



Borgward P100

- 1. Xpeng G9 får efterlängtat uppdatering**
- 2. Audi Q6 e-tron blir billigare och bakhjulsdriven**
- 3. Elektriska Maserati Grecale Folgore**
- 4. Är Sveriges billigaste elbil Citroën ë-C3 något bra**
- 5. Kinesisk partner till Renault Twingo**
- 6. Premiärseger i Rally-SM med syntetiskt bränsle**
- 7. Full fart för Dacia som kör om Volkswagen i toppen**
- 8. Ny snabbbladdare i Lysekil laddar både elbilar och elbåtar**
- 9. Elvägen Evolution Road i Lund bortmonterad**
- 10. Koenigsegg kan bli världens bästa entreprenör**
- 11. Borgward P100**
- 12. Daimler Conquest Drophead 1957**



1. Xpeng G9 får efterlängtd uppdatering

Av John Sempill

Publicerad 2024-05-31

Uppdaterad 2024-05-31

Nu får elsuven en uppdatering som ska underlätta i vardagen för ägarna. Här pratar vi om både mjukvaru- och hårdvaruuppdateringar.



Den stora uppdateringen berör smartphone-integreringen: nu möjliggörs trådlös integrering med infotainmentsystemet i din Xpeng G9 via Apple CarPlay och Android Auto.

Därmed blir det nu enklare att hantera dina favvoappar. När du har hanterat färdigt dina favvoappar kommer du även kunna njuta av nya klädselval till interiören i den uppdaterade Xpeng G9.

Förutom svart och sadelbrunt erbjuds nu interiörfärgen diamantgrå – med svart tak som tillval oberoende av klädsel.

Utöver detta blir sätesventilationen förbättrad både för föraren och passageraren då även ryggstöden får kylning. Mittkonsolen får sedermera dubbla trådlösa laddpunkter som fått ökad effekt till 50W, och får inbyggd kylning som förhindrar överhettning.

Inte att förglömma är lastkapaciteten och likaså har fått en översyn: nu ligger lastkapaciteten på 550 kg.

Uppgraderade Xpeng G9 kan beställas redan nu och finns tillgänglig hos Xpeng-återförsäljare i september.



Nu erbjuds Xpeng G9 med interiör i diamantgrå.



Två trådlösa laddpunkter för smartphones finns i nya Xpeng G9.



Av John Sempill



2. Audi Q6 e-tron blir billigare och bakhjulsdriven

29 maj 2024

Nu får de fyrhjulsdrivna prestandamodellerna av Audi Q6 e-tron sällskap av en bakhjulsdriven version. Den får det något förvirrande namnet Q6 e-tron performance – men i det här avseendet ska vi alltså tänka på prestanda i form av räckvidd.



Med bakhjulsdrift och ett nyutvecklat litiumjonbatteri med en total bruttokapacitet på 100 kWh (94,9 kWh netto) har Q6 e-tron performance en räckvidd på upp till 639 kilometer enligt WLTP, vilket är längst i Q6 e-tron-familjen.

Vid **världspremiär i mars i år** presenterades två varianter: Q6 e-tron quattro med en systemeffekt på 285 kW och sportiga SQ6 e-tron med en systemeffekt inklusive launch control på 380 kW.

Nyttillkomna Q6 e-tron performance har en kompakt och kraftfull permanentmagnetsynkronmotor (PSM) ger en systemeffekt på 240 kW och accelererar från 0 till 100 km/h på 6,6 sekunder.

Q6 e-tron performance kan nu beställas för 825.000 kr i standardutförande och 839.000 kr i den välutrustade Proline-versionen. Leveranserna av den bakhjulsdrivna versionen planeras till tredje kvartalet i år, medan de första quattro-versionerna beräknas kunna levereras i augusti.



Joakim Dyredand

Relaterat innehåll:



Audi Charging Hub sprids utanför Europa – när kommer det hit? 30 apr 2024



Bättre körkänsla lovas när Audi e-tron GT uppdateras 17 apr 2024



Audi släpper priser för olika utförande av Audi Q6 e-tron 27 mar 2024



Audi bekräftar igen – då kommer sista fossilbilen 19 mar 2024



Dags för nästa generation från Audi – här är Q6 e-tron 18 mar 2024



Audi bekräftar – mindre eldriven modell på gång 8 mar 2024



3. Elektriska Maserati Grecale Folgore är både praktiskt och passionerad

Av redaktören bytbil.com 2024-05-31 TEXT Simon Hallenslev FOTO Maserati PR

De kräsna kunderna med spetsiga skor och dyra espressomaskiner har äntligen fått möjligheten att köpa en italiensk elbil. Vi tar första turen i Maserati Grecale Folgore.



Den elektriska vågen har nått så långt att även de passionerade italienska bilmärkena har börjat bygga elbilar. Hos Maserati heter de elektriska varianterna Folgore, vilket betyder blixn på italienska, och det var sportbilen GranTurismo som fick märkets första elektriska drivlina. Nu har tiden kommit för märkets minsta SUV, Grecale, som har en större potential än sin lägre släkting. Maserati Grecale Folgore är inte bara mycket billigare än GranTurismo, den är också mer praktisk och bygger på den bäst säljande modellen från den italienska stallet med över 18 000 sålda Grecale år 2023. Jag tar en kort första åktur i Maserati Grecale Folgore.

Är den billig?

Nej. Maserati Grecale Folgore är bara mindre dyr än GranTurismo Folgore. GranTurismo är precis så dyr som man förväntar sig av en italiensk sportbil och har en prislapp på över 2 miljoner kronor. För den mer familjevänliga SUV:en får man ändå betala runt 1 400 000 kronor. I denna prisklass är Maserati dock generösa med standardutrustningen. Här får man lyx som luftfjädring, 14-vägs eljusterbara framsäten samt eljusterbar ratt, trezons klimatanläggning, stort Sonus Faber-ljudsystem och head-up display. På säkerhetsfronten får man adaptiva LED-Matrix-strålkastare, adaptiv farthållare samt aktiv fil- och dödinkelassistent. På den tekniska fronten får man (nästan) också allt. Grecale Folgore delar mycket med GranTurismo inklusive batteripaket och elmotorer. Den enda skillnaden här är att GranTurismo har tre elmotorer medan Grecale nöjer sig med två, 558 hk och 850 Nm. Detta tar den italienska skönheten från 0 till 100 km/h på 4,1 sekunder.



