



*Volkswagen 412 1973*

- 1. Fiskers galna rea får hemsidan att krascha**
- 2. Nya tillverkningsmetoden som ska frälsa Tesla**
- 3. Teslas försäljning rasar och aktien faller**
- 4. Citroën återuppstår i Ryssland**
- 5. Provkörning av KGM Rexton 2,2 e-XDI Luxury Edition 5-sits**
- 6. 340 hk och fyrhjulsdraft i VW ID. Buzz GTX**
- 7. SUV:en firar 50 år**
- 8. Växelmönstret Dogleg**
- 9. Så mycket kostar det att serva en Koenigsegg**
- 10. Scania presenterar nya elmaskiner**
- 11. Scania stärker det svenska försvaret med 102 nya fordon**
- 12. Husqvarna Svartpilen 801**
- 13. Volkswagen 412**
- 14. Jaguar XKE**
- 15. Tre superbilar som aldrig blev verklighet**

## 1. Fiskers galna rea får hemsidan att krascha

Av Maths Nilsson

30 mars 2024 kl 10:08

Fiskers extrema rea med med utförsäljning av elbilar för 260 000 kronor verkar dra till sig stort intresse och fick hemsidan att krascha. – På grund av det extraordinära antalet kunder som utforskar vårt lager (700 anrop per sekund) och gör inköp, kan du uppleva en liten försening på vår webbplats, uppger Fisker.



Krisdrabbade elbillstillverkaren har valt att chocksänka sina priser på elbilen Fisker Ocean i USA. Toppversionen Ocean Extreme har prissänkts med 250 000 kronor. Instegsmodellen Fisker Ocean Sport kostar nu endast 260 000 kronor, för en SUV i samma storlek som Tesla Model Y. I Sverige har inga prissänkningar ännu annonserats. Ska vi tro Fisker själva är intresset för den extrema rean otroligt stort. Tidvis har det varit svårt att komma in på Fiskers hemsida. Bolaget uppger att 700 besökare per sekund försökte komma in.

– Vi är glada över att se den överväldigande entusiasmen för våra produkter! På grund av det extraordinära antalet kunder som utforskar vårt lager (700 anrop per sekund) och gör inköp, kan du uppleva en liten försening på vår webbplats. Du kan vara säker på att vårt team arbetar hårt för att utöka och förbättra våra system. Vi har sänkt priserna på modellåret 2023 Extreme, Ultra och Sport. Ocean One får ingen prisavdrag, [uppger Fisker Inc via Instagram](#).

Fiskers aktie har kastats ut från New York-börsen och analytiker varnar för en nära förestående konkurs. Fisker uppger dock att de tänker fortsätta erbjuda service och uppdateringar av bilen.



– Vi skulle vilja ge lite förtydliganden om de senaste företagsuppdateringarna. Vårt engagemang för våra Fisker-kunder förblir orubbligt. Vi kommer att fortsätta att tillhandahålla fordonsservice genom vår mobila tjänst och på Fiskers servicecenter. Dessutom fortsätter vi att lansera 2.0-programuppdateringen till alla Fisker Oceans och utvecklar aktivt framtida programvaruversioner. Tack för att du är en del av Fiskerfamiljen!

Handeln med Fiskers aktie har nu återupptagits, men via den mindre OTC-börsen. Aktiekursen var på skärtorsdagen nere på 2 cent, vilket ger Fisker Inc ett börsvärde på mindre än 120 miljoner kronor. Enbart företagets lager med 4700 elbilar torde värt över en miljard kronor, men det finns också stora obetalda skulder.

#### LÄS MER:

- [Fiskers galna krisrea – sänker elbilen 250 000 kr](#)
- [Första svenska köparna har fått Fisker Ocean](#)
- [Nya Fisker Ocean kommer längst av alla el-SUV:ar](#)
- [Kaoset: Fisker sålde elbilar – glömde att ta betalt](#)
- [Har 4700 osålda elbilar – Fisker pausar tillverkning](#)
- [Tufft för Fisker – oförklarligt bottenrekord för aktien](#)



#### Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 2. Nya tillverkningsmetoden som ska frälsa Tesla

Av Elis Kalmér 2 april 2024, 15:47

Teslas försäljningssiffror för första kvartalet blev en riktig rysare. För första gången på fyra år minskade försäljningen. Teslas nya småbil med revolutionerande tillverkningsteknik kan bli räddningen.



På Wall Street är det en upptrissad stämning inför att Tesla ska presentera första kvartalets antalet sålda bilar. Morgan Stanley, Wedbush Securities och Deutsche Bank förutspår alla en nedgång i Teslas försäljningssiffror. En del tror att det kan bli företagets första kraftiga nedgång sedan 2020. Aktiekursen är redan hårt pressad och har gått ner 34 procent hittills i år.

Enligt Bloomberg ligger de genomsnittliga leveransuppskattningarna på cirka 453.964 fordon. Siffrorna blev betydligt lägre, endast 386 810 bilar.

– Ett mardrömskvartal för Tesla. I en tid av fabriksstopp och bränder blir detta ett kvartal att glömma för Elon Musk och Tesla, skriver Wedbush-analytiker.

Teslas nya tillverkningsprocess kan bli räddningen i en tuff tid.

Samtidigt planerar Tesla en helt ny produktionsteknik som kan komma att innebära stora förändringar för bilindustrin, något som **Carup** tidigare rapporterat om. Tekniken används delvis av Cybertruck och nu är tanken att metoden ska användas vid framtagandet av en ny prisvärd Tesla-modell. Genom att slå ihop design, konstruktion, tillverkning och automation till en enhet ska Tesla ta biltillverkning in i en ny tid. Istället för att montera delarna enligt löpande band-principen, ska bilarna byggas färdigt i moduler, som sedan sätts ihop till en färdig bil. På så sätt ska man minska sina kostnader med hela 50 procent.



“Unboxed”, som den nya tekniken kallas, ska leda till färre moment, innehålla flera större komponenter i monteringsprocessen och minska utrymmet som biltillverkningen kräver, med hela 40 procent. Det nya 48-voltsbatteriet istället för vanliga 12, ska också dra ner på kostnader, få ner bilens vikt och effektivisera processen. Den nya Teslan är tänkt att gå in i produktion runt årsskiftet men deadlines har aldrig varit företagets starkaste sida.

#### LÄS MER:

- [Teslas försäljning rasar – aktien faller](#)
- [Därför fick Tesla ut färre bilar än väntat i Q3](#)
- [Superdatorn Dojo fick Teslas aktie att rusa](#)
- [Nya Mustang Mach-E äter upp Teslas försäljning](#)
- [Efter prissänkningen: Tesla slog rekord – så hög...](#)
- [Tesla slår rekord igen – ökat leveranserna med 68% i år](#)



#### Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.

