



Kurtis Sport 1949

- 1. Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs**
- 2. Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri**
- 3. Ferraris första elbil kan kosta över 5,5 miljoner kronor**
- 4. Se den nya Bugatti Tourbillon med 1775 hk**
- 5. Provkörning av Omoda E5**
- 6. Mazda går mot strömmen med större bensenmotor**
- 7. Fjärde generationen av Nios batteribytestation är igång**
- 8. Så blev diesel billigare än bensen**
- 9. Kinas svarar Europa med höga tullar på bensenbilar**
- 10. BMW M3-produktionen**
- 11. Koenigsegg har hittat orsaken till branden**
- 12. Mackdöden sprider sig**
- 13. Nu rullar kinesiska lastbilar in i europa**
- 14. Kurtis Sport**

1. Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs

Av Maths Nilsson

27 juni 2024 kl 10:05

En stor svensk underleverantör till bilbranschen har gått i konkurs. IAC Group Sweden hade 1 400 anställda och tillverkade bland annat dörrpaneler och instrumentbrädor. Företaget har levererat till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar, Volvo Bussar, Volvo CE och Scania.



IAC Group Sweden hade tillverkning i Färgelanda, **Skara** och Göteborg med totalt 1400 anställda. Nu är framtiden mycket osäker. Bolaget hade en skatteskuld på 1,2 miljarder kronor efter pandemin som blev för tung att bära, **uppger Ekot**. Bolaget var en stor och viktig underleverantör till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar, Volvo Bussar, Volvo CE och Scania.

– Vi har inte kunnat skapa den nödvändiga likviditeten för att kunna fortsätta verka för våra högt värderade kunder i Sverige, skriver bolaget i ett pressmeddelande.

Nyligen har IAC Group sålt av sin verksamhet i Storbritannien, även verksamheten i Kina håller på att säljas.

– Företagets nya globala ledningsgrupp har arbetat hårt för att hitta en positiv lösning även för den svenska verksamheten, men kortsiktiga likviditetsutmaningar hindrat oss från att skapa ett hållbart läge för dessa tillgångar, skriver IAC i sitt pressmeddelande.

LÄS MER:



700 anställda får lämna Volvo Cars: "Känns tråkigt"



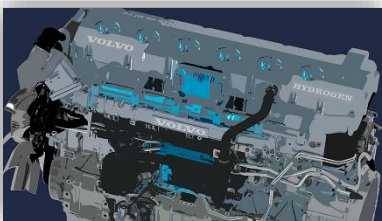
Volvo Cars dumpar Polestar – kan ges bort till ägarna



Geely minskar innehav i AB Volvo med sju miljarder kr



Omsatte 150 miljoner – bilhandlare i konkurs



Volvo satsar på förbränningsmotor med vätgas



Maths Nilsson

2. Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri

Av Maths Nilsson 27 juni 2024 kl 10:48

Koas hotar i svensk bil- och fordonsindustri efter att bildelstillverkaren IAC Group Sweden begärt sig själva i konkurs. Bolaget levererade stora delar av inredningen i Volvo Cars bilar och till svensktillverkade lastbilar hos Volvo och Scania. – Vi väntar på att en konkursförvaltare ska utses, säger Ivica Stojkovic, ordförande för Metall på IAC i Färgelanda.



Bidelstillverkaren IAC Group Sweden som var en av Sveriges viktigaste komponenttillverkare har begärts i konkurs. De levererade bland annat instrumentpaneler, dörrpaneler, konsoler, plastdelar till motorer till bland annat Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Bussar samt till Scania. Efter att bolaget med 1400 anställda begärt sig själva hotar kaos i svensk bil- och fordonsindustri.

– Det är otroligt tråkigt. Vi väntar på att konkursförvaltaren ska utses och först då vet vi mer vad som händer, säger Ivica Stojkovic, ordförande för Metall på IAC i Färgelanda till Carup.

Under torsdagen är arbetet ännu så länge igång på IAC:s fabriker i Färgelanda, Skara och Göteborg. Men ingen vet vad som ska hända innan konkursförvaltaren tagit över och gett nya direktiv. IAC omsatte ifjol 6,9 miljarder kronor i Sverige. Skulle produktionen stanna riskerar det att bli kaos i svensk fordonsindustri. Efter pandemin har dock fordonstillverkare ofta dubbla leverantörer på plats, men störningarna kan ändå bli avsevärda innan leveranser från nytt håll kommit igång.

IAC Group tillverkade en stor del av inredningen till Volvos bilar som görs på Torslandafabriken i Göteborg. Nu har IAC försatts i konkurs.

– Vi följer situationen noga och hanterar vår kapacitet och vår produktion enligt etablerade processer för att minska eventuell påverkan. Just nu förväntar vi oss inte att detta kommer att ha någon väsentlig inverkan på våra produktionsplaner, säger Kristin Bolde-
mann Wester, global PR-chef för Volvo Cars till Carup.

IAC tillverkar en stor del interiören i Volvos bilar, bland annat instrumentbrädor och dörrpaneler, och även många plastdetaljer som monteras på motorerna. Stannar produktionen kommer det få enorm påverkan på Volvo Cars och Volvo Lastvagnar. Scania säger sig vara förberedda. Enligt uppgift till Carup ”tillverkas i stort sett allt du ser på insidan av en Volvo av IAC”.

Lastvagnstillverkaren Volvo Group är Sveriges högst värderade börsföretag och riskerar störningar om produktionen stannar hos IAC som levererar ett stort antal delar till Volvos lastbilar. – Det är litet tidigt att svara på vilken påverkan detta kan få. Det finns ju alltid en risk för vissa störningar när en konkursförvaltare ska ta över. Vi har jobbat med alla inblandade för att sådana störningar i så fall ska minimeras, och vi följer utvecklingen noga, säger Claes Eliasson, Senior Vice President, Media Relations för Volvo Group till Carup.

Från Scantias håll var man förberedda på konkursen och kan fortsätta bygga lastbilar. – De är en leverantör till oss men vi har följt utvecklingen och är förberedda. Det kommer inte bli någon påverkan på vår produktion, säger Erik Bratthall, presschef för Scania.

Peter Bryntesson är vd för Fordonskomponentgruppen som företräder svenska underleverantörer.

– För det första är det väldigt tråkigt för anställda och dess familjer, det är en tråkig situation. Det belyser vikten av att ha en hållbar samverkan med leverantörer och fordontillverkare. Det är tuffa affärsvillkor, vi har kämpat för betalningsvillkor, i många fall är det uppe på 120 dagar och underleverantörer får agera bank åt tillverkare, säger Peter Bryntesson till Carup.

Han bekräftar att konkursen riskerar att utlösa kaos i svensk bilindustri, men hoppas att konkursförvaltaren ska hitta en lösning så att fabrikerna kan drivas vidare och leveranser upprätthållas.

– Det är en stor leverantör. Det får en väldigt stor påverkan. Jag tror en konkursförvaltare kan driva affären vidare. Men det kan bli höjda priser. När Plastal gick i konkurs höjde konkursförvaltaren priserna med 25 procent, säger Bryntesson till Carup.



Maths Nilsson



3. Se den nya Bugatti Tourbillon med 1775 hk

Publicerad 20 jun 2024

Tre elmotorer. Vissa batterier. En massiv förbränningsmotor. Enorm kraft. Mycket fart. Välkommen till Bugattis senaste kapitel.



