



Gordon-Keeble GK1 1964

1. Hyundai bygger ny jättefabrik
2. Nu kan Lucid Air ladda andra elbilar
3. Trots blockaden så anländer nya Teslabilar på löpande band
4. Tack för allt Tesla men nu klarar vi oss utan er
5. Tesla Cybertruck-köpare får inte sälja sina bilar inom ett år
6. Polestar 6 ett sportigt muskelpaket
7. Galaxy E8 en ny elsedan med 800-voltsteknik
8. Volvo EM90 är ett körglatt vardagsrum
9. Ferrari såld för 552 miljoner kronor
10. Så ska skogsbrukets timmerbilar bli eldrivna
11. Gordon-Keeble GT
12. Austin Champ är den brittiska 4×4 som designades för att ersätta Jeep
13. VM-guld i Rallycross för sjätte gången!



1. Hyundai bygger ny jättefabrik

13 nov 2023

200 000 elbilar om året.



Hyundaikoncernen gör nu verklighet av sina planer på att lägga i en högre växel vid tillverkningen av elbilar. Hemma i Sydkorea har bygget av en ny elbilsfabrik nu officiellt kommit i gång. I den ska koncernen, där förutom Hyundai även Kia och Genesis ingår, bygga 200.000 elbilar om året. Det är en ökning från det tidigare målet som angav en siffra på 150.000 elbilar om året.

Fabriken väntas stå klar redan 2025 och året efter ska nya elbilar börja rulla av bandet där. Enligt tidigare uppgifter blir den första modellen som byggs där en elsuv från koncernens lyxmarke Genesis. Även de nyligen visade [koncepten på Kia EV4 och EV3](#) är kandidater till modeller som kan komma att tillverkas där.

Fabriken ska bli en koldioxidneutral anläggning, bland annat genom att använda förnybar energi samt använda teknik vid tillverkning med lågt koldioxidavtryck. Utöver det beskrivs fabriken som en modern anläggning där bilarna ska byggas med hjälp av artificiell intelligens och på flexibla produktionslinor som enkelt kan anpassas till efterfrågan på marknaden.

Totalt investerar Hyundaikoncernen omkring 190 miljarder kronor i anläggningar och utveckling av elbilar. Det innefattar bland annat den nya elbilsplattformen eM. 2025 ska den ersätta dagens plattform E-GMP, som används för aktuella modeller som Kia EV6 och EV9, samt Ioniq 5 och Ioniq 6.

Med den nya plattformen vill Hyundaikoncernen bland annat kunna öka räckvidden med 50 procent jämfört med dagens elbilar.



Kia har nyligen presenterat koncept som visar på en breddning av sitt utbud av elbilar.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Ny generation av Toyota Crown kommer med bränsleceller



Nya bilder på Fords nästa elbil med VW-teknik



2. Nu kan Lucid Air ladda andra elbilar

Posted by Kristofer Rask november 10, 2023

Nu erbjuder Lucid Motors möjlighet för förare av deras elbil Lucid Air att ladda andra elbilar. Det genom den nya dubbelriktade laddningsfunktionen RangeXchange. Stödet finns redan inbyggt i alla levererade Lucid Air.



Genom en speciell adapter kan förare plocka ut upp till 9,6 kW ur laddporten, och föra vidare strömmen till en annan elbil. Lucid kommer först att rulla ut mjukvaruuppdateringen som aktiverar funktionen till sina kunder i USA. Däremot måste kunderna komplettera med en speciell adapter som de kan köpa av Lucid.

Genom samma teknik vill Lucid på sikt också erbjuda möjligheten för kunder att låta bilen vara med och stödja energiförsörjningen i hemmet eller föra strömmen vidare ut till elnätet.

– Från att ge andra elbilar ett uppsving med RangeXchange idag, till framtida applikationer som backup-drift av hemmet, optimering av användningstid och ström från fordon till nät (V2G) har Lucids dubbelriktade laddningsteknik potential att avsevärt förbättra våra kunders liv, berättar Eric Bach, chefsingenjör vid Lucid Motors.



Kristofer Rask

3. Trots blockaden – nya Teslabilar anländer på löpande band

Publicerad 2023-11-14 kl 9:58 (uppdaterad 2023-11-14 kl 10:07) Text Erik Söderholm

På en av Teslas verkstäder uppges ingen servicetekniker delta i IF Metalls strejk och leveranser av nya Teslabilar verkar nu ske med lastbil i stället för båt, skriver Dagens Arbete.



Hur många av Teslas servicetekniker som deltar i IF Metalls strejk varierar stort mellan olika verkstäder, skriver [Dagens Arbete](#). I verkstaden i Segeltorp söder om Stockholm uppges till exempel ingen mekaniker strejka och verksamheten pågår som vanligt.

– Vi har haft svårt att få uppslutning i storstadsregionerna. På andra håll ser det bättre ut. Men många här är unga och de är rädda för repressalier om de strejkar, säger strejkvakten Arturo Vasquez till tidningen.

Fackförbundet Transport har **infört en blockad** mot att lasta och lossa nya Teslabilar i fyra svenska hamnar. Men nu anländer nya Teslabilar i stället med lastbilar registrerade i utlandet. Det är också något som medlemmarna i flera Teslagrupper på Facebook lagt upp bilder på.

– Det kommer lika mycket bilar ändå, trots blockaden. Det är svårt att veta exakt, men det är vår bedömning, säger Carl Stern, ombudsman på IF Metall i Stockholm, till DA.

”Det kommer lika mycket bilar ändå, trots blockaden”

På fredag utökas blockaden till att omfatta **alla svenska hamnar**. Tommy Wreeth som är förbundsordförande för Transport har tidigare sagt att Tesla kan försöka runda blockaden genom att använda norska eller danska hamnar.

– Det är en del av spelet, de försöker runda, vi försöker täppa till, sa han till [Svenska Dagbladet](#).

Tesla har ännu inte kommenterat de nya uppgifterna om att leveranserna fortsätter men har **tidigare skickat ut ett uttalande**. Tesla uppger att bolaget följer svenska regler och att det är ”olyckligt” att IF Metall vidtagit stridsåtgärder.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Trots strejken: Här jobbar Teslapersonalen för fullt



Svenska Teslastrejken har blivit en världsnöhet



Teslablockaden kan utökas med över 100 verkstäder



Strejkhottet trappas upp – Tesla försöker lugna ägarna



Facket: "Tesla är tydliga med oss – blir inget avtal"



4. Tack för allt Tesla, men nu klarar vi oss utan er

2023-11-13 10:32 CET

M3:s chefredaktör Mikael Lindkvist kommer inte att sörja jättemycket om biltillverkaren skulle lämna Sverige.



