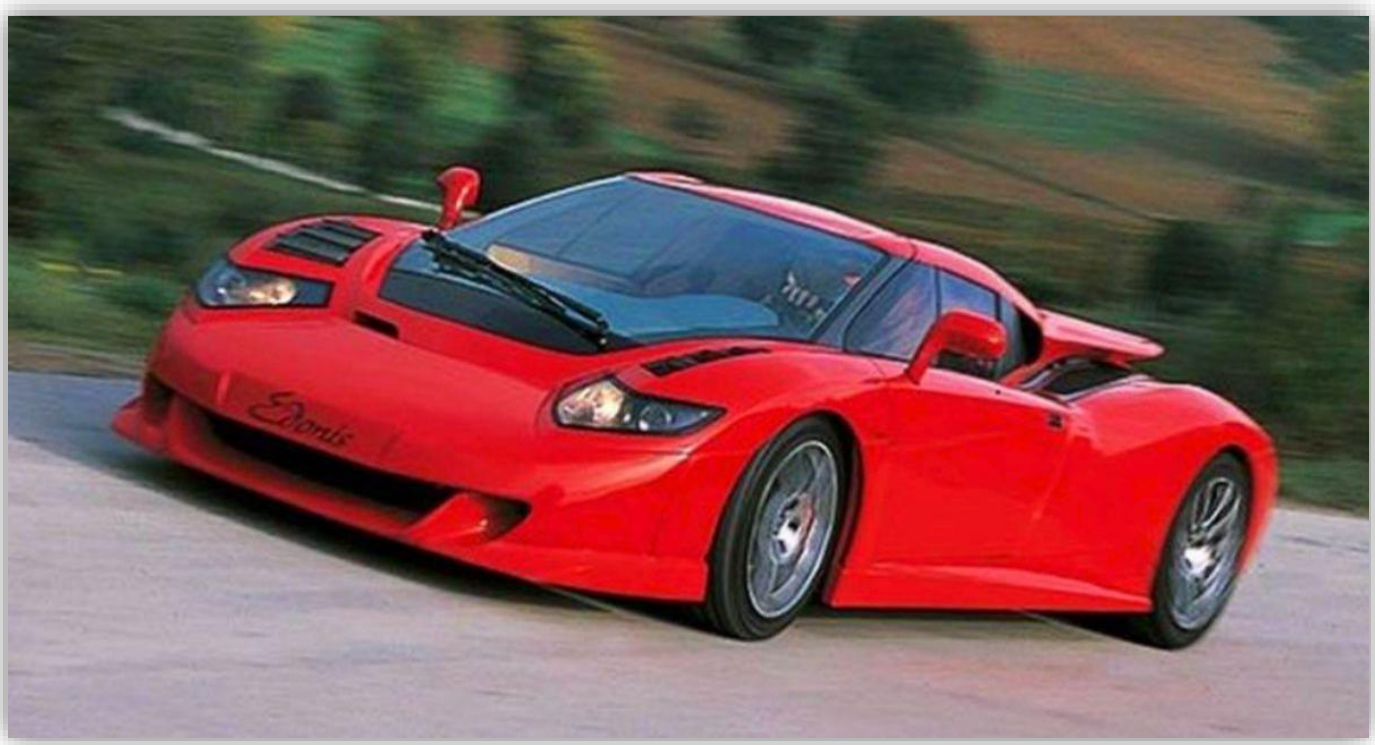

Emil Karlsson

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

7. Edonis

Publicerad den 30 maj 2025 kl. 9.50 Komponerad av Nicolas Anderbegani

En Bugatti EB110-mamma, en Ferrari F40-pappa och en smak för hämnd



FILM: https://youtu.be/wQsM4eqgxpo

År 1987 köpte den italienske affärsmannen Romano Artioli tillbaka rättigheterna till namnet Bugatti, som hade varit i Hispano-Suizas ägo sedan 1960-talet. Han relanserade varumärket och gav upphov till den problemtyngda Bugatti EB110, som presenterades 1991. Tyvärr dödade den ekonomiska lågkonjunkturen i början av 90-talet, otillräckliga beställningar och djupa interna meningsskiljaktigheter snabbt projektet, och Bugatti Automobili SpA gick i konkurs 1995, innan Volkswagen-koncernen köpte rättigheterna 1998.

F40:s fader vid rodret

Efter att Bugatti Automobili gick i konkurs bildade ett fåtal tidigare anställda ett nytt företag kallat B.Engineering, finansierat främst av Jean-Marc Borel, tidigare vice vd i Bugatti. Den ursprungliga idén var att utveckla en konkurrent till Lotus Elise, men kostnaderna är ofattbara. Det andra alternativet? Börja från EB110-basen och producera den ultimata superbilen.