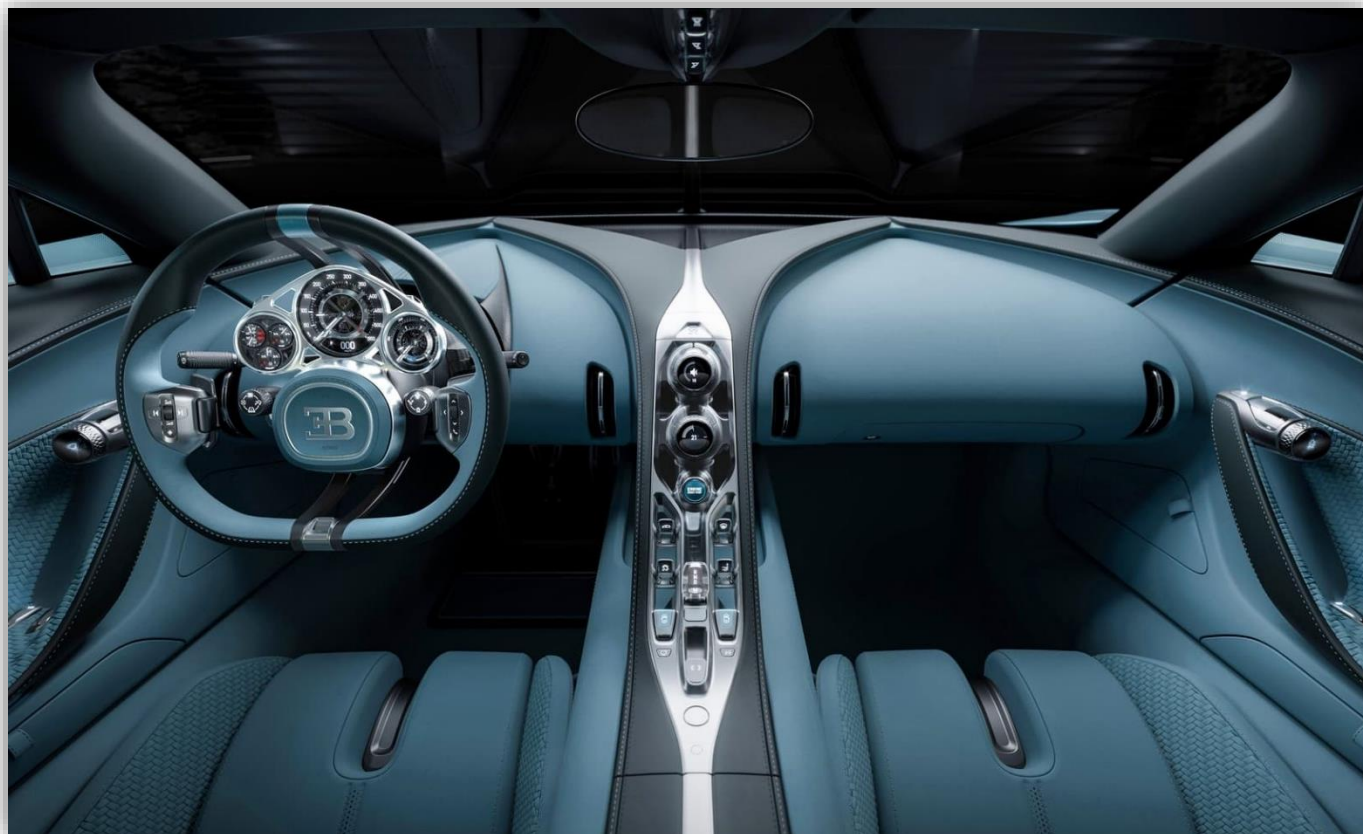
FILM: https://youtu.be/zRjsHPGE_Wo

Se, den nya Bugatti Tourbillon med 1 775 hk – en helt ny **Chiron-efterträdare** uppkallad efter en (vanligtvis exponerad) mekanism i fåniga klockor som motverkar de negativa effekterna av gravitationen. Namnet är en blinkning till Rimacs nya besatthet av skeletterad maskinteknik (mer om det om en stund), och möjligen den nya Bugs engagemang för att ta strid med fysiken.

Det är en bil som är 33 mm lägre och inte längre än en Chiron, trots att den har en helt ny Cosworth-utvecklad, 8,3-liters V16-motor med 9 000 varv per minut med en meterlång vevaxel och en 8-växlad dubbelkopplingslåda som är bultad baktill. Den väger en bråkdel mindre än Chirons tjänstevikt på 1 995 kg - trots att den har ett 200 kg tungt batteri på 25 kWh längs ryggraden där växellådan normalt skulle vara, två elmotorer på framaxeln och en annan på bakaxeln - och drar nytta av den smalare mittkonsolen för att klämma ihop glashuset och minska frontytan och därmed luftmotståndet.

Lättare, kraftfullare och halare än en bil som klarar långt över 300 mph... Tourbillon (omöjligt att säga utan fransk accent, ungefär som "croissant") är inte kaxig om.

Vi frågar Mate Rimac, den nya VD:n för Bugatti Rimac som ger oss den stora rundturen, skulle inte en renodlad elbil ha varit... Lättare? "Visst, [Rimac] **Nevera** kan vara en Bugatti om du skalar om den. Ekonomiskt är det det självklara valet, men det är helt fel beslut, vilket är anledningen till att jag kämpade emot det så hårt. Bugatti handlar om arv, hantverk, kvalitet och prestanda, men det är mer aristokratiskt, det handlar om att hålla sig i den analoga världen, säger han.



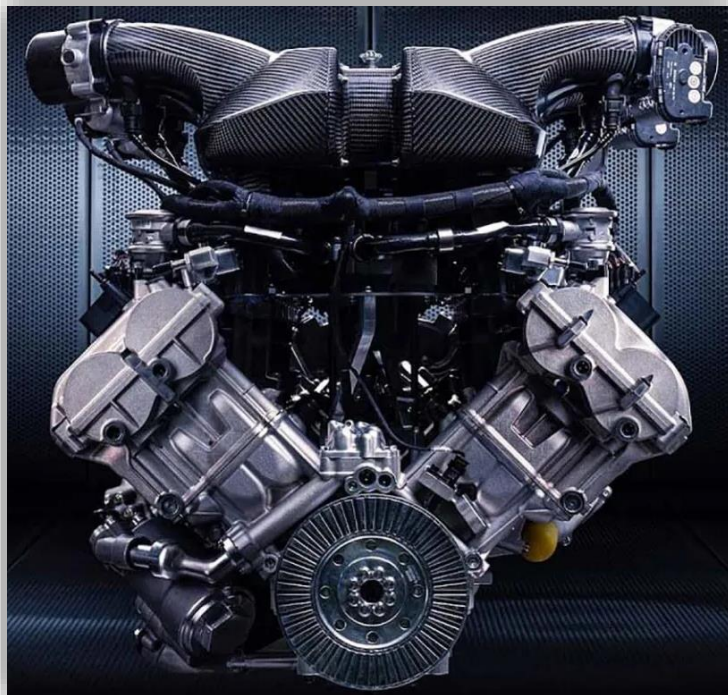
"Då tänkte jag, okej, låt oss ta Chiron och göra den till en hybrid. Men det är också dåligt eftersom det skulle vara supertungt, allt skulle äventyras. Så jag kom på ett galet förslag om att göra en helt ny bil.

Vid det här laget kanske du har påpekat att Tourbillon ser lite ut som en rippad Chiron med problem med ilska, och jag säger inte emot. Vid första anblicken är det förtroget, men ta en paus och lägg märke till de svävande strålkastarna som hänger på flygande strävpe-lare som är utformade för att mata in så många värdefulla luftmolekyler som möjligt i den glupska motorn. Lägg märke till hur det smalare glashuset accentuerar axlarna och att dör-rarna är rena teatern – dihedrala och elektriskt manövrerade, en dubbel Bugatti först.

Baktill börjar det verkligen - en exponerad V16:a, synligt lutad framåt för att rymma den uppåtgående lutningen i de enorma venturitunnlarna som löper på båda sidor. En diffusor med dubbelt så stor volym som Chirons innebär att den utfällbara spoilern kan hålla sig undangömd vid v_{max}-körningar, men dyker upp som en luftbroms och i Track-läge. 3D-printade avgasspetsar i titan sitter högt, medan bakdäcken är helt exponerade bakifrån som en superlyxig hot-rod.

