



Toyota Sports 800

- 1. BMW M5 kommer som laddhybrid**
- 2. MG firar jubileum med koncept på ny sportbil**
- 3. Polestar Concept BST**
- 4. Ny Honda Prelude klar för produktion**
- 5. Fiasko för Dacia Duster i krocktest**
- 6. Elbil kan inte backa med fyrhjulsdraft**
- 7. Stellantis invaderar Europa med hybrider**
- 8. Världens smartaste station med snabbladdare**
- 9. Problem hos Northvolt som kanske skrotar även VW beställning**
- 10. Sällsynt Morgan**
- 11. Toyota Sports 800**
- 12. Audi återupplivar Auto Union Type 52**



1. BMW M5 kommer som laddhybrid med 727 hk

Av redaktören bytbil.com 2024-07-04 Text Morten B. Bek

Den nya BMW M5 har kvar V8-motorn, men bensinen blandas nu med el. M5 med M Hybrid-system har 727 hk och kan laddas för att köra upp till 69 kilometer på el.



BMW M5 är den stora sedanen med ett överflöd av kraft som många drömmer om. En sedan som gärna visar att den har mycket stora muskler. Kombinationen av bokstaven M och siffran 5 har funnits hos BMW sedan 1985, och M5 har uppnått status som en ikon, en status som Audi RS 6 och Mercedes-AMG E 63 har aldrig riktigt nått upp till.

Det är nu dags för förnyelse av M5-fenomenet som inte setts sedan E60-generationen från 2004 med den hysteriska och fantastiska V10-motorn: den helt nya generationen M5 kan, hur fel det än låter, köra på el.





Men den nya M5 med M Hybrid-system behöver inte köra på el. Den behåller sin V8-motor med slagvolym på 4 395 cm³ och två turboladdare, som i sig själv levererar 585 hk. Men för att verkligen överträffa alla tidigare M5-generationer i prestanda och kraftresurser – och för att kunna köra på el – har den en elmotor med 197 hk och ett stort batteri på 22,1 kWh (18,6 kWh användbar kapacitet).

Aldrig tidigare har beteckningen M5 nämnts i samband med eldrift. Men så är det nu, för den nya M5 är en plug-in-hybrid. På en laddning kan den köra upp till 69 kilometer, men med en systemeffekt för bensin- och elmotor på 727 hk är det nog mer troligt att elen främst används för bästa möjliga acceleration.

Långsammare och tyngre än gamla M5 Competition

Det tråkiga med att elektrifiera en stor och tung sedan med bensinmotor är att den blir tyngre. Elmotor, batteri, ledningsnät och diverse småsaker väger tillsammans mycket, och den nya M5-generationen med M Hybrid-system är en tung. Körklar vikt enligt EU-standarden är 2 510 kilo. Det är som en stor elbil. Och det är cirka 540 kilo, eller en halv Suzuki Swift, mer än den gamla M5 Competition med 625 hk. De 727 hk i den elektrifierade M5:an har därmed mycket att kämpa med och är därför 0,2 sekunder långsammare än M5 Competition på 0-100 med tiden 3,5 sekunder. Det är lite sorgligt, eller hur?

Mellanaccelerationer kommer säkert att falla ut till den nya modellens fördel, men långt mer spännande är det om en M5 med så många kilo kan kallas en sportbil med fyra dörrar. Ja, den har fyrhjulsdraft, som kan reduceras till bakhjulsdrift, och ja, den kan fås med toppfart upp till 305 km/h. Och ja, den har både adaptivt M-chassi och aktivt styrande bakhjul (Integral Active Steering). Men är det tillräckligt för att motverka en enorm viktökning?

Produktionen av den nya M5 börjar i juli, och den introduceras hos återförsäljarna i november. Sedanen kommer inte ensam – den får sällskap av M5 Touring, alltså en kombi, som BMW ännu inte har visat bilder på.

Relaterade artiklar:



