



1. Premiär för nya elbilen Fiat Grande Panda
2. Mercedes släpper ny version av sin GT
3. Red Bull presenterar hyperbilen RB17
4. Är verkligen Ford Kuga så dålig
5. Koenigsegg med 2300 hk klar
6. Jaguar lägger ner fem bilmodeller direkt
7. Polestar varnas av Nasdaq för förlåg kurs
8. Volvo visar upp sina framtida lastbilar
9. Lotus pinsamma krasch på bilfestivalen
10. Ultima GTR 2000
11. Ford GT Lightweight Carbon Series 2020
12. Volvo 850 blev en riktig kombiknall i racingvärlden

## 1. Premiär för nya elbilen Fiat Grande Panda

Publicerad 2024-07-12 kl 13:42 (uppdaterad 2024-07-12 kl 14:10) Text Anders Nilsson

**Nya Fiat Grande Panda symboliserar en ny generation modeller från Stellantis och kommer både som elbil och hybrid.**



**Fiat har** presenterat Grande Panda, vilket enligt den italienska biltillverkaren markerar deras återkomst till den globala marknaden och är en ny generation modeller från Stellantis-koncernen. Grande Panda ska enligt Fiat vara en klon av den första Pandan och därmed prisvärd och familjevänlig. Bilmodellen, som placeras i B-segmentet, är 399 centimeter lång, 157 centimeter hög och 176 centimeter bred.

Fiat Grande Panda kommer erbjudas som renodlad elbil och som hybrid. Den elektriska versionen har ett 44 kWh-batteri och en elmotor på 113 hästkrafter. Räckvidden med blandad körning uppges vara upp till 32 mil enligt WLTP.

**Modellen baseras** på Stellantis Smart Car plattform och har en integrerad spiralformad laddkabel som fungerar med växelström på uppå till 7 kW. Kabeln har ett speciellt fack under huven som ska spara utrymme i bagageutrymmet. Bagageutrymmet är på 361 liter.

Grande Panda kommer erbjudas i sju olika färger: Röd, vit, svart, grön, brun, blå och gul, i linje med initiativet "No Grey".

Instrumentpanelen och ramen, inklusive 10 tums-klustret och infotainmentsystemet på 10,25 tums har en stil som ska påminna om formen på den italienska Lingotto-testbanan.

Priserna ska börja från mindre än 25 000 euro, motsvarande 287 000 svenska kronor. Dock är de svenska priserna ännu inte fastställda.



**Anders Nilsson**

**Feber**

## 2. Mercedes släpper ny version av sin GT

Av Roger Åberg 2024-07-12 kl 11:30

**Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ är det långa namnet.**



**FILM:** <https://youtu.be/7v-m-ZAHsNo>

På Goodwood har Mercedes visat upp en uppdaterad version av sin GT. Det hiskeligt långa namnet på modellen är Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ och det nya här är Pro. Motorn har pressats lite till och ger nu 612 hästar (+27) och 850 Nm (+50). 0-100 km/h går fortfarande på 3,2 sekunder, men 0-200 km/h går nu på 10,9 sekunder vilket är en halv sekund snabbare än vad icke-pro-versionen klarar av.

Standard är keramiska bromsar och 21-tumsfälgar med Michelin Pilot Sport 5. Man kan få Michelin Pilot Sport Cup 2R Cup utan extra kostnad om man känner för det.





Roger Åberg



### 3. Red Bull presenterar hyperbilen RB17

Publicerad av Christoffer Lindén 2024-07-12

Uppdaterad 2024-07-12

**Adrian Newey har fått designa egen hyperbil influerad av 20 år av F1.**



*Red Bulls tekniske chef Adrian Newey är hjärnan bakom hyperbilen.*

**Goodwood Festival of Speed** är platsen där alla tänkbara bilar visas upp, inklusive **Adrian Neweys** senaste konstverk. Bilen är en tvåsitsare med kolfiber-monocoque och en mittplacerad, naturligt aspirerad V10-motor som når rödlinjen vid 15 000 rpm.

**Även växellådan** är gjord i kolfiber och pumpar kraften ut till bakhjulen. Hela spektaklet väger under 900 kg och har över 1 200 hästkrafter. Hyperbilen ska leverera varvtider snarlika en F1-bil och nå en toppfart över 350 km/h, samtidigt som den fortfarande är lätthanterlig på vägen.