"Det skulle vara lätt att säga, OK, låt oss göra ett uttalande om att det är ett nytt företag, det är en ny ledning, det är en ny drivlina, så låt oss verkligen göra något knasigt. Och vi hade faktiskt några sådana förslag, men det kändes fel. Vi tänker långsiktigt. Det här är ett varumärke som har funnits i 114 år och vi vill finnas i över 100 år till", förklarar Mate. "Det är så värdefullt att ha dessa Bugatti-designelement som du känner igen på långt håll - hästskon, mittlinjen, den tvåfärgade färgen - det skulle vara så synd att kasta bort den."

Prestandan är till stor del teoretisk i det här skedet (de första leveranserna är inte förrän 2026, så de verkliga testerna har bara börjat på allvar) men tillförlitligt obegripliga. Vi lovas totalt 1 775 hk: 986 hk från motorn, 789 hk från de tre e-motorerna, vilket innebär att du utan att ens väcka V16:an från sin slummer har 4WD, en räckvidd på 60 km för enbart elbilar, Ferrari 812 Supersnabba nivåer av grymtning... och glada grannar.



FILM: <https://youtu.be/UmNDpH1Ymsk>

Topp hastigheten är begränsad till 445 km/h (277 mph), vilket borde hålla dig täckt från dag till dag, men det finns helt klart mer att ge. Kommer de att jaga ett nytt toppfartsrekord? "Låt oss se", säger Mate, vilket betyder "ja". Andy Wallace, mannen som förmodligen kommer att styra den in på outforskat territorium, påpekar att den får den "tråkiga biten, upp till 250 mph" gjord så mycket snabbare än Chiron (cirka 25 sekunder jämfört med 32,6) att den kommer att ge dem så mycket mer av den 5,4 mil långa Ehra-Lessien direkt att leka med när de pressar sig över 300 mph. I andra änden av kurvan tar 0-62 mph mindre än två sekunder (en Chiron tar 2,4 sekunder), 0-124 mph mindre än 5 sekunder (Chiron 6,1 s) och 0-186 mph mindre än 10 sekunder (13,1 s).

En veritabel missil alltså, men en med en känsla för detaljer Jag är inte säker på att vi har sett den här sidan av en Pagani. "Normalt sett har man exteriör design och interiördesign, men även när den här bilen är naken vill vi att den ska se speciell ut, så vi anlätade en rullande chassidesigner", berättar Mate med ett leende – VD: 1, ekonomiavdelning: 0.

Ärligt talat, vinsterna finns överallt – alla gångjärn är anodiserade och bearbetade aluminium ("Jag är lite av ett gångjärnsfreak", erkänner han). Upphångningsarmarna är 3D-printade av Divergent (systerföretaget till Czinger, minns du dem?) eftersom de är styvare, starkare och vackrare – organiskt odlade som senor och ben.

Låt dörren öppna sig själv och ta en stund att förundras över de taktila mekaniska underverken vart du än tittar. De skelettformade instrumenturtavlorna är i huvudsak schweiziska klockor i större skala – varje kugge och juvel som visas. Två nålar på mittratten tar hand om varvtalet (ratten går till 10 000 varv per minut) och hastighet (hela vägen till 550 km/h - 342 mph). Till vänster finns analoga batteri-, oljetemperatur- och bränslemätare, till höger dubbla nålar som visar strömförbrukningen i realtid från motorerna och förbränningsmotorn – lägg bara ihop dem för att ta reda på hur modig din högra fot är.

Den verkliga showstoppern är dock ett tvåkrat hjul som kretsar runt den stationära mittbossen och instrumenten, med paddelväxlarna gångjärn från fälgen. Det är fascinerande, tills jag påpekar att Citroën C4 hade något liknande, vilket snarare dödar stämningen.



En remsa med rattar på mittkonsolen i bearbetat kristallglas, plus sätesjusteringsratten på dörren, har också exponerade inre organ, och det finns ett härligt taktilt sätt att starta motorn genom att dra i en orgelstoppspark som sticker ut från instrumentbrädan. Sätena är fasta i längsled (ett viktigt drag för att hålla nere bilens total längd) men de går att höja och ryggvinkeln justeras, du flyttar sedan pedallådan så att den passar.

Och vad är detta? Inga skärmar? Nästan... Tryck på en knapp och en porträttorienterad skärm stiger från toppen av instrumentbrädan innan den roterar till liggande och slår sig ner igen i ett sanslöst tillfredsställande stycke mekanisk balett. Ett måste för backkameran på vissa marknader, men Mate hatar också förare som måste följa navigatorns instruktioner på sina telefoner, balanserande osäkert i knät. Här får du ett superenkelt gränssnitt med Apple CarPlay och Android Auto-anslutning.

Vart du än tittar och känner då, en fest av handgjorda, frästa eller tryckta unobtanium. Exotiska material, genomtänkta detaljer, en känsla av något som närmar sig värde för dina 3,8 miljoner euro (3,2 miljoner pund) plus skatt... Det är över 4 miljoner pund med några valmöjligheter. Bugatti kommer att bygga 250 av dessa coupéer initialt, i en takt av cirka 80 per år, med derivat som kommer att säljas från 2029 och framåt.

Och vad är detta? Inga skärmar? Nästan...

Nyckeln till den här bilen, till skillnad från Veyron, verkar vara Rimacs vilja att arbeta med leverantörer i toppskiktet där det är lämpligt, snarare än att gå hela Koenigsegg och göra absolut allt internt: Brembo för bromsarna, Concepto för instrumentrattarna, Cosworth för motorn, Divergent 3D för fjädringen, Rimac Technology för elektroniken... naturligtvis.

"Nyckeln är att vi hade ett supernära samarbete – konstruktörerna, ingenjörerna och jag själv – från början med varje detalj", säger Mate. "För om du kommer till det här stadiet och säger: 'Jag gillar inte något, det är omöjligt att förändra', kastar du ut tidpunkten och pengarna genom fönstret. Vi genomförde den ursprungliga idén och lyckades få den precis som den var tänkt från början."

Tourbillon är alltså inte bara ett nytt prestandariktmarke, det är en seger för förbränning och analog mekanisk komplexitet i en värld som är på väg mot elbilar, eller som Mate uttrycker det: "en hyperbil som säger ja till framsteg, men inte på bekostnad av känslor."



Jack Rix



4. Ferraris första elbil kan kosta över 5,5 miljoner kronor

Posted by Kristofer Rask juni 19, 2024

Ferrari har i slutet på nästa år lovat att visa upp en helt eldriven Ferrari.



Pressbild: Ferraris första hybrid Ferrari SF90 Stradale.

Löftet från VD:n Benedetto Vigna är att den ska vara "unik i alla avseenden". Prislappen som följer med bilen kommer inte att vara direkt låg, uppger källor som Reuters citerar.

Enligt dessa kommer Ferraris första elbil med en prislapp på minst 500 000 euro, alltså i runda slängor 5,5 miljoner kronor. Priset inkluderar dock inte de personliga tillvalen som många av Ferraris kunder väljer att göra på bilarna. Modifikationer av denna typen brukar lägga till runt 15 till 20 procent på slutnotan. I genomsnitt kostar en Ferrari idag 3,9 miljoner kronor enligt företagets bokslut.

Ferrari håller just nu på att förbereda den fabrik i hemstaden Maranello där den eldrivna supertsportbilen ska byggas. Med den nya fabriken kommer Ferrari dessutom utöka sin produktionskapacitete rejält, det från dagens 14 000 till 20 000 om två år.

– Det finns en ökande efterfrågan där ute på Ferraris, och de har utrymme att möta en del av det utan att kompromissa med exklusiviteten, säger Fabio Caldato, fonrådgivare på AcomeA som äger Ferrari-aktier.



Kristofer Rask

Teknikens Värld

5. Provkörning av Omoda E5

Publicerad av Erik Wedberg

20 jun 2024 kl 11.51

I kölvattnet av flera av sina kinesiska konkurrenter gör nu även Chery en satsning på Europamarknaden. Man gör det med nya märket Omoda och den eldrivna suven E5. Kommer den att bli tillräckligt billig?



