



Marcos 1600 GT 1968.

- 1. NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h**
- 2. Postnords svar till Tesla är att strejkrätten är grundlagsskyddad**
- 3. BYD passerar sex miljoner tillverkade elbilar**
- 4. Elbilsuppstickaren Xpeng charmar norska folket**
- 5. Magna utvecklar bilar till Volkswagens nya märke Scout**
- 6. Honda e försvinner från Sverige**
- 7. Hyundai i10: Vi kör Sveriges billigaste bil**
- 8. Nya Volkswagen Passat**
- 9. Nya tunna bromsar för elbilar blir dyrare för bilägare**
- 10. Bilens färg spelar roll**
- 11. Koenigsegg CCGT på Gotland Ring**
- 12. Se Koenigsegg krossa banrekordet på Gotland Ring**
- 13. Tre superbilar som aldrig blev verklighet**
- 14. Marcos GT är en ovanlig sportbil med plywoodchassi**
- 15. Chrysler Airflow C9**

1. NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h

Av Maths Nilsson 1 december 2023, 13:25

Köparen av NEVS elbil Emily GT är en verklig doldis på elbilsscenen. Grundaren Jihad Mohammad planerar att starta tillverkning av elbilar både i Turkiet och Trollhättan. EV Electra har tagit fram en elbil som sägs toppa över 400 km/h och ha 80 mils räckvidd med en vikt på 1300 kg.



Nyheten om att det kanadensisk-libanesiska bolaget EV Electra ska starta tillverkning i Saabs gamla fabrik i Trollhättan slog ned som en bomb på fredagen. Presskonferensen utlystes så sent som på torsdagen och hölls under smått kaosliknande omständigheter med knapphändig information under elbilmässan i Göteborg.

EV Electra är en verklig doldis på världens elbilsscen, och deras plan har varit att starta tillverkning av elbilar i Libanon. Företaget uppger att de startat ett forsknings- och utvecklingscenter i Libanon. Enligt NEVS ska de också snart börja tillverka sina första elbilar i Turkiet. **EV Electra uppger på sin hemsida** att de tagit fram en elektrisk sportbil, **Quds Nostrum**, som har en toppfart på 400 km/h, gör 0-100 km/h under två sekunder och har en räckvidd på 80 mil. Den fyrsitsiga bilen väger inte mer än 1300 kg med ett batteri på 90 kWh. **De har även en egen elektrisk sedan** med en räckvidd på 60 mil.

Hur EV Electra är finansierat är ännu så länge oklart, men Nevs uppger i sitt pressmeddelande att EV Electra förbereder en publik listning genom ett "Letter of Intent gällande en reverse merger", vilket innebär att de köper ett annat företag för att ta genvägen in på börsen.



EV Electras befintliga sedanmodell.

– Det kommer att rulla ut bilar från Trollhättan igen. Vi gjorde detta förvärv fullt medvetna om att det kommer att behöva full backning hela vägen från utveckling till storskalig produktion. Jag är en stark anhängare av in-house lösningar och starka balansräkningar. Jag ser också att Trollhättan har de människor som kan förverkliga våra visioner, säger EV Electras VD och grundare Jihad Mohammad.

EV Electras vd Jihad Mohammad under dagens presskonferens i Göteborg.

De exakta detaljerna hur NEVS Emily GT ska tas från prototyp till produktion har ännu inte kommuniceras. Bilen ska nu döpas om till **EV Electra Emily GT** och projektet ska behålla sin skandinaviska identitet.

– Dagens besked är underbart. Engagemanget för att ha verksamheten i Trollhättan handlar inte bara om den lokala närvaron utan säkerställer också våra projekts unika identitet. Vi är två företag som förverkligar gemensamma drömmar och det är ett avgörande ögonblick för både NEVS och EV Electra, säger Nevs vd Nina Selander i ett pressmeddelande.



EV Electra Kapital ES sägs ha en räckvidd på 60 mil.

LÄS MER: Tar över Emily GT – planerar tillverkning i Trollhättan.



Maths Nilsson

2. Postnords svar till Tesla: "Strejkrätten är grundlagsskyddad"

Publicerad 2023-12-01 kl 16:19 (uppdaterad 2023-12-01 kl 17:28) Text Magnus Kvandal

Strejkrätten står över utdelningsplikten, skriver Postnord i ett yttrande till Solna tingsrätt.



Postnord kan inte beordra sina anställda att dela ut post och paket till Tesla. Det var budskapet i det statliga företagets yttrande till Solna tingsrätt angående Teslas stämning. Det rapporterar TT.

"Postnords hållning i en konflikt som vi i grunden står utanför, har varit att strejkrätten är grundlagsskyddad och gäller därför över utdelningsplikten i postlagen", skriver bolaget i ett pressmeddelande.

Tesla stämde både Transportstyrelsen och Postnord i måndags, efter att en sympatistrejck bland Postnords arbetare innebar att de slutade leverera registreringsskyltar till biltillverkaren.

Rätten dömde snabbt till Teslas fördel mot Transportstyrelsen, och bestämde att företaget har rätt att på egen hand hämta ut sina registreringsskyltar hos tillverkaren.

Vad gäller stämningen mot Postnord, däremot, bedömde tingsrätten att vänta med beslut tills motparten fått yttra sig. Det är huvudregeln i den här typen av fall.

I sin stämningsansökan skriver Tesla att Postnord agerat "närmast systemhotande", bland annat genom att "beslagta försändelser". Biltillverkarens advokater skriver vidare att sympatistrejken är en "riktad och rättsvidrig attack".

– **Det är** väldigt högt tonläge och verklighetsfrånvänt. Postverksamheten i Sverige sträcker sig 400 år tillbaka i tiden. Skulle vi jobba på det sättet som de påstår skulle det inte gå, säger Anders Porelius, presschef på Postnord, till TT.

Solna tingsrätt har ännu inte fattat något beslut i målet.

Mer från vi bilägare:



IF Metall: "Vi vill att det ska göra ont för Tesla"



Tesla får ut nya registrerings skyltar tillfälligt



Tesla stämmer staten – och Postnord



Stämde Postnord – får nobben



3. BYD passerar sex miljoner tillverkade elbilar

Av Bobby Green 2023-11-27 kl 09:00

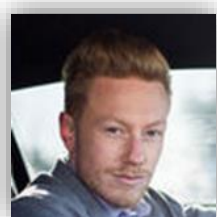
Först i världen med detta.



FILM: <https://youtu.be/iXmGA2berOc>

I april förra året bestämde sig den kinesiska biltillverkaren BYD för att enbart fokusera på bilar inom New Energy Vehicle (NEV)-sektorn vilket innebär att de bara tillverkar laddhybrider, elbilar med räckviddsförlängare och rena elbilar. Den 9 augusti firade de att de tillverkat fem miljoner laddhybrider och elbilar. Nu har de nått siffran sex miljoner istället och de blir den första biltillverkaren inom NEV-sektorn som lyckas med detta. Toyota passerade 15 miljoner tillverkade elektrifierade modeller 2020 men deras bilar är självladdande hybrider och är alltså inte i samma kategori. Tesla räknar med att passera sex miljoner tillverkade bilar i början av nästa år, och de erbjuder som ni säkert redan vet bara helt eldrivna modeller.

BYDs modell som fick de att nå milstolpe-siffran är laddhybrid-suven Fang Cheng Bao Leopard 5 som började levereras den här månaden.



Bobby Green



**BYD närmar sig Tesla med stormsteg
Kan passera försäljningsmässigt i år**



**BYD har över 13.000 olika patent
Tesla har 863**



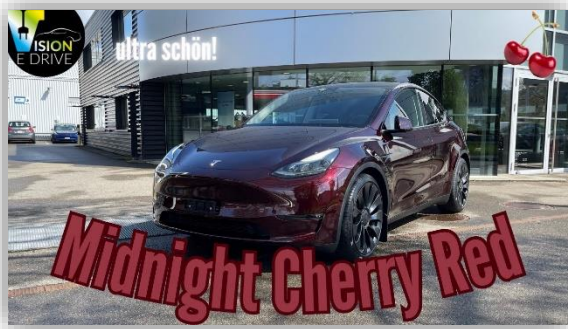
**EU ska granska kinesiska Geely, BYD och SAIC
Utredning om statsstöd till elbilar**