Tesla rör upp känslor och det är sällan jag får så många mejl från läsare som när vi skriver om företaget, bra eller dåligt. Nu när biltillverkaren hamnat i rampljuset då de inte vill skriva kollektivavtal undrar jag om de förstått vad de gett sig in i. Oavsett om man är för eller emot upplägget med "frivilliga" kollektivavtal så har Tesla gett sig på en motståndare med väldigt stora muskler. Vi har sett tidigare hur det kan sluta.

Tesla har utan tvekan varit det viktigaste företaget av alla när det gäller övergången från fossildrivna fordon till eldrift. De gjorde elbilen cool. Det var inte batteritekniken, tekniken för autonom bilkörning eller laddnätverket som var den största grejen. Det var prestandan. När jag först testade den nylanserade Model S var jag coolest i stan. ALLA ville stanna och prata med mig om bilen. Den eldrivna sportbilen som gjorde 0-100 km/h på dryga 4 sekunder (2014).

Den andra delen gällde mjukvaran och den gigantiska skärmen. Hade det inte varit för Tesla hade vi säkert fortfarande suttit med små skärmar i våra nya bilar. Elon fattade att det är känslor som säljer bilar. Det är upplevelsen som räknas. Det här påverkade hela branschen och vi ser idag resultatet. Loungekänsla. Stora skärmar med underhållningssystem. Campingläge. Självparkering. Allt började med Tesla.

Samtidigt som de traditionella drakarna sakta men säkert började komma ikapp kunde jag se allt fler videor och läsa mer i olika forum om Teslabilar som började krångla efter några år. Strålkastare som läckte in vatten. Klimatsystem som strulade. Lacken, fjädringen, styrningen. Problem som mer etablerade biltillverkare inte hade alls i samma utsträckning. Tesla hamnade långt ned i flera ägarundersökningar. Allt var inte längre guld och gröna skogar. När sedan Elon Musk kom ut ur garderoben och började sitta och hänga med Joe Rogan, då tappade företaget lite av sin coola status i Sverige. Helt plötsligt var inte Tesla-sekten lika högljudd vid laddstationerna.

Efter den imponerande pr-kuppen med Cybertryck tycker jag att det gått utför. Det var nog sista gången den amerikanska biltillverkaren lyckades med konceptet att sälja en idé, innan det verkade finnas en riktig plan på hur den skulle förverkligas. Förbeställningarna rasade in och konkurrenterna Ford, Ram och Chevrolet fick eld i baken och för att få ut sina elpickisar.

Det har spekulerats en del om huruvida den nuvarande fackfajten skulle kunna sluta med att Tesla lägger ned i Sverige. Elon har säkert råd att göra ett statement om han vill. Visst vore det synd för oss bilentusiaster men som jag ser det har Tesla redan gjort jobbet. Konkurrensen på elbilsfronten är numera mördande och vi kommer faktiskt klara oss utan Tesla framöver om det skulle bli så. Kopiaerna är ifatt och de stora traditionella biltillverkarna har lärt sig läxan.



Mikael Lindkvist

Chefredaktör M3, Macworld och PC för Alla, M3

Läs även: [Stort test – bästa elbilen just nu.](#)

Nyligen publicerade artiklar av Mikael Lindkvist:



[Ford F150 Raptor: Extrem pickup för udda behov](#)



[Test: Nio ET5 Touring – lyxig och udda elkombi](#)

Teknikens Värld

5. Tesla Cybertruck-köpare får inte sälja sina bilar inom ett år

Publicerad 13 nov 2023, kl 19:00

Om några veckor börjar Teslas jättepickup Cybertruck att levereras. Men för de ägare som snabbt tänkt sälja vidare sina bilar i ren spekulering kan det bli en dålig affär. Tesla tillåter nämligen inte vidareförsäljning under första året.



Tesla Cybertruck.

Det är inget okänt fenomen, att nyblivna bilägare inte får lov att sälja vidare sina bilar. Oftast gäller det supersportbilar i begränsad upplaga som biltillverkarna inte vill ska användas i spekuleringssyfte. Ett exempel är amerikanen John Cena som sålde vidare sin nyinköpta Ford GT med en vinst på över 600 000 kronor. **Ford stämde honom för kontraktsbrott.**

TESLA CYBERTRUCK

Vad? En jättestor pickup i naket, kallvalsat rostfritt stål med armerade glastrutor.

Hur stor? 589 cm lång med tjänstevikt på upp till 4,5 ton.

Motorer? En, två tre eller fyra elmotorer.

Acceleration? 0-100 km/h på 2,9 sekunder.

Tesla har bakat in en motsvarande klausul i **Cybertruck**-köpeavtalet, sannolikt för att förhindra personer utan intresse i bilen att tjäna sig en hacka på andra personer som står längre ner på leveranslistan. Elon Musk har nyligen sagt att de har över en miljon reservationer för modellen som byggs i Austin, Texas. Där ska produktionsvolymen nå 250 000 exemplar årligen först om två år.



Tesla Cybertruck.

I avtalet som alla tidiga köpare måste skriva under står villkorat att vidareförsäljning inte får ske inom ett års tid. Under vissa omständigheter kan Tesla ge tillåtelse till försäljning, men generellt gäller att om en Cybertruck säljs inom nämnd tidsram kräver Tesla ett belopp om motsvarande 543 000 kronor eller försäljningssumman, beroende på vilket belopp som är störst.

Tesla har också varnat för att en person som säljer bilen inom ett år också kan komma att blockeras från att köpa framtida fordon av tillverkaren.

Tesla Cybertruck-leveranserna är sagda att inledas **den 30 november**. Till Europa kommer modellen inte då Elon Musk har sagt att de **inte kommer att anpassa Cybertruck för att tillmötesgå europeiska krav**.

Har du bokat en Cybertruck men vet inte hur du ska få tillbaka din bokningsavgift? **Ta en titt här i så fall**.