### 3. Teslas försäljning rasar – aktien faller

Av Maths Nilsson

2 april 2024 kl 17:09

Teslas försäljningssiffror för första kvartalet blev en riktig kalldusch. Elbilstillverkaren levererade 386 810 bilar, ett tapp på 8,5 procent mot förra året. Förväntningarna låg på 443 000 bilar och nu rasar aktien på börsen.



Trots aggressiva prissänkningar så säljer Tesla färre bilar än för ett år sedan. Under första kvartalet i år sjönk leveranserna till 386 810 bilar. Samtidigt producerade Tesla 433 371 bilar, vilket tyder på att ett rejält lager med bilar har byggts upp. Analytikerna hade igenomsnitt förväntat sig leveranser av 443 000 bilar. Minskningen jämfört med första kvartalet 2023 är 8,5 procent. Det är första gången sedan början av pandemin 2020 som Teslas försäljning minskar. Jämfört med sista kvartalet 2023 är tappet drygt 20 procent.

Trots försäljningsrasen höjde Tesla sina priser i slutet av mars. Tesla förklarar delvis det stora tappet med stoppad fabrik och produktionsstart för nya Model 3.

– Minskningen i volymer berodde delvis på den tidiga fasen av produktionsökningen för den uppdaterade Model 3 vid vår fabrik i Fremont och fabriksstopp till följd av sjöfartsomläggningar orsakade av Röda havets konflikt och en mordbrand vid Gigafactory Berlin, [uppgär Tesla](#).

De svaga siffrorna fick aktien att falla med sex procent på börsen. Hittills i år har Teslaaktien gått ner med 34 procent. Tesla kvartalsrapport presenteras den 23 april.

LÄS MER:



Tesla ökade vinsten i Q2 – trots priskriget



Tesla slår rekord igen – ökat leveranserna med 68% i år



Efter prissänkningen: Tesla slog rekord – så hög...



Teslas vinst rasar: "Måste göra mer överkomliga bilar"



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

#### 4. Citroën återuppstår i Ryssland: ”Vi har tappat kontrollen”

Publicerad 2024-04-02 kl 10:07 Text Erik Söderholm

Citroëns suv-modell C5 Aircross tillverkas nu i Ryssland – mot Citroëns vilja.



**Stellantis har slutat** exportera bilar till Ryssland efter invasionen av Ukraina. Men nu har ett ryskt företag börjat tillverka Citroën C5 Aircross i en fabrik som tidigare ägdes av Stellantis och som ligger utanför Moskva, enligt Reuters.

Bilen ska börja säljas av ryska återförsäljare senare i år. Tillverkningen görs av företaget Automotive Technologies som importerar komponenterna som behövs från Kina. Stellantis och Dongfeng, som ägs av kinesiska staten, har ett samriskbolag tillsammans i Kina och det är där delarna tillverkas. De kan sedan exporteras till Ryssland.

”Den 27 mars påbörjades tillverkning av Citroën C5 Aircross i fabriken i Kaluga. Bilarna kommer anlända till Citroëns officiella visningslokaler i maj 2024, men det är möjligt att boka en bil redan i april”, uppger Automotive Technologies i ett pressmeddelande. Stellantis har uppgett att företaget ”tappat kontroll över våra enheter i Ryssland”.



Erik Söderholm

**Mer från vi bilägare:**



**Avslöjat med GPS: Svenska bilar smugglas till Ryssland**



**Kinesiska bilmärken ökar kraftigt i Ryssland**



**Geely mer än tredubblar försäljningen i Ryssland**

## Teknikens Värld

### 5. Provkörning av KGM Rexton 2,2 e-XDI Luxury Edition 5-sits

Publicerad 1 apr 2024 kl 18.24

Mitt i elektrifieringens tidsålder kommer ett nytt märke till Sverige med bland annat en dieseldriven bjässe i portfolion. Men det är ingen ny bil, vi känner den från förr som en SsangYong. Suven Rexton gör comeback i uppdaterad form.



*Nytt ansikte men suven KGM Rexton är och känns som en bil från gårdagen.*

Att sätta sig bakom ratten i ett för Sverige nytt bilmärke är vardagsmat nu när vi står mitt i elektrifieringsomställningen och med en ström av nya bilar från Kina. Men här sitter jag i en bil från det sydkoreanska märket KGM. Bilmodellen är dock inte ny och någon elektrifiering är det inte tal om trots ett "e" i motornamnet.

KG Mobility är den senaste i raden ägare av märket **SsangYong** och modellen jag sitter i, **Rexton** generation två, lanserades 2017 som just en SsangYong och har under åren uppdaterats. Till 2021 fick den det nya utseendet med en stor grill och till 2023 kom en ny interiör.

#### DET HÄR ÄR NYTT

##### Allt och inget

Rexton från 2017 i uppdaterad form under nytt ägarskap.

##### Märke

Modellen säljs nu som en KGM men de gamla emblemen finns kvar.

##### Utseende

Sedan vi i Sverige såg bilen senast har exteriören uppdaterats med stor grill.



*I sitt lyxigaste utförande känns Rexton påkostad. Stolarna är prima.*

## Interiör

Invändigt har nya material, ny design och ny pekskärm tillkommit.

Tillsammans med pickuppen Musso Grand (som Rexton delar teknik med) och kommande eldrivna Torres gör märket en nysatsning med nytt namn i Sverige. Senast vi satt i en bil från tillverkaren var 2017 och nog känns det som vi rullar tillbaka bandet till det året: en stor dieseldriven suv ligger inte direkt i tiden.

Rexton erbjuder dock en bruksighet som få kan matcha i dag: rambygge, inkopplingsbar fyrhjulsdraft, lågväxel och en dragvikt på tre ton och det i kombination med en lyxig känsla i det dyrare Luxury Edition-utförandet. Invändigt finns fina material, smakfull design och en pekskärm – fattas bara. Där är det i huvudsak navigation och radio som manövreras men att koppla in mobiltelefonen med Apple CarPlay eller Android Auto kan tyvärr bara göras med sladd, men trådlös laddning av din telefon finns. Under skärmen styrs ventilation och värme med touchknappar som även fungerar med handskarna på. Dina val bekräftas som hastigast i ovan nämnda skärm.

Den elmanövrerade förarstolen är både småsportig och stilig och passar mina 178 centimeter och 65 kilo perfekt på långstyrning. Skjutmånen i längs- och höjded är väl tilltagen och här finns elmanövrering, värme och kyla samt minnesfunktioner. Den eluppvärmda ratten är justerbar i höjd- och längsled.