Ny BMW X3-generation kommer utan iX3



Första åkturen: Peugeot E-5008 med plats för sju personer



Fyrhjulsdrevena Jeep Avenger 4xe är på väg



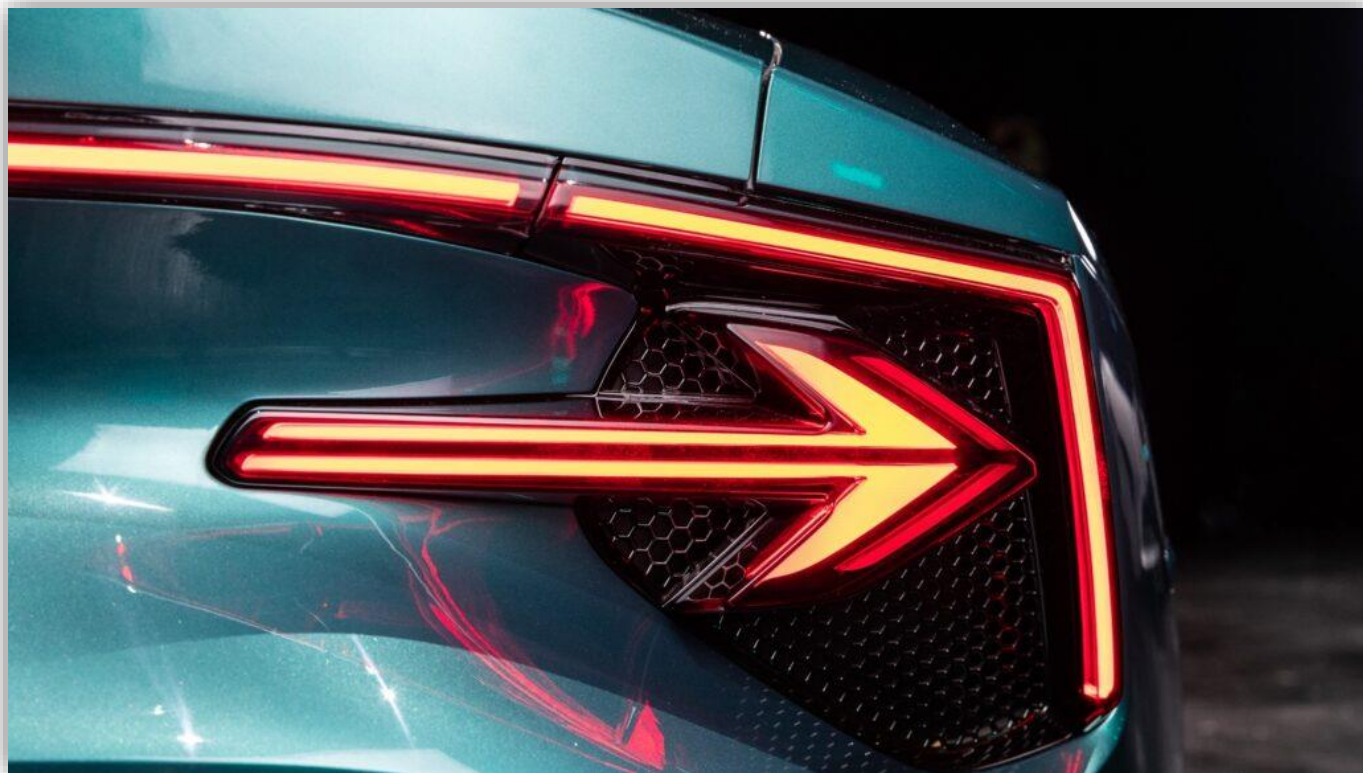
Audi E-Tron GT kommer med 925 hk

2. MG firar jubileum med koncept på ny sportbil

11 jul 2024

MG har precis börjat **ta emot beställningar av modellen Cyberster** i Storbritannien. En bil som sticker ut genom att vara en eldriven roadster. Och kanske sticker den ut för mycket, verkar MG tycka. För under den pågående bilfestivalen Goodwood Festival of Speed visas nu ett koncept på en sportbil med uppgiften att tilltala en bredare publik.





– Det finns många sportbilar som har för mycket spänning i sig. Det känns som om de ska explodera vilken sekund som helst. Här känns bilen mindre stressad, sa MG:s designchef Jozef Kaban vid premiären.

Den slovakiske designern var för övrigt tidigare designchef hos Volkswagen och började hos MG tidigare i år. Konceptet har döpts till MG Cyber GTS och till skillnad från Cyberster är det här ett slutet tak som inte går att öppna. Ytterligare en skillnad är att det här finns ett baksäte med två nödsäten.

MG Cyber GTS visas nu upp under Goodwood. Dels för att fira märkets 100-årsjubileum med en modell som återgår till MG:s rötter, dels för att se hur den tas emot av publiken. Något beslut om den kommer att sättas i produktion har inte tagits ännu. Blir det så borde vi kunna räkna med samma prestanda som hos MG Cyberster. Det betyder bakhjulsdrift med 314 hästkrafter eller fyrhjulsdrift med 544 hästkrafter samt ett batteri på 77 kWh för en räckvidd på mellan 40 och 50 mil.



Carl Undéhn



Relaterat innehåll:



England först ut – så blir priset för roadstern MG Cyberster 10 jul 2024



Ska ersätta MG5 Electric – MG4 uppges få kombikaross 28 feb 2024



Få nyheter vid bantad upplaga av bilsalongen i Geneve 27 feb 2024



MG:s smartare kusin IM klart för Sverige 23 feb 2024



Pris klart för MG4 Xpower – utmanar Volvo EX30 10 okt 2023



3. Det här är Polestar Concept BST!

Av Roger Åberg 2024-07-11 kl 06:00

Snyggaste bilen i år?



Fler bilder på Polestar Concept BST: [GALLERIER](#).

Igår teasade Polestar att de skulle visa upp Polestar 6 på Goodwood, och jag trodde det skulle bli den färdiga bilen. Det blev det inte, men det blev något roligare. Det här är nämligen Polestar Concept BST, och det kan vara den snyggaste bilen som har presenterats i år.

I grunden är det samma Polestar 6 som tidigare, vilket betyder 600 kW och 0-100 km/h på 3,2 sekunder. Men den här har lackats i silver, breddats rejält och fått 22-tummare. Man har även gett bilen en ny huv, en ny frontsplitter och en enorm bakvinge som jag tycker sitter som en smäck. Sen har man kryddat detta med speciell grafik och vita detaljer på däcken.

Enormt snyggt.

– Den här bilen är en demonstration av hur långt vi kan ta vårt prestandavarumärke – Polestar på högsta volym om du så vill – och en demonstration av hur vi skulle kunna tillämpa BST-formeln på vårt modellutbud i framtiden, säger Thomas Ingenlath, vd för Polestar. Bilen är alltså BST-versionen av Polestar 6. Man har tidigare släppt BST-versioner av Polestar 2, alltså fetare versioner med extra allt (BST står inofficiellt för beast).



Roger Åberg

Teknikens Värld

4. Ny Honda Prelude klar för produktion

Publicerad 11 jul 2024 kl 13.58

Gamla grepp i ny form när Honda återlanserar modellen Prelude – nu med hybriddrift.



Under Japan Mobility Show i höstas visade Honda upp **konceptbilen Prelude**, nu under Goodwood Festival of Speed gör den debut på europeisk mark. I Japan var det klart att bilen skulle elektrifieras, nu får vi veta att det handlar hybriddrift.

Var sig modellnamn eller hybridteknik är nytt för Honda. **Prelude dök upp 1978** och gick i graven 2001 medan hybridtekniken firar 25 år även om lanseringarna har kommit lite stötvis.

Först ut var **Insight** 1999 som kom i två generationer där den första var betydligt mer futuristisk och nyskapande än den andra. **Civic IMA** kom 2003 vilket sex år senare följdes upp av **CR-Z**. **Jazz** fick hybridteknik 2011 och i dag har flera av märkets modeller den senaste generationen hybridteknik vid namn **e:HEV**.

Nya Prelude är liksom föregångarna en tvådörrars coupé som ska ha körglädje och effektivitet som ledord. Det är alltså ingen fullfjädrad sportbil vi tala om trots den slimmade formen. Honda vill med Prelude tilltala en yngre kundgrupp än med sina övriga modeller och även om man inte säger vad som finns under skalet kan vi vänta oss en hel del gemensamt med modellen **Civic**.

