



Essex Super Six Boattail Speedabout 1931

- 1. Nya BMW 1-serien**
- 2. Vi räddar många SAAB:ar**
- 3. Alpina presenterar B3 GT och B4 GT**
- 4. Bentley Continental GT kommer att ha 771 hästkrafter**
- 5. Provkörning av Toyota Land Cruiser 250**
- 6. Tillverkningen i Teslas Berlin-fabrik stoppas tillfälligt**
- 7. Koenigsegg visar ny bilmodell om något år**
- 8. Koenigsegg på väg släppa extremversion av Jesko**
- 9. HKS:s Stroked GR Yaris Crate-motor**
- 10. FN 1905**
- 11. Essex Super Six Boattail Speedabout 1931**



1. Nya BMW 1-serien – inte bara ett facelift!

Av Mikael Johnsson Publicerad 2024-06-06 Uppdaterad 2024-06-06

Exteriör, interiör, chassi, drivlinor med mera – när BMW:s minsta görs om är så mycket nytt att BMW döpt nykomlingen som den fjärde generationens 1-serie.



*Väldigt mycket är helt nytt på nya 1-serien.
Utvändigt som invändigt. Här med M Sportpaket.*

Det har hunnit gå fem år sedan den framhjulsdrivna och tredje generationen av BMW 1-serien presenterades. Så även om den modifierats lätt genom åren är det väl antligen dags för en Life Cycle Impulse (ansiktslyftning) nu då?

Nej, faktiskt inte! BMW vill inte kalla detta för en ansiktslyftning utan talar om fjärde generationens 1-serie. Som "bevis" har den fått en ny internkod, F70, som särskiljer den från gamla F40 så det är bara att tugga i sig. BMW vet väl bäst och visst är mycket nytt!

Axelavståndet är oförändrat men de nya formerna har gjort nya 1-serien 42 mm längre och 25 mm högre. Bredden är den samma så när som på en extra mm. Exteriört är det mesta ändrat. De stora (ganska omdiskuterade) njurarna i fronten är något lägre nu och med en ny form.

Även njurarnas innanmäte är ganska radikalt ändrat med några få ribbor som bryter av i 45-graders vinkel! Modellen M135 xDrive har fått alldeles egna njurar som för tankarna till motsvarande på i5 M60 xDrive.



Så här ser basversionen ut.

Alltså utan ens "M Sport Design" som är första steget i den trestegsraketen.

Strålkastarnas varselljus är, som på flertalet senare BMW, formade som fyra raka streck snarare än gamla hederliga rundlar. Att BMW-identiteten ändå inte riskerar att gå förlorad tycks man uppenbarligen ha bestämt sig för.

Men för att man från sidan ska se vilken BMW det handlar om finns en 1:a ingraverad i vardera C-stolpe. Nytt är också att man mot extra betalning kan få taket lackat i en kontrasterande färg. Hur många kunder som nu frågat efter det ...?

Sportpaket säljer så bra så nu kan man väja mellan inte mindre än tre sådana paket (åtminstone i Tyskland): "M Sport Design" (mest utseende), "M Sportpaket" (bland annat 8 mm lägre, adaptivt M Sportchassi och M Sportstolar) samt "M Sportpaket Pro" (bland annat också M Sportbromsar). **Nytt namn: BMW kastar bort "i"!**

Innan vi kommer in på motoralternativen är det värt att stanna upp en stund vid modellemblemet på bakluckan.

Säkert med lätt fuktig blick kan den mångåriga BMW-kunden konstatera att en epok är slut. Nej, inte för att siffran för serien (alltså "1" i detta fall) är betydligt större än de två för motorbestyckningen som följer efteråt (exempelvis "20").

Så ser det redan ut på 5- och 7-serien. Nej, det handlar om den lilla bokstaven "i" (för "injection") som infördes när insprutning tog över efter förgasare för över 50 år sedan. Det var alltså inget skrivfel tidigare i artikeln för toppmodellen heter inte BMW M135i xDrive längre och BMW 120i heter inte heller så. De heter M135 xDrive respektive BMW 120 från och med nu!

Som vi anade känner BMW att det gamla insprutnings-i:et – som egentligen spelat ut sin roll sedan 80-talet – ligger något i vägen för elbilarnas "i" (i4, i5, i7 mm) där bokstaven istället står för "innovation".

Detta trots att bokstäverna förvisso ligger i var sin ände av namnen. Elbilarna ska hädanefter få vara ensamma om sitt "i" och 1-serien är först ut att vika hädan. Det handlar alltså inte om att i smyg försöka tona ner att det handlar om en bensinbil. För då skulle knappast "d" hos 118d få sitta kvar.



Nu sluts istället cirkeln med 70- och 80-tals BMW med förgasare och namn som 320 och 316 utan "i". Samtidigt kan tusentals Blocketannonsörer med flera som aldrig orkat skriva ut bilens fullständiga namn fira lite grann. Ni fick rätt till slut! (Även om era kunder själva fick ta reda på om det egentligen var en 120d eller 120i som var till salu.)



Har någon råkat tvätta bort bokstaven "i"? Nej, så såg det ut på gamla förgasarbilar – och nu försvinner bokstaven igen. Men av en annan anledning.

Motoralternativ nya BMW 1-serien

Under motorhuven har det hänt saker. Även 1-serien tar nu adjö till den manuella växellådan (som därmed bara finns kvar i vissa M-modeller). Standard på alla de fyra första släppta motorvarianterna blir en sjuväxlad dubbelkopplingslåda.

Alla motorer är från BMW:s modulmotorserie men trecylindriga 120 och fyrcylindriga 120d har nu fått 48V mildhybridteknik, vilket ökar både effektivitet och respons. Exempelvis kan man se att 120d, som faktiskt är en 118d med samma 150 hk dieselmotor i botten fast med en adderad elmotor på 20 hk, drar mindre bränsle än just lillebror 118d.

Modell	120	M135 xDrive	118d	120d
Motortyp	R3+el	R4	R4	R4+el
Bränsle	Bensin	Bensin	Diesel	Diesel
Systemeffekt	170 hk	300 hk	150 hk	163 hk
Acc. 0–100 km/h	7,8 sek	4,9 sek	8,3 sek	7,9 sek
Förbrukning	5,3 l/100 km	7,6 l/100 km	4,6 l/100 km	4,3 l/100 km

Då det bara är mildhybridmotorn som skiljer mellan 118d och 120d är också skillnaden i acceleration väldigt modest.

Myntets baksida är att mildhybridbatteriet stjäl en del plats i bagageutrymmet som därför är på 300–1 135 liter i 120 och 120d mot 380–1 200 liter 118d och M135 xDrive. Den senare tar effektmässigt inte upp kampen med Audi RS3 och Mercedes-AMG A 45 S 4Matic+ utan tappar tvärt om sex hk till 300 jämnt (istället i nivå med Mercedes-AMG A 35 4Matic). Här är motoralternativen.





Chassiförbättringar

Bilen är fortfarande fram- eller fyrhjuldriven. Men ökad styvhet i både kaross och chassi lovar BMW har gagnat både kurvegenskaper och styrprecision. Chassit har fått förbättrad kinematik, ny förspänning i krängningshämmarinfästningarna och nya stötdämpare.

Castervinkeln fram har ökats med 20 procent vilket både ska ha förbättrat stabiliteten och framvagnsgreppet i kurvor. Motorfästen med mera är nya.