– Att få jobba på denna bil från koncept till leverans, och idag få se födelsen av RB17, är magnifikt. Bilen omfamnar allt vi står för: obestridlig kraft, hastighet och skönhet, säger Adrian Newey, teknisk chef för Red Bull Racing.

**Endast 50 stycken** kommer att tillverkas och varje kund kommer att få en helhetsupplevelse med banevent på världens främsta racingbanor. Bilen kommer att anpassas till varje kund som en del av den unika upplevelsen. Kunden själv kommer kunna välja exteriör färg, interiörens material och andra små detaljer.



FILM: <https://youtu.be/UobeBo-oyM0>

– Vi är glada att presentera RB17 på Goodwood Festival of Speed, ett av de mest autentiska och spännande projekten som Red Bull Advanced Technologies har tagit sig an. Som en prestationscentrerad organisation var det logiskt för oss att designa vår egen hyperbil från grunden. Genom att kombinera teknisk innovation, prestation och känslomässig attraktion är RB17 en banbrytande bil, säger **Christian Horner**, stallchef och CEO för Red Bull Racing.

**Adrian Newey** har tidigare **meddelat** att han kommer sluta arbeta med Red Bull Racing och denna hyperbil var ett av hans sista arbeten för företaget.



*RB17 är inspirerad av 20 års F1-verksamhet.*



#### 4. Ford Kuga: Är den verkligen så dålig?

Uppdaterad 11 juli 2024

Publicerad 11 juli 2024

Ford Kuga får många dåliga betyg och det intresserade redaktionen så pass att vi plockade ut en bil och provkörde. Vi kan väl säga att vi håller med.



*Jag plockar tillbaka mitt trademark, får jag plats i bakluckan?*

Redaktionen har läst många biltester gjorda av journalister i hela Europa.

Vi har till exempel temat **Bäst i alla tester** där Ford Kuga har varit med i flertalet. Det som framgår där är att Kuga rent generellt får otroligt dåliga betyg.

Vi kände att vi måste testa bilen själva, för att se om den förtjänar de låga betygen så vi plockade upp en grön Kuga en solig dag i Stockholm.



*Den fina gröna färgen lyfter bilen, helt klar.*

### **Fördelar**

- Skydden mot dörruppslag
- Skön att köra
- Bra kameror runt bilen

### **Nackdelar**

- Tunna och ihåliga dörrar
- Missljud vid bromsning
- Hårt baksätet och saknar mittplats

### **Ford Kuga utvändigt – helt okej**

Utsidan är ganska intetsägande. Varken speciell eller tråkig. Den liksom bara är där.

Vår bil hade denna fina gröna "Bursting green" som lyfte bilen en aning. Något vi däremot uppskattar är att bilen inte är belamrad med svarta plastdetaljer överallt utan behåller sin gröna lack över större delen av bilen.

Men ser ni? Bilen kommer med någon form av Batman på taket.



*Körningen var bekväm och nöjsam, för det mesta.*



*Gummilisten utfälld för att undvika dörruppslag.  
Perfekt om du har barn som har dålig impuls kontroll.*

### **Här börjar det negativa**

När dörren öppnas känner man direkt att det här inte osar kvalitet.

Det är som att öppna en burk ansjovis.

Dörren känns lätt och liksom ihålig. Det framkommer både av känslan och ljudet. Det var dock ett annat speciellt ljud också som vi inte kunde komma på vad det var. Vi öppnade alla dörrar och fick samma ljud överallt.

Till sist såg vi det. En oerhört smart detalj. På alla dörrar sitter en liten gummigrej som skyddar mot dörruppslag.

Genialiskt.

Den åker liksom in och ut när man öppnar dörrarna. Kan vara lite utsatt för både kyla och vilda barn kanske men otroligt smart. Det ger pluspoäng.



*På väg ut och in. Den döljs när dörren är stängd.*



*Pressbilen var utrustad med Apple CarPlay. Smidigt att koppla in.*

### **Vi kliver in i Ford Kuga**

En ganska basic insida med fejkträ detaljer. Däremot bra med förvaring och trådlös laddning. Skärmen och hela infotainment systemet var bra och gränssnittet enkelt hanterbart. Att synka telefon med Apple CarPlay var inga konstigheter.