Filassistans och adaptiv farthållare hjälper mig på de större vägarna och kameror bak, fram och "från ovan" när det är trängre. Där hjälper även den lätta styrningen men differentialbromsen är lite väl hård och det känns som om handbromsen ligger i när man manövrerar bilen på trånga ytor.

Framför ratten finns lite förvånande analoga mätare (standard på de svenska bilarna) och mellan dessa en TFT-skärm där du kan bläddra mellan de sedvanliga funktionerna men även se hjulens vinklar vid stillastående.



Tyvärr hämmas åkkomforten av att bilen reagerar på små ojämnheter i vägbanan och det kan skramla till rejält i bakvagnen. Annars är fjädringen okej, vägbruset och motorljudet lågt. Störande vindbrus kan uppstå vilket är oundvikligt i en inte allt för strömlinjeformad bil av denna storlek och Rexton är också ganska känslig för sidvind. Att i fart enkelt kunna skifta mellan två- och fyrhjulsdrift är bra när milen rullar på och underlaget skiftar mellan barmark, slask och snö. Paddlar finns vid ratten om jag av någon anledning vill växla själv.

De turbomatade 202 hästarna gör ett förvånansvärt bra jobb i en så stor bil som detta är och den åttastegade automatlådan jobbar på som gamla tiders lådor gör. Vid vår provkörning, som mestadels gick på motor- och landsväg, visade färddatorn 0,78 liter per mil och vi växlade då mellan två- och fyrhjulsdrift.

I den provkörda bilen är bagageutrymmet gigantiskt men här finns även plats för en tredje sätesrad för 10 000 kronor extra. Hur det är att sitta där vet vi inte men att döma av de tjocka C-stolparna och de små sidofönstren lär det kännas instängt.

I rad två är det dock prima med bra benutrymme, mittarmstöd med mugghållare och fack för mobiltelefon, fläktutblås, dubbla USB-C-uttag, 12-voltsuttag och värme i dynan. Ryggstödet går att luta tillräckligt för en tupplur.

Rexton startar på 579 900 kronor med fem säten och i Comfort-utförande som saknar flera av de lyxiga funktionerna vi gillar och då får man också nöja sig med bladfjädrar bak. För dragkrok blir det 16 920 kronor extra.

Att generalagenten RSA tar hit Rexton nu när dieselpriiset sjunkit kan tyckas vara bra timing men det går inte att komma ifrån att bilystens tid är förbi. I alla fall för den stora massan. För de som söker en dieseldriven dragare är utbudet skralt och en hög fordonskatt de första åren är oundviklig. Rexton placerar sig mellan en "vanlig" suv och ett arbetsdon. Söker du det, och kan vänja dig vid frågan vad det är för bil du egentligen kör, så kan modellen vara ett alternativ.



### **KGM REXTON 2,2 E-XDI LUXURY EDITION 5-SITS**

**Pris:** 619 900 kronor.

**Motor:** Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 86,2/92,4 mm, cylindervolym 2.157 cm<sup>3</sup>. Max effekt 202 hk (149 kW) vid 3 800 r/min, max vridmoment 441 Nm vid 1.600-2.600 r/min.

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram. Fram dubbla triangellänkar, bak multilänkaxel.

**Styrning:** El assisterad servo. Vändcirkel 11 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 255/60 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 287, längd 485, bredd 196, höjd 183, spårvidd f/b 164/164. Markfrigång 20. Tjänstevikt 2 070, maxlast 730, max släpvagnsvikt 3 000. Tank 70 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 1 051–1 977 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 8,5 s, toppfart 184 km/h.

**Bränsleförbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,81 l/mil. CO<sub>2</sub> 211 g/km.

**Garantier:** Nybil 5 år, rostskydd 6 år, lack 5 år, assistans 3 år.

**Skatt:** 20 164 kronor per år de första tre åren, därefter 5 662 kronor per år.



**Rivaler:****Mazda CX-60 e-Skyactiv D Exclusive-Line**

Mazdas största dieseldrivna suv som "fuskar" med mildhybridteknik. Modernare och starkare än Rexton men mindre bruksig och får dra 2 500 kg släp.

**Pris:** 493 400 kronor.

**Ineos Grenadier 3,0 Twin-Turbo Diesel**

Det bruksigaste som finns på marknaden i dag. Bra i terrängen men hemsk på vägen. Motor från BMW. 3 500 kg i dragvikt.

**Pris:** 761 300 kronor.

**SsangYong modeller vi minns****RODIUS**

Former inspirerade av de från en lyxyacht men [Rodius](#) fick mycket skäll för sitt utseende och beskrivs än i dag som världens fulaste bil. Bilen fick även kritik för dålig kvalitet, väghållning och bränsleekonomi. Men billig och rymlig var den, vilket välkomnades av taxiåkare. På vissa marknader fanns den med fyra sätesrader.

Tillverkad: 2004-2011



## MUSSO

Mercedes koppling till SsangYong började här med Musso, en modell som även såldes i Sverige. Motorerna kom från den tyska tillverkaren men designen var egen, om det nu gick dig förbi. Musso fanns även som pickup med tillägget Sports i modellnamnet. Bilen såldes även som Daewoo när de gick in som ägare och fick då delvis ny form.

Tillverkad: 1993-2005



## ACTYON SPORTS

[Actyon](#) ersatte Musso och fanns även i pickupversion som på bilden här. Formerna var helt nya men ändå säregna. Under skalet fanns moderniteter som delad bakaxel och antisladdsystem. Vid vår provkörning av bilen uppskattades komforten och kvalitetskänslan invändigt men någon storlastare var den inte.

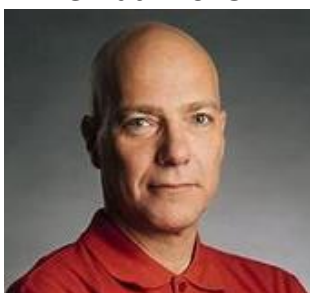
Tillverkad: 2006-2018



## TIVOLI

Tillsammans med [Korando](#) den senaste modellen från märket som testats av oss och det i nummer 21/2017. [Tivoli](#) bröt SsangYongs tidigare bruksiga aura, var mindre i formatet och fann nya konkurrenter i ett expansivt segment. Plus för lågt pris och låga ägandekostnader samt fyrhjulsdraft. Minus för bränsletörst och skakigt andrahandsvärde.