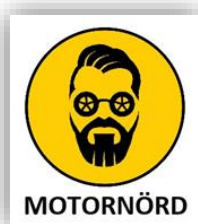


Ny interiör

Interiört ser man att BMW:s så kallade "Curved Display" – som egentligen består av en skärm på 10,25 tum och en på 10,7 tum – har tagit plats på instrumentpanelen. Därigenom också BMW:s senaste operativsystem och dess finesser.

Till exempel kan man testa viss extrautrustning gratis i en månad för att sedan boka den samma en vald period om så önskas. Men vi ser också att det runda iDrivereglaget nu också gjort sitt i 1-serien, vilket inte denna tidning applåderar.

Lanseringen är planerad till oktober men vilka av 1-seriens modellvarianter som kommer att marknadsföras i Sverige och vad priserna hamnar på får vi återkomma till. Idag säljs endast bensinmodellerna 118i och M135i xDrive här.



2. Vi räddar många SAAB:ar



FILM: <https://youtu.be/gLyLJoIAfB0>

Teknikens Värld

3. Alpina presenterar B3 GT och B4 GT

Publicerad 7 jun 2024 kl 16:20

Tyska BMW-förädlaren Alpina har nu vässat sina B3- och B4-modeller. Med GT-tillägg blir de starkare och snabbare. Ett alternativ till BMW M3 Competition M xDrive, men utan den stora M3-grillen.



BMW Alpina B3 GT Touring.

För snart fem år sedan avtäckte Alpina Burkard Bovensiepen GmbH modellerna **B3** och **B4**, baserade på **BMW 3-serie** respektive **4-serie**. B4 Gran Coupé **var vi iväg och provkörde för inte allt för länge sedan**.

Den stora skillnaden med GT-varianterna är att motorerna, som i grunden är BMW:s raka treliterssexå med dubbelturbo, har mappats om för att leverera mer effekt. I B3 och B4 ger maskinen 495 hästkrafter och i GT-varianterna 529 hästkrafter. Maxvridet ligger kvar på 730 newtonmeter.

Siffrorna kan jämföras med **BMW M3 Competition** som ger 530 hästkrafter och 650 newtonmeter. Efter BMW Alpina B3 och B4 är fyrhjulsdrivna är det M3 och M4 Competition med M xDrive som är mest jämförbara. BMW:s prestandaversioner når 100 km/h efter 3,5 sekunder (**Touring-modellen** 3,6 sekunder) och toppar 290 km/h. Alpinas B3 GT i sedanutförande når dit efter 3,4 sekunder och toppar 308 km/h, B3 GT Touring och B4 GT Gran Coupé (B4 finns endast i GC-utförande) har siffrorna 3,5 sekunder och 305 km/h.

Det är 0,2 sekunder snabbare än vanliga B4- och B4-varianterna och 3 kilometer extra i toppfart (4 extra för B4 GT).

MOTORNYTT

Det är med andra ord M3- och M4-prestanda i bilarna men utan den stora vattendelaren som finns i fronten, det vill säga grillen med sina jättelika njurar. Bortsett från B4 GT som baseras på 4-serie som har de stora njurarna, vare sig man vill eller inte.

I övrigt får man säga att bilarna ser ganska Alpina-typiska ut, inte helt lätta att särskilja från sina motorsvagare syskon utan GT-beteckning. Självklart har modellerna de klassiska Alpina-ekerfälgarna som i detta utförande mäter 20 tum. Bredden fram är 8,5 tum, bak 9,5 tum.

BMW Alpina B3 GT Sedan kostar från motsvarande 1,16 miljoner kronor, B3 GT Touring från 1,17 miljoner kronor och B4 GT Gran Coupé från 1,2 miljoner kronor.

Priserna är nästan på pricken identiska med BMW:s svenska priser för M-modellerna i fyrhjulsdrivet Competition-utförande.



BMW Alpina B3 GT 2025 Gallerier



BMW Alpina B4 GT 2025 Gallerier



Mattias Rabe

4. 2025 års Bentley Continental GT kommer att ha 771 hästkrafter

By Mike Duff Published may 16, 2024

Den kraftfullare nya GT kommer med en plug-in-hybrid-drivlina, plus fyrhjulsstyrning, fyrhjulsdraft och torque vectoring.



- Den kommande 2025-modellen kommer att bli den mest kraftfulla **Bentley Continental GT** hittills, tack vare en plug-in-hybrid-drivlina.
- Den nya GT:n kommer att erbjuda upp till 50 mils räckvidd för enbart elbilar baserat på det europeiska WLTP-protokollet.
- Bentley kommer att ha hybridiserat hela sitt modellprogram senast 2026.

Det är bara en vecka sedan **Bentley bekräftade** att de skulle ersätta sin nyligen pensionerade 6-liters W-12-motor med en plug-in hybridiserad dubbelturbo V-8 som, berättade företaget, skulle ge "mer än 740 hästkrafter". Det visade sig vara en medveten underdrift, eftersom dessa första teaserbilder av den reviderade Continental GT åtföljdes av en bekräftelse på att den kommer att nå toppar på 771 hästkrafter och 737 pundfot vridmoment.

Dessa siffror kommer att göra den nya bilen till den mest kraftfulla Continental hittills, med stor marginal. den senaste generationen **Conti GT Speed** gav 650 hästkrafter och 665 pundfot vridmoment. Det är denna typ av inflation som vi aktivt bör uppmuntra.

Det finns fortfarande många okända faktorer. Bentley har inte släppt några prestandapåståenden för den nya motorn och inte heller, vilket är avgörande, en viktsiffra. Detta verkar säkert ha stigit med tanke på den extra massa som tillförs av plug-in-hybrid-drivlinan som innehåller ett batteri av okänd storlek, men som ändå kan ge en påstådd räckvidd på 50 mil för elbilar (utan tvekan enligt Europas optimistiska WLTP-testprotokoll). Vi kommer också att behöva vänta på att lära oss toppladdningshastigheter.



Men vi kan extrapolera några fler detaljer från de andra närbesläktade Volkswagen-koncernprodukterna som redan har tillkännagivits, inklusive den kommande **Lamborghini Urus SE** och **Porsche Panamera Turbo E-Hybrid**. Precis som dem kommer Bentley nästan säkert att ha en elmotor mellan förbränningsmotorn och växellådan - förmodligen samma dubbelkopplingslåda som den utgående Conti GT - med drivning som sedan levereras till alla fyra hjulen. Bentley har också bekräftat att nya Continental kommer att ha fyrhjulstyrning, ett 48-volts elektromekaniskt krängningshämmande system och fyrhjulsdraft inklusive torque vectoring.

Även om den bär en förklädnad på de medföljande bilderna ser det ut som om det som Bentley beskriver som den fjärde generationen Continental är en ansiktslyftning av den pensionerade tredje generationens modell. Med tanke på Bentleys tidigare åtagande att göra hela sortimentet hybridt till 2026 kan vi med säkerhet förutse att PHEV-drivlinan kommer att spridas snabbt genom resten av sortimentet.

Vi ser fram emot att kunna berätta mer när alla detaljer landar snart.



Teknikens Värld

5. Provkörning av Toyota Land Cruiser 250

Publicerad 9 jun 2024 kl 04.00

Toyota går tillbaka till rötterna med en helt ny Land Cruiser. Mer bruksig, mer off road-kapabel. Men också längre, bredare, högre och ganska mycket dyrare än föregångaren. Det här är Land Cruiser 250. Man kan köra nästan precis överallt med den. Och den har blivit bättre på vanlig väg.



Toyota Land Cruiser har kommit ny generation, men har samma motor som tidigare.