En rejält batteripaket

Batteripaketet är voluminösa 105 kWh, men med en förbrukning på 24 kWh per 100 km räcker det bara till 500 km räckvidd. Med nordisktinterväder i åtanke är värmepumpen den enda iögonfallande bristen i specifikationsbladet. På laddningsfronten får man 150 kW DC och 22 kW AC. Räckvidden på 500 km är inte direkt imponerande med den batterikapaciteten. Man måste dock komma ihåg att Grecale är en fullfjädrad, potent och lyxig SUV. Den spenderar precis den energi som behövs för att säkerställa kompromisslös njutning. Och bryr man sig egentligen om bränsleförbrukningen hos en V6 Biturbo Grecale Trofeo?

En kraftfull italiensare

Det är ingen överraskning att en bil med 558 hk är snabb, och även om Grecale Folgore är tung, skjuter den iväg som en blix. Det kan snabbt bli en utmaning bakom ratten om man trycker plattan i mattan på en tom landsväg. Den svindlande accelerationen kastar de nästan 2,5 tonnen bakåt med en kraft som får framhjulen att kämpa för greppet. Med en typisk italiensk skarp styrning blir den "livlig", och om vägen är smal får man snabbt respekt för att bilen är drygt två meter bred. Kraftöverskottet gör sig bättre på motorvägen, där Grecale Folgore alltid har tillräckligt med kraft för att man ska tryckas tillbaka i sätet. Det är också på motorvägen man får uppleva den kompromisslöshet som en lyx-SUV av denna kaliber ska erbjuda. Den är stark, stabil och tyst på ett sätt som ger självförtroende i ytterfilen.

När man talar om passion, vilket man nästan måste göra när det gäller en italiensare, handlar det för Maserati Grecale Folgore mer om lyx och komfort än om sport och lekfullhet. Luftfjädringen är en genomgående bekväm standardutrustning, och även om den kan stramas upp för att matcha den skarpa styrningen, räcker det inte för att ta bort den agila lekfullheten från Grecale Folgore i landsvägens kurvor.



Praktisk passion

Praktisk är sällan ett ord som kombineras med orden **passion** och **känsla**. I Maserati Grecale Folgore fungerar det dock mycket bra, då italienaren har sina yttre mått med sig. Med 4,8 meter i längd och nästan tre meter mellan axlarna säkerställs gott om baksätesutrymme samt ett bagageutrymme på 535 liter. Om man tycker att den *praktiska passionen* är förvånande väntar ännu mer överraskning när man utforskar interiören. Man möts nämligen av två skärmar på 12,3 tum samt en extra, så kallad, komfortdisplay på 8,8 tum som faktiskt inte är komplicerad på italienskt vis. De är både användarvänliga och moderna med hög upplösning och tryckkänslighet.

Trots den praktiska aspekten har Maserati lyckats bevara italiensk flamboyans och element i interiören som är otvetydigt italienska. Det finns en klocka i instrumentpanelen som nu är digital och därför kan användas som både kompass och G-mätare. Det finns också två massiva växlingspaddlar i aluminium bakom ratten som kan användas för att reglera de tre rekuperationslägena (vilket är helt överdrivet och de hindrar åtkomsten till blinkers och vindrutetorkare). Resten av interiören är klassiskt väl utförd i mjuka, delvis återvunna material. Om man känner igen interiören beror det på att den delas helt med sportbilen **Maserati GranTurismo** Folgore.





En tuff konkurrent

Maserati Grecale Folgore är en potent och lyxig eldriven SUV, och den kan ge de kräsna köparna den särprägel som man inte får på många andra ställen. Jag skulle till exempel inte tveka att överväga en Grecale över en Audi SQ8, som också är en riktigt trevlig bil. Nyligen har det dock kommit en konkurrent som utmanar allt som kan klassificeras som potent och lyxig el-SUV. Förutom utrymmet överträffar nya Porsche Macan Turbo italienaren. Den har fler hästkrafter, är snabbare från 0 till 100 km/h och har både längre räckvidd och snabbare laddning. Den har också avancerad teknik som fyrhjulstyrning och torque vectoring, vilket ger den sportiga dynamiken som Grecale inte riktigt har. Och det till ett liknande pris.

Men... En Porsche är ingen italienare. Maserati Grecale Folgore har något som ger den en särprägel som man inte kan ta ifrån den – även om passionen har blivit praktisk, elektrisk och modern.

Maserati Grecale Folgore

Motor: Två elmotorer (fram och bak)

Effekt: 558 hk / 820 Nm

0-100 km/h: 4,1 sekunder

Toppfart: 220 km/h

Förbrukning: 24 kWh/100 km

Batterikapacitet: 105 kWh

Maximal laddkapacitet: 150 kW

Räckvidd: 501 kilometer

Mått (L/B/H): 586/195/165 cm

Tjänstevikt: 2 480 kilo

Bagagevolym: 535 liter

Pris: Ca. 1,4 miljoner kronor)

Relaterade artiklar



Officiell: Maserati Grecale – Porscheutmanare med V6-motor och 530 hästar



Då elektrifieras Maserati helt



Bytbils bilspion: Maserati GranTurismo Folgore



Ghibli Hybrid är Maseratis första elektrifierade bil



4. Är Sveriges billigaste elbil Citroën ë-C3 något bra?

Posted by Kristofer Rask maj 30, 2024

Första provkörningen.