*Omoda är ett nytt bilmärke från kinesiska Chery Automobile.
Vi kör nya modellen E5.*

Den här provkörningen börjar inte bra. PR-mannen som möter mig vid Amsterdams flygplats har glömt att ladda bilen, **Omoda E5**, kvällen innan. Men det ska vi kunna lösa snabbt, vi behöver bara göra ett snabbt stopp vid en laddstolpe för att kunna ta oss upp till Alkmaar, omkring fem mil norr om Amsterdam. PR-mannen, som man får anta är mer van vid en väl utbyggd, kinesisk laddinfrastruktur blir överraskad när Vattenfall-laddaren vid McDonalds är trasig.

”Välkommen till Europa och vår verklighet”, vill jag säga men det säger jag förstås inte alls utan försöker uppmuntra med att det säkert finns många andra laddare i närheten, samtidigt som jag tyst börjar räkna timmarna för att lista ut om jag ska hinna med mitt flyg hem till Stockholm samma dag.



Ser inte ut att vara mycket utrymme ovanför Eriks huvud i Omoda E5.

DET HÄR ÄR NYTT

Nytt märke

Omoda är ett helt nytt märke, startat av kinesiska jätten Chery.

V2L

Max laddeffekt på 110 kW imponerar inte, men E5 är utrustad med teknik för V2L-laddning.

7 år

E5 kommer att säljas i Sverige med sju års nybilsgaranti.

43 mil

Ett batteripaket på 61 kilowattimmar ger en teoretisk räckvidd upp till 43 mil.

Vid BP-laddaren några minuter bort finns det två laddstolpar, båda är upptagna. Den ena av en **Mercedes EQE** som tvunget ska ladda till 100 procent. Till slut blir det vår tur. Nähä, här gick det inte att betala med Visa-kort. Den kinesiska telefonen åker fram, en app laddas ned och efter en stund är laddningen faktiskt igång. Under tiden har det börjat regna.

De kanske inte är helt förberedda, men de är på väg hit. Kinesiska biltillverkare alltså. Nya siffror från analysföretaget Jato Dynamics visar att en av fem nya elbilar i Europa är tillverkad i Kina hittills i år. Så många av de elbilar som säljs i Europa kommer från Kina.

Nu låter det som att kinesiska märken redan har tagit en jättebit av den europeiska elbils-kakan – så är det inte. Bland de 20 procent Kina-tillverkade elbilarna finns även bilar från bland andra **Tesla**, **Volvo** och **Polestar** som utgör den största delen.



*Rattknapparnas funktion är svår att uttyda av de oläsbara symbolerna.
Skärmlösningen är bra.*

I den här siffran finns inte bilar från **Omoda**, för de har inte riktigt börjat säljas här än. Omoda, ägt av kinesiska biljätten Chery, är knappast torrt bakom öronen utan bildat så sent som 2022 och i skrivande stund lanserat på endast 14 marknader, däribland Ryssland. Nu vill de till Europa och Sverige och de lanseras jämte det mer terrängbetonade märket **Jaecoo** (Jae hämtas från tyskans jäger och coo ska stå för cool) som även det är nystartat av Chery.

När det har regnat en stund och vi har fått tillräckligt många mil i batteriet åker vi till Alkmaar. Där ska vi äta lunch med några Omoda-chefer. Samma Omoda-chefer ska sedan köras tillbaka till Amsterdam, av oss i provkörningsbilen. Så plötsligt sitter jag i en Omoda E5, mellan Alkmaar och Amsterdam med tre kinesiska Omoda-representanter och lyssnar på Dua Lipa i stereon som har inte mindre än åtta Sony-högtalare. Det senare blir jag informerad om.



Omoda har en av marknadens bredaste laddluckor.



*Provkörningsbilen är utrustad med elbaklucka (blir sannolikt tillval).
Baksätet är endast tvådelat och saknar genomlastningslucka.*

Dua Lipa är bra, och det är faktiskt Omoda E5 också, på ganska många sätt. Storleksmässigt är den snudd på identisk med bland andra **BYD Atto 3** och **Kia Niro** och det är i det segmentet den ska spela. Det är helt enkelt ännu en framhjulsdreven, högbyggd elbil med 204 hästkrafter.



Plats för nödreservhjul under lastgolvet. Ovanligt!



Omoda E5 kan snabbbladdas med upp till 110 kilowatt. Värmepump blir tillval.

Det behövs inte många meter bakom ratten för att upptäcka att fjädringskomforten är lyckad. E5 är inte onödigt mjuk, snarare åt det fasta hållet utan att bli stötig. Ljudnivån är godkänd men kan tänkas bli för hög på grövre, svenska vägar. Utrymmet i baksätet är bra. Där kan jag sitta bakom förarstolen som är inställd efter mina mått, utan att slå i knäna eller huvudet. Det är ett gott betyg. Bagageutrymmet är också ganska bra, och under golvet finns faktiskt plats för ett nödreservhjul. Det är inte många moderna bilar som har det.

Styrningen är inte heller helt oäven. Den har en tydlig tyngdkänsla och bra skärpa runt nolläget, men också en väldigt påträngande styrassistent som vill hålla bilen mitt i filen. Ibland rycker den till så hårt i ratten att det blir obehagligt.

En platta för trådlös laddning av mobiltelefon med effekt på 50 watt och kylning känns lite lyxigt, likaså de två 12,3-tumsskärmarna. Den till höger är en pekskärm som drivs av ett Qualcomm 8155-chip, vilket sägs vara bra. Jag märker bara att den reagerar snabbt på svep och pek och att menysystemet är ovanligt lättbegripligt konstruerat.

CHERY – KINAS OKÄNDA BILJÄTTE

Chery Automobile är ett kinesiskt bilföretag som grundades 1997 i Wuhu, Anhui-provinsen. Företagets rötter kan dock spåras längre tillbaka än så. Staden Wuhu försökte under tidigt 1990-tal etablera biltillverkning under namnet Tongbao, men utan någon större framgång. Med ekonomiskt stöd från provinsen gjordes en större satsning då namnet ändrades till Chery (Qirui på kinesiska, vilket betyder ungefär "ovanligt lovande"). Chery inledde snabbt samarbeten med Ford och Seat och 1999 rullade den första Cheryn av fabriksbandet – en Chery Fengyun som i stort sett var en Seat Toledo med Ford-motor på 1,6 liter.

Helt statsägda Chery har haft som strategi att prova marknaden med en stor mängd olika märken. De tre först bildade – Karry, Riich och Rely – blev dock inte långlivade utan ersattes av Cowin och Kaiyi. I ett uppmärksammat försök att slå sig in på den internationella marknaden bildades märket Qoros år 2013, tillsammans med en grupp israeliska investerare och flera tidigare Saab-chefer.



*Det finns ännu ingen prisindikation på Omoda E5.
Bensindrivna syskonet C5 kostar 29 900 euro i Spanien där den redan säljs.*

Det finns några riktiga, fysiska knappar för ofta använda funktioner nere på mittkonsolen. Bland annat defroster för vindrutan och värme i bakrutan. En knapp för inställning av bromskraftregenerering saknas dock, en sådan hade varit bra. Nu måste man leta sig in bland inställningarna i pekskärmen för att växla mellan de tre lägena. Det hårdaste, som ger mest motorbroms vid gasuppsläpp, kan inte riktigt kallas enpedalsläge eftersom det inte går att moderera med gaspedalen, inbromsningen kommer först en knapp halvsekund efter att pedalen har släppts upp helt och det blir extremt svårkört. Snudd på okörbart. Det här behöver Omoda kalibrera bättre.

Väl framme i Amsterdam igen, och med Omoda-representanterna avsläppta, är det dags för mig att sammanfatta Omoda E5. Det är ingen revolutionerande elbil, tvärtom. Samma bil finns även med 1,6-liters bensinmotor och heter då C5, om även den ska säljas i Sverige är oklart. Båda byggs på plattformen T1X som Chery har utvecklat i samarbete med Jaguar Land Rover, med vilka man har haft ett kinesiskt joint venture.