Exakt i det ögonblick som vi stannar till utanför infarten vid Balmoral Castle för att ta några bilder (det är ju inte jätteofta man hänger utanför porten till den brittiska kungafamiljens residens på det skotska höglandet) så svänger Kung Charles diskret vänster och försvinner i sin **Dacia Sandero**. Nu kan jag förstås inte svära på att det var den nyopererade monarken i just den Dacian, men vem annars skulle ha varit där inne...? Diskret var han i alla fall. Och det är de ju, britterna.

Diskreta och vördnadsfulla är även japaner, så det är lite av ett nytt **Toyota** vi möter här. De väljer att lansera sin nya **Land Cruiser** 250 mitt i Defender-land, och de enda två förmaningar vi journalister får innan vi ger oss ut på dagens rutt är "Kör på vänster sida av vägen" och "Om nån Defender-ägare är nyfiken på bilen så var trevliga och visa gärna upp den – vi vill ha dem som kunder".



Marcus Engström planerar att köpa den här bilen om fem år, begagnad.

DET HÄR ÄR NYTT

Designen

Det är ju 15 år sen förra generationen, så en ny modernt lådformad design med låg sidlinje är här.

Ramen

Riktiga terrängbilar byggs på ram, och den här ramen är överflyttad från storebror LC300. Fast kortad.

Växellådan

Två extra växlar, nu alltså åtta, finns i den nya lådan. Kortare växlar ger bättre körbarhet.

Bakluckan

Öppnas nu uppåt i stället för åt sidan, något vi inte har sett sedan LC100:s tidevarv.

Kaxigt på ett sätt som åtminstone inte jag har sett på någon Land Cruiser-övning de senaste 20 åren, och jag har varit på alla. Lanseringen av Land Cruiser 120 var antagligen 2002, sen köpte jag en 2003. Sålde sen till en man som betalade cash. Pengar i plastkasse. På riktigt.

Lanseringen av LC 150 var i någon slags öken har jag för mig, ungefär 2008. Sen köpte jag en sån också. Fast inte förrän den var rejält begagnad så jag hade råd med den. Nu har jag nyss sålt 150:an, och det lär dröja innan familjen Engström åker Land Cruiser 250. Den alldeles nya prislappen på den alldeles nya bilen har nämligen siffrorna 914 900 kronor. Det är gallet mycket pengar. Särskilt när temat följer känt Toyota-recept: Ny design, grövre ram, högre vridstyvhet. Ytterst marginella förändringar på motor och "övrigt". Eller?



Markfrigången är 21,5 centimeter, oförändrat från föregångaren men fullt tillräckligt.

Toyota ändrar sällan vinnande koncept, vare sig det gäller **Corolla**, **Avensis**, **RAV4** eller vilken du vill. Och samma gäller här. Motorn är exakt samma som i den förra generationen, 2,8-liters fyrcylindrig diesel. 204 hästar, 500 newtonmeter. Uppdatering av turbon ska hålla nere förbrukningen, åtminstone till samma nivå som 150:n, trots en betydligt kantigare kaross.

Bilarna vi kör här i Skottland är förseriebilar, homologeringen är inte klar än, så det finns inga konkreta förbrukningssiffror att redovisa. Men den har grövre ram förstås. Ramen är en direkt överflyttning från "storebror" Land Cruiser 300 (men lite kortad) som inte säljs i västeuropa. Den sägs vara 50 procent starkare än den i föregångaren. Och karossen är 30 procent styvare också. Precis som vanligt. Precis som förr.

Toyota Land Cruisers historia går tillbaka till 1940-talet. Under andra världskriget, när Japan var i konflikt med sina grannländer, insåg den japanska regeringen behovet av en robust terrängbil för militärt bruk. Detta ledde till utvecklingen av den ursprungliga Toyota BJ, som baserades på den amerikanska Jeep-modellen. 1954 fick modellen namnet Land Cruiser, som anspelade på brittiska Land Rover, och 1955 förändrades modellen en aning samtidigt som första generationsbeteckningen användes – J20. Största förändringen var att Land Cruiser gick från att vara ett strikt militärfordon till att bli ett civilt fordon.

J betyder fortfarande Land Cruiser på Toyota-språk, säljs fortfarande i stora mängder till organisationer som har verksamheter i länder där det är lite rörigt. Och där man verkligen behöver veta att man tar sig från punkt A till B. Och nu har företagsledningen konstaterat att man ska tillbaka till rötterna.

– Land Cruiser är den viktigaste modellen i Toyotas historia. Den viktigaste modellen för Toyota, för det är den som har satt oss på kartan, säger chefsingenjören Keita Moritsu när han berättar om den nya modellen.

11,3 miljoner Land Cruisers har sålts sedan starten. Och släkträdets är inte helt linjärt, fortfarande säljs Land Cruiser 70 till de som behöver ett bruksfordon. Folk som bara behöver ett bruksfordon ibland och oftast vill åka bil ska man nu locka med nya Land Cruiser 250.



Betydligt modernare interiör med 12,3-tums bildskärm.

Den hetaste nyheten är designen, eftersom det är femton år sen föregångaren lanserades är det inte konstigt att den nya är modernare. Men funktion går före form. Sidlinjen, alltså hur lågt rutorna går på karossidan, är 30 millimeter lägre, eftersom det ger bättre överblick över terrängen vid komplicerad körning. I övrigt följer designen 2024 års gängse norm, bilen är fyrkantig. Och jag älskar ju sånt. Men den i min mening absolut bästa designtekniska förbättringen är att bakluckan nu öppnas uppåt i stället för åt sidan. Tyvärr har man inte gått så långt så att man har tvådelad baklucka som på LC 100, där man kan sitta på den nedre delen vid eventuell picknick.

Näst hetaste nyheten är den åttaväxlade automatlådan. Kortare växlar ger bättre körbarhet genom hela registret, vilket gäller både på väg och bredvid väg. Den tredje hetaste nyheten är elektrisk servo. På Land Cruiser har Toyota haft en förkärlek för hydrauliska lösningar, bland annat KDSS som nu tack och lov är pensionerat.

Kinetic Dynamic Suspension System var ett superkrångligt system som justerade bilens dämpare genom diverse ventiler... ja, ni hör ju. Dess främsta funktion i verkligheten är att i princip alla LC 150 lutar åt höger. Kolla själv nästa gång ni ligger bakom en sån i trafiken. Det finns inte längre, och nu finns inte hydraulisk servo heller. Förmodligen mest för att Lane Assist och andra såna säkerhetssystem fungerar bättre ihop med elektrisk servostyrning. En viktig fördel är också att el-servo minskar risken för slag i ratten vid terrängkörning.

Så hur är den att köra? Det är fortfarande asfalterat vid infarten till Balmoral Castle, men inte så länge till. Riktiga terrängbilar byggs på ram, och det går inte att hundra procentigt bygga bort den lite stumma känslan när man kör över vägskarvar, och det måste man vara medveten om ifall man byter upp sig till en sån här från en vanlig bil där karossen sväljer en del av ojämnheter.



Körlägen för allehanda terrängsorter finns på mittkonsolen.

Hjulbasen är nästan tio centimeter längre, och bilen har växt mellan fem och nio centimeter på bredden och höjden. Det är alltså en stor bil att köra på de smala skotska vägarna befolkade av dödsföraktande Colin McRae-wannabes.

Den åttaväxlade automatlådan ger en lugnare gång, och Toyota har också utvecklat framvagnen för att motverka nigning vid hårda inbromsningar. Detta trots att slaglängden på framdämparna är längre.