Bugatti EB110

När Bugattis tillgångar auktioneras ut säljer B.Engineering tillbaka en del av det kvarvarande lagret av delar som användes vid produktionen av EB110, inklusive motorer och 17 ofärdiga enskrovsbilar. Den nya enheten började utveckla en ny sportbil under eget namn, baserad på EB110-chassit. Bland de inblandade namnen fanns Federico Trombi (tidigare ansvarig för homologering), Gianni Sighinolfi (tidigare ansvarig för utvecklingsverkstäderna) och framför allt **Nicola Materazzi, far till Ferrari 288 GTO och F40,** som ersatte Paolo Stanzani och deltog i EB110:s frustrerade utvecklingsperiod innan han lämnade företaget.

Baserad på EB110, men med friare aerodynamik

Superbilen, designad för ultimat körglädje, heter Edonis, efter det grekiska ordet "Hedoné", som betyder nöje. Baserad på Bugatti EB110 Super Sport använder den den senare chassi i kolfiber, men med omfattande reviderad design. Tack vare de goda relationerna mellan Materazzi och Scaglietti styrde den senare produktionen av karossen för de två första prototyperna mot aluminium, en teknik som Modena-hantverkarna använt i årtionden för lågvolymsproduktion för att minska verktygskostnaderna.

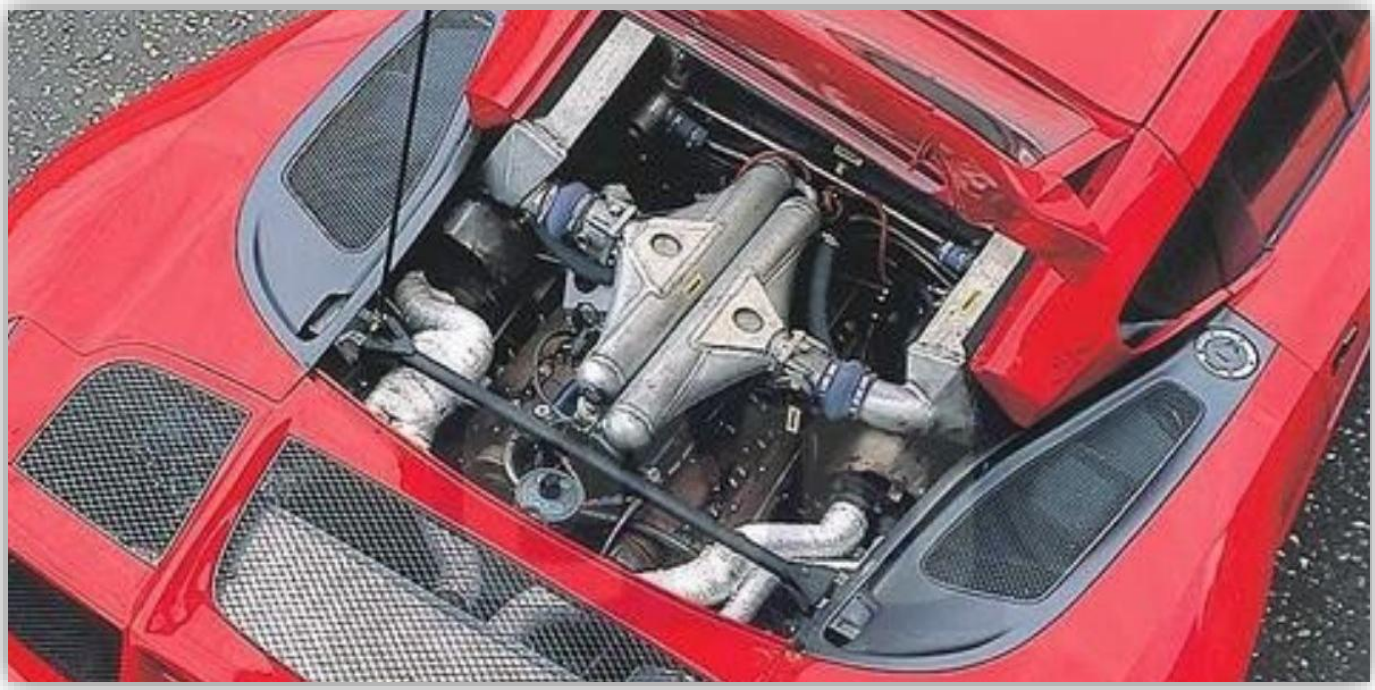
När det gäller design är Marcello Gandini, far till Countach, Diabo och andra, inte längre ansvarig. Cizeta-MoroderMarc Deschamps, en belgisk designer från Bertone som designade Lamborghni Jalpa, medverkade i filmen Rocky IV. **Deschamps tar sin hämnd efter att hans EB110-design inte valts ut.** Uppdraget var tydligt: klä bilen i en aerodynamiskt skarp kaross för att uppnå en målhastighet på 100 m/s, eller 360 km/h. Marc Deschamps kunde designa Edonis med färre begränsningar än Gandini hade för EB110, vilket gav honom större frihet och resulterade i en mycket distinkt och originell design.