**Kinesiska biltillverkare kan äga 33 procent av marknaden 2030
BYD på framfart**



**Kinesiska bilmärket BYD vill krossa de gamla rävarna
"I believe the time has come for Chinese brands"**



**Tesla ska ha börjat bygga Model Y med BYD-batterier
Är en del av konstruktionen**



**BYD vill bygga bilfabrik i Europa
Kanske hamnar i Frankrike, Spanien eller Tyskland**



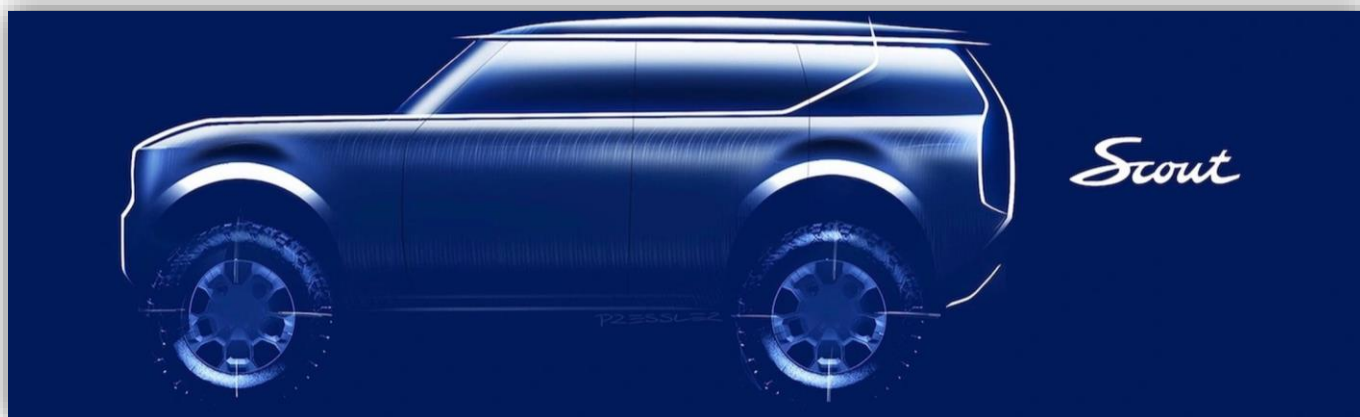
**Vi har kollat in BYD Tang, HAN och Atto 3
Meh**



4. Magna utvecklar bilar till Volkswagens nya märke Scout

27 nov 2023

Volkswagen tycks lägga ut allt mer utvecklingsarbete på entreprenad.



I förra veckan kom uppgifter om att deras kinesiska utvecklingscenter ska ta fram **lågt prissatta elbilar till 2026**. Det handlar förmodligen om små modeller och på andra änden i den skalan sätts nu kontraktstillverkaren Magna på att ta fram en eldriven pickup och elsuv för Volkswagens märke Scout.

Det uppger den österrikiska tidningen **Kleine Zeitung** som skriver att kontraktet har ett värde på 450 miljoner euro, omkring 5,1 miljarder kronor.

Tillverkningen ska däremot inte ske hos Magna utan i en ny elbilsfabrik som Volkswagen bygger i USA. Både pick-upen och elsuven från Scout är planerad att lanseras 2026. Om bilarna även kommer erbjudas på andra marknader är ännu oklart.

Det finns ännu inga tekniska detaljer kring bilarna. Volkswagen har sagt att modellerna från Scout ska använda en annan plattform än dagens ID-modeller. Den österrikiska tidningen nämner en räckvidd på över 60 mil, men det framgår inte varifrån den siffran kommer.

Förra året stod det klart att märket Scout, som Volkswagen äger, återupplivas för att erbjuda "nästa generation av helt eldrivna pickuper och robusta SUV:ar för amerikanska förare". Den jeepliknande terrängbilen Scout tillverkades av amerikanska International Harvester från början av 1960-talet fram till 1980.

Att Magna nu är inblandade i projektet kan kännas naturligt med tanke på att det är hos dem som bland annat Mercedes G-klass tillverkas. Även elbilar är något som Magna har erfarenhet av genom att de bygger Fisker Ocean.



Carl Undéhn



5. Honda e försvinner från Sverige

Posted by Kristofer Rask november 28, 2023

Honda e är kanske en av de mest charmiga och mest spektakulära elbilarna som lanserats på den svenska marknaden. Allt paketerat i ett litet kompakt och gulligt format med en gocartig körkänsla med imponerande svängradie.



Inredningen var ett kapitel för sig. Den hämtar tydligt inspiration från ett vardagsrum, i en nymodern nostalgikänsla som förde tankarna till 1980-talet.

Men den härliga känslan var inte tillräcklig för att Honda e skulle bli en försäljningssuccé. Nu är nämligen Honda e på väg bort från marknaden. Något som Carola Larsson som är PR-chef på Honda i Sverige bekräftar för [Vi Bilägare](#):

– Ja, det stämmer. Vi har ett fåtal kvar och när de är slut får vi inte in nya.

Att Honda e inte blev någon braksuccé beror väl på priset. Honda e kostar från 416 800, och då får man en elbil som går blygsamma 220 kilometer på en laddning. Det som driver upp priset är mycket teknik, gimmicks och speciallösningar. Och hur kul och charmig pake- teringen än är, så är det precis det som modellen också faller på.

Idag finns det 419 Honda e registrerade för trafik i Sverige.



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](#).



6. Hyundai i10: Vi kör Sveriges billigaste bil

Av testredaktör Andreas Bergsman 2023-11-20 kl07:01 CET

Det är dyrt nu. Priserna stiger på i stort sett allt, inklusive bilar, och modeller på rätt sida om 200 000 kronors-strecket börjar bli lätträknade. Men det finns ljusglimtar i mörkret – som uppdaterade Hyundai i10.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

- [Högt specad även i grundversion](#)
- [Överaskande rymlig kupé](#)
- [Underhållande köregenskaper](#)
- [Specifikationer](#)

Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Pris
- Underhållande köregenskaper
- Hög utrustningsnivå, även i grundversion

Nackdelar

- Litet lastutrymme
- Något hög förbrukning
- Fordonskatten



Omdöme

Hyundai i10 i N Line-utförande är en av Sveriges billigaste bilar och övertygar på flera plan. Här färdas fyra personer, även fullvuxna, bekvämt och utrustningsnivån, redan i instegsversionen, är omfattande. Motorn levererar fullt tillräckligt med prestanda för en underhållande körupplevelse. Lastutrymmet är minst sagt begränsat och den något höga förbrukningen drar ner helhetsbetyget en aning.

Hyundai i10 ersatte modellen Atos 2008 och har sedan introduktionen varit något av en doldis som flugit under radarn, åtminstone för mig. Epitetet "Sveriges billigaste bil" väcker vår nyfikenhet och det är klart att vi måste testa minstingen i tillverkarens produktportfölj.

Instegsversionen av Hyundai i10 har ett rekommenderat försäljningspris på 169 900 kronor, något som efter en snabb koll av marknaden visar sig vara riktigt konkurrenskraftigt. Dacia Sandero börjar på 179 900 och för en Kia Picanto eller en Toyota Aygo får du addera ytterligare tusenlappar. Skoda Fabia, som tidigare kunde anses vara "billig" betingar numera närmare en kvarts miljon. Priserna gäller instegsversioner, som vanligtvis är magert utrustade och något som också bör räknas med i kalkylen.

Högt specad även i grundversion

Glädjande nog är utrustningsnivån i instegsversionen Hyundai i10 Essential omfattande: digital instrumentering, skyltavläsning, en 8 tums pekskärm, trådlös Apple Carplay samt Android Auto, farthållare, AC (manuell) samt förararhjälpmedel i form av filhållnings- samt filkörningsassistans för att nämna några. Till och med eluppvärmd ratt ingår – ovärderligt under de kalla vintermånaderna.

Pressavdelningen på Hyundai har ingen Essential tillgänglig under testperioden, vi får i stället nycklarna till den sportigare och mer utrustade N Line-versionen. Den är dyrare, men alltjämt på rätt sida om 200 000 kronors-strecket, och således ändå prisvärd sett till vad som ingår.



Rattvärme ingår som standard.

Skivbromsar runt om, elfönsterhissar på samtliga platser, klimatanläggning, backkamera inklusive sensorer, led-bakljus samt 16 tums aluminiumfälgar i stället för 14-tummare i stål. Och kanske viktigast av allt – en starkare motor, 1.0 T-GDI med 100 pigga hästar, jämfört med basversionens 1.0 MPi-motor med 67 hästkrafter.

När jag möter upp bilen slås jag av hur liten den ser ut, vilket den också är. 3,67 i längd och 1,68 i bredd innebär givetvis kompromisser gällande kupé- och lastutrymmen, men så klassas också i10 som en småbil.

Överaskande rymlig kupé

Baksätet är överaskande rymligt, på plats ”bakom mig själv” har jag en marginal på en decimeter fram till ryggstödet, betydligt mer än i den Skoda Fabia kombi från 2019 som jag kör privat. Vidare är takhöjden fullt tillräcklig för att även fullvuxna personer ska kunna färdas i baksätet. Det är snarare bredden som begränsar passagerarantalet bak till två personer.

På förarplats trivs jag förvånansvärt bra; stolarna är bekväma och lårstödet tillräckligt. Den digitala instrumenteringen är både tydlig och informativ och rattens reglage och knappar är logiskt placerade. Menysystemet i den 8 tum stora pekskärmen är inte det mest spännande. Här finns förvisso det viktigaste i form av information och inställningar, men som i så många andra bilmodeller är Apple Carplay alternativt Android Auto att föredra framför det inbyggda systemet, och att det här finns stöd för trådlös kommunikation till endera av nämnda alternativ är ett stort plus i kanten.