Bilen går tyst, vilket blir tydligare ju sämre vägen blir. Active Noise-systemet skickar ut toner som dödar ljudvågor som inte hör hemma i våra öron. Den har också diverse säkerhetssystem som vi inte märker så mycket av, med förarassistans och pre-collision, den kan också upptäcka cyklister och fotgängare över dubbla körfält via Proactive Driving Assist, men där vi är just nu, högt upp på det skotska höglandet kan vi möjligen stöta på en kronhjort. Inget annat.

När jag säger att vägen blir sämre och sämre så menar jag det. Till slut kan man inte längre kalla den väg, men Land Cruisern tuggar vidare. På standarddäck och utan att jag har börjat pilla på diffknappar och lågväxlar.



Man sitter tillräckligt bra i baksätet, men benutrymmet är inte det bästa.

Men efter en snabb kopp kaffe är det dags att ge sig ut i lervällingen. ”Put in centerdiff and L4, then drive on Crawl 3” säger den franske instruktören. Vi kopplar också ifrån krängningshämmarna med ett knapptryck för att få ännu längre slaglängd på framdämparna. Möjligen har en skogsmaskin kört här förut, och några till eftersom vi inte är den första gruppen här.

Det är ingen vanlig terrängbana, det är betydligt mer skog. Ungefär sån terräng som en skogsägare faktiskt behöver köra i ibland. Crawl-systemet fanns även i LC 150, men långt ifrån lika avancerat som nu, för nu kan man låta bli pedalerna helt och hållet och bara välja hastighet med ett vred på instrumentpanelen från 1-5.

Ingen av hastigheterna går fort. Det är krypfart som man justerar med vredet, och slingan vi kör på inbjuder heller inte till högre farter. Det är brant, både uppförs och nerförs, och det lutar sidledes också. Bilen glider och halkar men tuggar sig framåt – rakt genom ordentliga surhål som tydligen inte är djupare än 70 centimeter som är bilens maximala vadvningsdjup.

De kortare överhängen och in- och utstegsvinklarna framtill och baktill gör att det mycket sällan ens tar i nånstans, och jag blir i vanlig ordning mycket imponerad. Trots att jag aldrig skulle köra i sån här terräng med en bil som jag äger så tycker jag om att veta att det faktiskt går att ta sig fram alldeles oavsett hur vägen ser ut. Eller om det kanske inte ens finns en väg.



Keita Moritsu, chefsingenjör Toyota Land Cruiser 250.

6 FRÅGOR

Till Keita Moritsu

Vilken är den viktigaste tekniska förbättringen på LC250 jämfört med 150?

– Dramatiskt förbättrade off road-egenskaper! Den nya bilen har kortare överhäng fram och bak, och den nya åttaväxlade automatlådan har kortare växlar vilket ger bättre körbarhet både i terräng och på väg.

Det här med urkopplingsbara krängningshämmare, är det verkligen nödvändigt?

– JA! Off road-körning handlar om att ha kontakt med underlaget i så hög grad som möjligt, och genom att koppla ur stagen så ökar man framdämparnas slaglängd. Alltså kan framhjulen som ju också driver ha kontakt med marken. Det är jätteviktigt! På LC 300 är det automatisk i- och urkoppling av stabiliseringsstagen, men i LC 250 sköter man det manuellt när det behövs. Framhjulen står för 80 procent av framdrivningen vid svår terrängkörning.

Nu kör vi ju prototypbilar här, som ännu inte är homologerade och alltså inte har några uppgivna WLTP-siffror för förbrukning, men du vet ju. Hur mycket soppa drar den?

– Hehe, vårt mål under arbetet har varit att bilen ska ligga kvar på samma förbrukningsnivå så föregångaren, och vi har förbättrat turbon och satt i den nya växellådan, så jag tror att vi har lyckats.

Kommer det att dyka upp någon laddhybridversion i framtiden? Som läget är nu i världen så kommer ju den här bilen att ha väldigt hög skatt nästan överallt i Europa.

– Nja, kanske längre fram, men det är väldigt svårt att ha bästa effekt och prestanda med nuvarande laddhybridteknik, och den här bilen handlar om att vara bäst.

Elbilen då? Det visades ju en studie på en helt eldriven Land Cruiser i höstas.

– Såklart är det ett alternativ. Men det är en annan bil.

Slutligen, vad var svårast i arbetet med den nya bilen?

– Allt! Allt var svårt. Men svårast av allt var att få in ramen från LC300, som är en större bil, i den här bilen. Vi har kortat ramen, och det var en stor utmaning att få in alla grejor i det mindre paketet, utan att inkräkta på volymen i kupén. Det var många sömlösa nätter innan vi löste det.

Men så är det ju det här med ägandet. Nu är de här bilarna i skrivande stund inte homologerade, så inga skattesatser finns tillgängliga. Dock vet vi att föregångaren kostade en bra bit över 20 000 kronor per år i skatt de första tre åren. Det kommer en mildhybridversion inom nåt år, men det kommer inte att göra så stor skillnad på skatten. För att få till en rimlig ägandekostnad så hade det behövts en laddhybridversion, om inte annat så för syns skull.

Så vad vi har här är en lika lyxig bil som föregångaren, lite mindre plastig interiört, med bättre infotainmentsystem, ännu bättre offroad-egenskaper, ännu större utrymmen inuti eftersom hela bilen är större – och till ett ännu högre pris. De 100 första bilarna som kommer till Sverige kommer att vara slutsålda innan du har hunnit läsa det här. Folk fungerar helt enkelt som så att de vill köpa och köra det bästa som finns. Oavsett om de behöver det eller inte.

Och ja, den finns som sjusitsig. Och ja, jag kommer att köpa en. Om fem år. Begagnad.

TOYOTA LAND CRUISER 250

Pris: 914 900 kr för Executive 5-sitsig.

Motor: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 15,6:1. Borrning/slag 92/103,6 mm, slagvolym 2 755 cm³. Max effekt 204 hk (150 kW) vid 3 000 r/min, max vridmoment 500 Nm mellan 1 600-2 800 r/min.

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

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben dubbla triangellänkar. Bak stel axel.

Styrning: Elektrisk servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 265/55 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 285, längd 493, bredd 198, höjd 194, spårvidd f/b 166/167. Markfrigång 21,5. Tjänstevikt 2 550, maxlast –, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 80 liter. Bagagevolym (VDA-liter) ännu ej homologerad.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h ännu ej homologerad, toppfart 165-170 km/h beroende på hjulstorlek.

Förbrukning (WLTP): Ännu ej homologerad. Föregångaren LC 150: Blandad körning 0,95 l/mil. CO₂ 250 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt: Ej klart eftersom bilen inte är homologerad ännu. Föregångaren LC 150: 24 110 kronor per år de första tre åren. Därefter 7 048 kronor per år.

Rivaler



Land Rover Defender 110 D200

Faktiskt mer komfortabel än Land Cruiser, det har lagts mer vikt vid komfort – utan att tulla på terränegenskaperna.

Pris: 909 900 kronor.



Ineos Grenadier

Komfort? Nej. Men om vi nu ändå har härjat i Defender-land så går det inte att låta bli att nämna Grenadier. Bättre? Nej. Inte på nåt sätt.

Pris: 869 000 kronor.



Marcus Engström



6. Tillverkningen i Teslas Berlin-fabrik stoppas tillfälligt

Av Bobby Green

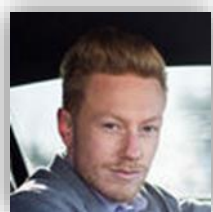
Onsdag 5 jun 2024 kl 12:40

Sägs byggas om för nya Model Y.