Mattias Rabe



6. Polestar 6: Ett sportigt muskelpaket

Uppdaterad 13 nov. 2023 Publicerad 13 nov. 2023

Med hela 884 eldrivna hästkrafter levererade från två elmotorer, är Polestar 6 ett muskelpaket som ska blåsa bort alla sina konkurrenter.



Med ett enormt stall av hästkrafter och en aggressiv design, räknar Polestar med att prislappen på drygt 2 miljoner kronor inte ska avskräcka.

Under Polestar Techday visade företaget upp ett antal nyheter för sitt modellprogram. Förutom den förväntade Polestar 5 premiärvisades också en färdig variant av supersportbilen Polestar 6.

Nu på riktigt

Bilen har visats tidigare i olika former av konceptbil, men den som nu presenterades sägs vara en fullt fungerade bil som är redo för produktion.

Är du sugen, kan du redan nu skriva upp dig på väntelistan, men enligt Polestar själva ska inte bilen släppas förrän om närmare två år.

Mycket av Polestar 6 teknik delas med Polestar 5. Med en ny plattform med 800-voltsteknik levererar tekniken 884 hästkrafter och hela 900 newtonmeter.

Snabb i starten

Kraften ska skicka iväg den firsitsiga sportbilen upp till 100 km/h på drygt tre sekunder, vilket gör den bland de absolut snabbaste i klassen 4-sitsiga bilar.

Med en kaross helt i aluminum och få material som bas i inredningen, beräknar Polestar att bilen till stora delar ska kunna återvinnas.

500 unika

De första 500 bilarna tillverkas i en exklusiv serie kallad Polestar 6 LA Concept edition. Med specialdesignade 21-tums fälgar, den unika exteriörfärgen Sky, speciell grafik på sidan av bilen och läderinteriör, blir det bilar som på alla sätt kommer stå ut i morgontrafiken.

Prislappen beräknas landa någonstans drygt två miljoner kronor.



*Linjerna känns igen från Polestars övriga sortiment.
Men rejält vassade med öppet tak och lägre profil.*



Med 21-tumsfälgar och en unik kulör sticker bilen ut i trafiken.

Läs mer här:

[Om Polestars nya roadster](#)

[Mercedes AMG – superbil för vardagen](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.

7. Galaxy E8 är en ny elsedan med 800-voltsteknik

Publicerad 2023-11-14 kl 6:35 Text Erik Söderholm

Geely premiärvisar nya elbilen Galaxy E8 med 800-voltsteknik och 45-tumsskärm.



Geelykoncernen fortsätter skjuta ur sig bilmodeller baserade på SEA-plattformen, som även Volvo EX30 och Zeekr X bygger på.

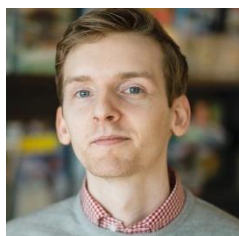
Senast i raden är bilmärket Galaxy som **Geely lanserade nyligen**. Den nya modellen Galaxy E8 är en eldriven sedan som utmanar bland andra BYD Han och Tesla Model S och som ska ha extremt lågt luftmotstånd.

Exteriören sticker inte ut så mycket bland andra elbilar i samma klass, men interiörens enorma 45-tumsskärm med 8K-upplösning som breder ut sig över nästan hela bilens bredd lär dra åt sig en del blickar.

Vid lanseringen finns tre versioner. Köparna kan antingen välja ett LFP-batteri på 62 kWh eller ett större 76 kWh-batteri och i båda dessa ligger elmotorns effekt på 272 hk. Räckvidden blir 55 eller 66,5 mil enligt den kinesiska körcykeln som är mycket mer tillåtande än den europeiska.

Dyrast och snabbast blir en fyrhjuldriven version med 800-voltsteknik. Även den har ett 76 kWh-batteri och 66,5 mils räckvidd. Den ska kunna snabbbladdas med 18 mil på fem minuter.

Det är inte klart om Galaxy ska säljas i Europa. Inte heller priserna på hemmamarknaden i Kina är officiella.



Erik Söderholm



Mer från vi bilägare:



Geely satsar på husbil med räckviddsförlängare



Premiär för Geelys nya märke – håller fast vid bensenmotorn



Geely lanserar nytt bilmärke – med eget laddnätverk



8. Volvo EM90 är ett körglatt vardagsrum

Av redaktören bytbil 2023-11-13

Text Morten B. Bek

EM90 är den första MPV:n från Volvo. Den kommer inledningsvis att säljas i Kina, och det är verkligen till stor del en kinesisk bil – och den är nästan identisk med Zeekr 009.



Volvo EM90.

Det blir allt svårare att betrakta Volvo som ett svenskt bilmärke. Det svenska varumärket är fortfarande svenskt sett till utseende, men sedan 2010, då kinesiska Geely tog över **Volvo**, har svenskheten alltmer blandats med det kinesiska.

Det kinesiska inflytandet började på allvar med produktionen av utvalda modeller i Kina. Med introduktionen av den lilla EX30 är **Volvo** redo att lansera en bil som bygger på en Geely-plattform – och som tillverkas i Kina. Designen är 100 procent **Volvo**, även om bilen inte är det.

Med EM90 blir **Volvo** 99 procent kinesiskt. EM90 är den första MPV:n någonsin från **Volvo**, och eftersom det skulle vara omöjligt för **Volvo** att utveckla en MPV på egen hand, har den mer än bara teknisk relation till en annan Geely-modell; den kinesiska Zeekr 009. Volvo har tagit över den och lagt till lite skandinavisk smak längs vägen.

Ett enkelt sätt att ta sig in på en lukrativ marknad

Volvo trycker på alla rätt knappar under den direktsända presskonferensen från Kina för att lansera EM90 som en riktig **Volvo**. Säkerhet. Ett hem på hjul. Ett vardagsrum med skandinaviska lyxmöbler. En typisk Volvodesign. Det finns verkligen mycket att prata om. **Volvo** har utan tvekan ett inflytande på saker som fjädring, aktiv och passiv säkerhet, ljudisolering och mycket mer.