I golvet finns ett 61 kilowattimmar stort batteripaket, med celler av samma typ som BYD:s Blade-batteri. Det är ett LFP-batteri som kan laddas med upp till 110 kilowatt vid snabb-laddning och 11 kilowatt vid hemmaladdning. Vid den 150 kilowatt starka BP-laddaren nådde vi en maxeffekt på 77 kilowatt, om det inte hade varit för att det stod en Kia Niro bredvid och snodde en del av laddstolpens effekt hade vi kanske nått högre än så.

WLTP-räckvidden anges till 43 mil. Det är på inga sätt några imponerande siffror, men inte heller helt fel för det segment E5 kommer att röra sig i. Det är precis på samma nivå som BYD Atto 3 och **MG4** och alla tre har förresten exakt samma effektsiffra: 204 hästkrafter.

Chery har omkring 16 000 anställda och producerade drygt 1,8 miljoner bilar år 2023.

Värmepump ska finnas som tillval. Hur mycket det kommer att kosta är inte bestämt eftersom varken pris eller utrustningsnivåer är bestämda. Omoda säger sig ha en del kvar att arbeta med innan lanseringen i Sverige är ett faktum. Det tycks i alla fall vara mer eller mindre klart att det är Hedin Bil som ska sköta försäljning och service av Omoda-bilarna.



*Som i många kinesiska bilar är utrymmet i baksätet väl tilltaget.
Benutrymme och takhöjd räcker gott och väl för långa vuxna.*

Hedin har varit framgångsrika med privatleasing på både Atto 3 och MG4, och det blir troligtvis samma upplägg för Omoda E5. Det här är ingen nydanande elbil som entusiaster kommer att kasta sig över, snarare ytterligare en stapelvara som kan bli attraktiv för den bilintresserade men ändå bilbehövande privatleasaren, om bara priset blir tillräckligt lågt.

OMODA E5

Pris: Ej fastställt, säljstart ej fastställd.

Motor: El. Elmotor, max effekt 204 hk (150 kW), vridmoment 340 Nm. Batteri 61 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/110 kW. Värmepump som tillval.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänk-axel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 215/55 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 263, längd 442, bredd 183, höjd 159, spårvidd f/b i.u. Markfrigång 19. Tjänstevikt 1 785, maxlast i.u, max släpvagnsvikt i.u. Bagagevolym (VDA-liter) 380–1 075 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,2 s, toppfart 172 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,55 kWh/mil. Räckvidd 430 km.

Garantier: Nybil 7 år/15 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:**BYD Atto 3**

Med gitarrsträngar i dörrsidorna och 42 mils räckvidd har Atto 3 gått hem bland privatleasingkunder.

Pris: 532 900 kronor.

**MG4 Standard**

En körglad halvkombi med 43 mils räckvidd i standardutförande. Reas ofta ut till låg privatleasingkostnad.

Pris: 369 990 kronor.



Erik Wedberg

6. Mazda går mot strömmen med större bensinmotor

Publicerad 2024-06-20 kl 14:32 (uppdaterad 2024-06-20 kl 19:32)

Text Erik Söderholm

Mazda gör tvärt emot konkurrenterna och lanserar en större bensinmotor i två modeller.



Mazda har uppdaterat två av märkets modeller inför nästa modellår. Det handlar om Mazda 3 och CX-30, där den största nyheten är en ny bensinmotor.

De modeller som sålts tidigare har haft en 2,0-liters bensinmotor, men nu införs i stället en nedtrimmad version av Mazdas större 2,5-litersmotor.

Det går på tvärs med den nuvarande trenden i bilvärlden där antalet modeller med stora sugmotorer utan överladdning minskat kraftigt. De flesta biltillverkare satsar i stället på "downsizing" med mindre motorer och överladdning.

2,5-litersmotorn får 140 hästkrafter och bytet görs eftersom de ändringar som måste göras för att få 2,0-litersmotorn godkänd enligt Euro 6e-utsläppsreglerna blev för omfattande.

Skyactiv-X-motorn på 186 hk klarar däremot de nya Euro 6e-kraven och kommer finnas kvar i både Mazda 3 och CX-30.

– Den nya 2,5-litersmotorn införs i produktion nu i slutet av juni. Vi räknar med att de första bilarna med den nya motorn anländer till Sverige i oktober, säger Johan Lagerström, pr- och produktchef på Mazda i Sverige, till Vi Bilägare.

Mazda har tillsammans med två konkurrenter **kört igång ett nytt samarbete** för att hålla liv i förbränningsmotorerna ett tag till.



Den speciella Skyactiv-X-motorn på 186 hk finns kvar i utbudet.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Japaniska biljättar vägrar ge upp förbränningsmotorerna



Omfattande fusk avslöjat hos japanska biltillverkare



7. Fjärde generationen av Nios batteribytarstation är igång

Av Bobby Green 2024-06-20 kl 10:40

Nu tar batteribyte bara 2,5 minut.



FILM: https://youtu.be/_Lk0X7GUFyo

En USP som den kinesiska elbilstillverkaren Nio har är att man kan byta ut batteripacket på deras elbilar. När batteriet är slut åker man till en speciell batteribytarstation där hela rasket byts ut mot ett fulladdat. Man kan ladda med sladd också om man vill, men att byta hela packet går betydligt snabbare. Nu presenteras den fjärde generationen av stationer och nu går bytet på bara 2,5 minut vilket ska vara 22 procent snabbare än generation tre. Det ska finnas plats för 23 batteripack på stationen samtidigt vilket i teorin skulle kunna innebära 480 byten om dagen. Stationerna är även utrustade med sex Lidar-sensorer och fyra avancerade Orin X-chip vilket ska innebära att det inte längre behövs någon bakom ratten för att batteribytet ska kunna genomföras. Vid stationen finns även vanliga snabb-laddare med effekt upp till 640 kW. Laddsladdarna till dessa är vattenkylda och utvecklade av Nio själva.

I Kina har Nio över 2400 batteribytarstationer. nio.com



Bobby Green



Nio öppnar batteribytarstation i Stockholm
Byter batteri på fyra istället för fem minuter



Nios första batteribytar-station i Sverige invigd
Gratis att byta batteri fram till mars nästa år



Vem kommer köpa Nio ET7 egentligen?
För dyr och inte bättre än någon annan



**Vi har kollat in Nio EL7
Fin men alldeles för dyr**



**I höst börjar leveranserna av Nio EL8 i Sverige
Stor eldriven SUV med sex sittplatser**



**Nio ska öppna fabrik i Europa
Ska fokusera på batteribytar-stationer**



**Stellantis ska också börja med batteripack som byts ut
Fiat 500e blir först**

8. Övåntad åndring: Så blev diesel billigare ån bensin

Av Elis Kalmér 20 juni 2024 kl 07:03

För första gången på länge är det billigare med diesel ån bensin i Sverige. Experterna pekar på reduktionsplikten som en av anledningarna. Åven dyrare sommarbensin bidrar till den ovåntade utvecklingen.



Just nu är det ovanligt nog billigare att tanka diesel ån bensin runt om i Sverige. Eftersom dieselbilar ofta har en lågre förbrukning ån bensindrivna bilar så har kostnaderna sjunkit drastiskt för dieseldrivna bilar. Enligt en analys av motortidningen [Vi Bilågere](#) har det sedan 2019 för det mesta kostat mer att tanka diesel ån bensin men i mars kom plåtsligt en våndning, en våndning som ser ut att hålla i sig.

Inför midsommar kostar en liter diesel hos Circle K 18,39 kronor, medan en liter bensin kostar 18,44 kronor. Dieselbilar drar normalt sett betydligt mindre brånsle ån bensinbilar. Så för ågare till dieselbilar har den senaste utvecklingen varit gynnsam för ekonomin. För den som ska byta bil ståller prisåndringen kalkyler på ånda.