Den 7, 14, 17, 27 och 28 juni kommer Tesla att pausa all tillverkning av bilar och drivlinor i fabriken som ligger utanför Berlin. Det sägs att man gör detta för att förbereda stället inför nya Model Y som går under kodnamnet Juniper. Den ska troligtvis börja tillverkas någon gång senare i år. Det sägs även att pausen kan bero på dippen i elbilsförsäljningen som alla känner av just nu. Ett tredje rykte är att det trots allt ska vara en billigare instegsmodell från Tesla på gång, och att det är inför tillverkningen av denna som man nu pausar lite.

teslarati.com



Bobby Green



**Uppdaterade Model Y börjar tillverkas i sommar
Project Juniper**



**Folk stormade Gigafactory i Tyskland
Oklart vad protesterna åstadkom**



**Teslafabrik i Tyskland utsatt för misstänkt mordbrand
Extremvänstergrupp uppger sig ligga bakom attacken**

7. Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"

Av Maths Nilsson 8 juni 2024 kl 06:32

Efter succén med de tre nya modellerna – nu laddar Koenigsegg om för att lansera en ny modell. – Vi har nya bilmodeller i pipeline, säger Christian von Koenigsegg till [DI.se](#).



Koenigsegg, som firar 30-årsjubileum, går bättre än någonsin och har sålt slut på sina tre nuvarande modeller. Koenigsegg Jesko byggs för fullt och håller på att levereras i totalt 125 exemplar. Senare i år börjar Koenigsegg CC850 som kostar 35 miljoner kronor att levereras i 70 exemplar. Och snart startar även tillverkningen av fyrsitsiga Koenigsegg Gemera i den nya fabriken Ängelholm. Den kommer att byggas i 300 exemplar.

– Vi kommer att inte vara produktionsbegränsade på samma sätt som förut. Men det är inte säkert att vi kommer att maximera produktionsflödet. Det är ju exklusiva bilar som byggs i låg volym, så det gäller att hitta den rätta volymen, säger Christian von Koenigsegg till [DI.se](#).



Koenigsegg Jesko är slutsåld.



Koenigsegg CC850.

Koenigsegg har tidigare berättat för Carup att de **lagt de tidigare planerna på en elbil i malpåse**. Men det kommer snart en ny bilmodell i alla fall. Redan nästa år är det dags.

– Vi har en eller två Gemera kvar, men annars är allt slutsålt. I många år har vi bara levererat på order. Men man måste ändå hålla igång utvecklingen. Vi har nya bilmodeller i pipeline. Samtidigt har vi ingen brådska att visa upp dem förrän de är närmare produktion så vi kommer att visa nytt om något år, säger Christian von Koenigsegg.

Med stor sannolikhet blir det en hybrid av något slag. Mest troligt är att nyheten är en efterträdare till Koenigsegg Jesko som kommer att ha levererats klart köparna nästa år. Koenigsegg har tagit flera patent på unika växeldrivare och rekordlätta elmotorer.

Det skapar möjligheter att göra bilar som accelererar snabbare än de flesta elbilar – kunderna vill nämligen helst ha förbränningsmotorer.

– Man kan ha förbränningsmotorer tillsammans med elmotorer som gör att det finns lite mer själ i bilen, säger Koenigsegg.



Koenigsegg Gemera finns faktiskt kvar, i ett par exemplar.

LÄS MER:



Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust



Flera svenskar har köpt Koenigseggs nya...



Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum



Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...

Koenigsegg: "Den här bilen behåller jag till mig själv"

Svenskarna som slagit till på nya Koenigsegg för...



Maths Nilsson

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

8. Koenigsegg på väg släppa extremversion av Jesko

av Maths Nilsson 9 juni 2024 kl 07:40

Koenigsegg uppges vara på väg att släppa en ny extremversion av Jesko. Flera uppgifter talar om att en mycket speciell version av hyperbilen är nära förestående. Bilen kan vara ett svar på Bugattis kommande V16-hyperbil som lanseras 20 juni.



Koenigsegg Jesko gjorde debut på Genève's bilsalong redan våren 2019, men leveranserna till köparna startade först förra året. Jesko görs i en limiterad upplaga på 125 exemplar. Nu är den svenska tillverkaren på väg att släppa en mer extrem specialmodell av Jesko, [uppper Thesupercarblog](#). Bland annat uppper tyska bilsamlaren Muc.collector på Instagram att han sålt sin Jesko för att köpa en ny specialmodell.

– Den verkliga anledningen var att Koenigsegg informerade kunderna om en specialutgåva Jesko som kommer att vara mycket sällsyntare än de befintliga modellerna och gå ovanpå Attack och Absolut vilket kändes konstigt för mig, uppper Muc.collector på [Instagram](#).

Om 1625 hästkrafter inte är tillräckligt så verkar det snart komma mer.

Inga detaljer är än så länge kända om extremversionen av Koenigsegg Jesko. En del talar för att bilen blir Koenigseggs replik på Bugattis nya V16-modell som visas 20 juni och som tippas få 1800-2000 hästkrafter. Koenigsegg Jesko har 1625 hästkrafter. Det kan också handla om en mer extrem banmodell med ny aerodynamik. Oavsett vilket känns det väldigt passande med en specialmodell till företagets 30-årsjubileum i sommar.

Men hur gör man en hyperbil med 1625 hästkrafter mer extrem? Koenigsegg Jesko har redan idag en femliters V8-motor med dubbelturbo som ger 1625 hästkrafter när den körs på E85. Effekten går ner i marken via Koenigseggs patenterade Light Speed Transmission (LST). Simuleringar som Koenigsegg gjort visar att toppfartsmodellen Absolut har i simulering visat sig vara god för över 500 km/h. Vi har verkligen inte svaret, men är helt övertygade om att Christian von Koenigsegg har det.



Koenigsegg Jesko uppges komma i en version som blir mer extrem än banversionen Attack och toppfartsversionen Absolut.



FILM: https://youtu.be/uTd5f_Tj89M?t=5



Maths Nilsson

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

9. HKS:s Stroked GR Yaris Crate-motor har F1-teknik

07 jun 2024

Den japanska tuningexperten skapar den kanske vildaste trecylindriga motorn någonsin



Toyota GR Yaris.

Den lilla motorn som driver **Toyota GR Yaris** och Corolla – G16E-GTS, som den egentligen heter – är något av ett tekniskt underverk. I länder där den inte hålls tillbaka av utsläppsregler ger den 300 hk från bara 1,6 liters slagvolym och tre cylindrar.



HKS G16E – vevaxel.



HKS G16E – kolhuvud.

Det ikoniska japanska tuninghuset HKS anser dock att det har mer att ge. Mycket mer. Företaget förbereder en utslagen 1,7-litersversion av motorn som ska säljas som en lådmotor, som kommer att ha knepig förkammartändning för att öka effekten, teknik som vi är mer vana vid att se i F1-startfältet.

Till att börja med ökar HKS motorns cylinderborrning från 87,5 till 88 mm och ökar slaglängden kraftigt från 89,7 till 95,7 mm. Detta resulterar i en ny slagvolym på 1746cc, upp från den ursprungliga 1618cc.

Den förstärker sedan hela blocket och bearbetar en ny insugningsport för cylinderhuvudet. Vevaxeln och vevstakarna är också helt bearbetade, och de nydesignade kolvarna får en tvålagers molybdenbeläggning med låg friktion. Det arbetar också på ett injektionskit med hög kapacitet för ännu mer powwwerrrr.

Mest imponerande är dock förkammartändningen. Detta utnyttjar effektivt en extra liten kammare intill varje cylinder, där en bränsle-luftblandning antänds innan den förs in i huvudförbränningskammaren. Det är inte det lättaste att konstruera, men det gör det inte bara möjligt för en motor att producera mer kraft, utan också att göra det mer effektivt.