Nya Prelude väntas komma ut på marknaden tidigast nästa år och är aktuell för Europa.



Peter Klemensberger

5. Fiasko för Dacia Duster i krocktest

Publicerad 2024-07-11 kl 19:30

Text Anders Nilsson

Nya Dacia Duster får enbart tre stjärnor i den senaste omgången av krocktester hos Euro NCAP. Även Suzuki Swift misslyckas i krocktesterna.



Att personbilar blir allt säkrare och får bättre trafiksäkerhetssystem är i dag vedertaget. Samtidigt blir krocktesterna alltmer utmanande och högre standard krävs för att få de eftertraktade stjärnorna av krocktestorganisationen Euro NCAP. Även **krocksäkerheten blir allt bättre hos transportbilar**.

Dacia tillverkar enkla och billiga bilar "utan krusiduller". De har tidigare undvikit all aktiv säkerhetsteknik till förmån för priset. När Euro NCAP testade den senaste generationen av Dacia Duster fick den bara tre stjärnor, vilket är lika dåligt som förra generationen.

Numera kräver lagstiftning att alla personbilar ska vara utrustade med automatisk nödbroms, system som varnar när bilen håller på att lämna den fil den kör i, intelligent hastighetsbegränsare men även system som varnar föraren när denne verkar trött bakom ratten.

Euro NCAP uppger att Duster uppfyller dessa krav men inte mycket mer. Organisationen klankar även ned på Dusters passagerarskydd men även på bristande passagerarskydd för vuxna individer.



Euro NCAP är inte speciellt imponerade över Suzuki Swift.

Även Suzuki Swift misslyckades i sitt krocktest och fick enbart tre stjärnor. De fick liknande kritik som Duster, men generellt ett ännu sämre resultat.

Resten av bilarna i testomgången inklusive Mercedes E-klass, Volkswagen Passat, Škoda Superb och Kodiaq, BMW X2, samt Renault Escape och Rafale fick fem stjärnor.

– För Dacia och Suzuki ligger tonvikten på prisvärdhet, men konsumenterna bör inte tvivla på att det finns konkurrerande fordon till Duster och Swift tillgängliga på marknaden, som erbjuder betydligt högre säkerhetsnivåer. Detta är något som man inte kan sätta ett pris på, säger Michiel van Ratingen, generalsekreterare hos Euro NCAP.



Anders Nilsson

Mer från vi bilägare:



Nya Dacia Duster blir hybrid – skippar dieselmotorer

6. Överklagar: Elbil kan inte backa med fyrhjulsdraft

Av Andreas Jemn

11 juli 2024 kl 16:52

Efter avslöjandet att MG Marvel R inte kan backa i fyrhjulsdraft drar nu norska NAF bil-tillverkaren inför hovrätten. – Vi behöver ha klarhet i detta.



Det har tidigare skrivits om Ole Roar Naess och hans MG Marvel R. När Ole upptäckte att den fyrhjulsdrivna elbilen bara kunde backa på två hjul blev han arg och stämde bilhandlaren. – Jag måste ha fyrhjulsdraft för att kunna köra till stugan på vintern, sa Ole då till tidningen **Motor**.

Men tingsrätten gav Bilplaneten där han köpt bilen rätt. – Vi har levererat bilen i avtalat skick, säger Harald Jorde, VD på Bilplaneten som nu får strida vidare i högre instans.

Elbilen MG Marvel R är bara fyrhjulsdreven när den körs framåt.

För nu kliver den mäktiga norska motororganisationen NAF in på konsumenternas sida och lovar betala rättegångskostnaderna. Man vill se fallet avgjort i hovrätten. – Vi tycker att det är viktigt att man får ett förtydligande från hovrätten om vad som gäller i fall som detta, säger Jens Christian Riege NAF:s jurist.

Organisationen tänker nu driva frågan och har lovat att stå för alla kostnader. NAF har bevis för att de norska importörerna inte känt till den här bristen. De hänvisar till en incident från Grøndals Bilbutik. Kasim Bozdogan som också köpte en MG och upptäckte att bilen saknade backfunktion med fyrhjulsdraft.

När Bozdogan påtalade detta för försäljaren blev de överraskade och det uppstod konflikt. Den avgjordes senare också i domstol, där tingsrätten precis som i fallet med Naess dömde till bilhandlarens fördel. Nu väntar en hård och viktig strid i hovrätten.



Elbilen MG Marvel R är bara fyrhjuldriven när den körs framåt.

– Inte ens importören kände till det här. Det understryker hur viktigt det är och att det inte är något som en konsument ska eller bör acceptera, säger Jens Christian Riege.

NAF poängterar att för norska konsumenter är backförmågan i fyrhjuldrift en viktig faktor vid bilköp. Den här frågan har också fått internationell uppmärksamhet och följs av bilbranschen då den kan ha en prejudicerande betydelse.

LÄS MER:

[Rasar: Elbilen inte fyrhjuldriven när den backar](#)

[Så lagar BYD elbilen efter avslöjandet](#)

[Norge backar: River upp förbud mot bensin och diesel](#)

[Test avslöjar: Värdelös fyrhjuldrift i BYD:s elbil](#)

[Tesla i Sverige tvingas backa – dold avgift bakas in...](#)

[Regeringen lovade för mycket om reduktionsplikt –...](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



7. Stellantis invaderar Europa med hybrider

Uppdaterad 10 juli 2024 Publicerad 10 juli 2024

Stellantis har stora planer. De siktar på att bara ha elbilar i Europa till 2030. Men fram tills dess är hybrider deras grej.



Stellantis packar lastbilarna och skeppar bilar som aldrig förr till Europa. De tänker bli störst på hybridmodeller.

Köparna älskar **hybrider**. Det märker biltillverkarna.

Stellantis hänger med i svängen och erbjuder upp till 30 hybridmodeller i Europa redan 2024. Och de stannar inte där – sex nya modeller ska lanseras fram till 2026.