En viktig orsak till att priset på diesel sjunkit kraftigt är att reduktionsplikten sånktes från 30,5 procent till sex procent på diesel vid nyår. Dårtill har världsmarnadspriset på diesel sjunkit med fem procent sedan nyår.

– När reduktionsplikten gick från 30,5 procent till sex procent sjånk priset på diesel med över fyra kronor per liter och på bensin med runt en krona litem, säger Circle K:s chef för prissåttning Lennart Olsson till [Vi Bilågere](#).

Dessutom brukar bensinpriserna gå upp under försommaren då efterfrågan ökar och då bensinbolagen byter til den så kallade sommarbensinen.

– Bensinpriserna brukar också ofta öka under våren i samband med bytet från vinter- till sommarkvalitet och när efterfrågan på bensin ökar, säger Viktor Gunnarsson till [Vi Bilågere](#).



*Diesebilister har fått se bränslenotan sjunka kraftigt.
Även HVO100 har blivit betydligt billigare.*

LÄS MER:

- [Prisfall på elbilar – bensin- och dieslbilar ökar](#)
- [Nytt dieselrekord: Över 300 kr dyrare att tanka...](#)
- [Diesel och bensin billigare igen – här är torsdagens priser](#)
- [Sänkta priser på diesel och bensin från 1 maj -...](#)
- [Klart idag: Då ska dieselpriiset sänkas med 5,50 kr per liter](#)
- [Över 4 kr billigare diesel inatt – här är nya priserna](#)



Elis Kalmér

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

Teknikens Värld

9. Kinas svar till Europa: Höga tullar på bilsbilar

Publicerad av Jan-Erik Berggren 21 jun 2024 kl 14.30

EU har beslutat att införa nya importavgifter på elbilar från Kina på upp till 38 procent. Då kom svaret från Kina blixtnabbt med hot om avgifter på bilsbilar med stora motorer och på andra produkter från Europa. Nu vill EU inleda en "diskussion" med Kina om situationen.



Som väntat svarade Kina snabbt på [EU:s besked om att höja tullavgifterna på kinesiska elbilar som skeppas till Europa](#) med upp till drygt 38 procent.

Vid ett möte med den kinesiska handelskammaren i Peking, där biltillverkarna SAIC, BYD, Volkswagen, BMW, Mercedes, Stellantis, Renault och Porsche medverkade, diskuterades tullar på bilsbilar från Europa till Kina och även på andra produkter.

Mötet hade som syfte att sätta press på EU att lösa situationen och få kommissionen att minska effekten av de nya avgifterna eller att ta bort dem helt.

Ingen av de som var med på mötet har velat kommentera vad som sades eller och inte heller EU har velat kommentera mötet direkt. I ett uttalande den 19 juni förklarade EU-kommissionen ändå att de "tittade på situationen med en önskan om diskussion och en gemensam lösning som båda parter kan acceptera".

Tyskland stora exportörer

När EU beslutade om de nya höjningarna förklarade Zhang Yansheng på "Kinesiskt Center för Ekonomiskt utbyte" att det var orättvist att starta ett handelskrig. Tidningen Global Times har rapporterat att Kinas regering diskuterar att höja importavgifterna till 25 procent, från 15 procent, på suvar och sedaner med stora bensinmotorer.

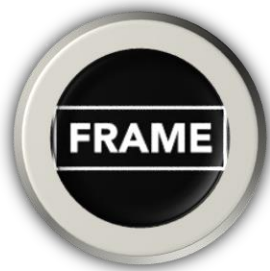
Global Times rapporterade också att kinesiska företag har efterlyst en analys av prispolitiken bland europeiska grisköttproducenter samt på EU:s export av mjölkprodukter. Det kan ses som ett direkt svar på EU:s försöka att undersöka om den kinesiska staten på något sätt subventionerar kinesisk elbilsproduktion och därmed ger kinesiska bilföretag en konkurrensfördel.

Under 2023 importerade Kina 196 000 bilar med en förbränningsmotor på 2,5 liter eller större. Det var en ökning med 11 procent jämfört med året innan. Under årets första fyra månader importerade Kina 44 000 bilar med stora bensenmotorer.

EU-ländernas samlade bilexport till Kina var under 2023 värd cirka 200 miljarder kronor. Den omvända affären, kinesiska elbilar till Europa, var under samma år bara värd hälften.

Kina står för 30 procent av försäljningen av bilar i Tyskland medan tyska bilmärken är överlägset störst i Kina när det handlar om förbränningsmotorer på 2,5 liter eller mer. Bara i år har Tyskland skeppat bilar till Kina till ett värde av cirka 14 miljarder kronor.

Mercedes GLE, Mercedes S-klass och Porsche Cayenne är tre av de mest populära importbilarna i Kina.



10. BMW M3 produktionen

I det här avsnittet av FRAME kommer vi att komma in i en av de mest ikoniska fabriker i världen, BMW:s huvudkontor i München.



FILM: <https://youtu.be/4ZtURS7EKEE>

11. Koenigsegg: Vi har hittat orsaken till branden

Av Maths Nilsson

21 juni 2024 kl 19:00

Efter den dramatiska branden med en Koenigsegg Jesko har en utredningen pågått dygnet runt av Koengisegg. De säger sig nu ha funnit brandorsaken som förstörde bilen, värd 50 miljoner kronor. – Bränsletanken, motoroljan och växellådsoljesystemet var fortfarande intakta i fordonet efter att branden släcktes, och de var varken äventyrade eller påverkade av branden eller brandkällan.



Branden med en Koenigsegg Jesko på en motorväg utanför Aten i Grekland har blivit en stor nyhet i många av världens tidningar. Det visar vilken otrolig global genomslagskraft det svenska bilmärket har. Branden totalförstörde en Koengisegg Jesko värd 50 miljoner kronor, men ingen människa skadades. [Av försiktighetsskäl utfördades körförbud på alla Koenigsegg](#). Nu kommenterar Christian von Koenigsegg olyckan via företagets [Instagram](#).

– Efter händelsen förra veckan i Grekland där en Jesko fattade eld har det pågått en dygnet runt utredning på Koenigsegg för att förstå vad som hänt. Viktigast av allt, ingen skadades. Detta är vi otroligt tacksamma för. Vi har bett alla Jeskoägare att vänta med att köra sina bilar tills vi får en bättre förståelse för situationen samtidigt som vi samlar alla bilar till våra servicecenter, skriver Christian von Koengisegg.

En Koenigsegg Jesko med detaljer i bladguld totalförstördes i branden utanför Aten. Ingen människa skadades och nu har Koenigsegg hittat orsaken.

Inte mycket återstod av hyperbilen efter olyckan. Men vraket fraktades till Ängelholm och har nu undersökts i jakten på brandorsaken, som verkar vara funnen.



En Koenigsegg Jesko med detaljer i bladguld totalförstördes i branden utanför Aten. Ingen människa skadades och nu har Koenigsegg hittat orsaken.

– Bränsletanken, motoroljan och växellådsoljesystemet var fortfarande intakta i fordonet efter att branden släcktes, och de var varken äventyrade eller påverkade av branden eller brandkällan. Det var dock en strim med hydraulvätska bakom bilen på vägen. Med tanke på detta har vi undersökt det trycksatta hydraulsystemet, som är det enda systemet som innehåller denna vätska. När vi tittade nära på bilen fann vi även att en trycksatt hydraulslang äventyras längst bak på bilen. Detta i kombination med hydraulvätska på vägen visar tydligt att detta var orsaken till branden,.

Alla Koenigsegg Jesko som levererats ska nu undersökas. Det handlar enligt uppgift om 28 bilar runt om i världen.

– Vi kontrollerar nu installationen av alla hydraulslangar i detta område på all produktion Jesko och alla Jesko ute på fältet, för att säkerställa att installationen inte äventyras. För att lägga till ytterligare ett lager säkerhet testar vi nu och utvecklar en mjukvaruupdate-ring som kan känna ett tryckfall eller läckage på mindre än en sekund och stänga ner hydraulsystemet omedelbart, för att undvika en brand, även om det någonsin varit ett läckage igen.