Kolla in Rogers test av Citroën ë-C3 i videon: <https://youtu.be/3eEle4I-DgY>

Nu har de de första motorjournalisterna haft möjlighet att provköra Sveriges billigaste elbil Citroën ë-C3, med ett startpris på 299 000 kronor. Denna enkla avskalade elbil tycks ändå vara relativt bra på det den är framtagen för att göra, att frakta personer från punkt A till punkt B.

Förra veckan satt **brittiska journalister bakom ratten**. Nu har det varit Sveriges tur, och en av de första att dela med sig av tiden bakom ratten är Roger från Feber som snurrat runt med bilen i Österrike och Ungern.

Hans samlade intryck av bilen är positivt. Men den absoluta basmodellen kanske inte är något för Sverige. Här kommer vi vilja välja till vinterpaket och med rätt tillägg för Sverige startar priserna istället på 349 900 kronor.



Kristofer Rask

Teknikens Värld

5. Efter VW-haveriet: Kinesisk partner till Renault Twingo

Publicerad 31 maj 2024 kl 11.55

Renault och Volkswagen hade långt gångna planer på att bygga en billig elbil tillsammans. Men nyligen bröt förhandlingarna samman. Volkswagen har avslöjat att de tänker bygga bil på egen hand och nu säger Renault att de har en kinesisk partner som ska hjälpa dem med nya Twingo.



Renault har nya Twingo klar – nu ska den bara börja byggas.

Det är Renaults nya elbilsföretag **Ampere** som sköter all strategi och utveckling av Renaults elbilar. Det är också Ampere som skött förhandlingarna med Volkswagen **om att bygga en mindre och billigare elbil tillsammans**.

Renault visade en konceptversion av nya **Twingo** på bilsalongen i Genève i mars och då såg bilen mer eller mindre klar ut. Renault har också sagt att nya Twingo troligen ska byggas i fabriken i Slovenien.

Efter att **samtalen med Volkswagen avslutades** har Renault rört sig snabbt österut. Nu avslöjar Ampere att de har en kinesisk partner som ska vara med och sätta Twingo-projektet i rörelse igen.

Målsättningen är att bygga en elbil med en prislapp på under 20 000 euro i Europa. Sen tillkommer då lokala skatter vilket betyder att i Sverige får Renault det tufft att pressa priset under 250 000 kronor för en ny Twingo.



Amperes uppställning av Renault-ebilar.

Kina snabbare och bättre

Volkswagen meddelade tidigare **att de nu går vidare och utvecklar en egen elbil**, också de har målsättningen att komma under 20 000 euro. VW vill använda underleverantörer från Europa i största möjliga utsträckning. Kanske är det för att Volkswagen vill undvika **de straffullar** som alla räknar med ska komma på komponenter och råvaror från Kina.

Med en kinesisk partner kan många misstänka att bilen också kommer att byggas i Kina. Men enligt Renault och Ampere är produktionskostnaden nödvändigtvis inte så mycket lägre i Kina jämfört med i Europa. Partnerskapet handlar i stället om att kinesiska techföretag utvecklar saker snabbare och bättre på högre teknisk nivå.

Förutom Volkswagen och Renault planerar kinesiska **BYD** att börja sälja sin billiga elbil **Se-agull** i Europa. Stellantis-gruppen gör som **Renault** och ska samarbeta med kinesiska Leapmotor för att snabbt bygga och börja sälja en billigare version av **Citroën e-C3**. Den bilen vill Stellantis börja sälja redan nästa år.



Renault 4. Kommer 2025.



Jan-Erik Berggren



6. Premiärseger i Rally-SM – med syntetiskt bränsle

Av John Sempill Publicerad 2024-05-30 Uppdaterad 2024-05-30

Rallyteamet Drive VXO Motorsport skrev historia i gruspremiären av Rally-SM när de knep segern med syntetiskt bränsle.



Drive VXO Motorsport skrev historia med sin BMW som går på syntetiskt bränsle.

Den ombyggda BMW 1M-bilen med 1,6-liters motor har modifierats för att kunna köra på moderna drivmedel såsom e-bränslen och biobränslen.

Projektet initierades 2022 när teamets vd Hans Bååth upplevde en efterfrågan på alternativ till traditionella bränslen i samband med USA-lanseringen av [Cyan Racings Volvo P1800 Cyan](#).

Detta ledde till starten av VXOFUELS AB med målsättning att ta fram och erbjuda moderna bränslen till avgasmotorer.



Motor, styrsystem och bränslesystem har anpassats för att kunna köras på olika bränslen.

7. Full fart för Dacia – kör om Volkswagen i toppen

Publicerad 2024-05-31 kl 8:40 Text Erik Söderholm

Dacia Sandero kör om Volkswagen Golf i den europeiska försäljningstoppen. Samtidigt rasar Tesla i registreringsstatistiken.



Volkswagen Golf prenumererade länge på förstaplatsen bland Europas populäraste nya bilar. Men för tredje gången på fyra månader är det nu Dacia Sandero som tagit över förstaplatsen, enligt siffror från Dataforce.

Volkswagen visade nyligen upp en **ansiktslyft version av Golf** och försäljningen i april månad ökade med 65 procent. Men hittills i år har budgetbilen Dacia Sandero ändå ett försprång på över 11 000 bilar före Volkswagen Golf.

Tesla Model Y som var **Europas populäraste nya bil under 2023** har under perioden januari till april halkat ned till åttonde plats och minskar med över 17 procent jämfört med samma period i fjol.

Volvo kommer först på 24:e plats med XC40 som dock ökar med sex procent, vilket är relativt ovanligt för en bilmodell som är sex år gammal.



Erik Söderholm

POPULÄRASTE NYA BILARNA

Antal nyregistrerade bilar under januari–april 2024.