Barocksuperbil

Edonis går bort från den kantiga designen från sin ursprungliga bil och antar istället en mer modern, kurvig design. De framträdande skärmmonterade strålkastarna, likt de på EB110, kröns av kanaler och får en bumerangform, vilket är ett helt avsteg från de kantiga blocken i tidigare generationers superbilar. Sett framifrån antar dock Edonis ett ganska märkligt och atypiskt utseende. En asymmetrisk kylkanal mellan strålkastarna hjälper till att kyla bromsarna.





Jakten på aerodynamisk effektivitet undviker många fula utskott, och Edonis är i profil en vacker, smal pil. Bilen har en bred bakaxel, med stora öppningar för att kyla motorn, och bakljus integrerade i de två sidogallren. Det är ganska spektakulärt, om än inte elegant... En liten fast bakspoiler hjälper till att generera marktryck. Interiören är lika exotisk och atypisk, med ett överflöd av meter och rundade ramar på konsolen, som i sig har en böjd form som sträcker sig från cockpit till den centrala tunneln! Ergonomi är uppenbarligen inte prioriteten i denna lekfulla interiör. I sina intervjuer förklarar Materazzi att karossen färdigställdes mycket snabbt på 47 dagar, och stötfångarna mottogs i mitten av november, bara 1? månader före ceremonin som var planerad till nyårsdagen 2001. Ja, Edonis var tänkt att bli 2000-talets allra första bil!





En reviderad motor

När Materazzi utvecklade EB110 hade de aldrig varit övertygade om effektiviteten hos de fyra turboladdarna och fyrhjulsdriften, och hävdade ofta att det var ett sätt att "göra det enkla svårt genom att anta det onödiga".

För Edonis ökades motorns slagvolym något från 3,5 till 3,76 liter, och de fyra små IHI-turboladdarna ersattes av två större IHI-enheter: detta var mindre iögonfallande ur ett marknadsföringsperspektiv, men mer effektivt, vilket gav mer flexibilitet vid låga varvtal och mindre tröghet i leveransen av turboladdad kraft. Den modifierade motorn genererar 680 hk vid 8 000 varv/min och 735 Nm vridmoment vid 3 200 varv/min. Fyrhjulsdriften som används i EB110 ersätts av ett bakhjulsdrivet system, vilket minskar vikten med 70 kg. EB110-växellådan, integrerad i motorn, har behållits.

En superbil utan "moderna idioter".

Med nästan 700 hk för bara 1 300 kilo har Edonis en effekt/vikt-kvot på 480 hk/ton och en specifik motoreffekt på 181 hk/liter. Utan minsta hjälpmedel och "alla moderna dumheter", för att parafrasera Materazzi, förutom ABS, ska det inte lämnas i händerna på vem som helst. På pappret har bilen en topphastighet på 365 km/h och kan accelerera från 0 till 100 km/h på 3,9 sekunder.

För dem som fick chansen att prova den var dess karaktär exceptionell och dess dynamiska egenskaper överlägsna tidens normer. Kanske ett av de sista exemplen på en typ av superbilar som definitivt har försvunnit med elektronikens framväxt och tekniköverföringen från F1 till vägen. Sommaren 2002 organiserade den franska tidningen Sport-Auto en superbilsjämförelse på Nardo-banan i Puglia. Vinnaren var 715 hk Edonis, utrustad med Michelin Pax System-däck, som satte banrekord på 359,6 km/h. Bara 0,4 sekunder från Materazzis mål!

B Engineering planerade att bygga 21 bilar av de återstående EB110-chassit, ursprungligen byggda av Aérospatiale, med ett pris på cirka 760 000 euro idag! Men efter att ha fått mycket pressbevakning och deltagit i flera bilutställningar, rann projektet ut i sanden efter de två första prototyperna och lämnat inga spår sedan 2004.