Sébastien Jacquet, Stellantis vice chefsingenjör, säger:

“Vi har en mycket konkurrenskraftig hybridlösning som vi nu ökar med vår nya eDCT-teknologi och vi rullar ut den över ett brett utbud av modeller, vilket gör den tillgänglig för många kunder.”

41 procent ökning

Enligt företaget ökade försäljningen av deras EU30 hybridmodeller med hela 41 procent hittills i år jämfört med förra året. Stellantis hoppas att de här siffrorna kommer att stiga ännu mer när de utökar **mildhybrid**-sortiment.

Stellantis har inte avslöjat så mycket mer om de sex påstått kommande bilarna. Men man kan ju anta att två av modellerna blir **Fiat 500 Hybrid** och **Fiat Grande Panda Hybrid**. Dessa har ju faktiskt redan bekräftats officiellt.

Här ser du listan över mildhybridmodeller som kommer att finnas till försäljning i Europa innan årets slut



Stellantis går på offensiven med deras laddhybrider och översköljer Europa med modeller.

- **Alfa Romeo Junior / Tonale**
- **Citroën New C3 / New C3 AirCross / C4 / C4X / C5 AirCross / C5X**
- **DS 3 / DS 4**
- **Fiat Panda / 600**
- **Jeep Avenger / Renegade / Compass**
- **Lancia Ypsilon**
- **Maserati Grecale**
- **Opel Corsa / Astra / Astra SportsTourer / Mokka / Frontera / New Grandland**
- **Peugeot 208 / 308 / 308 SW / 408 / 2008 / New 3008 / New 5008**

Bara el 2030

Stellantis satsar mer än 500 miljarder kronor på sitt globala elektrifieringsprogram. Det ska ske under det kommande decenniet, som en del av Dare Forward 2030-planen.

Avenger 4xe: Ny hybrid-suv laddad för äventyr

Jeep presenterar stolt Avenger 4xe, en nyhet som bygger på Avengers framgång. Denna modell kombinerar prestanda och elektrifiering för att leverera



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



8. Världens smartaste station med snabbladdare

Posted by Kristofer Rask juli 11, 2024

Christoffer Gullin från Elbilsmagasinet har befunnit sig på en semesterresa genom Europa den senaste veckan. På den resan har han kollat in en hel del spännande bilrelaterade saker. En av höjdpunkterna var laddningsstationen Sortimo Innovation Park belägen i Zusmarshausen, Tyskland.



FILM: <https://youtu.be/-SrfG72yFmY>

Nu delar Christoffer med sig av en video där vi får titta närmare på stationen. Det här är en laddstation som sätter upplevelsen i fokus. Här finns 76 laddpunkter med en kapacitet att ladda 2000 elbilar per dygn. Men det är kanske inte antalet laddpunkter som gör laddstationen – utan själva genomförandet som imponerar i det här sammanhanget.

Vid stationen går det att välja mellan snabbladdning på 300 kW för den som har bråttom och snabbt vill åka vidare. Eller så kan man be snabbladdaren att ladda långsammare, till ett lägre pris om man vill dröja sig kvar för att äta eller njuta av några av de andra faciliteterna på området.

Anläggningen i sig är dessutom spektakulärt byggd med en imponerande arkitektur där flera av laddarna sträcker sig upp mot taket som stora svampar.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



9. Problem hos Northvolt – skrotar även VW beställning?

12 jul 2024

Den svenska batteritillverkaren Northvolt har lockat till sig stora investeringar från bland annat tyska biltillverkare. Men tillverkningen av battericeller har inte kunnat skalas upp enligt plan och nu börjar tålamodet att tryta nere i Tyskland.



BMW har redan **rivit en order på batterier värd 2 miljarder euro**, eller 22 miljarder kronor. Enligt uppgifter i bland annat tyska **Manager Magazin** på grund av att leveranserna av battericeller har försenats. Från Tyskland kommer nu också uppgifter om att även jätten Volkswagen har börjat undersöka möjligheten att köpa in celler från annat håll än Northvolt.

Med hänvisning till information från koncernen uppger branschtidningen **Automobilwoche** att Volkswagen har tillsatt en arbetsgrupp som undersöker om Northvolt klarar av att leverera de battericeller som avtalats. Eventuellt måste Volkswagen annars "omorganisera", enligt tidningen. Något som alltså kan innebära att Northvolt tappar ännu en stor order.

Volkswagen äger genom sina investeringar i den svenska batteritillverkaren omkring 20 procent av Northvolt. Idag levererar Northvolt battericeller till bland annat Scania, som ingår i Volkswagenkoncernen genom deras ägare Traton. Tidigare i år meddelade Scantias vd Christian Levin att försenade leveranser från Northvolt gör att tillverkaren **ligger ett år efter med sina planer för eldrivna lastbilar**. Enligt Automobilwoche planerar Porsche att använda celler från Northvolt i batterierna för de kommande eldrivna versionerna av Boxster och Cayenne.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Efter dödsfall – Toyota slutar utföra arbeten hos Northvolt 26 jun 2024



Uppgift: Northvolt tappar miljardkontrakt med BMW 20 jun 2024



Northvolt skrotar planer på fabrik i Borlänge 19 jun 2024



Tyskland vill ha fler batterifabriker från Northvolt 10 jun 2024



Mercedes och Stellantis pausar europeiska batterifabriker 5 jun 2024



Så stor miljövinst ger europeisk batteritillverkning 15 maj 2024



10. Sällsynt Morgan: Nummer 36 av 100 på auktion

Uppdaterad 08 juli 2024

Publicerad 08 juli 2024

Morgan Motor Company har tillverkat "nya gamla bilar" i över 100 år. Företaget erbjuder en unik brittisk sportbils känsla, helt annorlunda jämfört med bilar med motorer bakom föraren.



En sällsynt Morgan på auktion.

Riktiga designers

Men 2000-talets kunder kräver mer ergonomi och praktikalitet. Det ledde till att företaget anställde riktiga designers.

Den första var **Matthew Humphries**, en 21-årig student vid Coventry University, som anställdes 2004. Humphries skapade en hardtop-version av Aero 8 för prins **Eric Sturdza**, kallad Morgan AeroMax.