1. Dacia Sandero (97 021)
2. Volkswagen Golf (85 781)
3. Peugeot 208 (75 249)
4. Renault Clio (71 560)
5. Skoda Octavia (69 760)
6. Citroën C3 (69 129)
7. Volkswagen T-Roc (68 917)
8. Tesla Model Y (67 975)
9. Toyota Yaris Cross (65 697)
10. Toyota Yaris (61 755)

Källa: Dataforce

Mer från vi bilägare:



Kör om Toyota – blir världens mest sålda bil



Renault Zoe är Europas populäraste elbil



Tesla Model Y ser ut att köra om alla andra



8. Ny snabbbladdare i Lysekil laddar både elbilar och elbåtar

Posted by Kristofer Rask maj 31, 2024

I samarbete med det lokala energibolaget LEVA driver Vattenfall InCharge ett fyrtiotal laddpunkter i Lysekil kommunen idag. Idag invigs två nya snabbbladdare som är lite mer unika än andra snabbbladdare i landet.



Med en placering vid Rosviktstorg i södra hamnen är snabbbladdarna placerade så att de ska vara tillgängliga för både både elbilar och elbåtar. Utbyggnaden är en del av ett större projekt som ska ge laddinfrastruktur för elbåtar längs västkusten.

– Effektiva laddstationer även längs kusterna är en viktig pusselbit i vår satsning för fossilfria transporter i hela Sverige, oavsett om det är för elbil eller elbåt. Vi diskuterar nu med LEVA var i regionen det skulle vara mest lämpligt med ytterligare laddinfrastruktur, för såväl elbilar som eldrivna båtar, säger Patrik Drysen på Vattenfall InCharge och ansvarig för publik och kommersiell elbilsladdning.

Att kombinera bil- och båtladdningen i samma station ger kostnadsfördelar eftersom man inte behöver bygga två separata stationer och således delar på infrastrukturen.

– Vi är väldigt entusiastiska över att kunna bidra till omställningen genom att installera supersnabbbladdare för både båt och bil i Lysekil, staden vid havet. Detta initiativ är ett steg mot en mer hållbar framtid och visar vårt engagemang för grön teknologi och innovation, säger Mikael Niklasson, projektledare innovativa energitjänster på LEVA.

Laddhastigheten är upp till 200 kW. Detta är inte den enda snabbbladdaren för elbåtar i Sverige, redan för två år sedan öppnades [den första snabbbladdaren för elbåtar i Fiskebäckskil](#).



9. Elvägen Evolution Road i Lund bortmonterad

Bobby Green 2024-05-31 kl 14:00

Har varit igång i fem år.



Under fem års tid har det funnits en laddskena på en kilometer i vägen på Getingevägen i Lund. Den har där gett ström åt några elbussar via en "pick-up" under fordonet som har kontakt med skenan när den passerar över den. Oavsett om bussen kör eller står still laddas den och en kilometer skena ska kunna ge tre kilometers laddning. Nu har projektet som heter **Evolution Road** monterats bort och ska utvärderas. Därefter ska rapporter skickas till Trafikverket som är de som har finansierat.

Per Löfberg som var projektledare på Innovation Skåne som höll i elvägsprojektet säger följande:

"Den största lärdomen från projektet är att elvägar är en väldigt bra idé. Samhällsnyttan kan bli jättestor. En av fördelarna med elvägar är att man kan minska batteristorlekarna i fordon ganska radikalt, med mellan 50 och 80 procent beroende på omständigheter. För att få ut hela potentialen av en sån här stor infrastruktuursatsning bör den självklart kunna utnyttjas av alla sorters fordon – både tunga lastbilar och personbilar." [dn.se](https://www.dn.se)



Bobby Green



FILM: https://youtu.be/A_RxeKQyUlc



**Trafikverket avbryter upphandlingen av permanent elväg
Kommer bli för dyrt**



**Elvägar kan ge 70 procent mindre batteripack i elbilar
Enligt ny studie från Chalmers**



**Stellantis öppnar testväg där elbilar laddas trådlöst
Framtiden!**



**Klart för elväg mellan Hallsberg och Örebro
Ska vara färdig 2025**



**Fransk solväg ser ut att bli ett fiasko
Rätt mycket som inte gick som man hade hoppats**

10. Koenigsegg kan bli världens bästa entreprenör

Av Maths Nilsson

30 maj 2024 kl 15:46

Koenigsegg har chans att koras till världens främsta entreprenör. På självaste nationaldagen avgörs det om Christian von Koenigsegg vinner EY World Entrepreneur Of The Year 2024 i Monaco. – Att bygga Koenigsegg har varit ett livsverk och en otroligt givande upplevelse, säger Christian von Koenigsegg.



EY Entrepreneur Of The Year är bland det allra finaste en entreprenör kan vinna. Världsfinalen avgörs i år i Monaco. Hyperbils-kungen Christian von Koenigsegg vann den svenska finalen i Stockholms stadshus och representerar Sverige. Koenigsegg har sållats fram bland 1000-tals företag runt om i världen och är nu en av 47 finalister.

Chansen till superutmärkelsen kommer lagom till Koenigseggs 30-årsjubileum. Christian von Koenigsegg startade sitt företag 1994 med en vision att skapa världens snabbaste sportbil, utan tidigare erfarenhet och minimala resurser. Han lyckades få fram den första prototypen ett par år senare. Inte ens en fabriksbrand kunde stoppa hyperbilsdrömmen.

Koenigseggs första prototyp blev klar 1996. Den första serieproducerade bilen var CC8S som kom 2002.

Den första produktionsbilen lämnade fabriken 2002. Guinness rekordbok utsåg modellen CC8S till världens starkaste produktionsbil. I dag har Koenigsegg Automotive över 700 anställda och företaget är världsledande inom utveckling och tillverkning av hyperbilar.