Nicolas Anderbegani

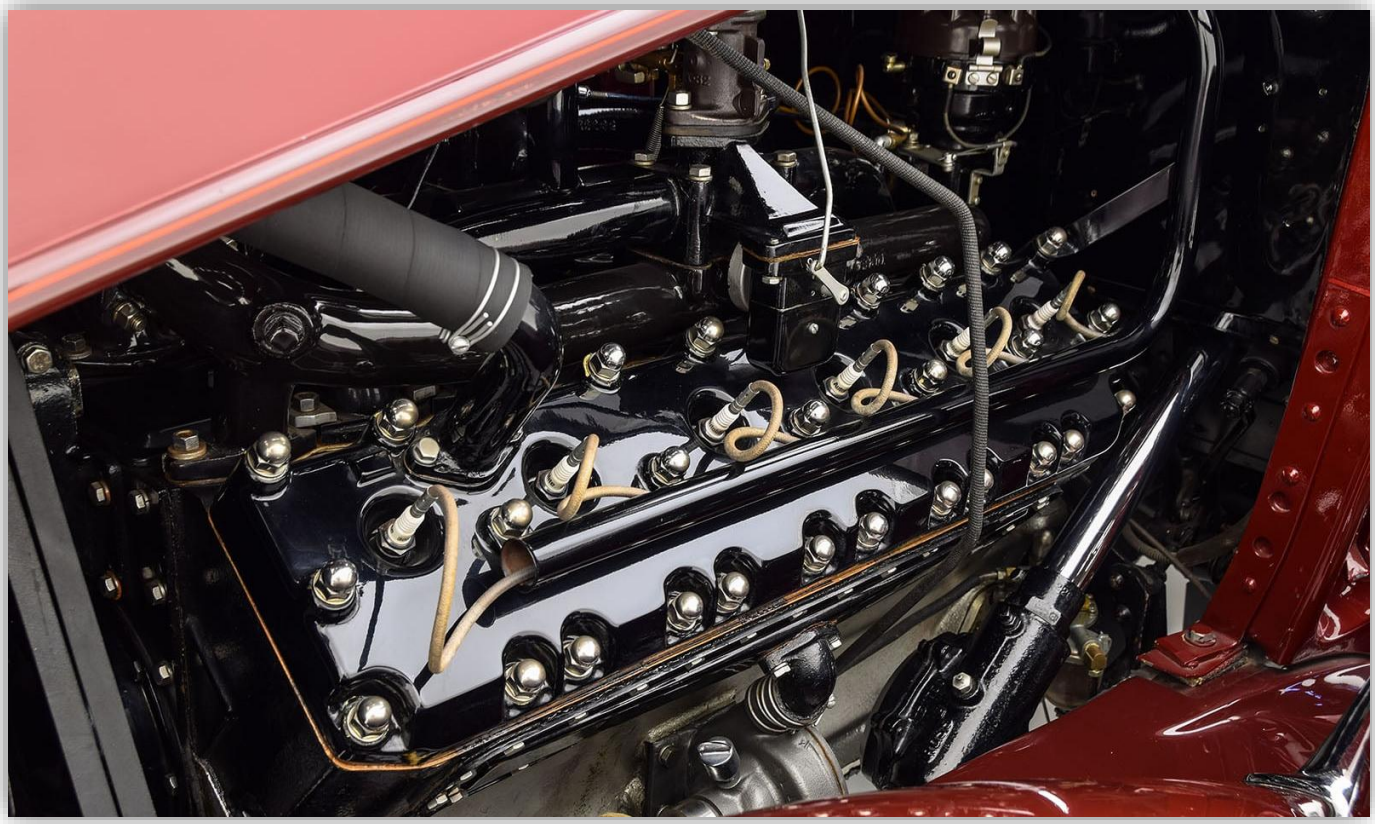
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