Det är ett system som har använts i Formel 1 ett tag, men en version av det har först nyligen tagit sig in på gatbilar i **Maseratis** Nettuno dubbelturbo-V6, som finns i MC20 och Grecale Trofeo.

Det finns ännu inga uppgifter om exakt hur mycket kraft HKS:s G16-lådmotor kommer att ge, hur mycket den kommer att kosta eller när och var den kommer att finnas tillgänglig. En sak är dock säker - när den väl landar hos kunderna förväntar vi oss att se några ordentligt rubbade GR Yaris-byggen dyka upp på banan.



Mike Bartholomew

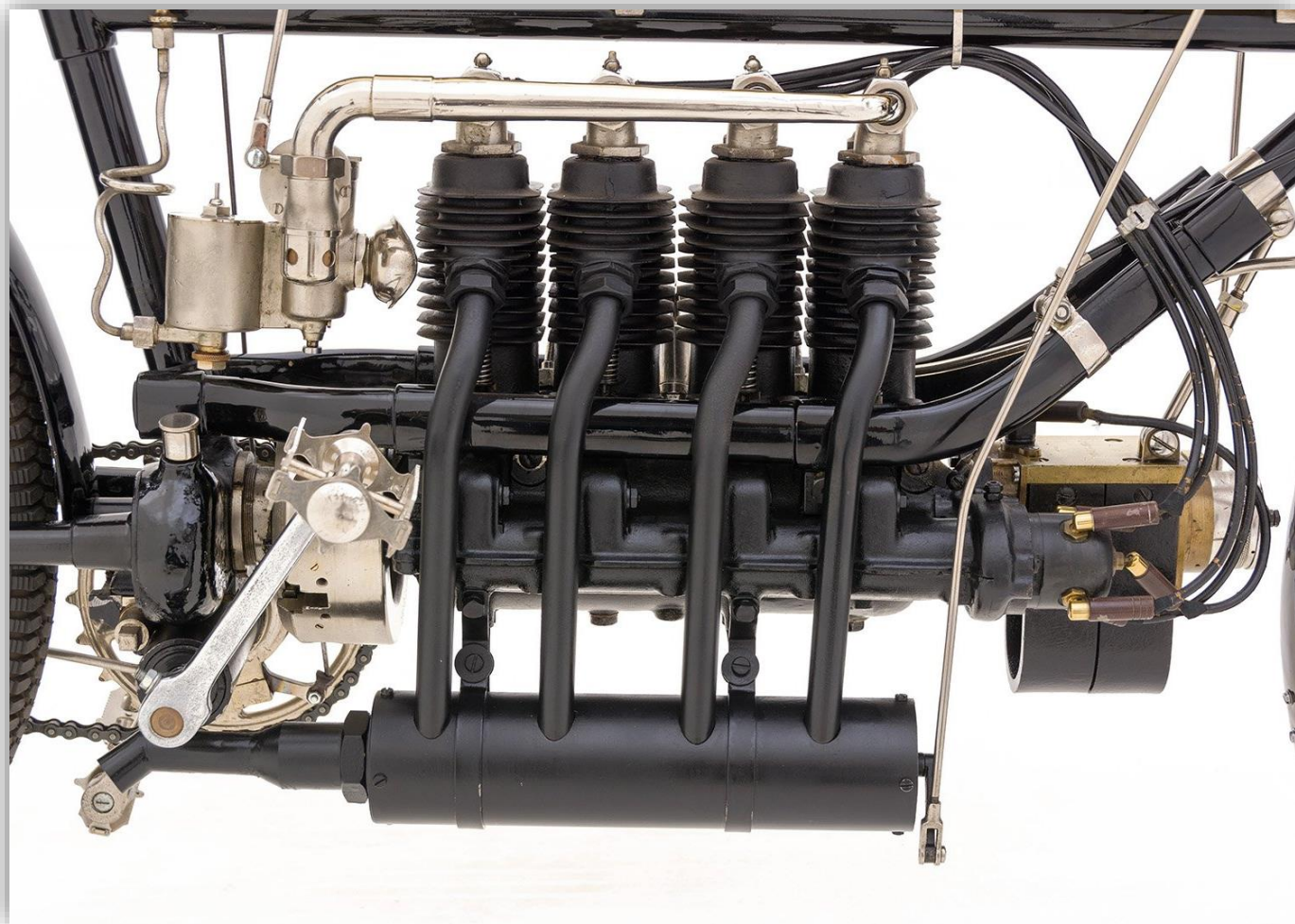


10. FN 1905



Det belgiska företaget Fabrique National d'Herstal var ursprungligen en vapentillverkare, som – i likhet med sin brittiska motsvarighet BSA – övergick till cyklar och senare motorcykeltillverkning. De gick in i transportbranschen 1885 och byggde cykelramar innan de gick över till färdiga landsvägscyklar 1889. Motorcykeltillverkningen började 1901 med en remdriven encylindrig maskin på 133 cc. Större och kraftfullare modeller följde snabbt, och FN var ständigt i framkant av motorcykeltekniken. År 1907 utvecklade de till exempel det första remdrivningssystemet med flera förhållanden med en justerbar remskiva på utgångssidan. FN var också en fast punkt på den internationella racingscenen, med solida resultat på Isle of Man TT i början av 1900-talet, samt försök och motocrossracing under början av 1960-talet.





Vid cykelutställningen i Paris 1905 chockade FN åskådarna med introduktionen av världens första fyrcylindriga motorcykel. Centralt för denna slående nya maskin var en 363 cc sidventils inline-fyra designad av Paul Kelecom och med fem huvudlager och en inlopps-över-avgasventillayout. Den kompakta motorn satt i en specialbyggd ram, vilket markerade ett betydande steg bort från den cykelbaserade designen. FN Four hade också företagets signaturaxeldrift, en egenskap som de skulle använda i hela sortimentet fram till 1923. Axeldrivningen är det perfekta komplementet till den anmärkningsvärt smidiga fyran, och snart fick andra tillverkare upp ögonen för den. FN exporterade en handfull cyklar till USA, vilket sannolikt inspirerade inhemska maskiner som Indian Four och Henderson Four.

Denna sällsynta och önskvärda 1905 FN härstammar från det första hela året med fyrcylindrig produktion och erbjuds här med en fantastisk, mycket detaljerad restaurering. Detta exemplar drar nytta av flera framstående samlare, inklusive de av den avlidne John O'Quinn och Otis Chandler. Efter att ha upptäckts i Belgien år 2000 genomgick den en väl undersökt fullständig restaurering. FN är vackert detaljerad och presenteras med en svart ram och stänkskärmar, en underbar spegelpolerad mässingstank och härliga nickeltillbehör. Bland höjdpunkterna finns en vacker Lucas-strålkastare, svartfälgade hjul med poletrade ekrar och en springsadel i läder präglad med FN-logotypen. Den raka fyran på 363 cc har en passande finish i svart, med tidsenliga tillbehör och andra beslag. Med fem hästkrafter på kranen kanske den inte vinner några lopp, men den raka fyran och axeldriften ger utan tvekan en imponerande smidig gång.