Tillverkad: 2015-



Peter Klemensberger



## 6. 340 hk och fyrhjulsdraft i VW ID. Buzz GTX

Av redaktören bytbil 2024-04-02 Text Morten Bek

Mer tryck i bussen. Den eldrivna VW ID. Buzz får en boost med den nya GTX-versionen med två elmotorer, fyrhjulsdraft och 340 hk – och 0-100 km/h på 6,5 sekunder.



**Volkswagen ID. Buzz** uppmuntrar till en avslappnad körstil och en körning som är mer av ett nöje än en prestation. Det råder ingen tvekan om att **Buzz**, med sina 204 hk, är lite för avslappnad för vissa människor. En toppfart på 145 km/h och 0-100 km/h på 10,2 sekunder ger, ska vi säga, en allmänt lugn atmosfär.

Tur då att Volkswagen utökar sin familj av eldrivna GTX-modeller. GTX står för mer fart och mer kraft (och en lite fräschare design), och **ID. Buzz** får nu också en kraftkur. Både det vanliga **ID. Buzz** och den nya ID. Buzz med förlängd hjulbas får en 340 hk boost. Högre toppfart och mycket snabbare acceleration är två sidor av GTX-myntet, men fyrhjulsdraft är också en del av paketet.

### Snabb som en Golf GTI

De snabba elbussarna har ett upplägg som vi har blivit bekanta med. ID. Buzz GTX har en elmotor bak, liksom standardversionen på 204 hk, som kompletteras med en elmotor på framaxeln. Den bakre elmotorn levererar 286 hk (och 560 Nm), medan den främre motorn levererar 109 hk (och 134 Nm).

Detta ger 340 hk, som redan är känt från **ID.4 GTX**, **ID.5 GTX** och ID.7 GTX – men inte om man helt enkelt lägger ihop effekten från de två elmotorerna. Det skulle ge 395 hk, men motorerna är inte desamma och de levererar kraft på olika sätt, så 340 hk är den maximala effekten.



### VW ID.3 GTX redo med upp till 326 hk

Med 340 hk kan **ID. Buzz**, kort eller lång, köras snabbare. Toppfarten har ökat med 15 km/h till 160 km/h, och båda längderna av ID. Buzz GTX kan nå de första 100 km/h på 6,5 sekunder. Det här är mer som Golf GTI än en långsam elbuss.

Du behöver dock inte nödvändigtvis köpa ID. Buzz GTX för att få en **ID. Buzz** som är snabbare än dagens standardmodell på 204 hk. Det krävs inte mycket fantasi för att föreställa sig att elmotorn på 204 hk inom en inte alltför avlägsen framtid kommer att pensioneras och ersättas av den nyare på 286 hk. Det i sig skulle ge en snabbare **ID. Buzz**.

### Kort med litet batteri, lång med stort batteri

Den nya GTX-modellen har dock några saker som den vanliga **ID. Buzz** inte har. Den kan dra fler kilo om du behöver det. Den korta modellen kan dra upp till 1 800 kilo, medan den långa versionen kan dra upp till 1 600 kilo. Och så har vi designen, som ger ID. Buzz lite mer karaktär (om du nu tycker att den inte redan har tillräckligt mycket karaktär). 19" Venlo-legeringsfälgar (21" som tillval), pilformade LED-körljus och den GTX-exklusiva färgen Cherry Red på utsidan, svart takbeklädnad och GTX-specifika säten på insidan.

Där den "korta" ID. Buzz GTX finns tillgänglig med fem eller sex säten och levereras med ett batteripaket med 79 kWh (2 kWh mer än standard **ID. Buzz** användbar kapacitet, har den långa varianten ett batteri på 86 kWh. Räckvidden nämns inte med ett enda ord i pressmeddelandet.

Å andra sidan säger VW att alla ID. Buzz-modellerna kommer att ha ett nytt infotainmentsystem med en 12,9" pekskärm, nya menyer och enklare manövrering. ChatGPT är också integrerat, och head-up display och fjärrstyrd parkering är nu också ett alternativ.

**Relaterade artiklar:**



**Bytbil provkör Volkswagen ID. Buzz – återfödseln av Folkabussen**



**Tre versioner av ID.Buzz – självkörande**



**Världspremiär för Volkswagen ID. Buzz**



**Så mycket kostar nya Volkswagen ID. Buzz i Sverige**

## 7. SUV:en firar 50 år – okända historien bakom

Av Elis Kalmér

1 april 2024 kl 09:02

SUV:en, eller “Sports Utility Vehicle”, kan kännas ganska nytt och trendigt men historien går faktiskt längre bak än många tror. Begreppet myntades av amerikanska Jeep när man lanserade den något ungdomligare modellen Cherokee, år 1974. Att man där och då lanserade ett koncept som i framtiden skulle ta över hela bilindustrin var det nog inte många som trodde.



Från att användas och säljas till nischade marknader i bilindustrins utkanter, till ren och skär världsdominans. Anledningen till den kolossala framväxten är inte helt enkel att sätta fingret på, men att historien har sin början i en försäljningsbroschyr av nya Jeep Cherokee råder det ingen tvivel om.

Jeep Cherokee (SJ) lanserades redan 1974 och baserades på den långvariga Wagoneer fast tvåsits och med en mycket bredare D-stolpe. Avsaknaden av C-stolpe tillät en mycket längre sidoruta med utfällbar funktion. Cherokee tilltalade en yngre konsument med sin nya slogan “Sports Utility Vehicle” medan Wagoneer sågs mer som en familjebil. Jeep sägs ha myntat begreppet SUV med Cherokee-modellen.

Nyheten var en fyrkantigt formad slitvarg med förhöjd markfrigång, kraftigare bakstycke med extra utrymme och en “sportig” vibb. Akronymen blev slogan för det multifunktionella fordonet som erbjöd prestanda i alla väder och omständigheter och som var rymlig men ändå smidig. Det var fyrhjulsdraft lämpad för väganvändning snarare än för terrängkörning utan att för den sakens skull vara hjälplös i lite lerigare kontexter.

En del hatar, andra älskar. I dag pratar vi om kompakt, mellanstor, crossover eller super-SUV och suvarna kommer i alla dess former, storlekar och prisklasser. Med det sagt är det inte konstigt att suvar utgör närmare 60 procent av alla nya bilköp. 50-procentsgränsen passerades år 2021, skriver [The Telegraph](#).



Suven har genom åren tolkats och presenterats i många olika slag och det finns flera modeller som gjort stort avtryck i kategorin. Däribland hittar vi bland annat det svenska bidraget Volvo XC90 som lanserades för över 20 år sedan. Ett stort steg för Volvo, vid lanseringen år 2002 när den presenterades som en perfekt familjesuv. Har med åren blivit allt lyxigare, större och tyngre och kommer nog finnas ett tag till, fram tills dess att hel-elektriska EX90 lanseras.