*Koenigseggs första prototyp blev klar 1996.
Den första serieproducerade bilen var CC8S som kom 2002.*

– Att bygga Koenigsegg har varit ett livsverk och en otrolig givande upplevelse. Innovationen som har producerats från Koenigseggs utvecklingsavdelning har varit industribrytande och gett oss en värdefull plattform som är unik för Koenigsegg. Vi gör det inte bara för att ge våra bilar avancerade funktioner och körglädje, utan också med tron att våra innovationer kan gynna den bredare mobilitetsindustrin och miljön. Att genomföra sådant arbete med min fru och familj, våra anställda från 47 nationaliteter samt globala kunder och partners, är en ständig glädje. Jag ser fram emot att träffa världens främsta entreprenörer i Monaco och diskutera gemensamma mål och utmaningar, säger Christian von Koenigsegg.

Det senaste underverket från Ängelholm är Koenigsegg Gemera med 2300 hästkrafter som snart går i produktion.

Den svenska juryn lyfte fram Christian von Koenigsegg uthållighet, tålamod och förmåga att titta in i framtiden. Nu återstår det att se om den internationella juryn har lika god smak. Förra årets svenska finalist var Peter Carlsson på Northvolt, som dock inte vann.

– Christian tickar i alla boxar för egenskaper hos en entreprenör. Han har lyckats skapa ett varumärke i en bransch som domineras av stora, globala jättar där det i princip är omöjligt att vara ett startup-företag. Christian har gjort avtryck internationellt genom att våga satsa på sin dröm och jag är stolt över att han är Sveriges representant i världsfinalen, säger Carlos Esterling, ansvarig för EY Entrepreneur Of The Year i Sverige. Du kan läsa mer om årets alla finalister [här](#).

LÄS MER:

- [Koenigsegg får prestigepris: "Gör det omöjliga möjligt"](#)
- [Koenigsegg vinnare: Sveriges bästa entreprenör](#)
- [Koenigsegg öppnar för börsnotering: "Inte omöjligt"](#)
- [Koenigsegg: Därför vägrar vi att bygga elbilar](#)
- [Koenigsegg avslöjar: Så blir vår nya elbil](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)



Det senaste underverket från Ängelholm är Koenigsegg Gemera med 2300 hästkrafter som snart går i produktion.



Maths Nilsson



11. Borgward P100

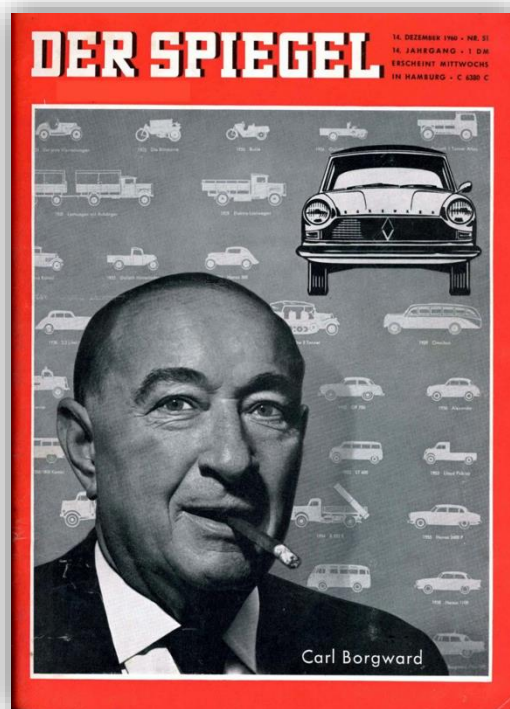
Av Søren Navntoft den 28 december 2018

Den sista svanesången



Det var 1919 som den karismatiske industrimannen Carl F.W. Borgward började sitt äventyr kring sin passion för bilen. Det dröjde inte länge förrän hans kreationer blev synonyma med det lågmält stilfulla, precis som de var uppbyggda kring avancerad teknik för sin tid. Isabella-serien är kanske deras mest kända modell, och anses av många vara en av de mest eleganta bilarna från sin tid. Sedan har vi Borgward 2400 som var ett mycket tidigt bud på en fastback-sedan, och som till och med fanns tillgänglig med en automatisk växellåda av Borgwards egen design och konstruktion. Efterföljaren P100 var en av de snabbaste bilarna i sin klass och var utrustad med en pneumatisk fjädring som inkluderade innovativa lösningar för att förhindra – eller åtminstone minimera – hur mycket bilen skulle sladda vid kurvtagning och dippa vid inbromsning.

Det verkar dock som om denna passion för uppfinningsrikedomens konst bidrog till Borgwards död som biltillverkare. Varje avdelning inom företaget hade sina egna separata teknik- och resursavdelningar, för vilka den gemensamma nämnaren var att de alla spendrade mycket.



År 1961 var det tyvärr över när Borgward gick i konkurs efter att en mycket kontroversiell artikel anklagade ledningen för att vara inkompetent och bankkontot för att vara tomt. "Der Spiegel" – tidningen som ansvarade för den långa och detaljerade artikeln – hade en ganska oraffinerad och tydligt vinklad inställning till både ämnet, och inte minst det sätt på vilket de porträtterade biltillverkarens grundare, Carl Borgward, på omslaget – med stor cigarr och allt... Artikeln gick rakt in i mäggen och angrep både hans ledarstil och företagets ekonomi.

Det blev viralt och de lyckades påverka stämningen hos allmänheten i en sådan utsträckning att det i sin tur ledde till att fordringsägarna så småningom förklarade företaget insolvent och försatt i konkurs. Men i efterdyningarna av det hela fanns det flera indikationer på att Borgward kanske inte alls var tekniskt insolvent, och trots banklån och minskande försäljning hade nedläggningen av företaget inte varit det enda alternativet. Så här i efterhand är det många som menar att det var Carl Borgwards hårda och orubbliga ledarstil som gav honom så många kritiker och fiender, och att detta till slut kostade honom hans livsverk. Fallet har aldrig helt lösts och det finns fortfarande många dokument från det som kan hittas på internet där rättvisan och legitimiteten i konkursen fortfarande diskuteras.