Stolarna var sköna att sitta i, i alla fall i fram. I bak var de mycket plattare och hårdare och absolut ingen vill sitta i mitten.



*Njae, inte drömmen. Men bilbarnstolar kommer med sin egen komfort.*



*Stort och bra.*

*Laddkablarna i sitt fodral ligger bra med kardborre i botten så den inte rör sig.*

### **Lastutrymmet**

Lastutrymmet var stort och rymligt. En liten kant in men inget som upplevdes som ett problem. Under golvet hittar vi en pump för att lufta däcken vid behov samt lagningskit. Här får man plats med fler outhärliga prylar till bilen.



*Nödutrustning men finns plats för ännu mer.*



*On/off knappen sitter lite fel. Men det är en smaksak.*

Det här är en hybrid och då laddning inte kunde ske under testperioden kördes det mest på den vanliga motorn. Den gick tyst och fint och kändes bra i alla hastigheter.

Däremot lät bilen som en gammal kärra från 1990-talet varje gång vi bromsade eller lyfte bromspedalen. Missljud som definitivt adderade till den dåliga känslan med bilen.

### **Sammanfattningsvis**

Okej. Vi förstår de låga poängen generellt.

Bilen är okej, men prislappen är inte motiverad.

Det finns bilar i samma klass där du får mer för pengarna. Så ja, den är nog precis så dålig som betygen säger.



*Backkamerorna levererar och gör det enkelt att backa in och ut samt koppla på släp.*



*Bra förvaring, trådlös laddning för mobilen och växelpucken på rätt ställe.*



### Test: Ford Kuga Plug-in Hybrid

Ford Kuga Plug-in Hybrid är en intressant SUV med hybridteknologi. En bil för dig som söker en snygg småbil till ett vettigt pris. Ford Kuga Plug-in



### Bäst i alla tester: 4 populära kompakta suvar

I det här testet tog vi fyra populära kompakta suvar och ställde mot varandra. Inga super-stora skillnader i poäng mellan dem – men vi har ändå en



### Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

## 5. Koenigsegg med 2300 hk klar: "Linan är igång"

Av Maths Nilsson 13 juli 2024 kl 09:00

Nu har Koenigsegg startat förproduktionen av sin mest kraftfulla bil någonsin. Och det vill inte säga lite. Koenigsegg Gemera får 2300 hästkrafter och blir en av världens snabbaste hyperbilar. – Linan är "up and running", vi gör en ny bil var tredje vecka, berättar Christian von Koenigsegg.



Den tvåsitsiga hyperbilen Koenigsegg Jesko har fått stor uppmärksamhet sedan kundbilar började rulla ut över världen. **Häromveckan satte bilen ett nytt rekord från 0-400 km/h och tillbaka till noll.** Bilen ska sannolikt utmana hastighetsrekordet för produktionsbilar inom kort. Under bileventet The Aurora i Båstad visade Koenigsegg upp rekordbilen inför en jublande publik.

Men faktum är att Christian von Koenigsegg kan ha en ännu snabbare bil färdig i fabriken 20 minuter bort. Åtminstone för fyra åkande. Nya Koenigsegg Gemera blir märkets mest kraftfulla modell någonsin sedan specifikationen ändrats och bilen fått dubbelturbo-V8 i kombination med elmotor. Den får 2300 hästkrafter på E85 jämfört med Jeskos 1600 hästkrafter. Förvisso är vikten 2022 kg jämfört med Jeskos 1390 kg. Exakt hur snabb nya Gemera blir är ännu en väl förborgad hemlighet.

Nu berättar Christian von Koenigsegg att tillverkningen av Gemera redan smygstartat i märkets nya fabrik strax utanför Ängelholm. För Koenigsegg som biltillverkare är det ett enormt steg, då produktionen av bilar i Ängelholm flerdubblas.

– November är produktionsstart och då ska vi börja bygga kundbilar. Men linan är up and running. Vi gör en ny bil var tredje vecka och vi har anställt folk som börjar bygga den, berättar Christian von Koenigsegg när Carup intervjuar honom under bileventet The Aurora.



*Koenigsegg har dragit igång förproduktionen av Gemera och gör en bil var tredje vecka.*

Koenigsegg Gemera kommer att tillverkas i 300 exemplar, vilket kan ställas i relation till att märket hittills levererat omkring 250 bilar sedan starten för 30 år sedan. Ungefär 130 bilar per år ska kunna produceras av Gemera-modellen i den nya produktionsanläggningen. Men det är inte tal om några "just in time"-leveranser som sparar pengar.