Folk var inte särskilt förvånade över att Volvo lanserade en rymlig familjebil. Desto större var förvåningen när sportbilspionjärerna Porsche avtäckte en liknande variant vid namn Cayenne samma år nere i Stuttgart. Nyheten orsakade ramaskri bland märkets trogna supportrar som förfärades över att Porsche lanserat ett terrängfordon. Men trots avbräcket från märkets traditionella linje, hade Porsche på ett väldigt genomtänkt sätt gjort sig tillgänglig på en helt ny och tilltagande marknad.





I andra delar av staden hakade man på trenden i ett betydligt tidigare skede. Den retro-stilade G-Klass, även kallad G-wagen, lanserades redan i slutet av 1970-talet och känns igen av ett betydligt kraftigare utsnitt. Den boxiga stilen har inte mjukats upp särskilt mycket under åren och den senaste turboladdade V8-motorn håller nästan jämna steg med en sportbil. Dessutom klarar den sig fint utanför asfalterade vägar.

Så vart tar vi vägen med allt det här? Än så länge verkar de i alla fall vara här för att stanna. När tillverkarna nylanserar modeller med så kallade ansiktslyft brukar det allt som oftast innebära att man "suvar till det lite".

#### LÄS MER:

- [Här är Jeeps nya elektriska terrängbil med 600 hk](#)
- [Bilarna som har mest och minst fel – hela listan](#)
- [BYD:s chockbilliga elbil skrämmer bilindustrin](#)
- [Köper övergiven Lamborghini med trasig V12: "Absolut..."](#)
- [Premiär för Jeeps laddhybrider – ska klara tuff...](#)
- [Då visar DeLorean upp sin nya bilmodell](#)



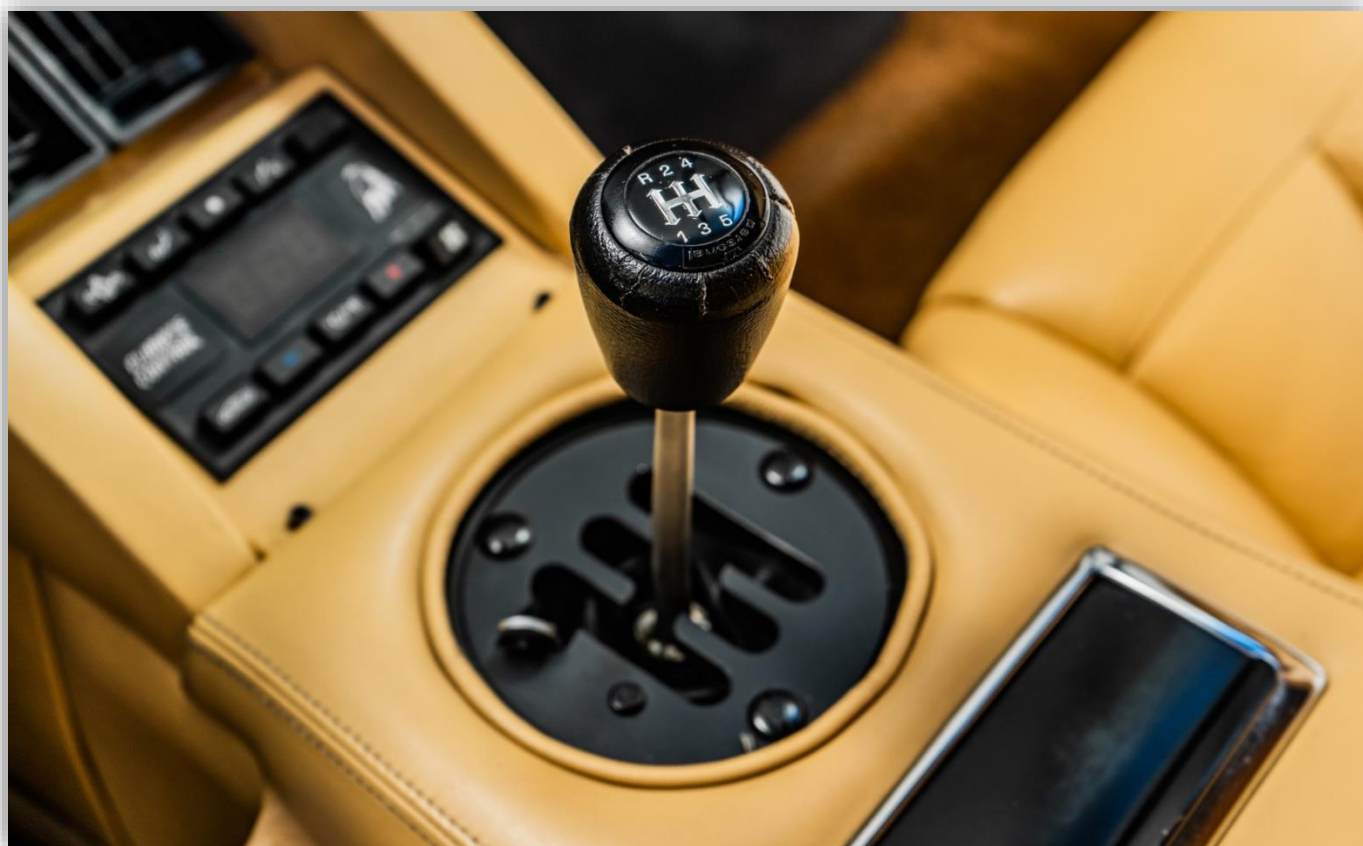
#### Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.



## 8. Växelmönstret Dogleg

Traditionell, engagerande och utan tvekan roligare att köra, manuell växellåda anses vara överlägsen i vissa entusiastkretsar, men inte alla manuella växellådor skapades lika.



*Växelmönstret Dogleg.*

Den största majoriteten av manuella modeller följer samma "H-mönster" från det övre vänstra hörnet, ner till andra växeln och så vidare, men tyvärr visade sig denna växellayout vara ineffektiv där perfekt växling betydde mer. Att växla från tvåan till trean kräver att växelspaken kortvarigt går i neutralläge, och i racing där dessa två växlar betyder allt är det där extra steget, oavsett hur litet, något som är värt att eliminera.

Här kommer dogleg manuella växellådor, där växelmönstret förvrängdes för att bättre passa användning på banan. Detta mönster flyttar den första växeln längst ner till vänster, vilket gör att den andra och tredje växeln kan vara i linje, vilket rakar bort värdefulla sekunder när du växlar mellan dessa två.