Borgwards sista modell introducerades på den internationella bilsalongen i Frankfurt 1959, med produktionsstart i början av 1960 – bara åtta månader före den ödesdigra artikeln i "Der Spiegel". Modellen hette P100 och var efterföljaren till den flamboyanta och toppmodellen Hansa 2400 Pullman. P100 skulle konkurrera direkt med Mercedes-Benz som fram till femtioalet hade erövrat marknaden för stora, lyxiga sedaner. Detta marknadssegment hade upplevt en betydande tillväxt, och ingen kunde möjligen missta någon tillverkare för att försöka erövra denna lukrativa klass.

Mercedes-Benz hade stora framgångar med sin 6-cylindriga 220SE, som snabbt satte ribban för andra tillverkares försök på marknaden. Uppenbarligen gjorde det det för Borgward också, som tidigare inte hade sett någon större framgång med sin största lyxlimousin. Mercedes-Benz 220SE var ganska fyrkantig, men betraktades som modern och trendsättande i sin blandning av europeisk och amerikansk design, med särskilt stjärtenorna som en uppenbar nick till den mer extravaganta stilen på andra sidan Atlanten.

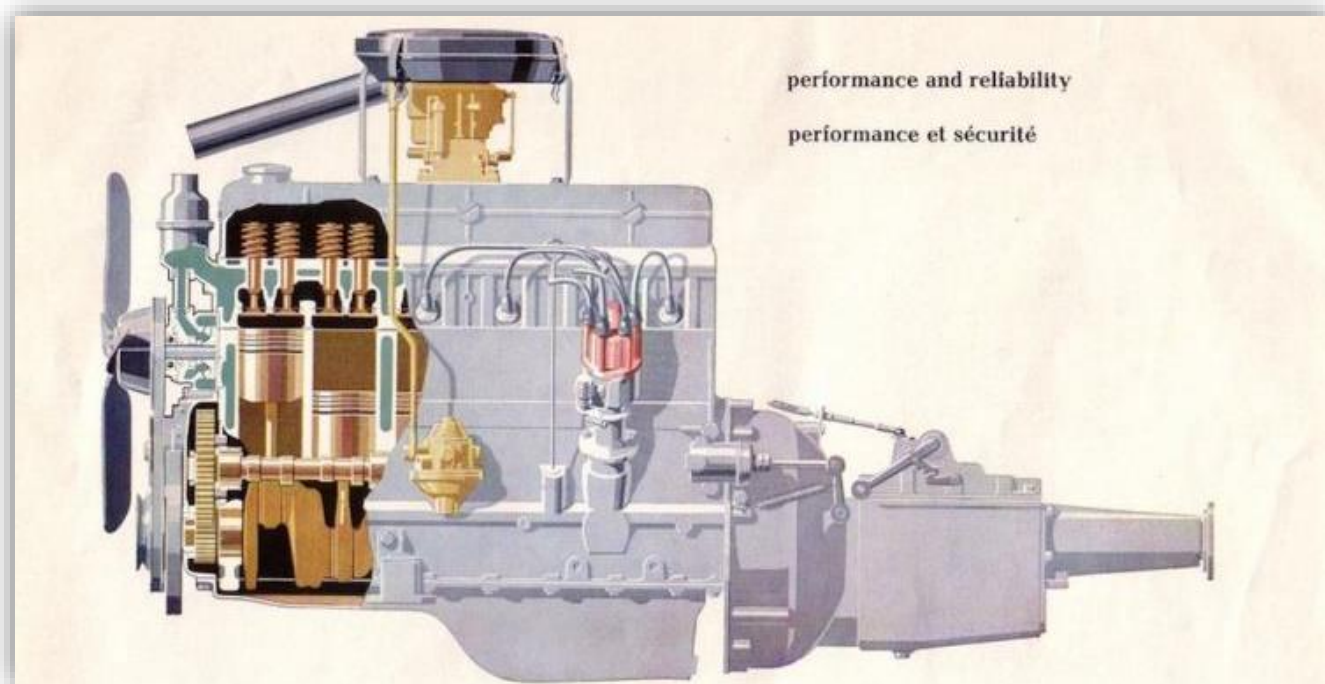


Borgward P100 hade helt klart 220SE i sikte, men den förblev fortfarande trogen sin klassiska Borgward-design med "tre lådor" från 1949 - bara på P100 hade den blivit mycket mer kantig. Designen talar i stort sett samma språk som Pininfarinas FIAT 1800/2100 Berlina som också introducerades 1959. Stringent, enkel och fyrkantig, men ändå elegant och blickande mot framtiden i sin modernitet. Precis som Pininfarina-designen och Mercedes-Benz 220SE var P100 lika utrustad med stjärtfenor som prydde bakvingarna.