Underhållande köregenskaper

Hyundai i10 i N Line-utförande erbjuds enbart i kombination med en manuell växellåda som passar ekipaget perfekt, övriga versioner går att få med en automatiserad manuell (AMT) växellåda. Kvick styrning i kombination med den pigga motorn resulterar i en underhållande körupplevelse i tätbebyggelse såväl som på slingriga landsvägar. Fartupplevelsen intensifieras som bekant i en liten bil och att här dra parallellen till att ratta en gokart känns helt klart befogad.



Vi börjar bakifrån och lastutrymmet som sväljer 252 liter med uppfällda säten (1 050 liter med sätena nedfällda). Ett par matkassar är vad som ryms, målgrupper som familjer med barnvagn liksom andra frekventa storlastare elimineras således direkt.





Bränsleförbrukningen överraskar emellertid, när jag summerar testveckan snittar denna på 0,72 l/mil, aningen högt för en så pass liten bil och en bra bit ifrån den angivna förbrukningen (WLTP) på 0,54 l/mil. Ljudisoleringen är relativt bra, men att med Hyundai i10 mala mil efter mil på motorvägarna? Nja, vid högre farter läcker det in en del oljud som dränker ljudet från den i övrigt klart godkända ljudanläggningen.

För att referera till Leif Östlings, tidigare ordförande för Svenskt Näringsliv, bevingade ord "vad fan får jag för pengarna?" kan jag bara konstatera att det är en hel del. Jag gillar verkligen Hyundai i10. Inte enbart för den gedigna utrustningsnivån men även för dess uppträdande på vägen. Den är pigg, underhållande och otroligt smidig att både köra och parkera.





Smidigt att parkera. I N Line-utförande ingår även backkamera.

Betyg: 4 av 5



Specifikationer

Modell: i10

Tillverkare: Hyundai

Testad: November 2023

Pris: Från 169 900 kronor

Pris testbil (N Line): Från 199 900 kronor

Kraftöverföring: Manuell växellåda, framhjulsdraft

Motor: 3-cylindrig bensinmotor, effekt 100 hk vid 4 500 r/min.

Prestanda: 0–100 km/h på 10,5 sek

Toppfart: 185 km/h

Bränsleförbrukning, enligt tillverkaren (WLTP): Blandad körning 0,54 l/mil.

Fordonsskatt (år 1–3): 5 496 kr/år



Andreas Bergsman

Testredaktör M3



7. Nya Volkswagen Passat

Till våren lanseras nya Volkswagen Passat

Publicerad av John Sempill 2023-11-27

Uppdaterad 2023-11-27

Fyra drivlinor erbjuds på den svenska marknaden. Först ut är mildhybriden, som nu även har ett svenskt pris.



Nya Volkswagen Passat kan nu beställas.

Nya Volkswagen Passat är nu beställningsbar i Sverige. Det handlar om den nionde generationen av Volkswagens trotjänare – en bil som vi även har fått provköra under hösten.

Lanseringen av nya Volkswagen Passat sker under det första kvartalet 2024 och erbjuds i ett gäng utrustningsnivåer och drivlinor.

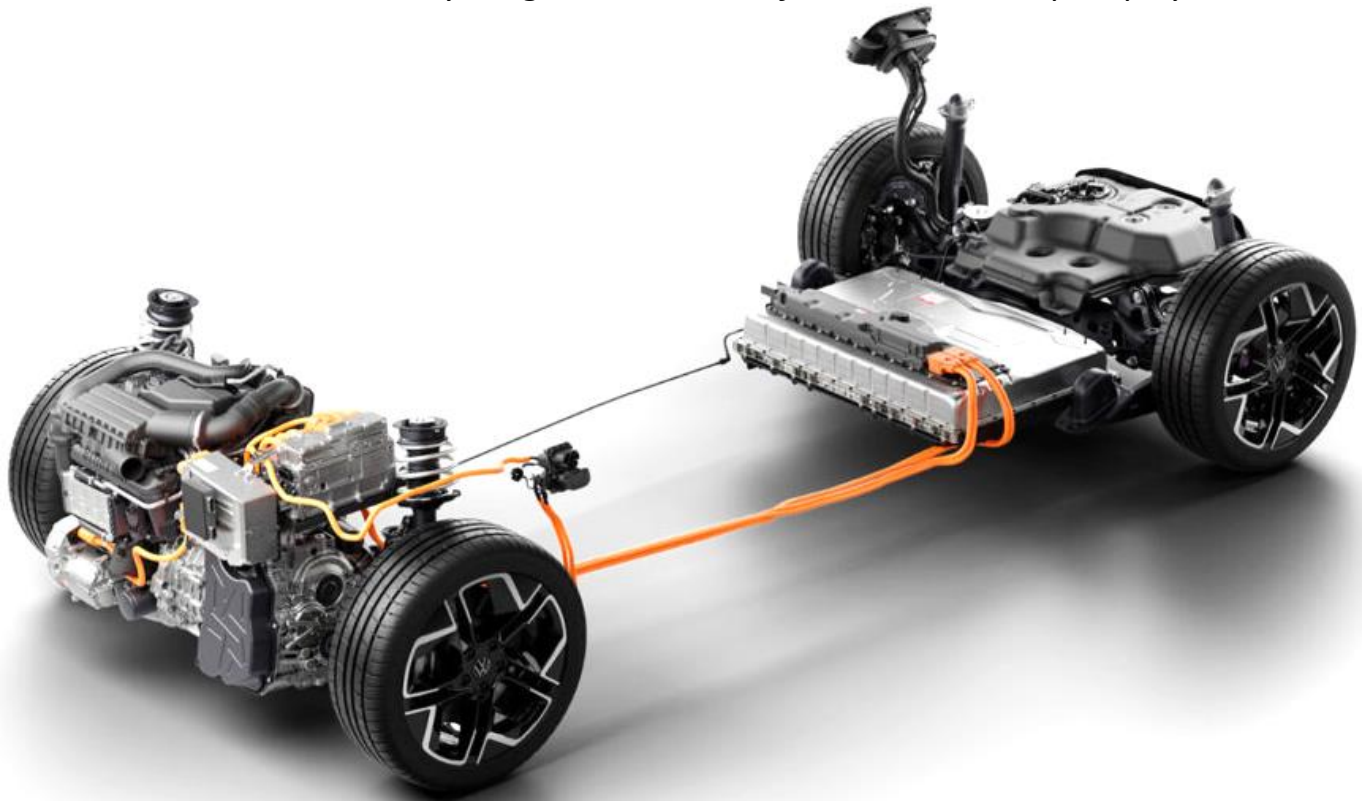
Versionen som lanseras först blir mildhybriden med 1,5 eTSI-motor på 150 hästar och DSG-låda. Därefter följer två laddhybridversioner samt en fyrhjulsdreven diesel för att komplettera utbudet av nya Volkswagen Passat på den svenska marknaden.

Mildhybriden som lanseras först får tre utrustningsvalmöjligheter: Business, Elegance och R-Line. Priserna här börjar på 437 900 kr för Business, 464 900 kr för Elegance och 489 900 för den sportiga R-Line.

Volkswagen erbjuder dessutom Drag- och värmarpaketet vid beställning till och med den 31 december 2023. Paketet består av dragkrok inklusive Trail Assist, varningsväst, parkeringsvärmare, uppvärmbart vindruta samt uppvärmbart baksäte.



Interiören är helt nydesignad. Som tillval finns även Head up-display.



*Mildhybridsystem på 48 V.
Bränsleförbrukningen vid blandad körning uppges hamna kring 5,4 l/100 km.*



Bagageutrymmet ligger på mellan 690-1 920 liter.



*Nya Volkswagen Passat är den största generationen hittills.
Axelavståndet är 50 mm längre än den senaste och bagageutrymmet har ökat med 40 liter.*

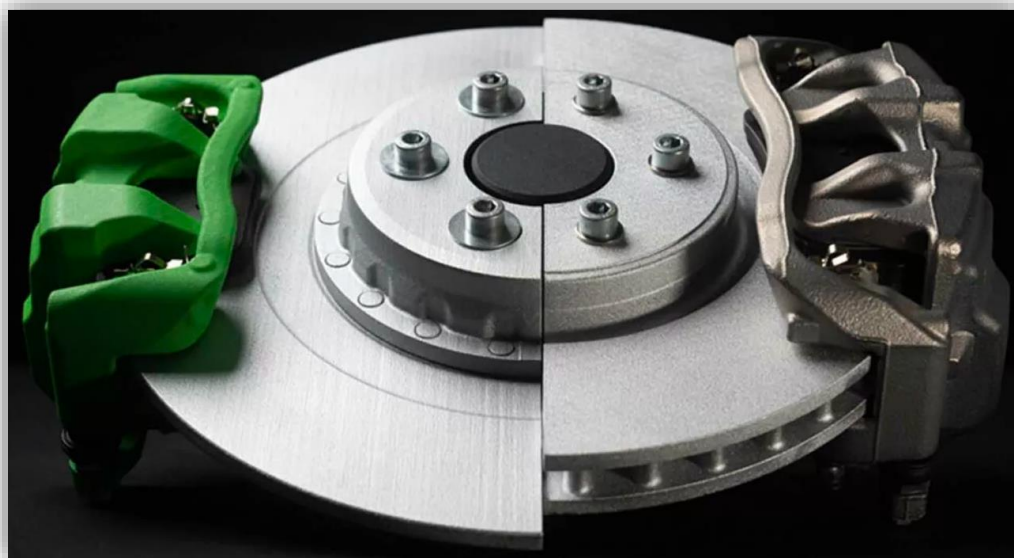


IQ.Light LED Matrix-strålkastare med en räckvidd upp till 500 m finns som tillval.