Trots alla fördelar på banan tog dogleg-växlarna aldrig över, eftersom många sportbilar bara höll sig till det traditionella H-mönstret där 1:ans och 2:ans växel i linje helt enkelt fungerar bättre i vardagstrafiken.

Dessutom, i takt med att tekniken utvecklades och både tävlings- och gatbilar började få snabbare och bekvämare sekventiella manualer, blev dogleg-mönstret föråldrat, men då och då finns det en manuell bil med en av dem.

## 9. Så mycket kostar det att serva en Koenigsegg

Av William Karlsson 1 april 2024 kl 06:42

Hur mycket kostar det att serva en av världens snabbaste och mest unika bilar? Det får vi veta när youtubern The Stradman ska fixa sin Koenigsegg Agera. Kostnaderna är svindlande, men billiga jämfört med andra hyperbilar.



FILM: <https://youtu.be/ezyN6o5Zb-c>

The Stradman är Youtube-stjärnan med 4,3 miljoner följare som privatleasade sin Koenigsegg, något **Carup** skrivit om tidigare. Varje månad betalar han 365 000 kronor för att leasa sin superbil. För några veckor sedan åkte han ner till Florida för att testa bilens **topphastighet** och kom då upp i den hisnande farten 360 km/h. Men innan han åkte för att utföra testet var han tvungen att se över bilen. Han kommenterade servicen själv så här.

– Idag ska jag betala den dyraste servicekostnaden jag betalt under hela mitt liv, säger The Stradman.

Inför bilens resa ner till alligatortäta Florida ville The Stradman att bilen skulle vara så säker och snabb det bara gick och valde därför att serva hela bilen från topp till tå. Bara att frakta bilen från Arizona till Florida kostade youtubern runt 115 000 kronor.

Ett problem han upptäckte som han aldrig tidigare haft var att bilens värde var så högt att det var svårt att hitta en verkstad som hade tillräckligt hög försäkringstäckning ifall något fel skulle uppstå under bilens service.

– Många superbilägare väljer att bara riskera allt när de lämnar in sina bilar på service utan försäkring, säger The Stradman.



Koenigseggs årliga service i USA för Agera-modellen ligger på 190 000 kronor, då byts oljan och tändstiften, men även kylarvätskan och en rad andra funktioner ses över. Priset är samtidigt rena fyndet i jämförelse med vissa andra hyperbilars kostnader. Bara att byta tändstift i en **Bugatti Veyrons W16-motor** kostar 210 000 kronor. Enbart oljebytet går loss på 250 000 kronor i Veyron. Var 1600:e mil ska däck och fälgar bytas till en kostnad av 800.000 kronor.

Förutom grundservicen valde han även att lägga på flera saker till som inte var helt nödvändiga, för att lyckas få bilen så snabb som möjligt inför topphastighets testet. Bland annat byttes bränslepumpen, däcken och taket tätades. Däcken kostade inte mer än 30 000 kronor. Totalt sett kom kostnaden upp för alla åtgärder i 614 000 kronor. Ett pris den vanligtvis glade youtubern kommenterade så här.

– På det stora hela är jag rätt besviken då jag bara kom upp i 360 km/h. Det var väldigt mycket energi och pengar som investerats i projektet.

#### LÄS MER:

- [Toppfartstestar sin Koenigsegg: "Det är sjukt"](#)
- [Han privatleasar Koenigsegg – otroliga kostnaden](#)
- [Youtubern kör Koenigsegg på autobahn: Törs inte...](#)
- [Galna kostnaden för Steves billån: 1,5 miljoner / månad](#)
- [Galna vinsten på att köra Koenigsegg: 14 913 kr per mil](#)
- [Nu kan du privatleasa Koenigsegg – så mycket kostar det](#)



#### William Karlsson

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

# TRAILER

## 10. Scania presenterar nya elmaskiner

Publicerad 2024-03-27 15:00 Text Rutger Andersson

**Andra generationen Scania Bev för bland annat distributionstrafik.**



**Scania lanserar nu nya motorversioner i sitt elektrifierade program. Med en effekt på 210 och 240 kW kan de bli ett frevent val i bland annat distributionssegmentet.**

Scania förnyar och breddar nu sitt produktprogram med två nya versioner av en elmaskin. Dessa har en effekt på 210 kW (285 hk) och 240 kW (326 hk).

– Ska man jämföra med en diesel så är det motsvarigheten till en 9-litersmotor. Den är den typ av elmaskin som passar för en mängd olika drifter och behov genom att vara lätt och flexibel men ändå kraftfull, säger Fredrik Allard, Senior Vice President och chef för E-mobility på Scania i ett pressmeddelande.

Lastbilar med denna motor lär bli frekvent för bland annat distribution och lättare anläggningstrafik. De blir Scantias andra generation Bev i detta segment och erbjuds även som 6x4.

De nya lastbilarna utrustas med batteripaket på 416 eller 624 kWh varav 83 procent är tillgänglig energi. De större batterierna beräknas ge en räckvidd på 29 ton för en lastbil med en bruttovikt på 29 ton.

Den nya motorn har en del gemensamma nämnare med den som tidigare finns i produktprogrammet med en effekt från 270 till 400 kW.

En väsentlig skillnad är att den här är utrustad med en tvåstegad växellåda. På de större motorerna, som i regel är specas till lastbilar för lite högre bruttovikter, är växellådan fyrstegad.

Ny elmaskin i två effektnivåer och en 6x4 boggiaxel för extra drivning

Räckvidd på upp till 520 km för en 29-tonsbil

416 eller 624 kWh i Södertälje, med ett SOC-fönster (användbar energi) på ungefär 83%.



## 11. Scania stärker det svenska försvaret med 102 nya fordon

Scania uppdaterar det svenska försvarets fordonsslotta med totalt 102 nya skåplastbilar och brandbilar.



*Scania har levererat 22 nya brandbilar till flygvapnet.*

Mats Brodin är Key Account Manager på Scania och projektledare för upphandlingen.

– Vi fick affären förra året och i våras blev förseriebilen slutinspekterad och godkänd.

Nu är serieproduktionen igång och vi har levererat bilar under hösten, säger han.

Skåplastbilarna av modell Scania G 460 6x6 har en relativt låg militariseringsgrad; det vill säga de liknar i mångt och mycket sina civila motsvarigheter. Den mest iögonfallande skillnaden är förstås den gröna, matta lacken, men det finns även mindre detaljer som till exempel det specialbyggda takräcket för att förvara kamouflagenät och annan utrustning, och en taklucka som möjliggör att man kan stå och titta ut.

– Takräcket är framtaget just för de här bilarna, men de passar även till tidigare levererade fordon, säger Mats Brodin.