– Vi utvecklar alla styrsystem och all elektronik själva. Det finns säkert omkring 1000 underleverantörer och det räcker att en komponent krånglar för att det ska bli problem. Vi har inga just-in-time-leveranser, utan säkert ett lager för en miljard kronor, säger Christian von Koenigsegg.

Teknologin för Gemera är väldigt avancerad, men också möjlig att utveckla till derivat för nya modeller, istället för att börja med ett vitt ark. Medan andra biltillverkare strävar efter att sälja så många bilar som möjligt av varje modell gör Koenigsegg tvärtom. Gemera byggs i 300 exemplar, men nästa nya modell blir troligen mer exklusiv.

Nästa modell kan bli ännu mer exklusiv än Gemera som görs i 300 exemplar.

– Nästa nya modell kommer nog snarare i 150 exemplar. Jag tror 300 exemplar var lite många, vi kunde inte sälja slut den så fort som vanligt, även om den är slutsåld nu förutom kanske något enstaka exemplar som handlare köpt. Kommande nya modeller blir ett derivat med vidareutvecklad teknik och helt ny kaross och inredning.

Den 30 år långa resan för bilmärket Koenigsegg är inget annat än sagolik. Rollen för Christian von Koenigsegg har förändrats mycket från att ha varit ensam entreprenör till att ha byggt upp ett världsberömt märke med över 700 anställda. Men han säger sig ha funnit en speciell roll för att värna entreprenörskulturen och effektiviteten – och han är långt ifrån en vd som sitter still vid ett skrivbord hela dagarna.

– Jag måste bli väldigt bra på att komma ihåg namn, för jag springer runt i alla delar av verksamheten. När man är så här många vet inte alltid ena handen vad den andra gör och man bygger in ineffektivitet med processorer, men det finns inget alternativ. Min roll har blivit att springa runt som en projektil, som en handover i systemet som kopplar ihop alla fantastiska människor. Det har gjort oss effektivare än många andra företag med 700 anställda tror jag. Ser man till mängden personer per sak så går det egentligen inte åstadkomma det vi gör, men humlan flyger.



*Gemera med dubbelturbo-V8 och hybriddrivlina har ett viktförhållande på 1,14 hk per kg.*

Enligt Christian von Koenigsegg är det en väldigt speciell kultur som ligger bakom de otroliga framgångarna.

– Koenigsegg-kulturen är ”Can Do”. Vi bygger en känsla att allt går.

Nästa steg för företaget är sannolikt inte att öka biltillverkningen med stora volymer. Koenigsegg har i viss mån börjat använda sitt varumärke till andra produkter, som bilvård. Koenigsegg ser en växande efterfrågan på företagets teknologi och innovationer som kan säljas vidare till andra bilmärken, flygindustri och försvar.

– Jag ser framför mig att vi uppnår volymen genom att hitta teknologikunder för att motivera den stora teknikutveckling vi har. Jag tror det idag, och om fem år vet vi, säger Christian von Koenigsegg.

#### LÄS MER:

- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör ”donuts” med 1600 hk](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)
- [Rekordstor Koenigsegg-samling visas i Sverige](#)
- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)
- [Koenigsegg med 2300 hk kan ha takbox och 3 barnstolar](#)
- [Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)



#### Maths Nilsson

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

## 6. Slakten: Jaguar lägger ner 5 bilmodeller direkt

Av Maths Nilsson

15 juli 2024 kl 05:43

Jaguar slaktar sitt nuvarande modellprogram. Fem olönsamma modeller läggs ner bara i år. Bland modellerna som läggs ner finns elbilen I-Pace. En helt ny modellstrategi ska rädda Jaguar.



JLR som står bakom bilmärkena Jaguar och Land Rover hade sin bästa vinst på åtta år under förra räkenskapsåret och gjorde 29 miljarder kronor i vinst. Ändå ska Jaguar slakta sitt modellprogram. Orsaken är att det är Land Rover och Range Rover som står för hela vinsten i företaget.