Men som även den mest naiva Volvofantasten omedelbart kommer att inse, är det största avtrycket på fronten på EM90. Strålkastarna är typiska [Volvo](#) och EM90 har ett mer traditionellt utseende än Zeekr, men från sidan är de två kinesiska bilarna praktiskt taget identiska. Inte ens vingen ovanför skjutdörrarna har ändrats av [Volvo](#)

Med en gemensam plattform och design som kräver få förändringar i produktionslinjen kan [Volvo](#) rikta in sig på kunder som betalar stora pengar för lyx, lugn och utrymme. I Kina är den stora MPV:n en symbol för rikedom och de kinesiska kunderna köper allt fler av dem. I Europa försöker märken som Lexus och Maxus sig på lyxiga MPV-bilar.



Relaterade artiklar:



Test: Hyundai Ioniq 6



Nya helt elektriska MINI Cooper från 375.900 kr



Nyhet: Volkswagen ID.7 Tourer



Första körningen: EL6 är det bästa Nio har skapat

Teknikens Värld

9. Ferrari såld för 552 miljoner kronor – nytt rekord

Publicerad 14 nov 2023 kl 19:44

Över en halv miljard kronor för en över 60 år gammal bil. Jo, det är sant. I måndags klubbades en unik Ferrari 300 LM/250 GTO på auktion i USA.



Gamla Ferrari-bilar med racinghistoria brukar säljas för enorma pengar, men nu har en bil sålt för mer pengar än någon annan Ferrari tidigare gjort. Det numera uttraderade försäljningsrekordet **hade en 250 GTO som 2018 såldes för motsvarande 443 miljoner kronor**. I dag motsvarar det drygt 516 miljoner kronor.

Det var under en auktion hos RM Sotheby's i New York i går som en Ferrari 300 LM klubbades för 47 miljoner dollar vilket ledde till att köpesumman, med avgifter, landande på 51 705 000 dollar. Ofantligt mycket pengar och med svenska ögon sett motsvarar beloppet knappt 552 miljoner kronor.

Bilen som såldes var alltså en 300 LM, en tävlingsbil som användes av Scuderia Ferrari, det vill säga Ferraris fabrikssteam. Modellen var en vidareutveckling av 250 GTO, därför benämns modellen också 300 LM/250 GTO, för att anpassas till rådande racingreglemente. Fyra bilar byggdes och två av dem fick karosser som var väldigt snarlika 250 GTO:s kaross. En av dessa båda var den som såldes, med chassinummer 3765.

Den var kanske inte riktigt lika framgångsrik på racerbanorna som den 250 GTO som såldes 2018, men den vann sin klass, och blev totaltvåa, i 1000-kilometersloppet på Nürburgring 1962. Med britten Mike Parkes och italienaren Lorenzo Bandini bakom ratten ställde den även upp i 24-timmars Le Mans 1962 men tog sig aldrig i mål. Bilen har fortfarande samma dekalering som den hade vid Le Mans-deltagandet.



Under huven hade bilen från början en 4,0-liters V12, alltså en större maskin än den på 3,0 liter som vanligtvis satt i 250 GTO. Det är anledningen till att bulan på huven är större på 300 LM än på 250 GTO, motorn skulle helt enkelt få plats. Till Le Mans-loppet tog en ny 4,0-liters V12:a plats men när bilen senare under 1960-talet såldes till italienska racerföraren Pietro Ferraro valde han att ersätta fyralitersmaskinen med en på tre liter. Antalet cylindrar var fortfarande detsamma. Anledningen till motorbytet var för att bilen skulle få tävla i italienska GT-serien. Efter ytterligare italienskt ägande såldes bilen till USA 1967 där den genom åren haft flera ägare fram till 1985 då den som i måndags sålde bilen köpte den.

552 miljoner kronor är, som namnt ovan, enormt mycket pengar. Men summan står sig slätt med summan för den unika Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé **som i fjol såldes för sanslösa 1,4 miljarder kronor.**



Bilen under 1962 års 24-timmars Le Mans.



Mattias Rabe



Provkörning av Ferrari 250 GT SWB





10. Så ska skogsbrukets timmerbilar bli eldrivna

Posted by Kristofer Rask

november 14, 2023

Skogsbruket står idag för närmare 20 procent av landets godstransporter på de svenska vägarna vilket gör sektorn till ett av landets största köpare av vägtransporter med omkring två miljoner transporter årligen. Nu ska det undersökas hur dessa transporterna kan bli eldrivna.



Det hela ska göras möjligt genom projektet TREE som är finansierat av Vinnova. En normal virkestransport väger i snitt 64 ton med ett medeltransportavståndet på runt 90 kilometer. Det ger goda förutsättningar till att elektrifiera stora delar av sektorn.

I samarbetet ingår forskningsinstitutet Skogforsk, Scania, fem skogsbolag, transport- och teknikföretag samt flera forskningsaktörer.

– Skogsbruket har höga ambitioner att sänka koldioxidutsläppen och då blir elektrifieringen avgörande. Samtidigt är transporter av skogsråvara ett utmanande segment att elektrifiera på grund av den yttre miljön, fordonens tyngd och robusthet samt att virket hämtas i skogen, ofta långt ifrån tätorternas infrastruktur. Projektet har hög komplexitet, säger Anna Pernestål, forskare vid skogsbrukets forskningsinstitut Skogforsk och ledare för projektet TREE.



För att ställa om till fossilfria transporter behöver sektorn en större omställning där parterna tillsammans utvecklar affärsmodeller, logistikplanering och teknik. Genom sju pilotprojekt ska man demonstrera och utvärdera hur omställningen för branschen kan se ut.

Scania kommer att leverera den tekniska utrustningen för laddningen av fordon, och lösningarna som möjliggör eldrift även på fordonens släp.

– Eldrivna fordon är i dag en del av vårt ordinarie produktutbud och vi har redan levererat världens första eldrivna timmerbil i Sverige. Vi ser mycket fram emot att i projektet TREE ta nästa kliv och utveckla elektrifierade transporter tillsammans med skogsbruket, kommenterar Ulf Ceder, ansvarig för utveckling och forskningssamarbeten på Scania.

Projektet som startar den 20 november i år kommer att pågå i tre år. Målsättningen är att den ska möjliggöra att hälften av alla nya lastbilar som skogsbruket köper år 2030 ska vara helt eldrivna. Det kommer att ge minskade CO2-utsläpp på 260 000 ton årligen.

Mer om projektet finns att läsa i [projektbeskrivningen hos Skogforsk](#).



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).