Scania har fått en optionsorder på 30 skåplastbilar utöver de som beställts tidigare. Under året har även 22 nya brandbilar levererats som Försvarets materielverk FMV beställt till flygvapnet. Förutom att få en ny, modern räddningsbil är leveransen ett led i Försvarets miljöarbete:– Den här leveransen är ett viktigt steg.

Nu får flygvapnet en räddningsbil som möjliggör en full omställning till PFAS-fri släckning, säger Henrik Troedsson, chef för flygbassystem vid FMV.



## 12. Husqvarna Svartpilen 801!

Av Linus Bankler

20 mars, 2024

Äntligen är den här, Husqvarnas första "riktiga" landsvägshoj med den potenta och körglada 799-kubikstvinnan. Allt sedan Svart- och Vitpilen 701 försvunnit från Husqvarnas lineup, har det saknats ett riktigt "järn" för gatbus och slingrande vägar.



FILM: <https://youtu.be/E-zjHgCpPMo>

Med nya 801 Svartpilen tar Husqvarna ett stort steg och utmanar konkurrenterna med en slagkraftig modell som bär riktigt sköna linjer. Hjärtat i skapelsen är förstås den härligt bultande och dundrande radtvåan med 285-graders vevtappsförskjutning som ger en skön och personlig gång. 105 hästar på topp parat med 87 newtonmeter ger ordentliga prestanda tillsammans med den låga torrvikten på 181 kilo.

Ramen är en lättviktshistoria av krom-molybdenstål som även använder motorn som bärande element. Alusvingen är pressgjuten och håller i ett snyggt bakhjul klätt med fräcka Pirelli MT60-däck som med sitt grova mönster även passar för en skön grusvägstur. Men inte längre än så för den kortslagiga fjädningen på 140 mm fram och 150 bak är anpassad för vägar, inte terräng, dock justerbar, kompression och retur fram samt förspänning och returdämpning bak.



Som en option kan du köpa till Dynamic Pack vilket låser upp en 10-gradig skala av olika inställningar för traction control, elektroniskt kontrollerad motorbroms, wheelie-control inställbar i fem olika lägen samt farthållare.

Quickshifter kommer med som standard vilket även Husqvarnas uppkopplingsenhet gör som du enkelt ansluter till mobilen och erbjuder turn-by-turn navigering och möjligheter för musikspelning och telefonsamtal.

Bike är redan inplanerade till den roliga provkörningen av Husqvarna Svartpilen 801 så den kan ni läsa i Bike fem som kommer ut den 16 maj!

Tills dess får ni hålla till tåls med några härliga bilder och en liten videosnutt.

801 Svartpilen kommer till din handlare under April och kommer kosta 136 900 kronor.

#### **Tekniska höjdpunkter:**

- \*Ram i krom-molybdenstål med motorn som bärande del
- \*799 cc parallelltwinmotor med 105 hk topp effekt och 87 Nm vridmoment
- \*Justerbar WP APEX-fjädring
- \*Fyra valbara körlägen (Street, Rain, Sport, plus ett dynamiskt läge som tillval)
- \*Tillvalet Dynamic Pack introducerar tio nivåer av traction control och fem nivåer av Anti-Wheelie
- \*Ställbar traction control och farthållare finns med Dynamic Pack
- \*Nedläggningsberoende traction-controll som standard
- \*Lutningskänslig ABS
- \*Ride-by-wire gasreglage med justerbar gasrespons
- \*Standard Easy Shift-funktion (quickshifter upp och ned)
- \*PASC slirkoppling
- \*Standard Connectivity Unit ger TbT+ navigering, telefonsamtal och musikval från förarens smartphone

### 13. Volkswagen 412: Modern antikvitet med motorn på fel plats

Publicerad 2023-02-19 kl 09:35 Text Calle Carlquist

Volkswagens sista försök att hålla svansmotorn vid liv skedde i fel tid med en underlig bil.



**Ett av de märkligaste** strategiska styrelsebeslut som någonsin fattats resulterade i den här bilen, Volkswagen 412, eller rättare sagt i dess ursprungsmodell Volkswagen 411.

Den stora, nya VW-modellen debuterade sommaren 1968 och hade, precis som alla andra folkvagnar före den, motorn bak.

**Så hade Heinrich Nordhoff**, Volkswagens legendariske och förste högste chef sedan återstarten 1948, nämligen bestämt. Man tallade inte på VW:s framgångsrecept för bilkonstruktion hur som helst och man tallade inte på de kvalitetskrav som genomsyrade allt, från bilen som helhet ner till känslan i fingrarna när handskfacksluckan skulle öppnas.

Med 411 skulle den goda traditionen fortsätta. Att omvärldens bilproduktion såg ut på helt annat sätt än 1948 var mer ett problem för den än för VW.

**Det fanns bara** en hake. Ett halvår före debuten för Volkswagen 411 avled Nordhoff och det blev den nye chefen Kurt Lotz som olycklig fick stå till svars för alla frågor den märkliga modell han inte hade ansvarat för förde med sig. Varför såg nya bilen ut som en näsbjörn? Varför var nya bilen så slö? Och varför – varför! – hade nya bilen motorn bak?





**Försäljningen började** trögt. När det från VW-werk i Wolfsburg trillade ut 6 000 exemplar av Typ 1 varje dag kom 411 upp i kanske 200–250.

I biltidningarna hade den nya modellen mötts med förundran och intresse, sinnesstämningar som snabbt övergick i svidande kritik så snart skribenterna började recensera. Bilen behövde åtgärdas, den fick bränsleinsprutning, modifierad front och inför modellskiftet till 412 också fräsigare linjer överlag.

**Men loppet var redan** kört, efter blott cirka 370 000 exemplar lades produktionen av den moderna antikviteten 411/412 ned.

Allan då, var kom han in i bilden? De första svenska annonserna löd "Säg hej till 411:an", med ett typsnitt som såg ut som om bilen hette just "Allan".

## **VOLKSWAGEN 412LS VARIANT**

**Nypris:** 26 275 kronor.

**Värde idag:** 20 000–30 000 kr.

**Motor:** Fyrcylindrig boxermotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Dubbla förgasare. **Luftkylning.** Volym 1 795 cm<sup>3</sup>. Max effekt 85 hk DIN vid 5 000 v/min. Max vrid. 135 Nm DIN vid 3 400 v/min.

**Kraftöverföring:** Svansmotor, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

**Mått:** L 460/B 168/H 148 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Spiralfjädring fram och bak. MacPherson fjäderben fram, fyrledad axel med snedställda länkar bak. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmande fram och bak.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak. Servo, tvåkrets bromssystem.