Den förgyllda bilen var extremt värdefull, men Koenigsegg kommer att förse ägaren med en ny bil, meddelar Christian von Koenigsegg.

Redan i nästa vecka kommer ägarna att kunna köra sina Jesko-bilar igen.

– Vi siktar på att kunna släppa den första versionen av mjukvaran av denna tillagda funktion i slutet av nästa vecka, samtidigt som vi kollar och släpper bilarna kort därefter.

Den förstörda bilen kommer att ersättas, det är dock inte bekräftat om det blir en extra bil utöver de 125 exemplar som ska byggas.

– Vi är också otroligt tacksamma för bilägaren i Grekland för att han gett oss sitt fortsatta stöd och att vi ska kunna förse honom med en ny bil så han kan fortsätta sin Koenigsegg resa, skriver Christian von Koenigsegg.



Den förgyllda bilen var extremt värdefull, men Koenigsegg kommer att förse ägaren med en ny bil, meddelar Christian von Koenigsegg

LÄS MER:

- [Koenigsegg för 50 milj i branddrama på motorväg](#)
- [Koenigsegg utreder brand: Kör inte din Jesko](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)
- [Porsche stämnda – elbil ska ha startat branden](#)
- [Rolls-Royce i lasten: ”Stort antal bilar är intakta”](#)
- [Sju Teslabilar förstörda i branden i Malmö: ”Kan...](#)



Maths Nilsson

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



12. Mackdöden sprider sig

Av Magnus Fröderberg Publicerad: 2024-06-19 Uppdaterad: 2024-06-19

Här läggs ytterligare två OKQ8 ner.



I Svanstein i Tornedalen är Bilisten-macken nedlagd sedan länge. "Jag tror att den sista bensinmacken är byggd i Sverige" säger vd:n för OK i Värmland till NWT.

1 000 mackar kan komma att försvinna inom de närmaste tio åren, varnar branschen. På kort tid har tre mackar i Värmland fått sina dödsdomar.

Kort efter att OKQ8 i Hagfors gått i konkurs kommer beslutet att OKQ8-stationer i Munkfors och Skoghall stängs för gott efter sommaren.

– Det är inget roligt beslut. Jag tror att den sista bensinmacken är byggd i Sverige, säger OK Värmlands vd Thomas Andersson till NWT.

Framtiden är dyster för ladets mackar. Marginalerna på bensin och diesel är mycket små och i takt med elektrifieringen minskar volymerna.

Snabbast slår mackdöden mot glesbygd där kundunderlaget är litet.

1 000 bensinmackar hotade de närmsta 10 åren

– **En försiktig bedömning är att** cirka 1 000 drivmedelsanläggningar kommer att vara hotade av nedläggning på tio års sikt särskilt i gles- och landsbygd. Effekterna av sådana nedläggningar är för många lokala samhällen allvarliga, skriver Organisationen Sveriges servicestationer i ett pressmeddelande och fortsätter:

– Vid nedläggning av den sista stationen på en ort, riskeras även andra näringsverksamheter, såsom turistnäringen, att drabbas hårt. Detta påverkar inte bara de boende som får sämre tillgång till grundläggande tjänster såsom drivmedel och pakettjänster, utan även samhällsaktörer som får det svårare att utföra sina uppdrag.

13. Nu rullar kinesiska lastbilar in i europa

Av Heidi Bodensjö Publicerad 2024-06-20

Tre kinesiska tunga lastbilar som transporterar enligt TIR-reglerna har framgångsrikt avslutat en försöksresa längs the Middle Corridor (Mellankorridoren är den kortaste vägen mellan Kina och Europa), vilket markerar en betydande utveckling för kinesiska åkeriföretag som utforskar gränsöverskridande långdistanstransporter.



Nu rullar kinesiska fjärrekipage in i Europa.

Att Kina köper in sig i allt fler västerländska företag är inget nytt, men nu tar de sig även in i åkerinäringen och då med verkligt långa fjärrtransporter.

Den 660 mil långa resan som började i de kinesiska städerna Zhengzhou och Urumqi, korsade Kaspiska havet med färja innan den nådde sina destinationer i Azerbajdzjan och Georgien. Den två veckor långa expeditionen markerar det första exemplet av kinesiska transportföretag som använder TIR-reglerna längs denna rutt.

Tatiana Rey-Bellet, IRU-direktör för TIR och Transit säger att det är uppmuntrande att se kinesiska företag som framgångsrikt utforskar nya rutter och drar nytta av vägtransporter från "dörr till dörr" som stöds av effektiviteten och säkerheten i TIR-reglerna. "Mellankorridoren, en framväxande och viktig handelsväg som förbinder öst och väst, har sett rekordtillväxt i transitvolymerna de senaste åren. Beprövade verktyg, som TIR-systemet, kan avsevärt effektivisera tullförfaranden på vägen, vilket säkerställer att varor flyter smidigt och säkert över gränserna", säger Rey-Bellet.

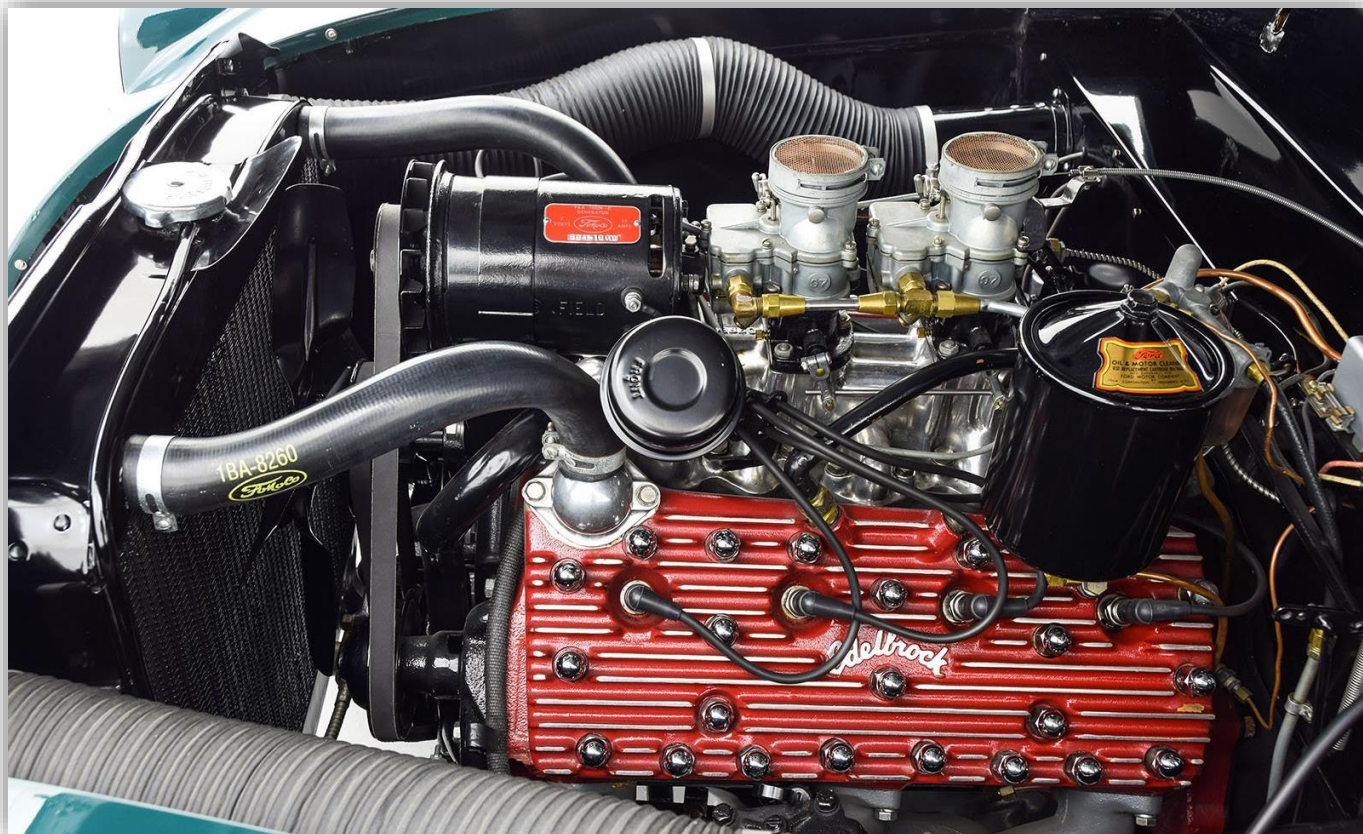
IRU-medlemmen ZZHY, en av försökets transportoperatörer, har etablerat flera nya TIR-rutter som förbinder Kina och Centralasien sedan de gick med i IRU 2022. Pilotprojektet fick stöd från transport- och tullmyndigheter samt vägtransportföreningar längs Mellankorridoren, skriver Trans. [INFO](#).