11. Gordon-Keeble GT

Den eleganta och kraftfulla Gordon-Keeble var den fulländade GT, men bara 100 byggdes



Om du har läst artikeln på **Below The Radar** om **Peerless GT** vet du redan om John Gordon. Tja här är vad han gjorde nästa, tillsammans med Jim Keeble; en brittisk lyx-GT med amerikansk kraft och italiensk stil. I pantheonerna av bilar som verkligen borde ha lyckats men inte gjorde det, är detta precis där högst upp i högen, för det hade verkligen allt.

Mellan 1957 och 1958 hade John Gordon en andel i Peerless Cars och han räknade med att bilen skulle vara mycket roligare om den hade en amerikansk V8 under motorhuven, snarare än en fyrcylindrig Triumph-motor. Medan han arbetade med Peerless åkte Gordon på en reklamresa till Detroit där han köpte ett par Corvette V8-motorer, som skickades tillbaka till Peerless-fabriken i Slough.

Därefter kom slumpen att avsluta alla tillfälligheter. Suffolk-baserade Jim Keeble kontaktade Gordon för att säga att han hade en kund som ville ha en Corvette V8 skohornad under motorhuven på sin Peerless. Gordon arbetade med Keeble för att bygga denna engångs Peerless V8, men när den var klar hade Gordon lämnat Peerless för att starta sitt nästa företag; en lyxig V8-driven coupé.



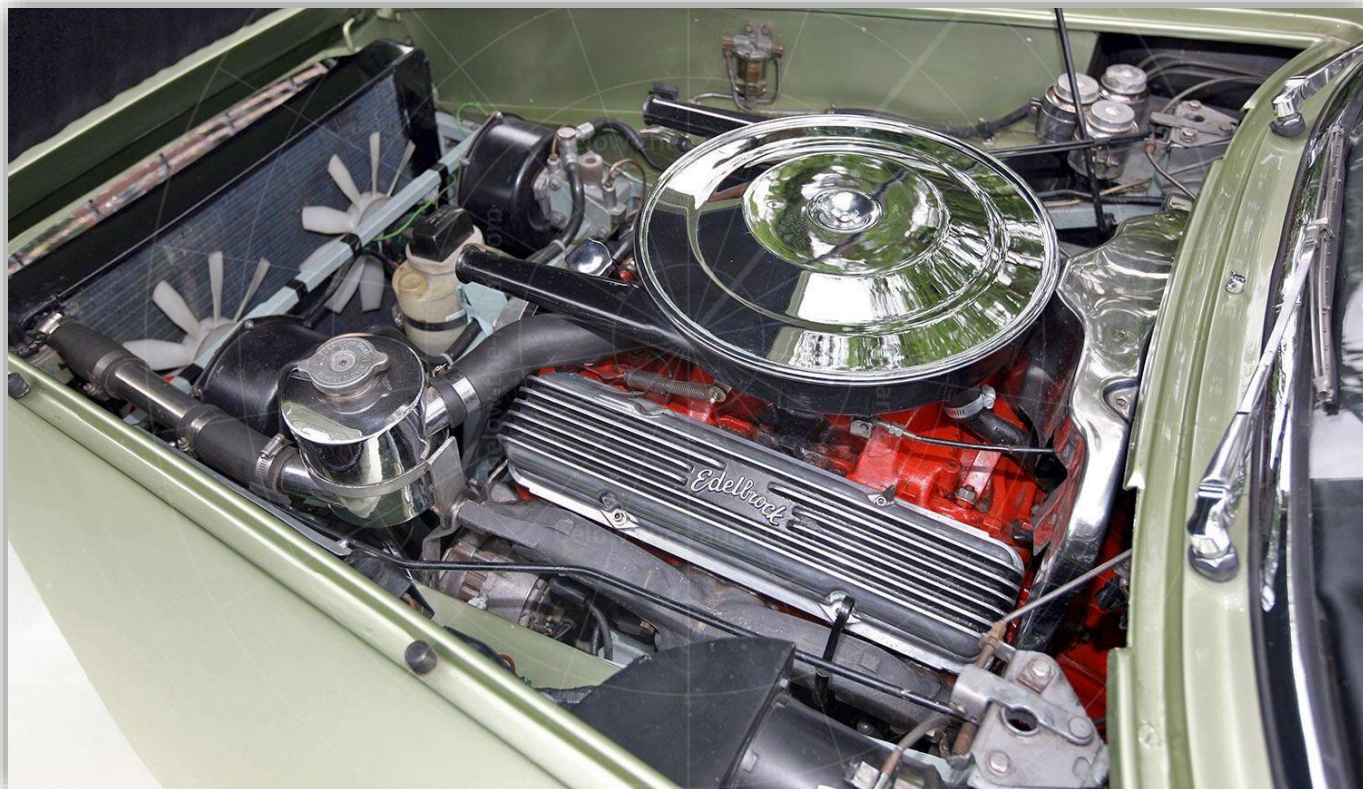


Jim Keeble gjorde ett så bra jobb med att konvertera Peerless till V8-kraft att Gordon visste att han var rätt man att samarbeta med, för att konstruera sin nya GT. För detta ändamål kom Keeble med ett rymdramchassi med spiralfjäder och länkarmsfjädring fram, och en de Dion-bakaxel placerad av en tvärgående Watts-länkage. Det fanns skivbromsar runt om med dubbla huvudcylindrar, en för fram och en bak, medan styrningen var med mask och rulle.

Chassit utvecklades under 1959, med drivkraft levererad av en 4,7-liters Corvette V8 på 290 hk, som skickade sin kraft till bakhjulen via en fyrväxlad all-synchro-växellåda. När chassit var klart i februari 1960 hade Gordon hittat en stylist till bilen: ingen mindre än Giorgetto Giugiaro, som vid 21 års ålder redan var chefsstylist på Bertone. Med bara Alfa Romeo 2600 Sprint under bältet vid denna tidpunkt var den nya GT Giugiaros andra bildesign (men den första som sågs offentligt).