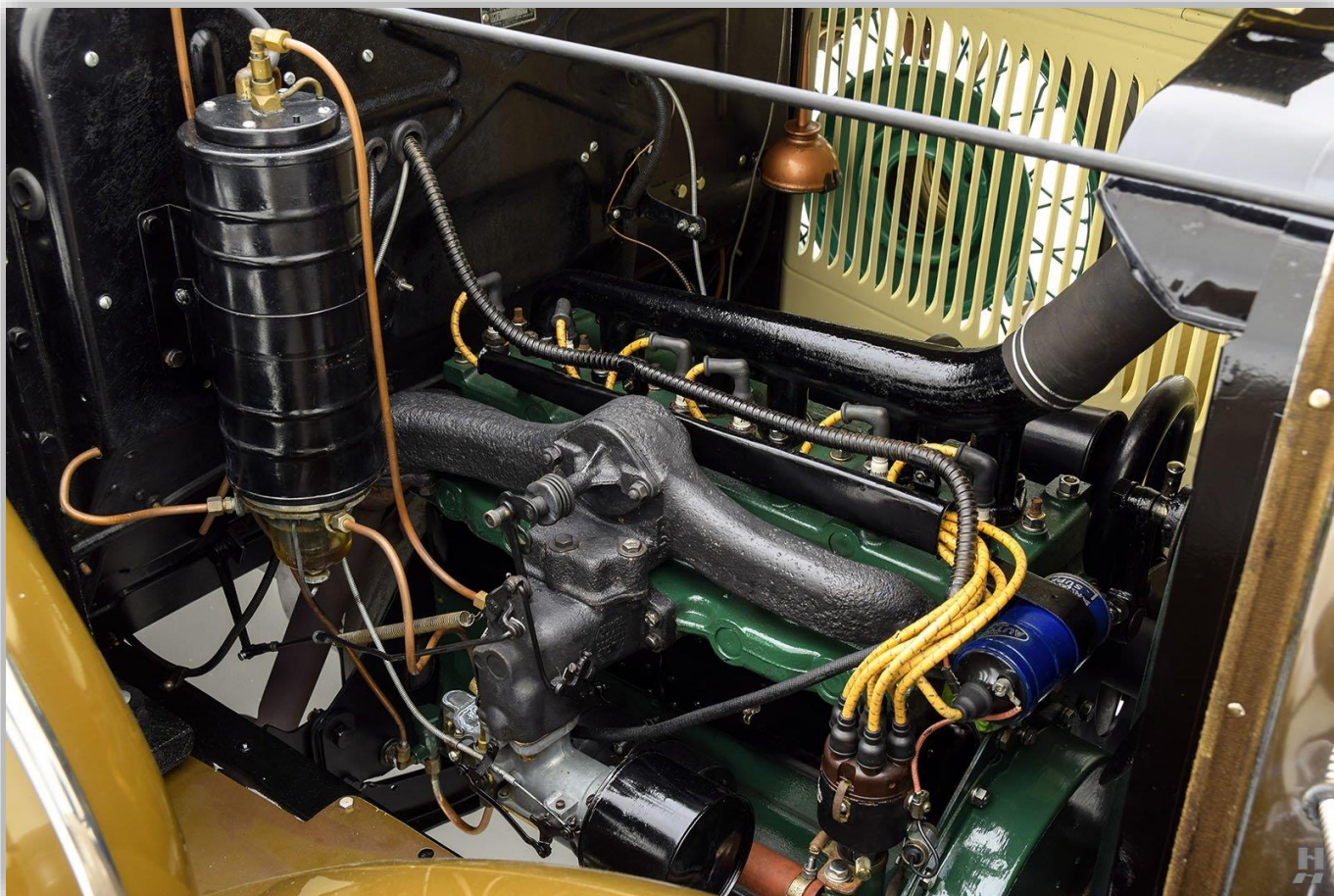
Denna magnifika FN är en underbar bit av rullande skulptur och kommer att ha en plats av stolthet i praktiskt taget alla prestigefyllda fordon, veteranmotorcyklar eller automobili-samlingar.