**Fartresurser:** Toppfart 160 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14,5 s.

**Förbrukning:** 1,15 l/mil.



## LIVSCYKELN

**1968** VW 411 börjar tillverkas som två- och fyradörrars sedan. Boxermotor på 1,7 l, 68 hk och dubbla förgasare. Vevhus av magnesium.

**1969** Mer ljudisolering, modifierade vipparmar, ändringar i växellåda och värmesystem för att minska oljud. Automatlåda som tillval.

**1970** Nya dubbla strålkastare. 411 finns som "Variant" – kombi! Men bara med två dörrar. Premiär för 411E, med elektronisk bränsleinsprutning och 80 hk.

**1971** Nästan 60 procent av kunderna väljer Variant. Kortare växelspak med tydligare lägen.

**1972** Högre slutväxel i sedanmodellen. Bromsservo. L-utrustad med helt fällbara säten, klocka och mjuk matta på golvet. Handlarna oroar sig för framtiden. Men nya modeller är på väg.

**1973** Ansiktslyft 412 – VW erkänner villigt att nosen sänkts för utseendets skull. Men vem gjorde jobbet? Bränsleinsprutad 1700-motor på 75 hk.

**1974** Sista året för Volkswagen 412, nu med dubbla Solex och 1 800 cm<sup>3</sup> istället för insprutning. Passat, Scirocco, Golf, K70 och Typ 1 säljs parallellt. Det är snart tydligt var kunderna önskar att motorn ska vara placerad...



**Calle Carlquist**



Läs också: [Bytte dieselbil mot Tesla – nu får kommunchefen gå](#)

## 14. Jaguar XKE "Lightweight" Roadster 1961



Efter den monumentala framgången med både Jaguar C-Type och D-Type förväntade sig märkesentusiaster logiskt sett en liknande tävlingsbehandling för den helt nya E-Type som först debuterade 1961. Trots att den nya E-Type i stor utsträckning lånade teknik från sina Le Mans-vinnande kusiner var det aldrig meningen att den nya E-Type skulle ta vid där de dominerande C- och D-Types slutade.

Hur som helst, boffins på Brown's Lane kryddade framgångsrikt E-Type för internationell GT-racing, med knappt 12 E-Type Lightweight-modeller med aluminiumkaross som flydde från fabriken. Bilarna visade sig vara särskilt konkurrenskraftiga vid kortare lopp, men kunde inte matcha Ferrari eller Shelby i världsmästerskapet, och Jaguar avledde resurser mot den otroliga men i slutändan dödfödda XJ13-prototypen.





På grund av sin exceptionella sällsynthet är de ursprungliga fabrikslätta E-typerna "blue chip"-samlarobjekt med sju- eller åttasiffriga värden långt utom räckhåll för den genomsnittliga samlaren. Med tanke på den relativt höga produktionsvolymen av standard E-Type har många bilar konverterats till "Semi" och "Full" lättviktspecifikationer för racing och rally.

Detta fantastiska exemplar har byggts i stor utsträckning med fullständiga lättviktspecifikationer av de respekterade Jag-specialisterna på Storbritannien-baserade Valley Motorsport. I sann lättviktsform har den ett badkar och ytterpaneler tillverkade helt av aluminiumlegering av Rod Jay från Jaguar Racing Panels Limited, Nuneaton. Karossen är strategiskt förstärkt för överlägsen styvhet och hantering, och inkluderar en ordentligt ventilerad hardtop och bagagelucka - båda korrekta för en lättviktare och ett måste för längre rallyn eller trackday-sessioner.

Underbara hjul i Dunlop-stil fyller de kurviga hjulhusen med fett Dunlop-gummi, vilket ger både tidsenlig dressing och ger den smidiga Jag en aggressiv, muskulös profil. Exteriören är vackert lackerad i svart och detaljerad med utvändiga motorhuvsspärrar, Perspex-strålkastarkåpor, vita rundlar, regnljus och ett exponerat Monza-påfyllningslock.

Även om E-typer i standardproduktion knappast kan mäta sig med en Bentley när det gäller inredning, innehåller alla lättviktskonverteringar som är värda sina nitar lika mycket aluminium inuti som utvändigt. Således är cockpiten på "437 YUJ" erforderligt tävlingsklar, med aluminiumram för instrumentbrädan, frontplattan och råa dörrskinn. En helt FIA-kompatibel störtbåge och det inbyggda Lifeline-brandbekämpningssystemet balanseras av stiliga quiltade lädersäten i rallystil med hög rygg som är perfekta för längre vägturer.

Precis som de ursprungliga 12 lättviktarna är Jaguar XK-motorn under motorhuvens ingen vanlig uppvärmd produktionsenhet. Den här bilen har ett Crosthwaite & Gardiner-lege-ringsblock och vidvinkelhuvud fyllt med Cosworth-kolvar och en Arrow-vevaxel, som alla andas genom ett anpassat avgassystem och tredubbla Weber DCOE-förgasare.



Motorn byggdes av Phil Hepworth och har tidigare testats till 365 hästkrafter – en eldkraft som överträffar vad den ursprungliga och "officiella" fortsättningen Lightweights har på kranen.

Bakom denna muskel finns en rad chassi- och drivlineuppgraderingar, som börjar med rosenledade krängningshämmare och SP Suspension coilovers med justerbar ventiler och körhöjd. Uppgraderade skivbromsar i alla fyra hörnen är redo för längre bandarbete, särskilt med ventilationskanalerna i legering på den bakre invändiga bromsenheten. För kylning håller en kraftig aluminiumkylare temperaturen låg framtill, medan en differentialkylare ser till att bakänden förblir intakt.

Denna missil var ursprungligen utrustad för 50<sup>p</sup> Anniversary E-Type Challenge, men kördes aldrig i evenemanget. Som förberedelse fick den FIA Appendix K-certifiering via MSA i England, utfärdad 2012 och tillåter bilen att delta i FIA-sanktionerade historiska tävlingar och backklättringar. Sedan dess har bilen endast använts sporadiskt och sporadiskt och är fortfarande i exceptionellt skick, med vacker lack över den raka och oskadade aluminiumkarossen. I sitt nuvarande skick är denna anmärkningsvärda Jaguar ett trippelhot; När den inte fungerar som en stark föregångare vid en mängd internationella veteranmotor-sportevenemang, är den redo för ett brett utbud av vägrallyn och prestigefyllda sammankomster.





## 15. Tre superbilar som aldrig blev verklighet

Uppdaterad 27 november 2023

Publicerad 27 november 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.



**Anders Værnéus**



**Roger Warolin**