8. Nya tunna bromsar för elbilar – dyrare för bilägare

Av Maths Nilsson 28 november 2023, 13:15

Bromsarna på en elbil används betydligt mindre än på en förbränningsbil. Nu kommer Continental med nya bromsar för elbilar. Nya tunnare skivor ska spara 3 kg vikt och mindre bromsok ytterligare 2 kg. Men för bilägaren kommer det att bli betydligt dyrare.



Tyska däck- och komponenttillverkaren Continental har tagit fram nya bromsar som är speciellt anpassade för elbilar. Enligt Conti används bromsarna på en elbil inte alls vid 80 procent av inbromsningarna, istället är det elmotorn som regenererar kraften och bromsar in bilen. Därför har de tagit fram tunnare bromsskivor och lättare bromsok, som ska vara tillräckliga för elbilars minskade krav på bromsar.

Många elbilar kan köra 15 000-20 000 mil utan att behöva byta ut bromsskivorna eller belägen. Risken är istället större att bromsarna kärvar ihop på grund av att de används för lite. De nya bromsarna från Conti har tunnare skivor och tunnare bromsbelägg, så de kommer att slitas ut snabbare. Men den stora vinsten är enligt Conti att de kan spara in upp till 5 kg på varje hjul. Bromsskivan är 3 kg lättare och oket sparar ytterligare 2 kg. Men för bilägaren är det inte bara positivt, nu kommer det återigen att behövas nya bromsbelägg efter cirka 5000 mil.

Bromsarna blir betydligt tunnare, men får större diameter för att kunna leda bort värmen.

Det finns dock en del problem med att sätta tunnare bromsskivor på tunga elbilar. När bilen bromsar hårt blir bromsskivorna extremt varma. De nya skivorna har därför större diameter än vanliga bromsskivor. De ska klara vanlig körning, men rekommenderas inte för bankörning där bromsarna används intensivt upprepade gånger.

Continental kallar de nya bromsarna Green Caliper, eftersom de både sparar vikt och reducerar partikelutsläppen från bromsarna. Ytterligare en fördel är att bromsarna ska ge mindre rullmotstånd då belägen hamnar längre bort från skivan, vilket ger minimal friktion. Tanken är att belägen ska användas ihop med brake-by-wire för att fungera optimalt.

Teknikens Värld

9. Bilens färg spelar roll – svart mest poppis

Publicerad 24 nov 2023 kl 15:01

Vita bilar kryllar det av på vägarna, men nu verkar svart vara i ropet hos bilköparna. Det visar en ny undersökning.



I Transportstyrelsens senaste statistik är över 1,1 miljoner av de totalt 6,3 miljoner personbilar som finns i Sverige vita. I långt över ett årtionde har vi skrivit artiklar om hur vita bilar ligger bäst till hos bilköparna. Kanske det är av ren snålhet då solidvita bilar ofta är billigare än samma bil i en mer iögonfallande kulör? Eller så är det helt enkelt att vår artikel från 2008, [om att det är mest trafiksäkert att köra en vit bil](#), har fått stort genomslag.

Men kanske de vita bilarna är på väg att tyna bort? En ny undersökning genomförd av begagnatspecialisten Kamux visar nämligen att svart är färgen som gäller just nu. Åtminstone hos de 27 procent, av 1 017 svenskar med körkort och bil, som svarade just svart. Färgen, som ofta inte anses vara en färg eftersom den saknar kulörthet, är mer än dubbelt så populär som de närmaste "jagande" färgerna.

Vitt på en bil attraherar inte så mycket. Endast 12 procent av de svarande i undersökningen valde vit, som även den inte heller kallas för färg.

För svenskarna spelar val av färg på bil stor roll. 27 procent av respondenterna anser att färgen är mycket viktigt, 47 procent att den är ganska viktig. Alltså nästan tre fjärdedelar verkar lägga någon form av vikt på färgen när bil införskaffas.

Endast fyra procent anser att färgen inte alls spelar någon roll.

POPULÄRASTE BILFÄRGERNA

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Svart – 27 procent | 2. Silver – 13 procent |
| 2. Blå – 13 procent | 5. Vit – 12 procent |
| 2. Grå – 13 procent | 6. Röd – 11 procent |



Mattias Rabe

Feber

10. Koenigsegg CCGT på Gotland Ring

Av Bobby Green fre. 24 nov 2023, 18:00

Jagas av en Jesko.



I somras såldes det enda exemplaret av [Koenigsegg CCGT](#) för över 44 miljoner kronor. Här får vi se bilen brumma lite på Gotland Ring, för att därefter bli jagad av sitt mycket yngre och snabbare syskon Jesko. CCGT är nu såpass gammal att den får vara med och tävla i historisk GT-racing, så man kan ju hoppas att den kanske kommer ut på banorna nästa säsong.



Bobby Green



[Koenigsegg CCGT såld för över 44 miljoner kronor](#)
[Unik Koenigsegg-bil auktionerades ut i helgen](#)

11. Se Koenigsegg krossa banrekordet på Gotland Ring

Av Maths Nilsson 27 november 2023, 18:35

Här krossar Koenigsegg Jesko Attack banrekordet på Gotland Ring. Utan att pressas särskilt hårt var den svenska hyperbilen nästan åtta sekunder snabbare än Porsche GT3RS MR.



FILM: <https://youtu.be/Pf6mSlzcq3A>

Koenigsegg Jesko Attack är banversionen av den nya svenska hyperbilen. Attack har en stor bakspoiler och en speciell aerodynamik för att ge maximalt downforce på bana. Leveranserna av modellen har just startat, så ännu har vi inte fått se mycket av vad den går för på banan.

Men nu ger Koenigsegg ett första smakprov. De har nu publicerat en film på Youtube som visar hur bilen står banrekord på Gotland Ring i september 2023. Gotland Ring är känd för att vara en lång och teknisk bana med stora höjdskillnader och tvära kurvor, inte helt olik Nürburgring.

När rekordet slogs var temperaturen 18 grader och Koenigsegg hade tankat bilen med 98 oktan bensin istället för E85. Det betyder att effekten var begränsad till 1280 hästkrafter istället för 1600. Ändå lyckades Jesko krossa banrekordet. Det snabbaste varv som tidigare körts ska vara 3:04.83 med en Porsche GT3RS MR. Koenigsegg Jesko dundrade runt på 2:56.97, nästan åtta sekunder snabbare!

För att ge en inblick i prestandanivån, här är ett varv av Jesko Attack på Gotland Ring i september 2023. Gotland Ring är ett av de längre spåren i Europa, 7,3 km. Den har ett antal hopp och böljor som ger liknande utmaningar som den ännu längre Nürburgring.

– Testföraren Niklas Lilja sade att han pushade Jesko till ungefär 90 procent av bilens potential, eftersom vi inte var där för rekord, utan testning och marknadsaktiviteter, uppger Koenigsegg.

LÄS MER:

- [Persbrandts succé – vann racertävling i nya superbilen](#)
- [Koenigseggs påskägg: 1600 hästkrafter i vild sladdfest på...](#)
- [Årets julklapp! Första Koenigsegg Jeskon snart till köparen](#)
- [Första förseriebilen av Koenigsegg Jesko Absolut är färdig](#)
- [Testet: Så otroligt häftig är förarmiljön i Koenigsegg Jesko](#)
- [Top Gear testar Koenigsegg Jesko i svensk trafik: "Så lätt"](#)



12. Tre superbilar som aldrig blev verklighet

Av Anders Værnéus Uppdaterad: 27 nov. 2023 Publicerad: 27 nov. 2023

Det är långt ifrån alla superbilar som gått från ritbordet ut till dig som köpare. Här är tre favoriter som aldrig blev verklighet.



Ärligt talat hade vi nog gärna sett att alla dessa underbara konceptbilar bli verklighet på gatan. Nu blev det tyvärr inte så.

Världens superbilsmarknad är en lekplats för ingenjörer, designers och superrika köpare. Här finns serieproducerade gatbilar tillsammans med custombyggen, specialbeställda av en köpare som inte vill att hans bil ska finnas i mer än ett exemplar.

Långt ifrån alla galna och underbara utvecklingsprojekt rullar dock ut på gatan som färdiga bilar. Här är fem favoriter bland superbilarna som inte nådde hela vägen fram.

Jaguar XJ13

Nu blev det som det blev.

Lamborghini Miura blev världens första superbil med mittmotor. Hade utvecklingen på Jaguar gått lite annorlunda, så var det hos engelsmännen den prisbucklan hade hamnat.