Jaguar meddelar nu att företaget lägger ner sedanerna XE och XF, sportbilen F-Type, SUV:en E-Pace och elektriska SUV:en I-Pace redan i år, [uppgår Autonews](#). Bara SUV:en Jaguar F-Pace kommer att finnas kvar. Orsaken är att märket ska gå över helt till dyrare och lyxigare elbilar.

– Vi tar bort fem produkter, alla lägre värde. Inget av dessa är fordon som vi tjänade pengar på, så vi ersätter dem med nya fordon på nydesignade arkitekturer, säger vd Adrian Mardell (bilden ovan) under ett investerarmöte.

Nedläggningen blir extra hårda för kontraktstillverkaren Magna i Österrike som tillverkat både Jaguar E-Pace och I-Pace. Företaget tillverkade även elbilen Fisker Ocean i sin fabrik i Graz och har tvingats säga upp en stor del av personalen. Elbilen Jaguar I-Pace blev årets bil 2018, men nu är dess saga all.



*Sportbilen Jaguar F-type går i graven.*

Jaguar kommer att visa sin nya generation lyxiga elbilar som byggs på nya plattformen Jaguar Electrified Architecture (JEA) under nästa år. Planen är att öka det genomsnittliga försäljningspriset för Jaguars bilar kraftigt och närma sig Bentley och Rolls-Royce på marknaden, även om bilen inte blir fullt så dyr. De dyra och lyxiga Range Rover-modellerna samt nya Land Rover Defender har blivit en stor succé.

JLR ska lansera sex nya elbilar de kommande åren varav tre kommer att vara Jaguar. Men den första elektriska versionen av Range Rover kommer före Jaguar ut på marknaden. Förutom Jaguars nya elbilar satsar JLR också på superlyxiga versioner av Range Rover för över fyra miljoner kronor. Målgruppen finns i Mellanöstern. Även en superlyxig Defender med V8-motor på 635 hästkrafter släpps. Prislappen ligger på över två miljoner kronor.



*Endast Jaguar F-Pace, längst till vänster, behålls temporärt i Jaguars modellprogram. Elbilen I-Pace, i mitten och lilla SUV:en E-Pace, längst till höger, släcks ner.*

**LÄS MER:**



**Laddhybrider tar revansch – Land Rover togs på sängen**



**Jaguar och Oslo först i världen med trådlöst laddade...**



**Nya Jaguar I-Pace får snabbare laddning och nytt...**



**Jaguars plan: ny elbil ska se ut som Polestar**



**Maths Nilsson**

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

## 7. Polestar varnas av Nasdaq – för låg kurs

Publicerad 2024-07-11 kl 09:45 (uppdaterad 2024-07-11 kl 14:21)

Text Anders Nilsson

Efter vårens strul har Polestar fått en formell varning av Nasdaqbörsen, på grund av för låg aktiekurs.



Våren och sommaren har kantats av problem för Polestar på grund av att de **skjutit upp förra årets resultatrapport**. Därmed riskerar de avnotering från börsen. Dessutom tappar de **274 000 kronor per bil**.

Nu har elbilstillverkaren fått en formell varning av Nasdaq-börsen på grund av att kursen på Polestars aktie är för låg. Nu har de 180 dagar på sig få upp kursen så att aktiekursen är lika med eller överstiger 1 dollar, minst tio arbetsdagar i följd. I skrivande stund är kursen 0,9206 dollar.

Lyckas de inte uppfylla kravet har de ytterligare 180 dagar på sig. Därefter riskerar de avnotering från Nasdaqbörsen.



Anders Nilsson

Mer från vi bilägare:



**Bilarna som ger mest problem: Bakläxa för Volvo och Polestar**



**Polestar lanserar billigare Polestar 3**

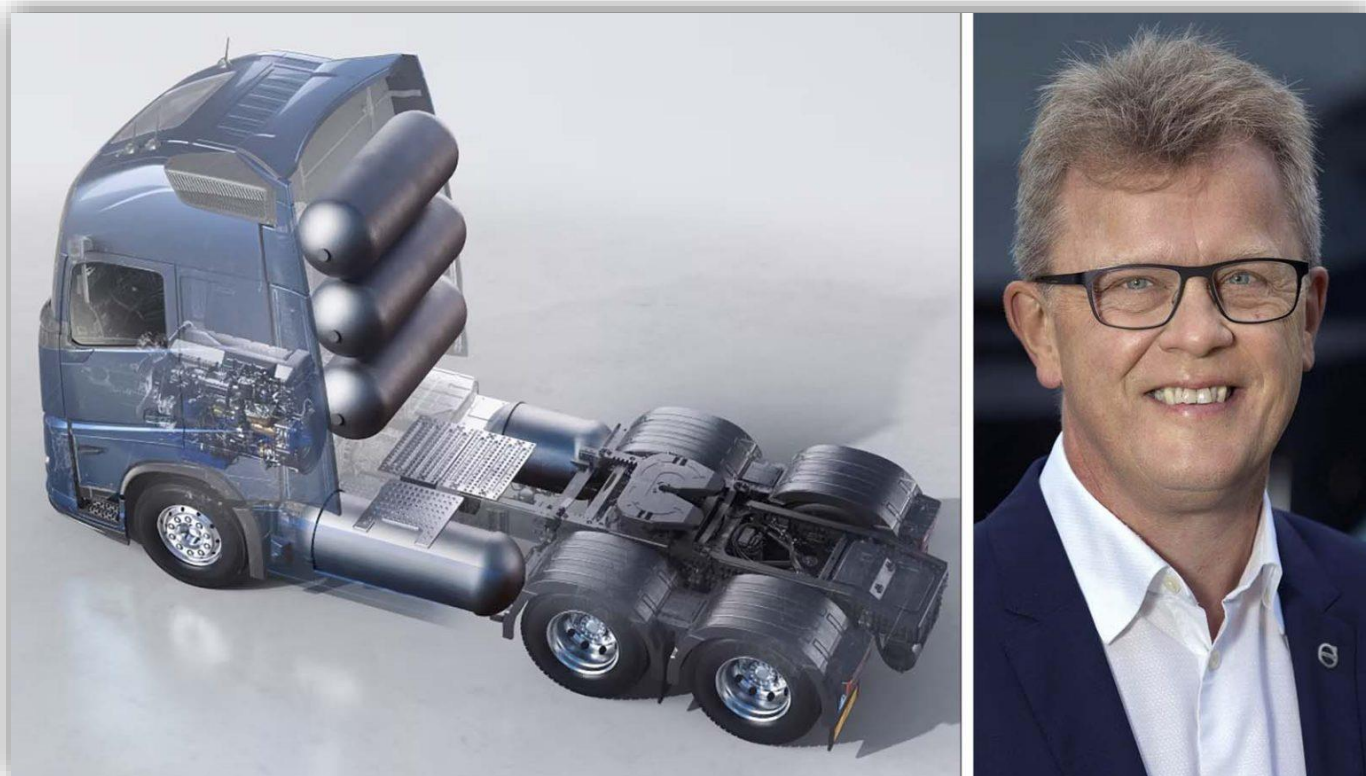


**Polestars viktiga modell provkörd: "Bekväm och imponerande tyst"**

## 8. Volvo visar upp sina framtida lastbilar

Av William Karlsson 12 juli 2024 kl 19:39

Europas största lastbilmässa levererar tunga svenska nyheter. Under IAA i Hannover kommer Volvo visa upp sina framtida lastbilar.– Vår uppställning på årets IAA kommer att visa Volvokoncernens globala styrka och vårt engagemang för att nå noll utsläpp och noll olyckor, säger Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar i ett pressmeddelande.



Volvos lastbilar har ett tydligt tema. De kommer alla att komma med mer miljövänliga lösningar. Bland de framtida modellerna finns batterielektriska drivlinor, bränsleceller och förnybara bränslen i förbränningsmotorerna. Bland annat kommer Volvo FH16 Aero visas upp med en ny D17-litersmotor som ger upp till 780 hästkrafter. Motorn kommer kunna köras på biodiesel B100.

– Det ska bli spännande att se reaktionerna från kunder och media på våra nya lastbilsprogram och framtida teknik. Vår uppställning på årets IAA kommer att visa Volvokoncernens globala styrka och vårt engagemang för att nå noll utsläpp och noll olyckor, säger Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar i ett pressmeddelande.

Dessutom kommer Volvo Lastvagnar visa upp sin nya e-axelteknologi som utvecklats för företagets nästa generation lastbilar som drivs på flera olika miljövänligare drivlinor.