Morgan byggde AeroMax med samma grund som Aero 8 och visade bilen på Genève International Motorshow 2005.

Intresset var stort och Morgan tillverkade 100 exemplar för att fira företagets hundraårsjubileum, med produktion begränsad till 80 vänsterstyrda och 20 högerstyrda bilar.



När Henry Morgan började tillverka trehjuliga bilar på 1900-talet var han ingen designer, bara en företagsman. Företaget blev ett familjeföretag, där alla bilar såg likadana ut. Ingenjörerna behövde bara se till att nya versioner höll standarden.

Inspiration från flera

AeroMax tog över Aero 8:s front med Mini-strålkastare och hade en välvd taklinje som svepte bakåt. Bakrutan påminde om **Talbot** och **Bugattis** från 30-talet, medan bakljusen kom från **Lancia** Thesis.

Inuti fanns exklusiva material som äkta läder och träfaner i olika färger.

Under huven satt en 4,8-liters N62 V8-motor från **BMW**, kopplad till en sexväxlad växellåda som levererade 368 hästkrafter till bakhjulen.

AeroMax accelererar till 100 km/h på 4,2 sekunder och uppnår 370 lb-ft vridmoment vid 3 600 rpm.



Den är lackerad i Dark Grey Metallic med Yarwood Red läderinteriör, kompletterad med rött innertak och svarta mattor.



Levererad till sin första ägare i mars 2009 har Morganen endast kört 12 211 km och har blivit väl omhändertagen sedan dag ett, precis som man kan förvänta sig av en så unik och högspecificerad bil.

AeroMax hade samma aluminium-baserade monocoque-fjädringssystem som Aero 8, men var 6 centimeter bredare och hade en metallkulledsfjädring med mjukare fjädrar.

Med en central sittposition och en tjänstevikt under 1 200 kg är varje resa engagerande och belönande tack vare sidoutgångens avgasrör.



Sällan erbjuds en AeroMax på auktion, och möjligheten att köpa en kommer inte varje dag.



*Morgan Motor Company har tillverkat "nya gamla bilar" i över 100 år.
Alltid med målet att ge köparna en dos av klassisk brittisk sportbilsexcentricitet.*

36 av 100

Den [AeroMax som erbjuds här](#) till salu, nummer 36 av 100, har en vacker specifikation. Den är lackerad i Dark Grey Metallic med Yarwood Red läderinteriör, kompletterad med rött innertak och svarta mattor.

Bilen har automatisk växellåda, ett uppgraderat ljudsystem med kraftfullare subwoofers och sidoutgångens sportavgassystem. Ett set med 19-tums Rays lättmetallfälgar i grafitgrått fullbordar utseendet.

Levererad till sin första ägare i mars 2009 har bilen endast kört 12 211 km och blivit väl omhändertagen. Servicehistoriken visar omfattande arbete på Morganfabriken mellan 2021 och 2022 till en kostnad av över 24 000 kronor.

Ytterligare 27 000 kronor spenderades 2023 för att höja dess standard.

Bara lägga ett bud.

Läs mer:

[Fem hemligheter bakom Ferraris framgångar. Dagens PS](#)



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

11. Toyota Sports 800

Lästid ca 7 minuter | Skrivet av Ben Branch den 1 april 2023

Även om det kan se lite ovanligt ut nu, var Toyota Sports 800 den första sportbilen som någonsin tillverkats av det japanska märket. Det betyder att det är farfarsfar till 2000GT, Supra, Celica, MR2, AE86, den moderna GT86 och till och med Lexus LFA.



FILM: <https://youtu.be/aYe3Xx2WB54>

Den smart utformade Sports 800 hade en lättviktskaross med ett antal lättviktspaneler i legering, den hade sittplatser för två, ett avtagbart tak av targa, spänstig hantering, utmärkt bränsleekonomi och en topphastighet på 94 mph. Den tog till och med några motorsportsegrar i Japan på 1960-talet.

Snabbfakta – Toyota Sports 800

- Toyota Sports 800 var Toyotas första serietillverkade sportbil. Projektet började 1962 när Toyota släppte konceptbilen, känd som Publica Sports. Den visades för första gången på Tokyo Motor Show 1962, med ett skjutbart tak och en kompakt, aerodynamisk design.
- Toyota Sports 800 var utrustad med en 790cc, tvåcylindrig, horisontellt motsatt luftkyld motor, härledd från kompaktbilen Toyota Publica. Motorn, som fick namnet 2U-B, producerade 45 hk och 46 lb ft vridmoment. Denna lätta motor, tillsammans med bilens låga tjänstevikt på cirka 580 kg (1 279 lbs), möjliggjorde smidig hantering och en topphastighet på nästan 100 mph

- Toyota Sports 800 lanserades officiellt 1965 och tillverkades fram till 1969. Under denna tid tillverkades cirka 3 131 enheter. Majoriteten av dessa fordon såldes i Japan, och mycket få exporterades.
- Ungefär 10% av produktionen gjordes i vänsterstyrd för användning på Okinawa (och de amerikanska militärbaserna där), och 40 exporterades till USA för testning, även om det i slutändan beslutades att inte importera bilen till USA för försäljning.



Toyotas första sportbil

Toyota Sports 800 presenterades för första gången som konceptbil på Tokyo Motor Show 1962. Konceptet, som kallas "Publica Sports", designades av Shozo Sato, en känd japansk industridesigner, och Toyota-ingenjören Tatsuo Hasegawa – en före detta flygplanskonstruktör från andra världskriget.

Konceptbilen baserades på Toyotas Publica, en prisvärd och ekonomisk kompaktbil som i viss mån liknade den moderna Toyota Corolla. Publica Sports-konceptet fick stor uppmärksamhet och banade väg för Toyota att utveckla en produktionsversion av bilen.

Toyota Sports 800 kommer officiellt

Toyota påbörjade fullskalig produktion av Sports 800 i april 1965 och de första bilarna nådde kunderna i maj samma år. Produktionsmodellen behöll mycket av designen och stilen från Publica Sports-konceptet, med en elegant och aerodynamisk kaross med en låg och bred hållning.