8. 1935 Pierce Arrow Model 1245 Silver Arrow Coupe

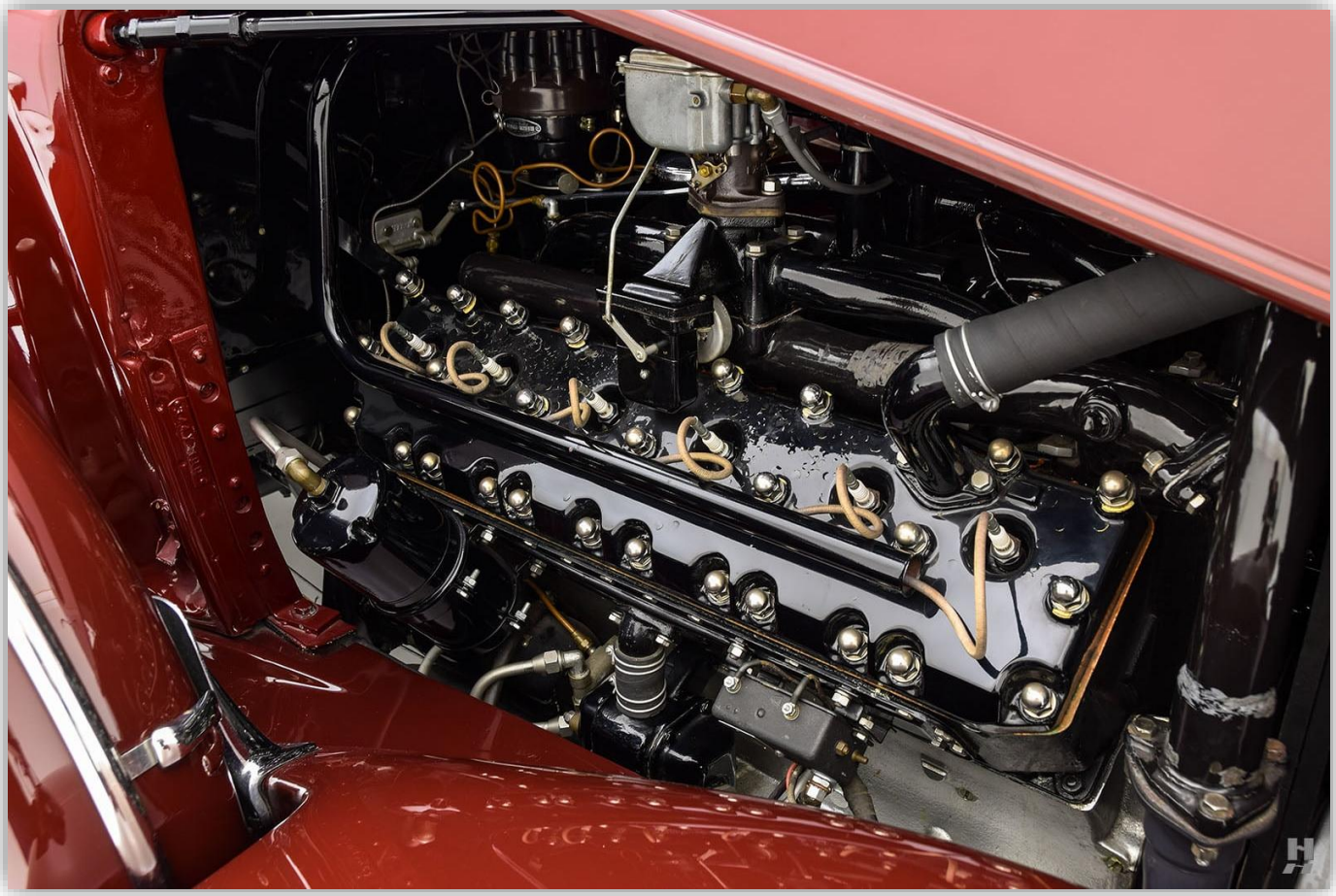


Från George Pierces första encylindriga Motorette 1901 till den sista tolvcylindriga bilen byggd för ingenjören Karl Wise 1938, stod Pierce-Arrow stolt för kvalitet, hantverk och lyx. Tillsammans med Packard och Peerless bygger företaget i Buffalo, New York, Amerikas finaste lyxbilar och samlar en lojal kundkrets längs vägen. Trots det oklanderliga ryktet kämpade Pierce-Arrow, liksom många av sina exklusiva samtida, med begränsat återförsäljarnätverk och utmanande ekonomiska förhållanden. Dessutom gjorde en övertagning av bankirer efter första världskriget att Pierce-Arrow blev långsamt att svara på köparnas önskemål, och deras produkter blev snart utåldrade och föråldrade. Hjälp kom 1928 när Pierce Arrows ordförande träffade Albert Erskine från Studebaker för att förhandla fram en sammanslagning. Partnerskapet gjorde det möjligt för Pierce-Arrow att verka självständigt, och det gav dem de pengar som krävdes för att slutligen introducera sin länge efterlängtade L-Head raka åttacylindriga motor samt kraftigt utöka deras återförsäljarnätverk.