Bertones uppdrag var att komma med en äkta fyrsitsig som innehöll fyra strålkastare, och Giugiaro antog utmaningen med en elegant grand tourer som var både elegant och diskret. Bertone fick i uppdrag att skapa karossen och visa upp bilen i montern på Genève-salongen 1960 – som ägde rum bara fyra veckor efter att chassit skickats till Turin. Tiden var knapp men Bertone nådde tidsfristen, bara för att byråkratin vid den schweizisk-italienska gränsen skulle komma i vägen. Som ett resultat gjorde Gordon-Keeble inte pressdagen men den var där för den första offentliga dagen, när den gick ner i en storm, delvis för att det var den enda helt nya bilen som visades på det årets bilsalong.

Den sommaren testade Autocar Gordon-Keeble (eller Gordon GT som det hette då), och domen var en tydlig tumme upp. Tidningen pressade 142mph från bilen tillsammans med 0-60mph på 7,7 sekunder, vilket för 1960 var djupt imponerande.



Stärkt av GT: s entusiastiska mottagande i Genève hade John Gordon startat Gordon Automobile Company i mars 1960, innan han började leta efter finansiella finansiärer. Armstrong-Siddeley var intresserad av att ta sig an hela projektet, medan Renzo Rivolta också var angelägen om att bygga bilen på licens i Italien, men båda vägarna gick om intet; det var ingen slump att Rivolta introducerade sin egen GT strax efter, i form av Iso Rivolta.

I slutändan var det den Londonbaserade finansmannen George Wansborough som finansierade projektet, vilket gjorde det möjligt för Gordon att åka till Detroit igen för vidare diskussioner med GM. Efter att ha skickat GT ut till USA var GM: s Ed Cole så imponerad av bilen att han erbjöd Gordon 1000 V8 per år där och då, och det talades till och med om att kupén såldes via GM-återförsäljare, även om ingenting någonsin kom av det.

Under tiden hade Gordon ingenstans att bygga sin nya GT, så en fabrik måste hittas. Statliga incitament fanns tillgängliga för att starta butik nära Newcastle, men när det föll igenom var det en tom byggnad på Eastleigh flygplats nära Southampton som skulle bli hem för Gordons nya företag. Och sedan började saker gå fel, för Gordon och Wansford föll ut och den förra gick bort och lämnade Wansford ansvarig för företaget.

Det var inte förrän 1963 som Wansford bad Jim Keeble att gå med i sitt företag i syfte att få GT i produktion, och trots Gordons bristande engagemang i projektet vid detta skede skulle bilen fortfarande kallas Gordon-Keeble. Williams och Pritchard fick förtroendet att bygga en ny prototyp av legeringar från vilken formar kunde tas för glasfiberkarossen, och i mars 1964 var allt klart för att den produktionsklara bilen skulle avslöjas för pressen på Londons Savoy Hotel.

Jämfört med den ursprungliga GT som sågs fyra år tidigare var det väldigt få förändringar. 4,7-liters V8 byttes ut mot en 5355cc-enhet, som gav en mycket hälsosam 300 hk tillsammans med 360 lb ft vridmoment. Märket ändrades också; Ut gick hjortens huvudlogotyp och in kom en sköldpadda, förmodligen vald för att man råkade vandra framför bilen när den fotograferades för reklambilder (även om ingen är riktigt säker på om detta är sant eller inte).



Så snart Gordon-Keeble började säljas började beställningarna rulla in, bilen blev snabbt en favorit bland de rika. Jämfört med sina rivaler var Gordon-Keeble en absolut stjäla; i gengäld för bara £ 2902 (senare ökat till £ 3627) fick köpare en lyxigt färdig grand tourer med elektriska fönster, Britax säkerhetsbälten och en radiomobil tryckknappsradio. Men bilen var för lågt prissatt eftersom Wansborough inte hade byggt in tillräckligt med vinstmarginal. Varje bil finansierade egentligen bara nästa och med ett så lågt pris fanns det några som antog att Gordon-Keeble helt enkelt inte kunde vara så bra som det verkade, eftersom det var för billigt.

Men hösten 1964 rullade upp till fyra bilar i veckan ut från fabriken och framtiden såg väldigt ljus ut - så det är synd att det inte var det. Problemet var att Gordon-Keeble köpte i de flesta av sina delar så det var i händerna på leverantörer som var benägna att gå slut i lager eller strejka. Varje gång detta hände stoppades produktionen och det sista strået kom i april 1965 när Adwest strejkade och Gordon-Keeble inte hade några styrdelar att passa. Resultatet blev att Gordon-Keeble ringde in mottagaren innan den sedan snappades upp av norra London-baserade garageägare Harold Smith och Geoffrey West.

De nya ägarna döpte om företaget till Gordon Cars Ltd och de öppnade sin produktionsanläggning i Sholing, nära Southampton, i en gammal glödlampsfabrik. Satsningens chanser att lyckas ökade genom att Jim Keeble välkomnades tillbaka till företaget, som nu sålde Gordon-Keeble IT (för International Touring) till ett pris av £ 3850. Men bara ett år senare, efter att ytterligare 20 bilar hade sålts, träffade Gordon-Keeble buffertarna eftersom West och Smith inte kunde få något stöd, medan de också kämpade för att hitta köpare till sin bil.



Precis när det såg ut som om Gordon-Keeble var historia, köptes projektet av Newmarket-baserade bilhandlare John de Bruyne, som räknade med att han kunde sälja två bilar varje vecka, uteslutande genom sin Ford-återförsäljare. Han presenterade en reviderad Gordon-Keeble på New York Auto Show 1968, med en mer anonym näsdesign medan bakänden nu hade Ford Executive-lampor; Den nya bilen såg ganska mindre elegant ut än den gamla, men utan tvekan modernare.

När de Bruyne GT (som den kallades) misslyckades med att lyfta, och med bara en bil byggd (baserad på en utbränd GT), kallades tiden på Gordon-Keeble med 99 bilar byggda av fabriken fram till slutet av 1967. Men 1970 tillverkades en 100:e bil av delar och av alla Gordon-Keebles som tillverkades har minst 94 av dem överlevt, även om några av dem är i projektform.

Befolkningsförändringar	
Producerad	1964-1967, England
Antal byggda	100
Motor	Frontmonterad, 5355cc, V8
Transmission	4-växlad manuell, bakhjulsdrift
Kraft	300 hk vid 5200 rpm
Vridmoment	360lb ft vid 3200rpm
Topphastighet	139mph
0-60mph	6.2 sekunder
Pris	£2902 (senare £3627)

12. Austin Champ är den brittiska 4x4 som designades för att ersätta Jeep

Lästid ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | den 21 april 2023

Austin Champ var en avancerad militär 4x4 som utvecklades i slutet av 1940-talet. Den drivs av en Rolls-Royce-motor, den har oberoende fjädring, den kan köra genom vatten upp till 6 fot djupt och den har ett praktiskt inbyggt tappfäste för att fästa ditt maskingevär.