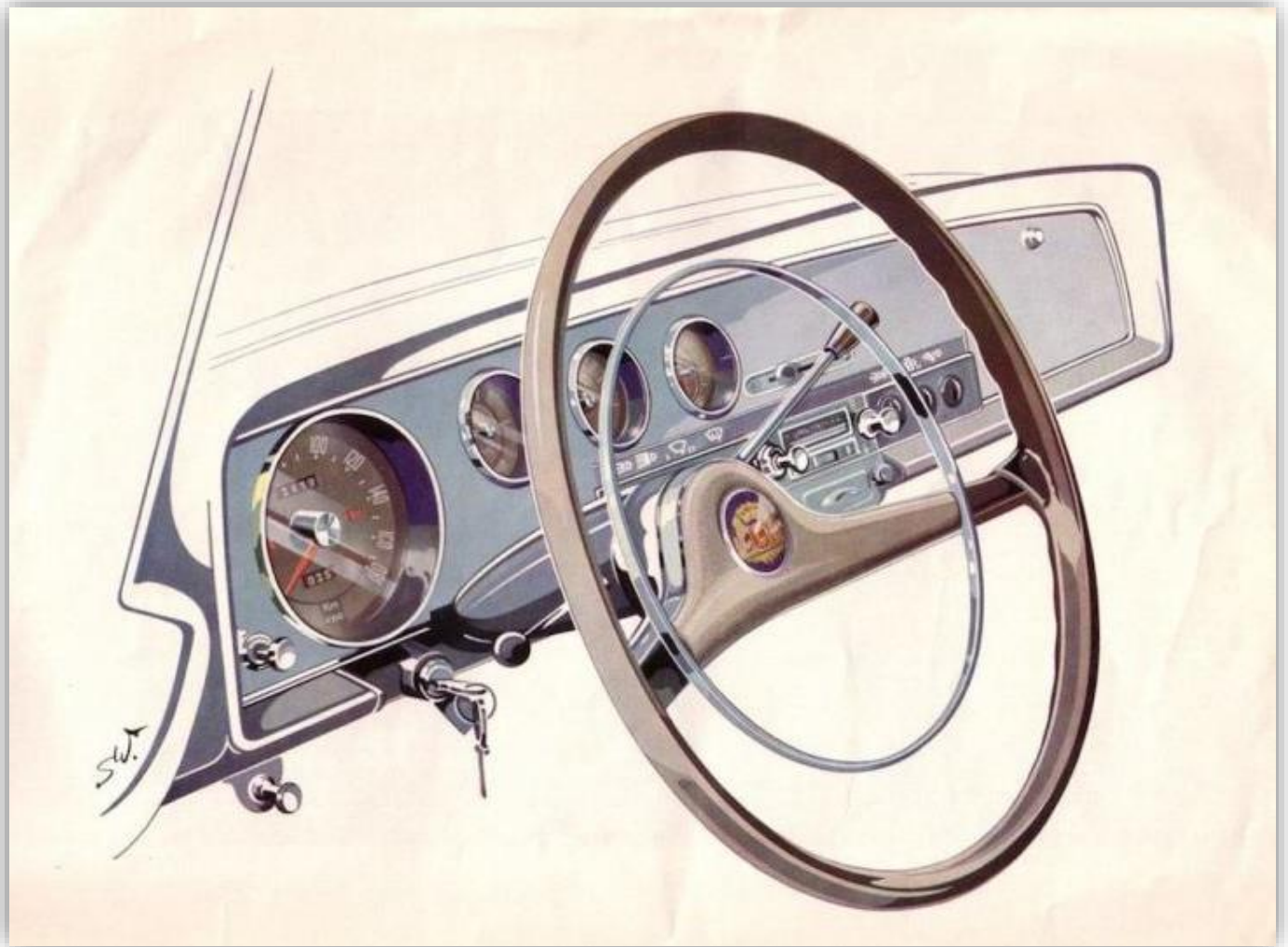
Borgward P100. En sedan från det främsta marknadssegmentet med stränga europeiska linjer dekorerade med det Amerika-definierande draget: stjärtfenor.

DU KAN INTE FÅ MER BIL FÖR PENGARNA NÅGONSTANS.

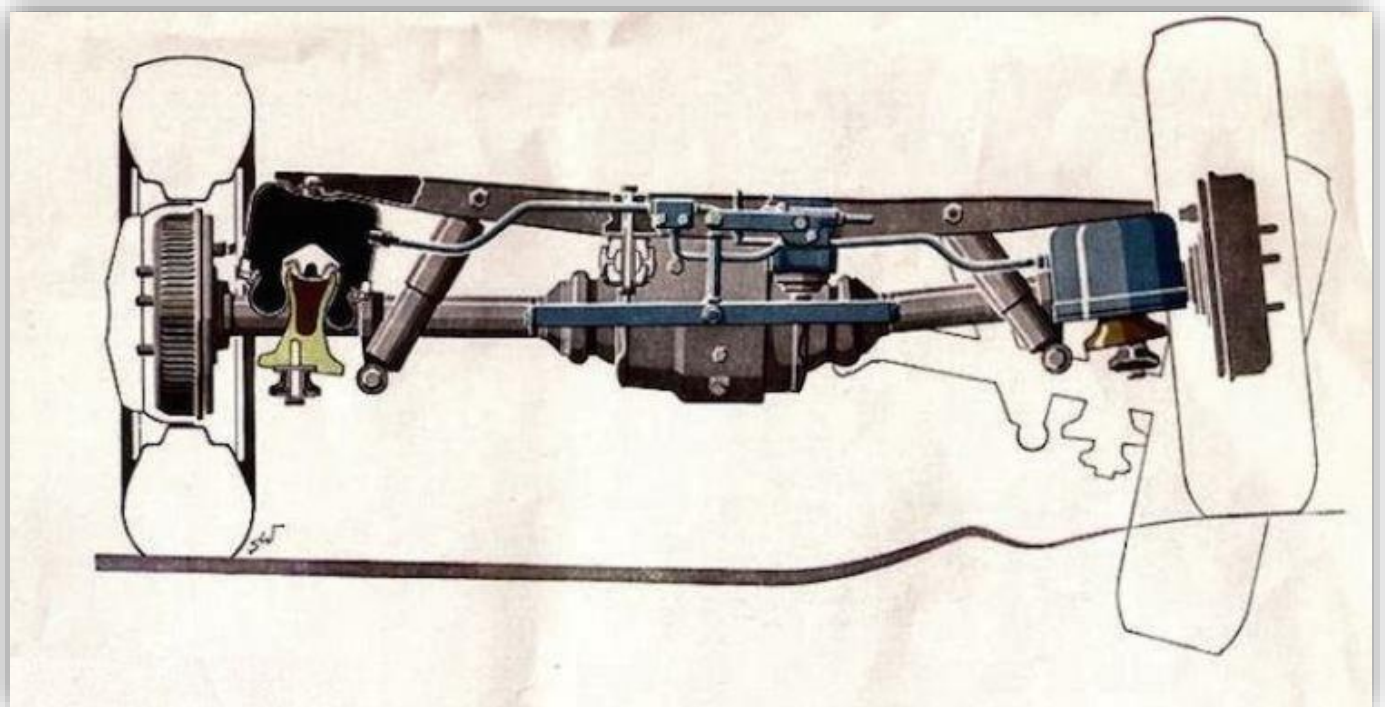
– Carl Borgward



Den raka 6:an på 2240cc var också av egen konstruktion och var en vidareutveckling av deras tidigare 6-cylindriga sedan, Hansa 2400 Pullman. Det var en konstruktion som hade fått ett rykte om sig att vara stark och robust samtidigt som den levererade respektabel prestanda. Borgward citerade P100 för att ha 100 hk, vilket översattes till en topphastighet på 160 km/h.