14. Kurtis Sport 1949



Frank Kurtis behöver knappast någon närmare presentation för någon som är bekant med amerikansk racing på 1950-talet. Hans Kurtis-Kraft-bilar dominerade amerikansk ovalracing i årtionden och vann på allt från lokala tjurfäktningsarenor till Indianapolis. Frank Kurtis är son till en invandrad kroatisk smed och började i bilbranschen vid 14 års ålder, när hans familj flyttade till Los Angeles och han tog en lärlingsplats hos Don Lee Coach and Body Works. Don Lee Coach byggde specialbyggda karosser för lyxbilar, särskilt för Hollywood-eliten. Det är också av en slump samma plats där en ung Harley Earl fick sin start i branschen. Från början visade Kurtis naturliga tillverkningsstalanger och på sin lediga tid producerade han ett antal engångstullar för privata kunder.





På 1930-talet började Kurtis fokusera på konstruktion av racerbilchassin. Hans utsökt konstruerade bilar var så beundrade att en av dem fick smeknamnet "juvelskrinet" av konkurrenterna. Framgångarna ledde till efterfrågan på hans chassi och med början på 1930-talet byggdes över 1 100 Kurtis Kraft-dvärgar när Frank Kurtis bilar blev den heta biljetten i open wheel-racing. Den legenden som skulle fortsätta under 1960-talet med 5 Indy 500-segrar och otaliga segrar på lokala banor över hela Amerika.





Medan Kurtis byggde upp sin framgångsrika Midget-, Sprint- och Indy-bilverksamhet, höll han sitt team sysselsatt under lågsäsongen genom att bygga Hollywood-filmbilar och specialerbjudanden. 1948 byggde han en unik sportbil baserad på en havererad Buick från -41, och bilen orsakade en sådan sensation att han bestämde sig för att en produktionsversion skulle vara det perfekta sättet att expandera sin verksamhet till en ny marknad. Till en början slöt Frank ett avtal med Studebaker om att leverera fjädringskomponenter och deras kommande OHV V8-motor. Bilen baserades på ett omarbetat Champion-chassi och designades och byggdes av Kurtis och såldes via Studebaker-återförsäljare. Men förseningar i produktionen av V8:an gjorde att Frank Kurtis blev allt mer otålig. Hans första prototyper använde Studebakers raka sexa (till och med en Lea Francis-motor var planerad!), den första naturligt aspirerad, sedan överladdad. Trots positiva recensioner från bland annat Tom McCahill från *Mechanix Illustrated* som testade den kompressormatade sexcylindriga prototypen, kände Kurtis att Fords V8 med platt huvud, med några få uppgraderingar, skulle ge honom den motivation han behövde. Ett avtal slöts med Benson Ford (William Clay Fords bror) om att tillhandahålla en leverans av V8:or och när produktionen startade 1949 använde Kurtis Sports en kombination av Studebaker-underlag med Ford V8-kraft, insvept i en modern och unik strömlinjeformad kaross av glasfiber, stål och aluminium. Man tror att cirka 15 Kurtis Sports byggdes innan Frank övertalades att sälja rättigheterna till Earl "Madman" Muntz som sträckte ut chassit för att rymma fyra säten och monterade Cadillac V8-motor, vilket mjukade upp bilen och förvandlade Kurtis Sports till en boulevardkryssare.

Vår utvalda Kurtis Sports från 1949 är chassinummer KB003, den allra första produktionsbilen och utan tvekan den mest kända av alla bilar som byggts. Detta mycket speciella exempel var Frank Kurtis personliga bil som han använde flitigt för att marknadsföra projektet. Från ny var denna bil utrustad med en het Ford 8BA "stroker" byggd av Vic Edelbrock själv med Edelbrock-toppar, Offenhauser-insug och dubbla Stromberg 97:or. År 1949 togs Kurtis till Bonneville Salt Flats för att delta i den allra första Bonneville Nationals, där KB003 i händerna på Wally Parks (känd grundare av NHRA och första redaktör för Hot Rod Magazine) kördes till ett världsrekord i sportvagnsklass på 142,515 mph (229,356 kph).



Efter Bonneville installerades en mildare Ford V8 och KB003 stannade kvar hos familjen Kurtis, där både Frank och hans son Arlen njöt av den på vägen. Den såldes senare till en racerförare från New York, där den tros ha fått en Cadillac-motor. Det kan ha varit lite av en handfull med Cadillac-kraften, eftersom karossen fick en del skador i händerna på några mindre begåvade förare. Bilen upptäcktes så småningom i mitten av 1970-talet av Charles Treadway från Iowa som köpte den av Genevieve Cowan. Treadway påbörjade en restaurering men sålde den snart till Marlin Weakly i Moline, Illinois i slutet av 1970-talet. Både Treadway och Weakly hade korresponderat med Frank Kurtis i ett försök att få tag på delar och information om denna mycket ovanliga bil, men tyvärr skulle restaureringen avstanna till många år senare.

I händerna på den senaste ägaren, en samlare och entusiast av ovanliga sportbilar, fick Kurtis Sports äntligen den omfattande restaurering den så förtjänade. Efter grundlig forskning återställdes KB003 till sin ursprungliga specifikation med hjälp av en Ford flathead V8 med tidstypiska hastighetsdelar inklusive Edelbrock-toppar, dubbla Stromberg 97:or och ett Offy 2 x 2-insug – alla originaldelar från tidiga hot rod-experter. Karossen restaurerades helt och hållet och fick en hög standard i mörkgrönt och den omfattande kromen – inklusive det karakteristiska breda bandet som sveper runt bilen – lackerades vackert. Den saknade vindruteramen omarbetades med hjälp av en originalmall och många andra viktiga föremål köptes in med hjälp av Arlen Kurtis och andra.

Sedan restaureringen har KB003 visats på prestigefyllda concours och har varit med i både *Hot Rod* magazine 2009 och volym 10 av *Hop Up* magazine. Den är fortfarande i fin form och är i utmärkt skick, och restaureringen har mognat mycket lite. Den gröna lacken är mycket bra, den bruna läderklädseln förblir stram och smidig och de svarta nylonmatorna behåller ett tidstypiskt utseende. Instrumentbrädan bär en komplett uppsättning korrekta S-W-instrument i en motorsvarvad fascia och en plakett från So Cal Timing Association som stolt förklarar att detta är just den bil som Wally Parks använde för att sätta sitt rekord. Försäljningen av denna viktiga bil kommer att innehålla många foton, korrespondens med sådana som Frank och Arlen Kurtis, kopior av SCTA:s tidrapporter och anteckningar relaterade till restaureringen.

KB003 är så mycket mer än bara en egenutvecklade specialare, Frank Kurtis tillämpade samma uppmärksamhet på detaljer och kvalitet när han byggde Sports som han använde för sina racerbilar, och *Hot Rod Magazine* beskriver den perfekt som världens första "Sports Rod". Just den här bilen låg i framkant av den amerikanska sportbilsrevolutionen och kommer att vara ett välkommet tillskott till alla samlingar av viktiga spön, sportbilar eller racerbilar.



Roger Warolin