Champ utvecklades av britterna för att ersätta Jeep från andra världskriget i deras olika militära flottor. I slutändan skulle bara 13 000 exemplar av Champ tillverkas innan Land Rover Series 1 vann – eftersom den erbjöd ett mycket billigare alternativ.

Snabba fakta – Austin Champ

- Utvecklingen av Austin Champ startade 1947, den designades speciellt för brittisk och samväldets militära användning, för att ersätta den åldrande Jeep-befolkningen och minska beroendet av utlandstillverkade fordon.
- Champ drivs av Rolls-Royce B40 bensinmotor, en 2,8 liters fyrcylindrig enhet med 80 hk. Den var utrustad med en 5-växlad helsynkroniserad växellåda, en fördelningsväxellåda med dubbla växellådor, och tack vare backväxeln i den bakre differentialen kunde de 5-växlade växellådorna användas både framåt och bakåt.
- Den ovanliga fjädringen som användes i Champ designades av Alec Issigonis som senare designade den världsberömda Mini. Fjädringen är oberoende på alla fyra hjulen med dubbla länkarmar, långsgående torsionsstänger och hydrauliska dämpare.
- I slutändan skulle den mycket billigare Land Rover Series 1 komma i slutet av 1940-talet och erbjuda ett utmärkt och mycket billigare inhemskt alternativ till Champ, och den skulle vinna i slutändan med Champ som lämnade produktionen 1956.



Utvecklingen av Austin Champ

År 1947 försökte det brittiska krigsministeriet utveckla ett nytt fordon för allmänna ändamål som kunde ersätta de åldrande amerikanskyggda jeeparna och andra nyttfordon som användes vid den tiden. Det primära målet var att skapa ett fordon med exceptionella terrägenegenskaper, som skulle vara robust, mångsidigt och lämpligt för användning i en rad utmanande miljöer.

Detta ledde till utvecklingen av "Car, 4x4, 5 cwt FV1800 Series" och det efterföljande samarbetet mellan Fighting Vehicles Research and Development Establishment (FVRDE) och Austin Motor Company.

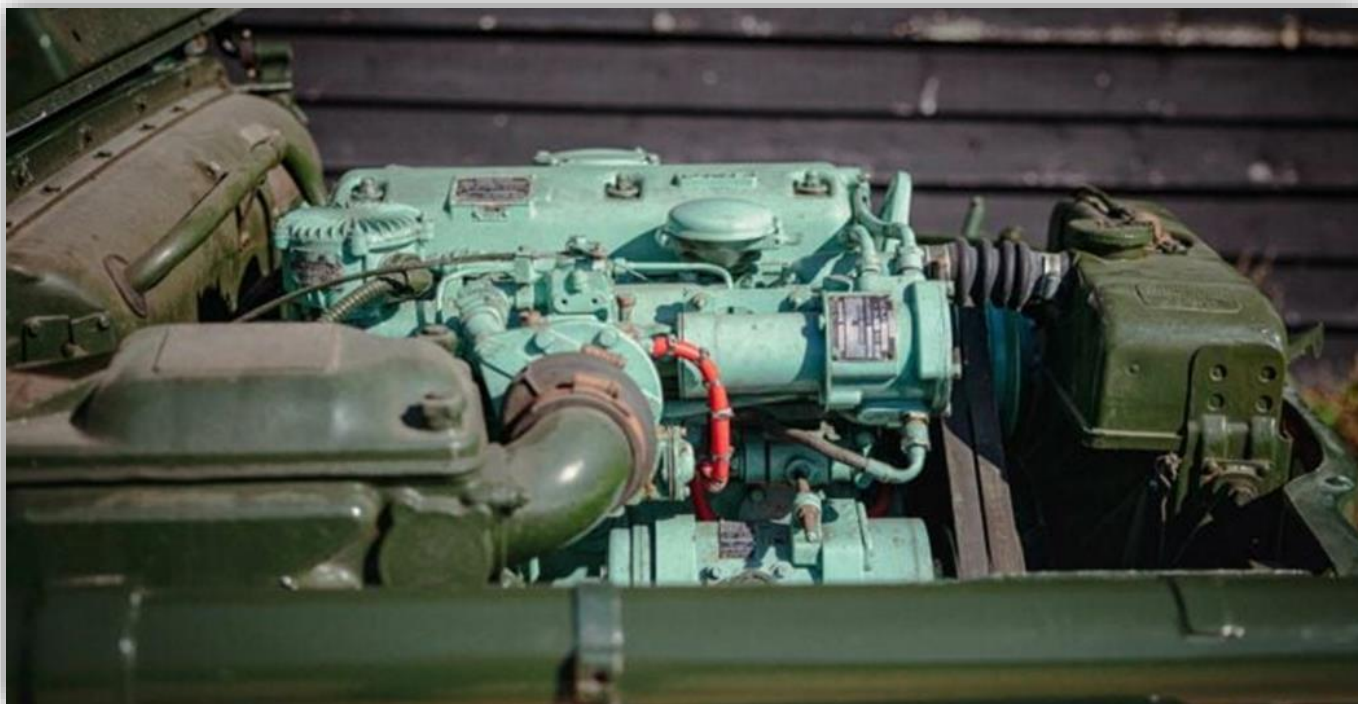
FVRDE, med säte i Chertsey, Surrey, ansvarade för utvecklingen av nya militära fordon och utrustning för den brittiska armén. Organisationen började arbeta med prototypen för det nya fordonet, med kodnamnet "Wolseley Mudlark", som så småningom skulle utvecklas till Austin Champ.

FVRDE hade ett nära samarbete med Austin Motor Company för att säkerställa att fordonet uppfyllde militära krav samtidigt som man utnyttjade företagets expertis inom fordonsteknik. Detta samarbete resulterade i ett antal innovativa designfunktioner som skiljer Austin Champ från sina samtida.

En journalfilm från 1952 visar Austin Champ i aktion när den fortfarande var ganska ny. Den visar upp några av dess egenskaper, inklusive dess utmärkta vattenvadningsförmåga på upp till 6 fot: https://youtu.be/CUXkbt_UpsA.