År 1931 presenterade chefsingenjören Karl Wise sin entré i det hett omstridda flercylinderloppet i Amerika – ett par V12-motorer på 398 eller 429 kubiktum. Tyvärr blev partnerskapet mellan Studebaker och Pierce-Arrow kortvarigt, då Studebaker hamnade i konkurs 1933 och Pierce släpptes, återigen lämnad att kämpa som oberoende mitt under den stora depressionen.





Desperata att överleva och skaka av sig sin konservativa image anlitade Pierce-Arrows ledning Phil Write som konsult för att designa ett nytt flaggskepp som skulle visa världen vad Pierce var kapabel till, och den resulterande tolvcylindern Silver Arrow blev en strömlinjeformad sensation. Den gjorde sin storslagna debut på New York Auto Show 1933 med sloganen *"Plötsligt är det 1940!"* Den sensationella maskinen hade helt inkapslade framskärmar, inga stigbrädor och ett tydligt fastback-tak med en triangulär bakrutsöppning. Designen var ett underverk; men det chockerande priset på 10 000 dollar höll även de rikaste kunderna borta under det strama tidiga 1930-talet. Endast fem byggdes, även om den mycket avancerade designen senare under decenniet kom att påverka Pierce-Arrows ordinarie produktionsbilar, och namnet Silver Arrow dök upp på en flaggskeppscoupé som hämtade mycket från originalet skrivet av Phil Write.

Denna Pierce-Arrow 1245 Silver Arrow är en av endast 875 bilar som företaget tillverkade totalt 1935. Det är en av endast två kända bevarade tolvcylindriga Silver Arrow-coupéer av uppskattningsvis fyra enheter som ursprungligen byggdes. Denna exceptionella bil har en prisbelönt restaurering, beställd på 1990-talet av Los Angeles-baserade samlaren Harris Laskey. Färdigställd i ett slående men återhållsamt tvåfärgat vinrödt färgschema, är denna sällsynta och hisnande Silver Arrow fortfarande i utmärkt skick, senast från en omfattande samling betydande bilar. Finishkvaliteten på fabrikskarossen är förväntat nog hög, och detaljerna är utmärkta. Färgschemat leker smart med kroppens former och linjer, och framhäver subtilt fastback-formen. Tillbehören hålls till ett minimum, med dubbla sidmonterade reservhjul, en Archer-maskot och dubbla kromtrumpethorn toppade med körlampor. Den höga, lutande kylaren och de unika fendermonterade strålkastarna är tydliga Pierce-Arrow-egenskaper. Silver Arrow är en storslagen och imponerande bil, som har en hjulbas på 144 tum och är över sex fot hög på taket. Designen gör dock ett fantastiskt jobb med att dölja skalan och till och med ge bilen en sportig anda. Beige stålartillerihjul med breda vita däck ger en välavvägd kontrast.

Invändigt täcks de stora, mjukt fjädrade framsätena, dörrpanelerna och de generösa baksätena av ljusbrunt bredtyg. Mörkbruna mattor och vacker träsnickeri ger en behaglig kontrast till sätesklädseln. Kvaliteten och presentationen är utmärkt och stämmer överens med den höga standard som utsidan sätter. Även om det är en tvådörrars coupé, ger det höga taklinjen och den långa hjulbasen generösa utrymmen inomhus. Den lyxiga utrustningen inkluderar öppningsbara bakrutor, individuella framsäten och en fabriksutrustad radio.



Den stora 462 kubiktums V12-motorn presenteras i gott skick, med en viss mildring sedan den noggranna restaureringen. Den svarta emaljfinishen är i gott skick, med viss måttlig sprickbildning och "bakning" av färgen på vissa ställen på grund av regelbunden användning och värmecykler. Presentation är i övrigt prydlig, med rätt beslag, klämmor och kopplingar som används i hela motorutrymmet. Den körs med den smidighet och förfining som förväntas av en flercylindrig motor från den tiden. Med imponerande 175 hästkrafter matchade Pierces V12 Cadillacs komplexa och dyra V16 i effekt, vilket gav även en stor bil som modell 1245 mycket respektabel prestanda. Motorn är kopplad till en treväxlad manuell växellåda, med valfri frihjulsdrift.

Sedan restaureringen slutfördes har denna sällsynta Silver Arrow dykt upp vid många prestigefyllda evenemang. Den är en CCCA National First Prize-vinnare, deltog på Pebble Beach Concours d'Elegance, vann sin klass vid Palo Verdes Concours 1999 och utsågs till "Most Elegant" vid Silverado Concours d'Elegance. Denna pierce är fortfarande i vackert kosmetiskt skick och redo att avnjutas på CCCA CARavan-turer eller med grupper som AACA eller Pierce-Arrow Society. Detta är en sällsynt möjlighet att skaffa en av endast två kända överlevare från Pierce-Arrows mest stilfulla och kraftfulla produkt från 1935.