I början på 1960-talet ritades det friskt på jaguars kontor på en ny mittmotor-driven tävlingsbil, som bland annat skulle sopa mattan på LeMans 24 timmars.

Bilen skulle drivas av en 5 liters V12 som skulle monteras mitt i bilen för bästa prestanda.



Jaguar tog tyvärr för lång tid på sig när de skulle ta fram nästa generations utmanare till LeMans 24 timmars. Så det blev bara ett exemplar byggt.

Drog ut på tiden

Ekonomi och andra världsiga ting kom dock emellan och när bilen så småningom var klar 1966 hade mycket mer moderna superbilar, bland annat Ford GT40, börjat dominera långloppsracingen.

Det blev sålunda bara en bil byggd, som dessutom totalkraschade vid en filminspelning 1971, men nu står i en uppbyggd upplaga på museum i England.



Med både chassie och kaross i helaluminium hade nog Audi Avus blivit en mycket kompetent bil. Tyvärr kom den aldrig längre än till konceptstadiet.

Audi Avus

Bara namnet skulle kunna få oss att skriva på ett köpekontrakt.

Audis superbilskoncept från 1991 fick sitt namn efter den historiska tävlingsbanan Avus belägen utanför Berlin.

Banan, som egentligen var två Autobahn-sträckor förbundna med två kurvor, var 1930-talets stora arena där Auto Union och Mercedes tävlade om att bli snabbast på jorden.

Att döpa en bil till Avus, ställer därför vissa krav.

Helt i aluminium

Audi mötte kraven genom att bygga Avus helt i aluminium och motorisera den glänsande konstruktionen med en 6-liters W12:a med tre cylindrar i fyra rader.

Tyvärr kom aldrig bilen ut på marknaden. Denna moderna tolkning av Ferrari Dino hade passat bra i mångas garage.



Vem vill inte ha denna underbart kitschiga tolkning av 1930-talets art deco-design?

Chrysler Atlantic

Om vi just skrev att Audi lade press på sig när de döpte sin konceptbil till Avus, är det inget mot vad Chrysler gjorde när de presenterade sin Chrysler Atlantic 1995.

Det hade inte rådit någon blygsamhet på Chryslers ritningskontor när bilen ritades.

Den skulle bli en hyllning till 1930-talets flamboyanta designstil, men blev mer eller mindre en ren modern tolkning av legendariska Bugatti Type 57 Atlantic.

För att ytterligare förstärka känslan av 1930-talets underbara superbilar, presenterades Chrysler Atlantic med bilvärldens första raka åttacylindriga motor på decennier.

Vid en närmare titt var det bara två seriemonterade Chrysler Neon-maskiner som dolde sig under skalet.

Hur som, hade Chrysler Atlantic blivit tidernas största kitsch-bil, men faktum kvarstår: Vi vill ha en.

Läs mer:

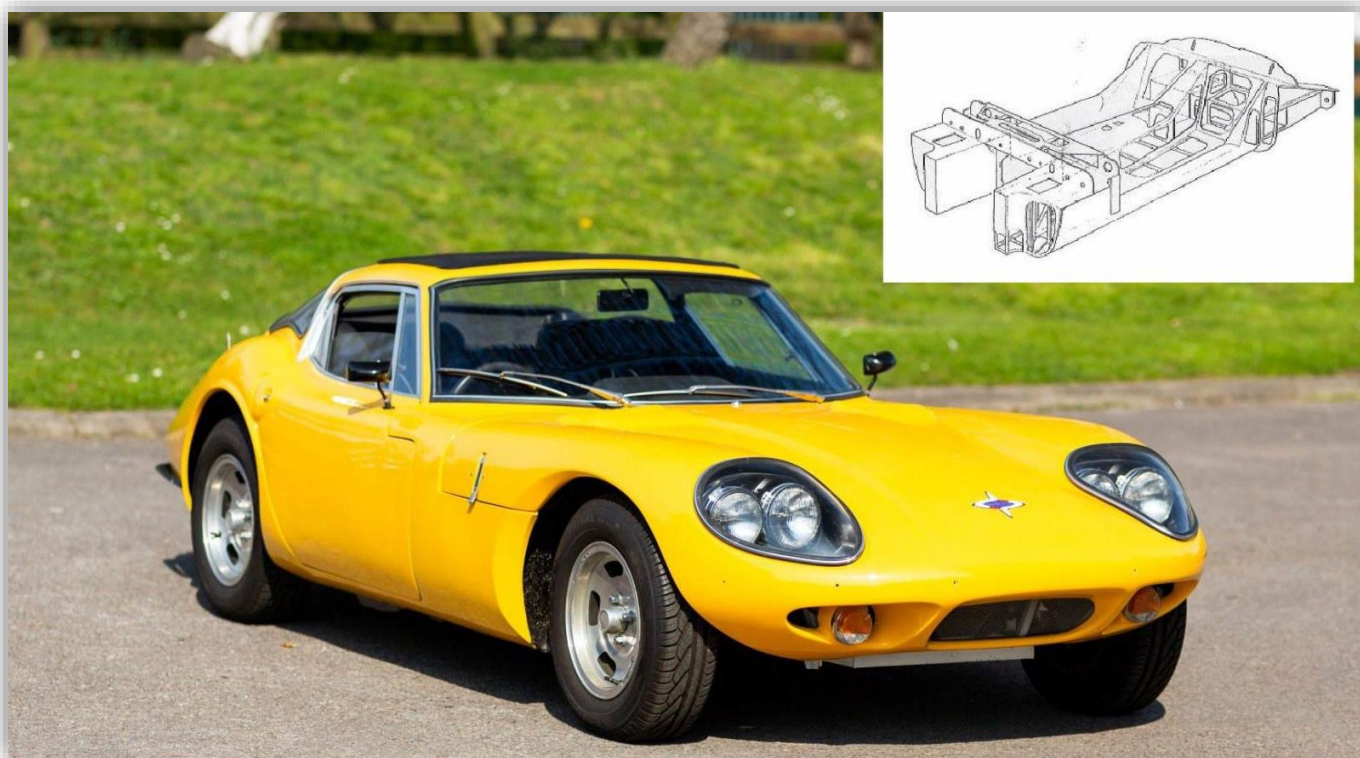
[Om andra superbilar som aldrig blev verklighet](#)

[Är Zeekr 007 Volvos trumfkort i superbilklassen?](#)

13. Marcos GT: En ovanlig sportbil med plywoodchassi

Lästid ca 5 minuter | Skrivet av Ben Branch | den 6 april 2022

Detta är en Marcos 1600 GT från 1968, en bil som är anmärkningsvärd av flera anledningar, varav den mest kända är att chassit är tillverkat av plywood. Att bygga en bil med ett plywoodchassi låter som galenskap nu, men det var vettigt när den här bilen utvecklades i början av 1960-talet.