11. Essex Super Six Boattail Speedabout 1931

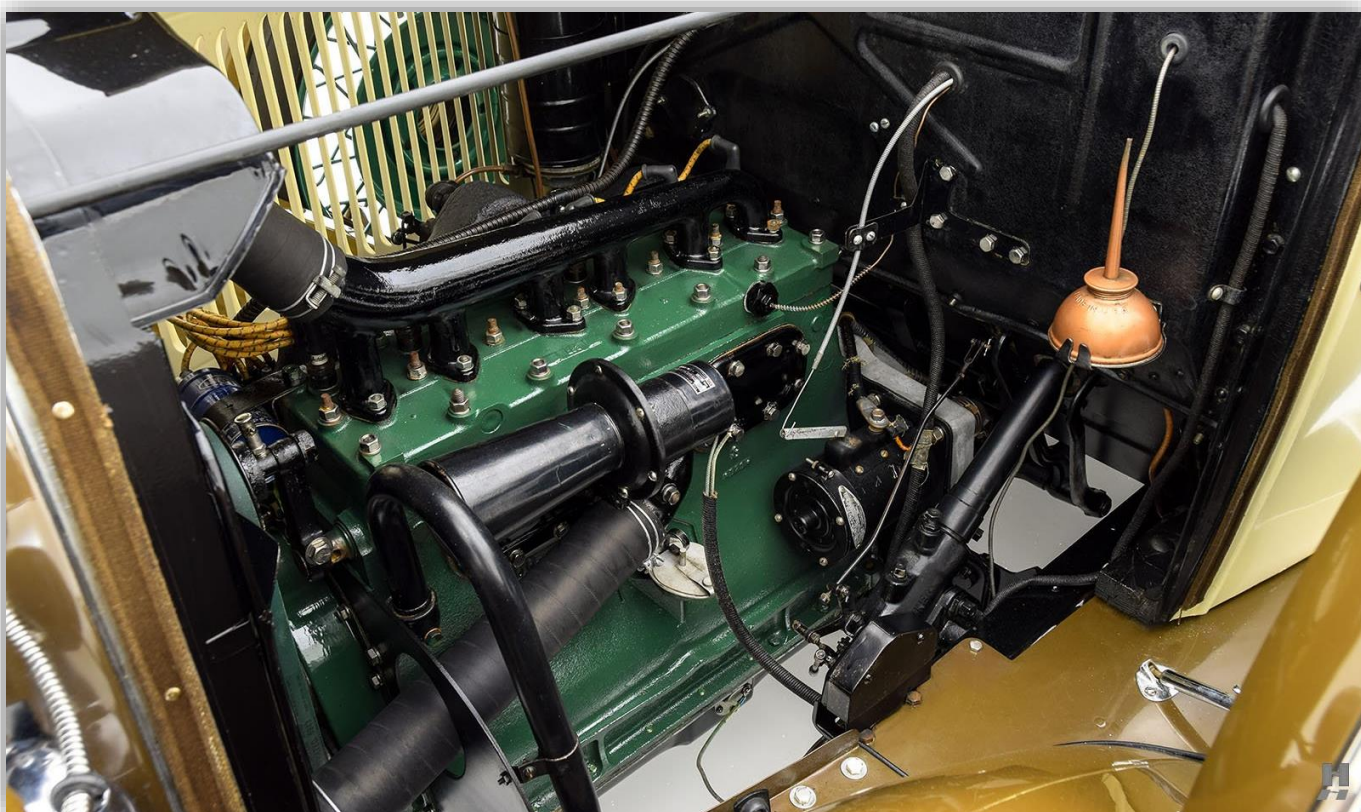


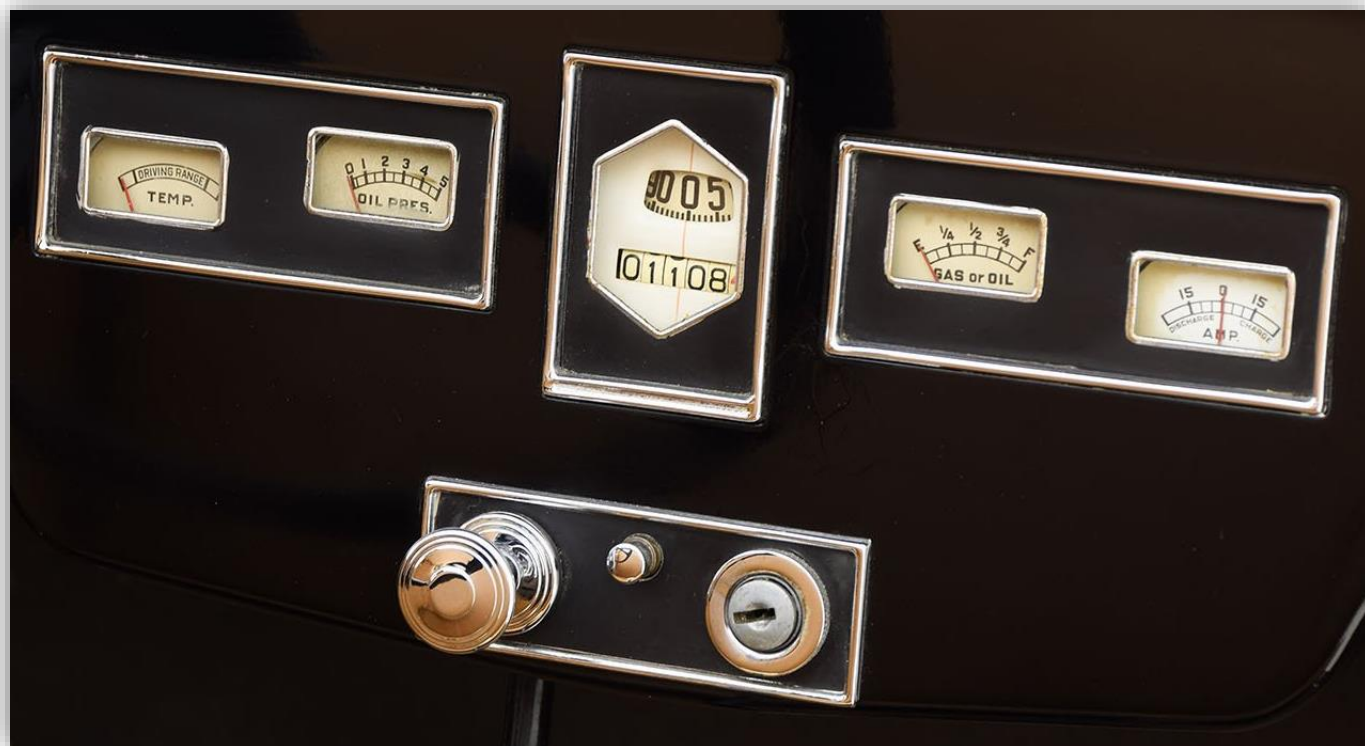
År 1916 hade Hudson stadiga framgångar på bilmarknaden. Det Detroit-baserade företaget var kanske inte den största tillverkaren, men de erbjöd en bil av hög kvalitet med utmärkt prestanda till ett rimligt pris. Snart började dock andra tillverkare erbjuda lågprismärken som hotade att underminera Hudsons försäljning. Det bestämdes att Hudson skulle ansluta sig till lågprisbilmaknaden med ett nytt undermärke som hette Essex. Produktionen startade 1918, men krigsansträngningarna gjorde att endast 92 bilar byggdes det året. 1919 visade sig vara en helt annan historia, med 21 879 levererade Essex-bilar. Precis som med Hudson tidigare fick Essex snabbt ett rykte om utmärkt prestanda, kvalitet och tillförlitlighet till ett mycket konkurrenskraftigt pris.





Till en början drevs Essex-serien av en rad fyrcylindriga F-motorer, men 1924 fick Essex-serien en helt ny rak sexa. År 1927 hade den så kallade "Super Six" helt ersatt det fyrcylindriga utbudet när Essex kröp närmare sina Hudson-syskon i pris och prestanda. År 1927 introducerade Essex också den eleganta lilla "Sportabout"-roadstern med stiligt mullrande säte med båtsvanskaross.





Med bara 700 dollar var Sportabout ett enormt värde, och det sägs att även Henry Ford noterade detta och övervägde att erbjuda sin kommande Model A med en kraftfullare motor för att kunna konkurrera med Essex. Utvecklingen i Essex fortsatte in på 1930-talet då man 1931 fräschade upp stylingen grundligt och motorn förstörades till 175 kubiktum. Speedabouten, som nu producerade hela 60 hästkrafter, döptes om till "Sport Roadster" och fick en snygg ny kaross som byggdes av Murray från Detroit. Trots att den förblev ett enastående värde på bara 725 dollar såldes Sport Roadster inte i stort antal och lades ner 1932, vilket för övrigt också var det sista året för namnet Essex, eftersom det skulle kallas "Terraplane" från 1933 och framåt.

En av bara en handfull kända överlevande, denna förtjusande Essex Super Six Sport Roadster från 1931 är vackert presenterad i tidsenlig färgsättning, klädd i en välbevarad äldre restaurering. Denna bil var en gång en del av den legendariska William F. Harrah-samlingen, och den sägs ha varit i mycket originalskick när den såldes på auktion efter Harrahs död 1984. Den köptes av en samlare från Oregon som så småningom skulle behandla den med en fullständig restaurering i de färger den bär idag. Den diskreta cremefärgade karossen och de ljusbruna stänkskärmarorna accentueras av attraktiva gröna detaljer och fälgar – samma färgschema som visas i Essex-broschyren från 1931. Efter restaureringen förblev Essex i samma Oregon-samling fram till omkring 2007 och bytte ägare ytterligare två gånger sedan dess. Med varje efterföljande ägare har Essex hållits i fint skick men verkar också ha använts och körts, med restaureringen som nu visar en lätt patina som uppmuntar till regelbunden njutning.

Som värde- och stilledare i Essex-serien är denna Sport Roadster mycket välutrustad med dubbla sidomonterade reservdelar med hårda överdrag, trådhjul, Essex-kylarmaskot, dubbla trumpethorn, en fällbar vindruta och dubbla bakljus. Beslagen och pläteringen förblir i mycket gott skick, och karossen uppvisar god övergripande passform och inriktning. Den tvåsitsiga sittbrunnen är klädd i brunt läder och matta med matchande material som används i rumble-sätet. Lädret har fått en charmig karaktär, visar viss användning men förblir smidigt och i god ordning.



Under huven presenteras den korrekta 2,9 litersmotorn i gott skick överlag, med snygga detaljer och ett tidstypiskt utseende. Chassit och underredet är lika snygga, visar viss användning men förblir i gott skick. Sin vana trogen är denna Essex en förtjusande förarbil med gott om kraft från den sexcylindriga motorn och en lättanvänd 3-växlad manuell växellåda. Alla Essex-bilar från den tiden var utrustade med pålitliga Bendix fyrhjuliga mekaniska bromsar.

Lättillgänglig och med en tilltalande patina, skulle denna Essex vara hemma i AACA-evenemang eller liknande Hudson Club-turer och sammankomster. Sällsynt, elegant och överflödande av charm, denna Essex Super Six är kanske en av de mest prisvärda inträderna i den sällsynta världen av Boattail Speedster-äggande.

Du kan enkelt sälja din klassiska bil genom vårt [sändningsprogram](#). Med ett enkelt telefonsamtal ordnar vi så att din bil transporteras till vår toppmoderna anläggning och våra erfarna bilspecialister tar hand om hela processen åt dig, från början till slut.





Roger Warolin