Borgward tillkännagav också en ny och revolutionerande självnivellerande pneumatisk fjädring på sin P100. Medan deras mindre Isabella-modell allmänt ansågs ha en bekväm och fulländad fjädring, motiverade den extra vikten och prestandan hos P100 Borgwards ingenjörer att utveckla Air Swing-fjädringen som ansågs erbjuda exceptionell komfort och bilkontroll, vilket lanserade Borgward långt in i nästa decennium och därefter.





Kort efter introduktionen av P100 fanns det dock indikationer på att den nya Borgward, trots den moderna designen, den starka prestandan och den banbrytande fjädringen, fortfarande skulle kunna kämpa mot konkurrensen från Stuttgart. När allt kommer omkring hade Mercedes-Benz helt enkelt ett bättre rykte när det gällde att bygga starka och pålitliga sedaner av den lyxigare typen. Ändå kämpade Borgward på och lyckades producera nästan 2 500 exemplar av sin nya P100 under de första nio månaderna, mer än vad som tyder på att den verkligen skulle överträffa deras tidigare försök till stora 6-cylindriga sedaner.

Sorgligt nog förhindrade konkursen 1961 naturligtvis detta från att hända. Dagarna direkt efter konkursen monterade fabriken ihop en sista 47 P100 innan portarna stängdes för sista gången på fabriken i Bremen. Den totala produktionssiffran uppgick till 2 530 Borgward P100. Hela produktionslinjen för P100 såldes sedan och skickades till Mexiko där ytterligare 2 000 P100 tillverkades mellan 1967 och 1970.



12. Daimler Conquest Drophead 1957



År 1896 köpte H.J. Lawson rättigheterna att använda namnet Daimler från Gottlieb Daimler och började tillverka bilar 1897, vilket gjorde Daimler Motor Company till den äldsta biltillverkaren i Storbritannien. Detta hade skapat viss förvirring eftersom Daimler-Benz fortsatte att använda samma namn självständigt i Tyskland. Daimler Motors hade en lite tumultartad historia. Det passerade genom händerna på Birmingham Small Arms (av BSA-motorcykelns berömmelse) där det var ett dotterbolag till Lanchester, såldes sedan till Jaguar, innan det blev ett dotterbolag till BMC, British Leyland och Ford Motor Company innan det såldes till Tata med Jaguar 2008.





Daimler-fordon har alltid varit kända för sin elegans och var det föredragna transportmedlet för den brittiska kungafamiljen tills de överträffades av Rolls Royce på 1950-talet.

Daimler Conquest såldes första gången 1953 som en mellanklass, mer prisvärd Daimler. Den var baserad på mekaniken hos Lanchester Fourteen och delade till och med Lanchesters grundläggande karosdesign, men bar Daimler-kylargrillen. Den hade en rak sexa i gjutjärn på 2,4 liter, hydromekaniska Girling-bromsar och en Wilson Pre-selector-växellåda.





Conquest Century-modellerna hade ett reviderat topplock i legering som höjde effekten till 100 hk. Flera karossstilar erbjöds: En traditionell sedan, en drophead fyrsitsig, öppen tvåsitsig roadster och den 3-sitsiga Conquest New Drophead Coupe som lånade mycket från den tvåsitsiga roadstern men lade till upprullningsbara fönster, extra klädsel och en avtagbar sidosadel 3 säte i baksätet.

Av de 9 829 **Daimler Conquest** som byggdes var det bara 50 som lämnade fabriken med Century New Drophead Coupe-kaross. Just det här exemplaret är chassinummer 50 av 50, det allra sista vanliga serietillverkade nya dropheadet som byggdes. Tre bilar byggdes efter detta, men var ombyggda på befintliga bilar. Den ovanliga stilen är en udda blandning av traditionell brittisk elegans och amerikansk femtiotalstil. När du tittar över bilen hittar du stjärtenor, huvskopor, svepande karosslinjer och ett framträdande Daimler-kylarskal. Tack vare en nyligen genomförd högkvalitativ restaurering av en passionerad Daimler-entusiast presenteras den gula färgen vackert och framhävs perfekt av utmärkta kromlister. Den överdrivna stilen fortsätter med färgkodade fälgar, breda vita däck och en utsökt, diamantsydd svart läderinteriör. En svart sufflett är fullt fungerande och i utmärkt skick. Eftersom det är en Century-modell har den ett cylinderhuvud i legering som ger 100 hästkrafter och är teoretiskt kapabel till 100 mph. Daimler var en av de sista som använde en Wilson Pre-selector-växellåda som denna bil var utrustad med. Denna bil har en intressant och omfattande historia som går tillbaka till ny. Den ursprungliga ägaren var kung Faisal II av Irak som använde bilen när han gick i skolan i England. Han planerade att frakta tillbaka bilen till Irak men dödades i revolutionen innan det hann ske. Bilen stannade i England en tid innan den kom till USA, och har hittills haft väldigt få ägare. Detta är en härligt excentrisk bil med en fascinerande historia som restaurerades för att avnjutas på vägen eller utställningsfältet.



Roger Warolin