ViBilägare

9. Framtida klassiker: Mercedes A-klass: Från fiasko till modern klassiker

Publicerad 2026-10-18 06:30 Text Anders Helgesson

När Mercedes bestämde sig för att bygga småbil blev resultatet något bilvärlden aldrig tidigare sett. A-klass var full av djärva lösningar – och höll på att bli en katastrof efter den ökända älgtestvolten. Men bakom skandalen dolde sig en av märkets viktigaste modeller någonsin.



När det tidiga 1990-talets besked att Mercedesfamiljen skulle marschera söderut i storleksklasserna hade sjunkit in hos utvecklingsavdelningen blev det vackert till att ta in en pallast blanka papper, lätta på slipsknutarna och tänka nytt.

Och nytt tänkte man. Ett snillrikt dubbelgolv med en fackverkskonstruktion skulle göra att den 357 centimeter korta bilen blev minst lika säker som en Golfklassare.

Tanken var att krockstrukturen inte skulle störas av dörrar, inredning och andra petitesser då de monterades ovanpå ”lådan”. Vid frontalkrock skulle motorn tryckas ned mellan golvhalvorna i stället för att tränga in i kupén. För att få det att fungera fick man utveckla motorer som kunde vinklas 59 grader framåt för att få plats under den korta motorhuven.

Motorpaketet påminner om ett halvfullt knäckebrödspaket där skivorna kasat på sniskan. Den kompakta konstruktionen innebar en del eftergifter, exempelvis sattes en ny världsstandard för hur komplicerat ett byte av strålkastarlampor kunde göras.

Motorparken sträckte sig från 60 måttligt intresserade dieselhästkrafter upp till 140 stingsliga bensinfålar i A210. I Sverige var merparten A140 och A160 med 82 respektive 102 hästkrafter. Ett spännande tillval var den manuella växellådan med automatiserad koppling – ACP.



Även interiören var nyskapande. Så hade det aldrig sett ut i en Mercedes.

En vågformad instrumentpanel där formen återkom i klimatanläggningens vred, bananformade dörrhandtag och varv- och hastighetsmätarnålar som vilar i det fördolda. Kombinera det med en färg- och textilpalett i förvirrad 90-talsanda och man kan fundera på om formgivarna drack och rökte något annat än Fritz-Cola och Eckstein på kafferasten.

A-klass var smart. Att förvandla den från personfraktare för fem till skåpbil för en var gjort i en handvändning, samtliga stolar utom förarens kunde lyftas ur.

Ingen modell har – förr eller senare – inneburit ett lika stort språng för varumärket Mercedes, bara det gör det värt att jaga rätt på en tonåring från Stuttgart. Att historieskrivningen sedan präglas av den där gråtrista oktoberdagen 1997 på Bromma flygfält gör det än mer angeläget att lägga in en bevakning på Blocket.