En viktig förändring från det tidigare konceptet var taket och dörrarna. Medan Publica Sports hade ett skjutbart tak i jaktflygplansstil (troligen inspirerat av Hasegawas flygplansarbete under andra världskriget) hade produktionsbilen två standarddörrar och ett avtagbart tak av targa – en av de första bilarna med denna funktion.



Toyota Sports 800 hade en av de första targatopparna i bilhistorien. Den första produktionsbilen som använde den var Triumph TR4, men de kallade den Surrey Top. Porsche kom senare och normaliserade namnet "Targa" efter Targa Florio-loppet.

Toyota Sports 800 drevs av en luftkyld, tvåcylindrig boxermotor med en **slagvolym på 790cc**. Denna lilla motor, betecknad 2U-B, härstammar från Publicas 697cc vattenkylda tvåcylindriga motor.

Med hjälp av dubbla förgasare, mer slagvolym och ett högre kompressionsförhållande producerade 2U-B 45 hk, en betydande ökning jämfört med Publicas 28 hk. Motorn var kopplad till en fyrväxlad manuell växellåda som drev bakhjulen.

En av de mest anmärkningsvärda aspekterna av Toyota Sports 800 var dess lätta konstruktion. Bilens yttre kaross var huvudsakligen gjord av aluminium och det inre unibodyskalet var tillverkat av ett tunnare stål, vilket hjälpte till att hålla den totala vikten till bara 580 kg (1 279 lbs).

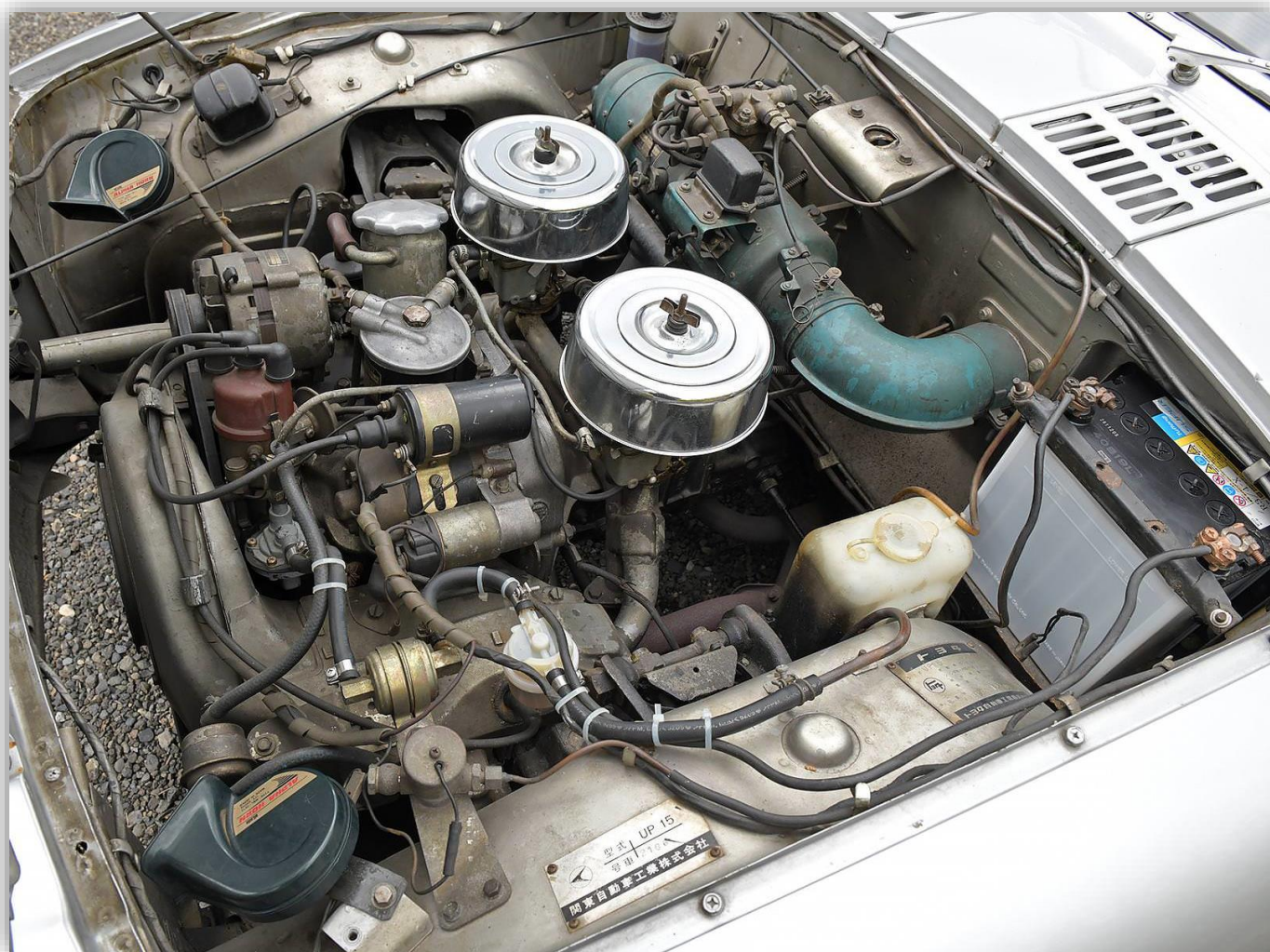
Denna lätta design, i kombination med bilens goda aerodynamik och dess lilla men pigga motor, gjorde det möjligt för Sports 800 att uppnå imponerande prestanda och bränsleeffektivitet enligt den tidens standarder, med vissa ägare som hävdar så mycket som 73 mpg.

Toyota Sports 800 tillverkades i begränsat antal, med endast cirka 3 131 exemplar byggda mellan 1965 och 1969. Trots sin begränsade produktion nådde Sports 800 stora framgångar på racerbanan.

Toyota Sports 800 i motorsport

1966 deltog ett par Sports 800 i Suzuka 500 km endurance race, där en av dem slutade på första plats i loppets bränsleekonomikategori.