Austin Champ: Specifikationer

Austin Champ var utrustad med ett oberoende fjädringssystem och långsgående torsionsstänger på alla fyra hjulen, vilket gav god markfrigång och säkerställde att fordonet kunde korsa ojämn, varierad terräng. Denna fjädringsdesign var ovanligt avancerad för sin tid och erbjöd överlägsen hjulrörelse och ledad jämfört med bladfjäderfjädringen och de levande axlarna som vanligtvis används i andra militärfordon som Jeep.



Fram till lanseringen av Rolls-Royce Cullinan 2018 var Austin Champ ett av de enda 4x4-fordonen i historien som hade fabriksutrustats med en Rolls-Royce-motor.

Champ drevs av en 2,8 liters fyrcylindrig Rolls-Royce B40 bensinmotor, som gav tillräcklig kraft och vridmoment för sin storlek. Motorn var kopplad till en femväxlad, helsynkroniserad växellåda, med en tvåväxlad fördelningsväxellåda som erbjöd både hög- och lågväxel.

Denna kombination gjorde det möjligt för fordonet att uppnå solid terrängprestanda och en topphastighet på cirka 65 mph (105 km/h) på vägen. Intressant nog hade fordonet en kombinerad fördelningslåda och differentialenhet bak med en backväxel, vilket gjorde att växellådans 5-växlade kunde användas både framåt och bakåt i tvåhjulsdraftsläge.

Austin Champ designades med hållbarhet i åtanke, med en robust konstruktion med militära specifikationer som gjorde att den kunde motstå tuffa förhållanden och utmanande miljöer från Australiens öknar till Skottlands iskalla högländ.

Fordonets chassi var konstruerat av kraftigt stål och karossen var gjord av pressade stålpaneler, intressant nog var karossen utformad som halvlastbärande för att arbeta med chassit för att motstå böjning.

Produktionen av Austin Champ påbörjades 1951 och 1956 hade totalt cirka 13 000 enheter tillverkats.

Fordonet användes främst av den brittiska armén, men det användes också av Royal Marines, Royal Air Force och olika samväldesstyrkor. Champ användes i olika konfliktzoner, bland annat under Suezkrisen och den malaysiska nödsituationen.

Det ursprungliga kontraktet med Austin hade gällt 15 000 fordon, men **Series 1 Land Rover** hade utvecklats och släppts i slutet av 1940-talet och den kostade bara hälften så mycket som Champ samtidigt som den fortfarande presterade ungefär lika mycket både på väg och i terräng.

Det skulle bli Land Rover som skulle bli de facto 4x4 för den brittiska militären på 1960-talet, och i slutet av 1960-talet såldes nästan alla Austin Champs i civila händer. Många har överlevt till modern tid som ovanliga samlarobjekt, och de är uppskattade av militärhistorieintresserade.



1955 års Austin Champ visas här

Just denna Champ tillhörde en gång en man som ägde den största återförsäljaren av reservdelar till dessa fordon i Storbritannien. Följaktligen har den utrustats med ett brett utbud av extrafunktioner, inklusive en snorkel och en sällsynt Butler-strålkastare - som båda är mycket eftertraktade av Champ-fantaster.

Fordonet är utrustat med fästbara sidoskärmar för användning i dåligt väder, ett ordentligt första hjälpen-kit, en vattendunk och till och med en vanlig machetekniv i den karossmonterade skidan. Dessutom har den en femdagarsklocka som är uppskruvad, som ägaren tror kommer från ett Lancaster-bombplan.

Champs tillverkades i tre primära versioner: nytto-, last- och radioversioner. Just det här fordonet är radiovarianten, som kommer med 24-volts el och en tvåstegs generator för ökad effekt.

Det bakre passagerarsätet kan fällas framåt, vilket avslöjar en platt plattform för montering av radioutrustning, kompatibel med både Larkspur- och Clansman-radioapparater.

När det gäller modifieringar behåller fordonet sin ursprungliga design, med några diskreta tillägg som en elektrisk avstängningsbrytare (nyckelmanövrerad) för säkerhet, ett eluttag av cigarrtändare för laddningsändamål och isolerade bränsledningar ovanpå motorn för att undvika problem med ånglås orsakade av moderna e-bränslen.

Champs betecknades av den brittiska militären som FV 1800 – Fighting Vehicle. I denna kapacitet kan vindrutan sänkas och en Bren-pistol kan monteras på den främre passagerarsidan. Säljaren är villig att tillhandahålla en (avvecklad förstås) som en separat försäljning om det behövs.

Denna Champ bjuds nu ut till försäljning genom The Market av Bonhams från Abingdon i Storbritannien. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att bjuda [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Gren

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom den alternativa och vintage motorsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



VM-guld i Rallycross – för sjätte gången!

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-11-13 Uppdaterad: 2023-11-13

Johan Kristoffersson är världens mest framgångsrika rallycrossförare genom tiderna. I helgen tog han sitt sjätte VM-guld. Tvåa kom en annan svensk.



Johan Kristoffersson kör Volkswagen RX1e och enhetsbilen Zeroid X1 – båda är eldrivna.

Det blev dubbelsvenskt i trippel bemärkelse. Finalomgången kördes i Hongkong i Kina inför stor publik. Kevin Hansen vann det första heatet och Johan Kristoffersson det andra. Dessutom slutade de båda herrarna på guld- och silverplats i förarmästerskapet samtidigt som Kristofferssons team säkrade teammästerskapet.



Trippel nordiskt i Hong Kong. Silvermedaljören Kevin Hansen tillsammans med guldvinnaren Johan Kristoffersson och bronsmedaljören Niclas Grönholm från Finland.



Den 34-årige svensken behövde sluta trea eller bättre i den första semifinalen för att bli finalklar och därmed säkra ännu ett VM-guld.

– **Målet var att säkra** VM-guldet i första racet, så jag är glad för att jag lyckades, säger Johan Kristoffersson till SVT.

Johan Kristoffersson kör för Volkswagen Dealersteam Bauhaus och lyckades även säkra teammästerskapet.

– **Ett drömscenario.** Vi hade inte kunnat regissera det bättre än så, säger teamchefen Tommy Kristoffersson.



Roger Warolin