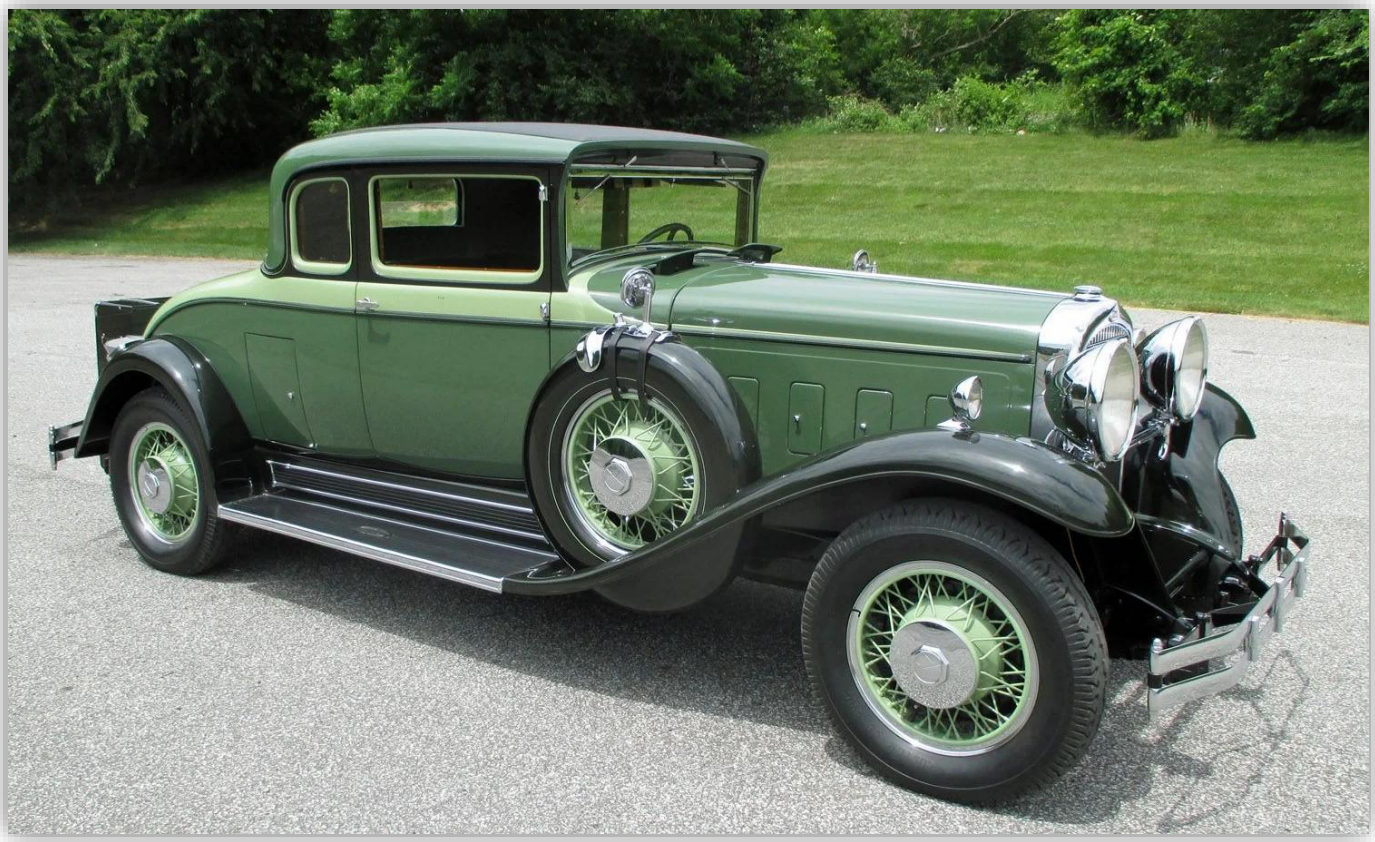
Mercedes-Benz A-klass 1997–2004

- **Målbild:** Rostfri, allt annat är bonus.
- **Funkar också:** Nästan rostfri.
- **Missa inte:** Specialarna Häkkinen resp. Coulthard Edition och A210 Evolution



Anders Helgesson

10. Döda amerikanska bilföretag: 3. Marmon (1902-1933)



Marmon började bygga bilar 1902, även om det började som en tillverkare av mjölkvarnsutrustning som etablerades på 1850-talet.

Företaget började i liten skala - 1904 byggdes endast sju bilar - men efterfrågan på bilar ökade kraftigt under 1910-talet då företaget gjorde sig ett namn både på och utanför racerbanorna.

Dess Wasp vann den första upplagan av Indianapolis 500 som hölls 1911 och dess Model 34 körde tvärs över USA på sex dagar 1916, vilket slog det tidigare rekordet med 41 timmar.

Marmon specialiserade sig på att tillverka stora, dyra bilar med stora motorer under 1920-talet.

Företaget visade prov på en fantastisk framsynthet när det lanserade en mindre och billigare bil vid namn Little Marmon och en ännu billigare bil vid namn Roosevelt i slutet av 1920-talet, före den stora depressionen.

Marmon förnyade sitt fokus på de övre skikten av marknaden med den 16-cylindriga Sixteen (bilden) som presenterades på 1930 års upplaga av Chicagos bilsalong, men pengarna tog slut och företaget stängdes 1933.

AUTOCAR

11. Superbilen som världen glömde bort: MCA Centenaire (1992)



Designen på denna bil var inte så vacker, men Centenaire var prissatt till 500 000 dollar när den presenterades 1992. MCA, som drivs av en mittmonterad Lamborghini V12, designades av det italienska stylingföretaget Castagna, men vid presslanseringen i Monaco fick ingen köra den.

Det påstås att sex exemplar byggdes och företaget försökte till och med kvalificera sig till Le Mans 1993, med katastrofala resultat. Eftersom försäljningen aldrig kom igång såldes projektet till mikrobilstillverkaren Aixam-Mega, som återlanserade den som Monte Carlo - men försäljningen visade sig vara lika svårfångad.





Roger Warolin