Senare under 1967 års Fuji 24-timmarslopp imponerade Toyotan på världen med en etta-tvåa-trea, med en Sports 800 som slutade på tredje plats efter ett par Toyota 2000GT.



Sports 800 tog också en seger i 1965 års All-Japan Clubman Championship Race, en anmärkningsvärd bedrift med tanke på den ökade konkurrensen om inhemska kompakta sportbilar på 1960-talet.

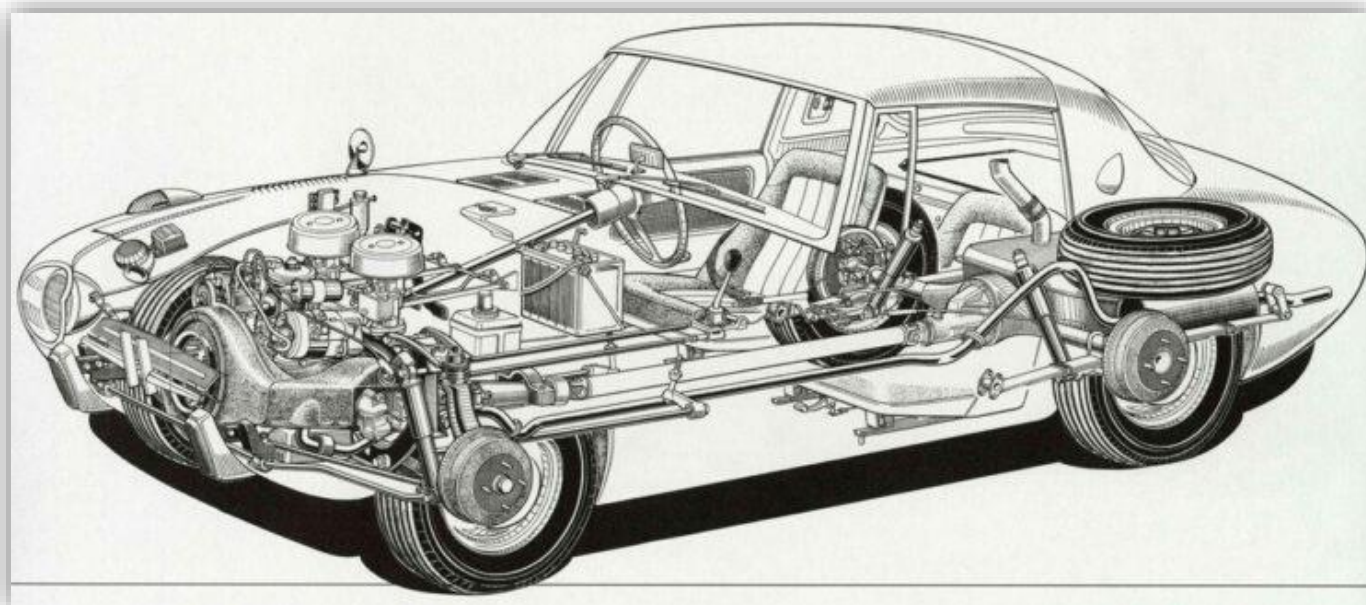
Amerika och sporten 800

Intressant nog byggdes nästan alla produktionsexemplar av Toyota Sports 800 i högerstyrning för den inhemska japanska marknaden. Man tror att ungefär 300 vänsterstyrda versioner tillverkades för användning på Okinawa, en japansk ö som var värd för en stor amerikansk militärbas och som ett resultat tenderade att föredra vänsterstyrda bilar.

40 av dessa vänsterstyrda bilar exporterades till USA för utvärdering av amerikanska Toyota-återförsäljare och det ansågs allmänt att bilen var för liten för amerikanska vägar och troligen inte skulle sälja bra. Toyota gick med på det och lämnade de 40 bilarna där för återförsäljarna att behålla, inte långt efter detta 1967 skulle **Toyota 2000GT** presenteras, med styling tydligt influerad av den tidigare Toyota Sports 800, och den skulle erbjudas till försäljning i USA.

Den platta twin-motorkonfigurationen som användes i Sports 800 förbisågs till stor del av Toyota under årtiondena efter att bilen lämnade produktionen i oktober 1969, det vill säga tills Toyota GT86 presenterades 2013 med en platt fyra-motor som utvecklats tillsammans med Subaru.

När man ser tillbaka på det otroliga antalet Toyota-sportbilar som släppts under årtiondena är det anmärkningsvärt att se tillbaka och inse att den japanska biljättens allra första sportbil var en så liten och ovanlig affär. Bara 10 % av det ursprungliga antalet tros ha överlevt, och nästan alla av dem finns kvar i Japan med några få undantag.



Detta är en cutaway-illustration av Toyota Sports 800, den lilla flat-twin-motorn fram producerade bara 45 hk men bilen var så lätt att den kunde nå nästan 100 mph.

Toyota Sports 800 från 1967 visas här

Bilen du ser här är en av de ursprungliga högerstyrda japanska marknadsbilarna som importerades till USA alldeles nyligen, i februari 2023 faktiskt. Den är färdig i silver över blå klädsel med en färgmatchande avtagbar targa-topp, vertikala stötfångare fram och bak, 13-tums lättmetalfälgar och 165/60 Bridgestone Playz-däck.

Det finns helt klart en viss patina, särskilt på insidan av bilen, samt vissa karosseriproblem som skulle behöva åtgärdas, så detta bör nog bäst ses som en historiskt betydelsefull, körbar projektbil.

Den är för närvarande listad för försäljning från Portland, Oregon med en verktygsats och en ren Washington-titel på Bring a Trailer. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att bjuda [kan du besöka annonsen här](#).





Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

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



12. Audi återupplivar Auto Union Type 52 på Goodwood

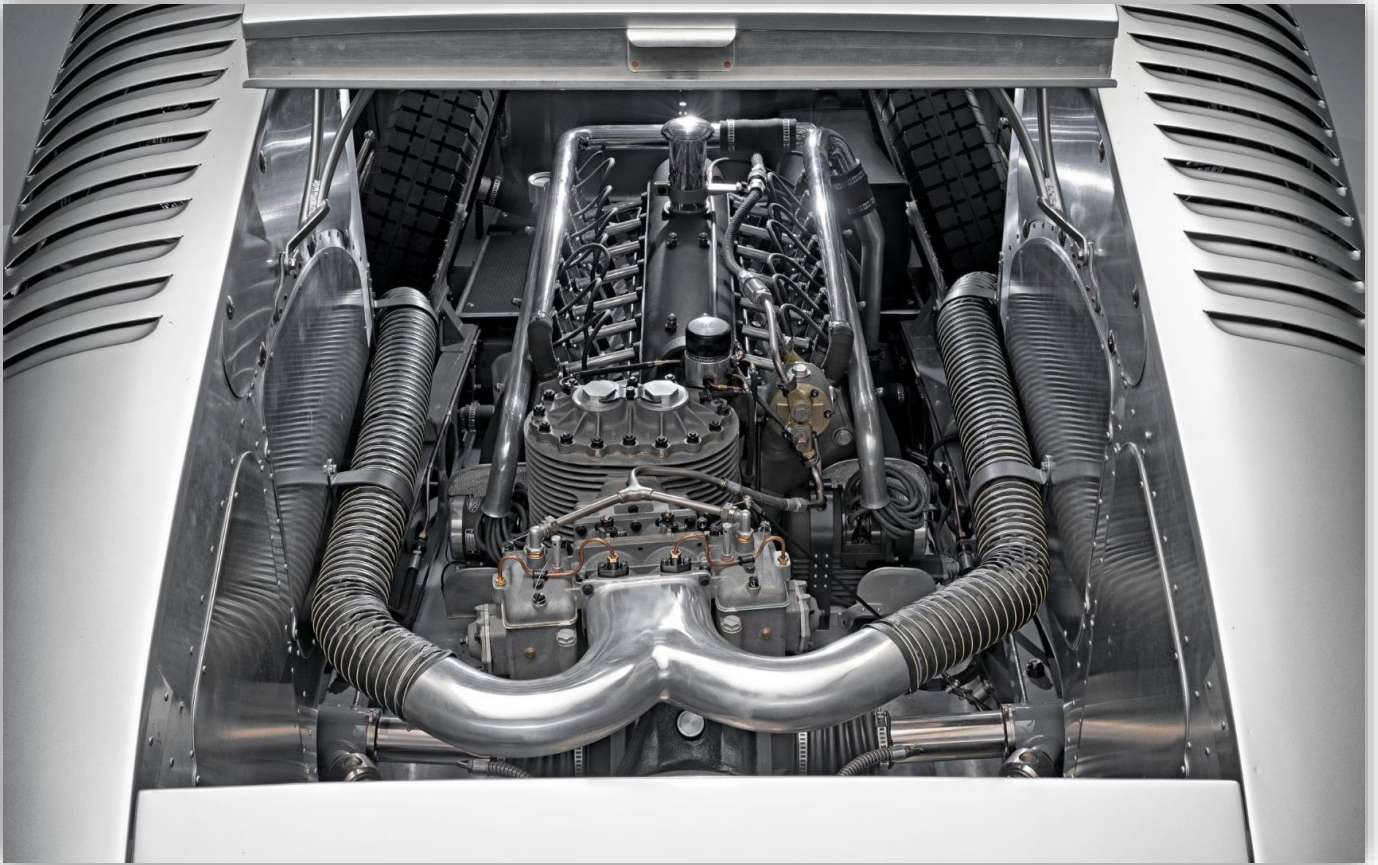
Publicerad av Christoffer Lindén 2024-07-11

Uppdaterad 2024-07-11

Audi visar upp sin "schnellsportwagen", en bil som planerades för över 90 år sedan.



FILM: https://youtu.be/fwJ7_P_5JxE



Närbild på 16 cylinders motorn.



Klassisk interiör i Audi's Type 52.

Goodwood Festival of Speed har länge varit en plats där bilentusiaster kan uppleva unika och speciella fordon. I år presenterar Audi sin återupplivade Auto Union Type 52, med rötter som sträcker sig över 90 år tillbaka. Bilen gör sin efterlängtnade debut och förbluffar med sin distinkta design och imponerande prestanda.



1930-talsformerna genomsyrar hela "schnellsportwagen".

Type 52, även känd som en "schnellsportwagen", hyllar det förflutna och visar upp Audis ingenjörskonst och innovation. Denna modell har sitt ursprung i Auto Union Grand Prix tävlingsbil, som en gång dominerade racingbanorna med avancerad teknik och kraftfull motor.

Den moderniserade versionen möter dagens krav men behåller charmen och körglädjen som gjorde originalet så ikoniskt. På Goodwood får besökarna chansen att se denna legendariska bil i aktion och uppleva bilhistorien på nära håll.

Utmaningar i byggandet

Att bygga Type 52 var ingen enkel uppgift. Många tekniska beslut krävdes. Audi valde en 16-cylindrig motor från Type C, vilket innebär att den körs på en specialblandning av metanol.

Med Auto Union Type 52 har Audi förverkligat en nästan hundra år gammal dröm och byggt en bro mellan dåtidens innovation och dagens teknik.



	Auto Union Type 52 Model year 2023	Auto Union Type 52As planned in 1934
Motor	16-cylindrig mittmonterad motor med kompressor	16-cylindrig mittmonterad motor med kompressor
Cylindervolym	6 005 cc (liknande 1936 Auto Union Type C)	4 358 cc (samma cylindervolym som 1934 Auto Union Type A)
Effekt	520 PS (382 kW) at 4,500 rpm	200 PS (147 kW) at 3,650 rpm
Topp hastighet	n/a	Gjord för 200 km/h
Bränsle	50% metanol, 40% blyfri bensen, 10% toluen	Vanlig bensen
Dimensioner (L / W / H)	5,390 / 1,780 / 1,660 mm	–
Hjulbas	3,315 mm	3,000 mm
Tjänstevikt	1,450 kg	1,300 kg
Exteriör färg	Cellulose Silver	–
Modell år	2023	–
Antal bilar	1	–



Roger Warolin