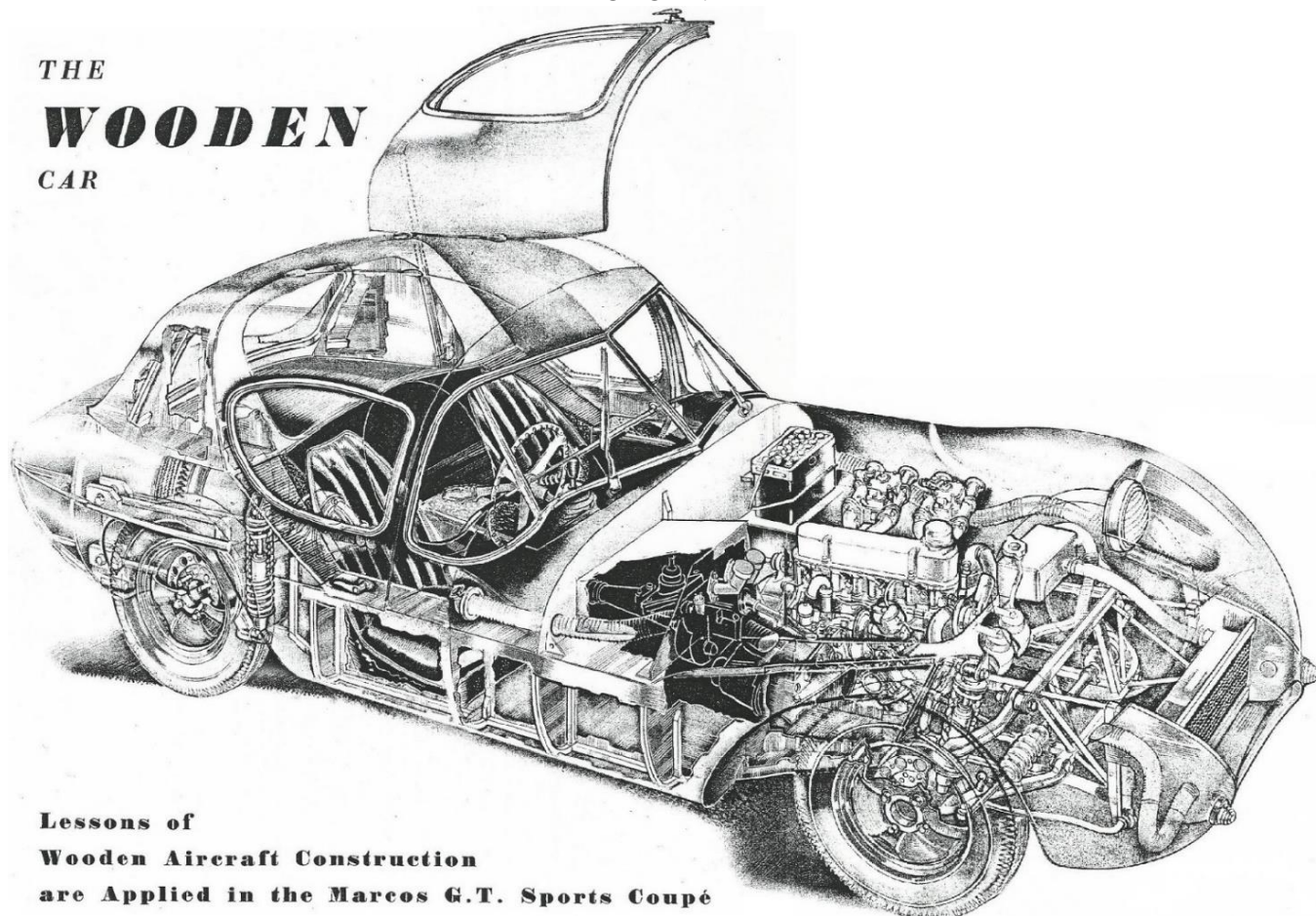


De Havilland Mosquitos multirollstridsflygplan från andra världskriget var ett av de snabbaste och mest fruktade stridsflygplanen på sin tid, och det hade också en plywoodstruktur – en plywoodstruktur som utvecklades av Frank Costin, samma man som utvecklade chassit till Marcos GT.

Snabbfakta – Marcos 1600 GT

- Marcos GT-serien av bilar började tillverkas 1964, de hade en lätt glasfiberkaross designad av Dennis och Peter Adams, en motor levererad av Volvo och ett unikt plywoodchassi designat av Frank Costin.
- Frank Costin hade tidigare varit med och utvecklat multirollsstridsflygplanet i plywood de Havilland Mosquito, den aerodynamiska karossen för en Vanwall som vann det första Grand Prix-konstruktörsmästerskapet och en rad andra historiskt viktiga brittiska bilar.
- Varje Marcos GT-chassi i plywood formades genom att limma ihop 386 separata plywoodbitar som skulle skäras till individuellt. Det resulterande chassit var starkt, styvt och lätt.
- Marcos GT visade sig omedelbart vara framgångsrik på tävlingsbanan och lockade till sig några av de viktigaste lovande förarna i Storbritannien vid den tiden, inklusive Jackie Stewart, Derek Bell, Jackie Oliver och Jonathan Palmer.

THE
WOODEN
CAR



**Lessons of
Wooden Aircraft Construction
are Applied in the Marcos G.T. Sports Coupé**

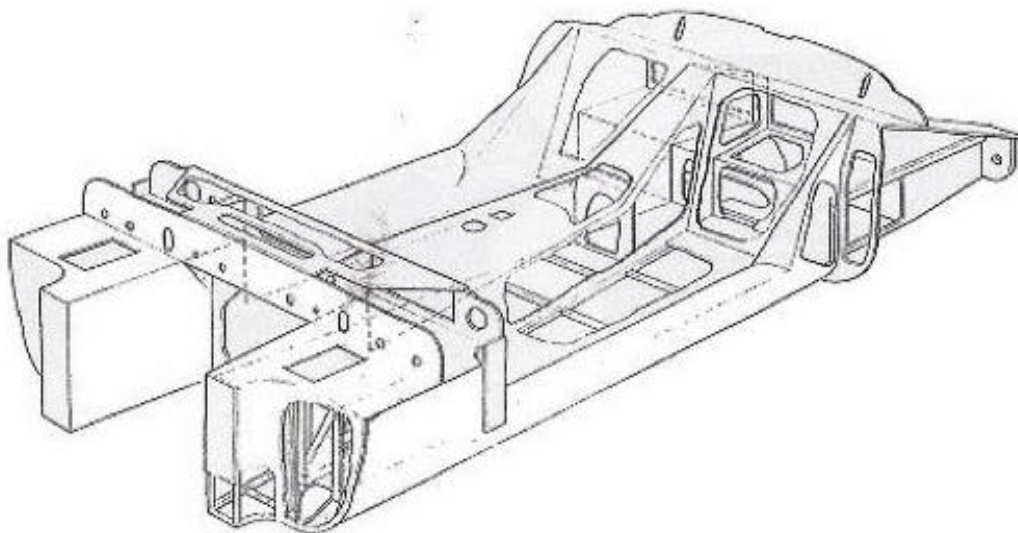
En utklippt illustration av en tidig version av Marcos GT, som visar dess ovanliga chassi.

Frank Costin och träändret

Den brittiske ingenjören Frank Costin var en olympisk simmare i sin ungdom och en musikkompositör senare i livet, även om han hade olika intressen var det hans naturliga tekniska skarpsinne som ledde till att han blev en legend under sin egen livstid.



Det här är den brittiske ingenjören, aerodynamikern och bildesignern Frank Costin, som står med en tidig prototyp av plywoodchassit som var avsett för Marcos GT.

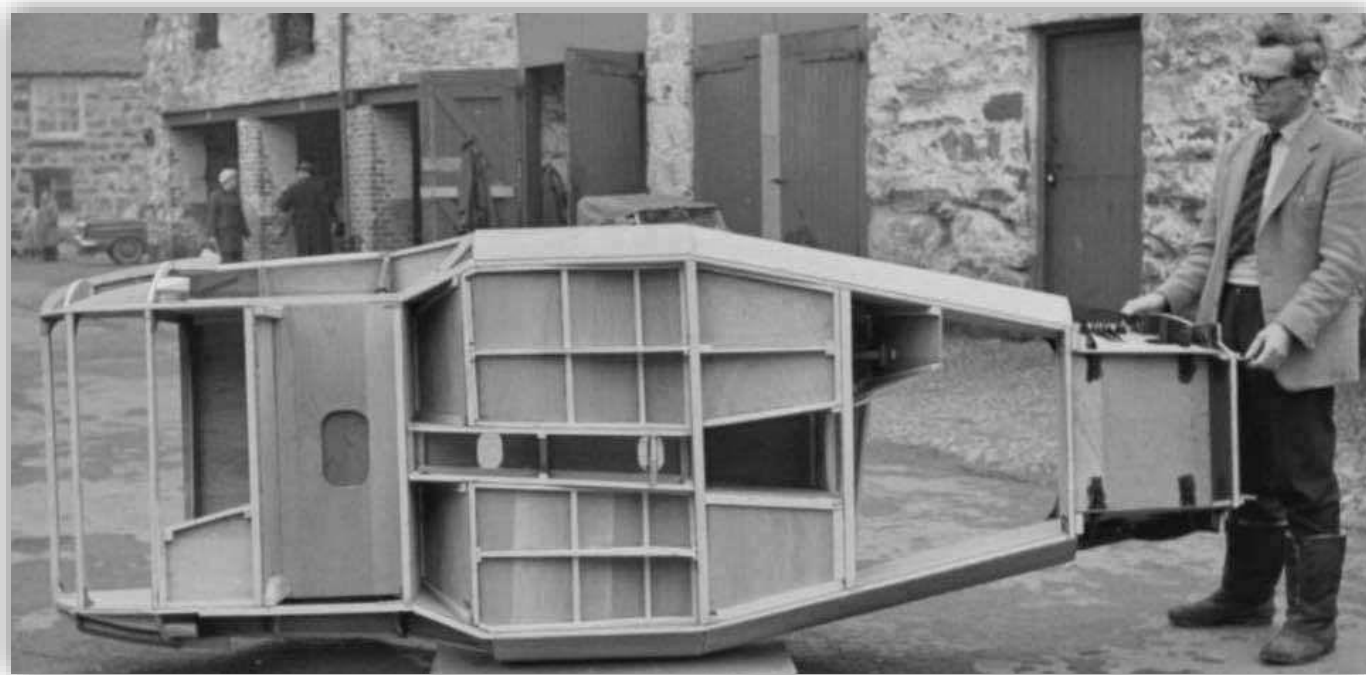


Den här (lågupplösta) bilden visar den version av Marcos GT-chassit som kom i produktion. Den består av 386 separata plywoodbitar som måste skäras ut och limmas ihop i en tidskrävande process.

Ett av de första tekniska projekten som han var medlem i var utvecklingen och designen av de Havilland Mosquito, även känd som "Wooden Wonder". Mosquito var ett multirolls-stridsflygplan med plywoodkaross som var ett av de snabbaste och mest fruktade planen under andra världskriget.

Efter kriget kontaktades Costin av sin bror Mike Costin, även han en före detta de Havilland-ingenjör som arbetade för den brittiska biltillverkaren Lotus. Mike var väl medveten om Franks anmärkningsvärda färdigheter som aerodynamiker, och han anlät honom för att designa karossen till Lotus Mark VIII.

Detta arbete för Lotus ledde Frank i en ny riktning, han började arbeta mycket med bilar och tillämpade modern aerodynamisk teori för flygplan på bildesign för att förbättra prestandan.



Här ser du Costin som visar undersidan av prototypchassit. Den främre delen av produktionsbilens chassi skulle vara en fyrkantig rörformad stålram som skruvas fast i plywoodchassit.



Formel 1 och sportbilsteknik

Det var först 11 år efter andra världskriget 1956 som Tony Vandervell anställde Costin som aerodynamiker, på rekommendation av Lotus-grundaren Colin Chapman.

Costin fick i uppdrag att designa en aerodynamisk kaross för 1957 års Vanwall VW 5, en bil som skulle komma att vinna det första konstruktörmästerskapet i Formel 1 någonsin.

Under de kommande åren skulle Frank Costin arbeta med en mängd bilprojekt, inklusive bildesign för Lister, Maserati, DTV och Lotus. Han var med och grundade **Marcos Engineering Ltd.** tillsammans med affärspartnern Jem Marsh, företagsnamnet bildades genom att ta de tre första bokstäverna från varje mans efternamn – **Marsh** och **Costin**.

Bilarna som utvecklades av Marcos blev kända för sitt ovanliga utseende och sin ingenjörskonst, och sin skicklighet på racerbanor – de tävlade och vann på racerbanor runt om i Storbritannien.

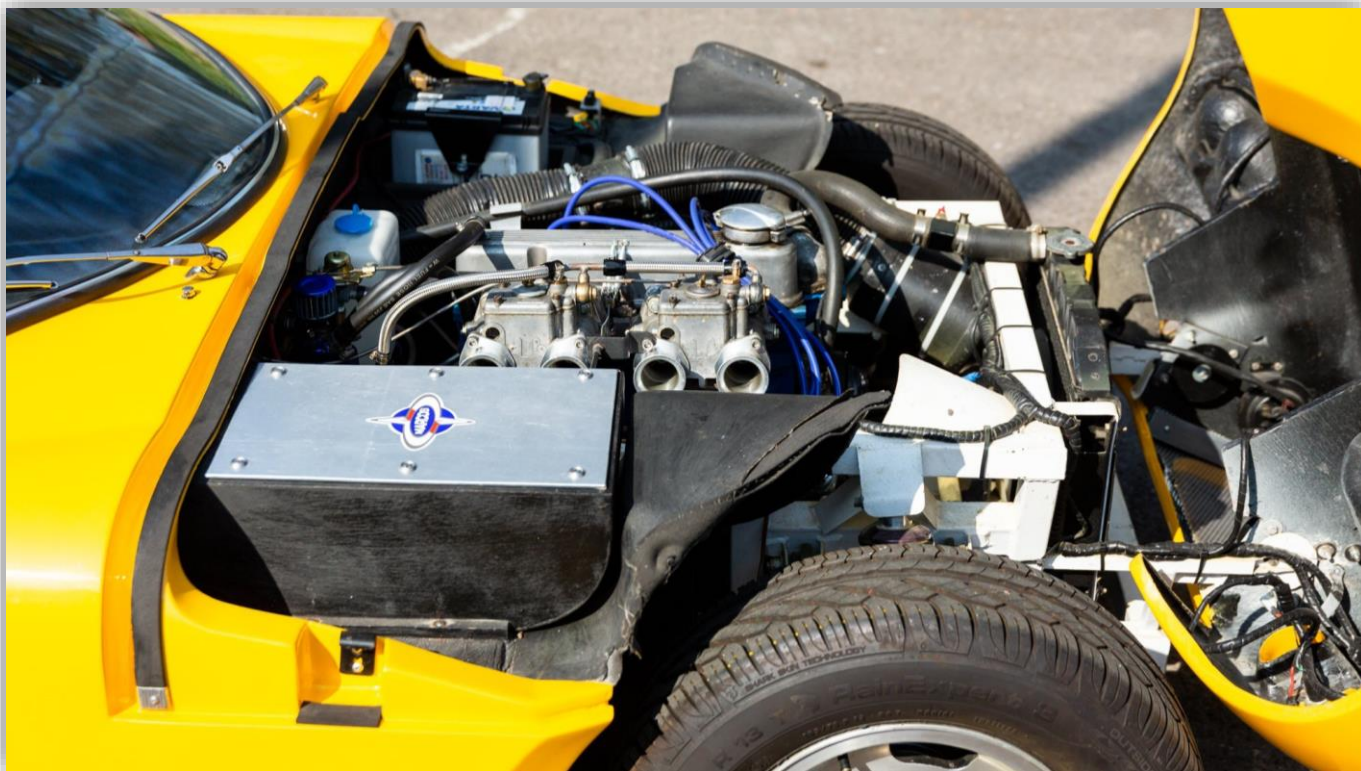
The Marcos GT

Marcos GT var den första produktionsbilen som släpptes av den brittiska biltillverkaren, den erbjöds först till försäljning 1964 och de flesta såldes till en början som byggsatsbilar.

När Marcos GT släpptes skapade den rubriker av två viktiga skäl, den första var den iögonfallande designen av glasfiberkarossen som hade stylats av Dennis och Peter Adams, och den andra var det ovanliga chassit som var tillverkat av plywood.

När bilen släpptes var de Havilland Mosquito fortfarande relativt färsk i folks minne, och det faktum att Marcos GT-chassit utvecklades av en av männen som arbetade med Mosquito gav den en hel del street cred.

Marcos GT byggdes i **flera generationer** mellan 1964 och 1990, med ett uppehåll i produktionen mellan 1972 **och 1981**. Många versioner och varianter erbjöds, de två största skillnaderna var vanligtvis användningen av ett plywood- eller stålchassi och vilken motor som användes.



På den här bilden kan du se den främre delen, en fyrkantig främre hjälpram i stålrör som rymmer motor- och transmissionskomponenterna.

Motorerna varierade i slagvolym från 1,5-liters Ford Kent rak fyra till 3,0-liters Volvo B30 rak sexa och 3,0 liters Ford Essex V6.

Idag är de många överlevande exemplaren av Marcos GT omhändertagna av entusiaster och samlare som ett intressant alternativ till bilar från liknande brittiska märken som TVR och Lotus.





FILM: https://youtu.be/E6HmUFLx_cs

Marcos 1600 GT visas här

Bilen du ser här är en Marcos 1600 GT från 1968, detta var det sista året som plywood-chassit användes innan det byttes ut mot ett mer traditionellt stålchassi från 1969 och framåt – ett skifte som minskade tiden som krävdes för att tillverka varje chassi med 15 timmar.

Den första generationen av Marcos GT var utrustad med Volvo P1800 B18-motorn, men denna övergavs 1966 till förmån för Ford Kent inline-four-motorn.

Andra versioner av Kent-motorn erbjöds senare, bland annat den kraftfullare 1600cc-varianten som är monterad på Marcos som visas här.

Denna Marcos 1600 GT har nyligen restaurerats och det är viktigt att den behåller sin motor och chassi med matchande nummer. Intressant nog tillhörde denna bil tidigare hertigen av Hamilton, vilket finns dokumenterat i dess historiska filer.

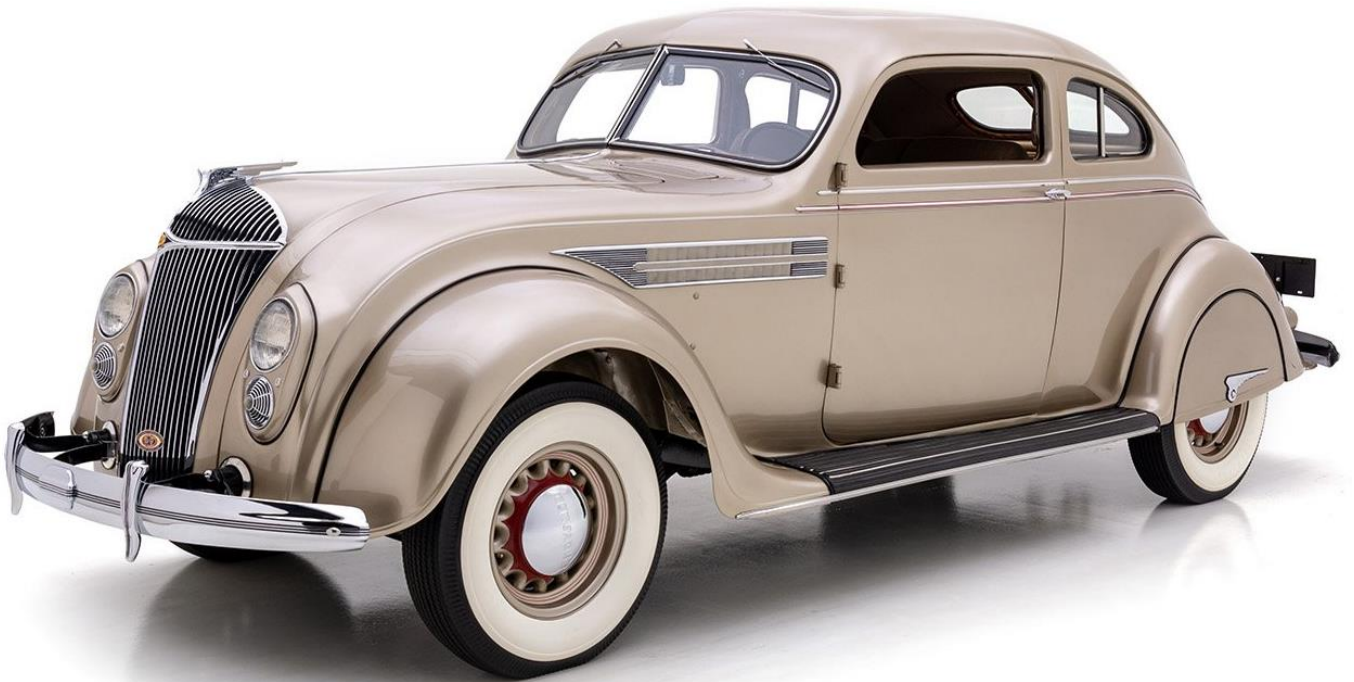


Ben Gren

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.

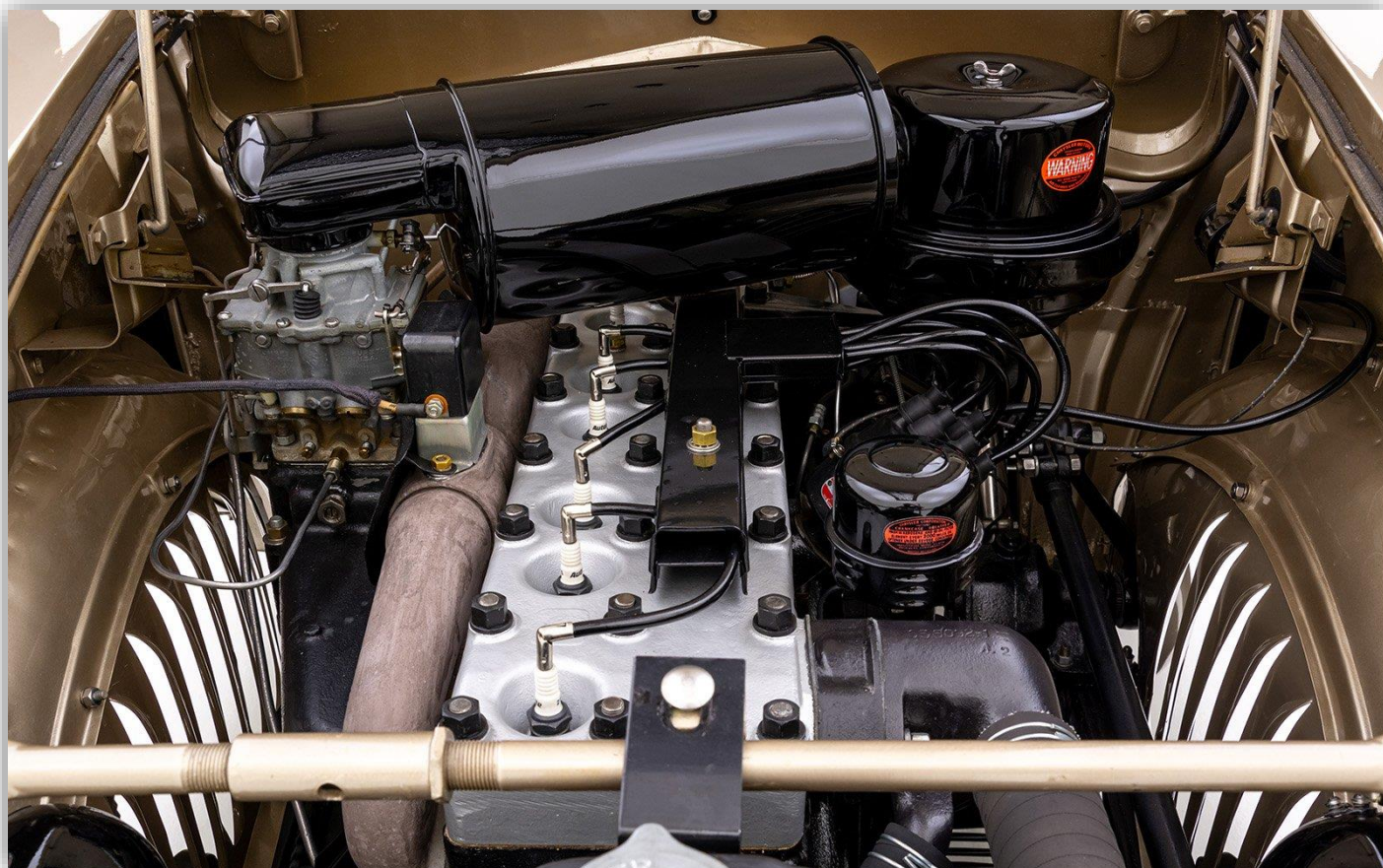
Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom den alternativa och vintage motorsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.

14. Chrysler Airflow C9 Coupe 1936



Chrysler Corporation skrev bilhistoria när de premiärvisade Airflow på New York International Auto Show i januari 1934. Airflow var en produkt av Chrysler-designern Carl Breer, tillsammans med Chrysler-ingenjörerna Fred Zeder och Owen Skelton, och var ett monumentalt genombrott inom bildesign. Förutom sitt strömlinjeformade Art Deco-utseende var bilen sprängfylld med teknisk uppfinningsrikedom: en ny balk- och fackverksdesign som kombinerar låg vikt och suverän styrka, en föregångare till unibody; en enorm interiör med stolshöjd, 50 tum breda säten; ett baksäte placerat framför bakaxeln, som erbjuder oöverträffat utrymme 7592 1936 Chrysler Airflow Coup, en första bil; och en motor placerad över framaxeln, 20 tum längre fram än i andra Chryslers, vilket ger ett mycket rymligt framsäte. Alla passagerare satt inom hjulbasen, vilket resulterade i en anmärkningsvärt smidig körning.





Även om pressen i allmänhet var positiv i sin reaktion och förtjust i bilens teknik, var allmänheten inte det. Den trubbiga formen väckte ingen entusiasm, och många av de design-tips som nu omhuldas av entusiaster undveks på sin tid. Luftflöden försvann efter 1937 men betraktas idag som bilikoner på grund av deras myriad av tekniska och stilistiska framsteg.

Denna Chrysler Airflow Series C9 Coupé från 1936 är särskilt sällsynt som en av bara 110 byggda exemplar och endast 5 kända för att överleva. En kopia av fabriksbyggnadskortet, som tillhandahålls av FCA Historical Services, bekräftar att denna Airflow C9 byggdes med sådana önskvärda funktioner som överväxel och elassisterade, Lockheed hydrauliska bromsar. Dess kända och obrutna proveniens sträcker sig tillbaka till 1958. En detaljerad restaurering på concours-nivå utfördes i början av 2000-talet och på senare tid 2016–2017. Glänsande i Fawn Beige, presentationen är utsökt, med enastående färg och oklanderligt ljusarbete och detaljer.

Kabinen är expansiv och tillmötesgående och är vackert klädd med fiskbensmönstrad klädesklädsel. En stor hastighetsmätare och multimätare framhäver den vackra Art Deco-instrumentbrädan, som har en kompletterande mörkbrun nyans.

Hjärtat i Airflow är Chryslers 323 c.i. raka åtta, som producerar 115 hästkrafter. En smidigt växlande treväxlad manuell backar upp motorn, och även om den övergripande designen är något konventionell för en så avancerad bil, är den vackert konstruerad och konstruerad, vilket ger Airflow de enastående vägegenskaper som de är välkända för. Motorn är fint detaljerad som det anstår en concours-restaurerad bil.

Bilen har varit aktiv på utställningsbanan och concours-bidrag inkluderar Hilton Head Island Concours d'Elegance 2018 och igen 2021 när Airflow fick det ansedda Palmetto Award. År 2019 ställdes den sällsynta Chryslern ut i Tampa, Florida, på Gasparilla Concours d'Elegance och vann Best in Class. Den har fått AACA National First Place Junior-, Senior-

MOTORNYTT

och Grand National-utmärkelser, AACA President's Cup i SE-regionen 2018, First in Class-utmärkelser vid Chattanooga Motorcar Festival 2022, samt Walter P. Chrysler-priset (Best of Show) vid Airflow Club of Americas möte 2022. Även om Chrysler Airflow bara tillverkades under en kort tid, förebådade dess avancerade design många designprinciper som fortfarande används bland världens biltillverkare. Denna ytterst sällsynta och sportiga C9 Coupé är ett verkligt designlandmärke och en mycket passande prövosten för Walter P. Chryslers och hans personals tekniska excellens.



Roger Warolin