– Vår uppställning på årets IAA kommer att visa Volvokoncernens globala styrka och vårt engagemang för att nå noll utsläpp och noll olyckor – båda lika viktiga för våra kunders framgång, säger Roger Alm.

Dessutom kommer flera av lastbilarna som visas upp vara utrustade med nya sidospelglar med kamera som ska bidra till en förbättrad aerodynamik och ökad säkerhet.



### LÄS MER:

- [Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...](#)
- [Ny storaffär för Volvo på elektriska lastbilar](#)
- [Volvos nya lastbil går 100 mil på väte – släpper...](#)
- [Volvo tar fram superlastbil: 96 mil på en laddning](#)
- [Volvos succé: Säljer elektriska super-lastbilar till Amazon](#)
- [Volvos tunga seger: FH Electric Årets Lastbil 2024](#)



### **William Karlsson**

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



## 9. Lotus pinsamma krasch på bilfestivalen

Uppdaterad 12 juli 2024

Publicerad 12 juli 2024

Det går inte alltid som man tänkt sig. På den välkända bilfestivalen Goodwood festival of Speed kraschade en Lotus rätt in i höbalen precis vid starten på uppvisningskörningen.



FILM: <https://youtu.be/kMABG2rPW44>

Det var en hård smäll för den elektriska hyperbilen när den lämnade startlinjen i torsdags. Den eldrivna **Lotus Evija X**-prototypen, med fokus på tidsattack, kraschade direkt in i väggen på förarens högra sida. Det skedde när den påbörjade sitt lopp uppför backen vid Goodwood.

### Extremt många hästkrafter i denna Lotus

Bilen, baserad på Lotus elektriska hyperbil, har nästan 2 000 hästkrafter, klibbiga racing-slicks och tillräcklig marktryck för att kunna rubba planetens position i solsystemet. Inget av detta kunde dock förhindra att föraren omedelbart tappade kontrollen över den brittiska elbilen värd 24 miljoner kronor.

Med den kraften händer allt på ett ögonblick, och något stämde helt enkelt inte när föraren gick in i burnout-läget, vilket fick all kolfiber att lossna från maskinen.

### Skadat ego för föraren

Detta är förmodligen pinsamt för den som körde bilen, men den är listad på den officiella startlistan som "demo" och ingen förare är tilldelad bilen. Evija X kördes till den tredje snabbaste tiden någonsin på Nürburgring Nordschleife av sportvagnsikonen **Dirk Müller**, så det är möjligt att han satt bakom ratten vid kraschen.

Den standard-Evija som deltog vid Goodwood är listad med Multimatic-föraren **Scott Maxwell**, så det är också möjligt att han var i bilen. Evenemangets sändning hänvisar till honom endast som "föraren".

### Förmodligen tillbaka i helgen

Bortsett från lite pinsamhet och några trasiga kolfiberdelar är bilen troligen i stort sett oskadd. Väggarorna vid Goodwood FOS är helt enkelt stora halmbalar, så de är inte lika hårda eller skrapande som en betongbarriär.

Det verkar troligt att Lotus kommer att återuppbygga bilen och ha den i toppform kanske till och med för ytterligare lopp vid Goodwood.

Man måste verkligen vara varsam med gaspedalen när man har två tusen hästar under foten.



Läs även: [Nya Polestar glänser: Racing i cabrioletstil](#)

[Polestar är tillbaka på Goodwood Festival of Speed och väntas stjäla showen med sina nya elektriska suvar Polestar 3 och Polestar 4, samt Polestar Concept](#)



**Åsa Wallenrud**

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

## 10. 2000 Ultima GTR: Absolut galenskap

Av Larry Webster från aprilnumret 2000 av Car and Driver

Den rankas lätt bland de fem bästa hjärtstopparna för bilar.



Har vi ett avtal för dig: Skriv ut en fin check på 100 300 dollar och skicka den till den brittiska tillverkaren av denna skönhet, så skickar han dig bilen helt insvept i en stor fraktlåda – men det finns ingen motor.

Vi hör dig just nu säga: "Bra. Det är värre än de där Mustangerna för 75 000 dollar."

Vänta, kasta inte tidningen tvärs över rummet – du kommer inte att tro på det här. När du har investerat, åh, ytterligare 40 000 dollar eller så för en motor och växellåda, kommer du att äga en bil som är snabbare än den senaste Porsche Turbo, vilken utställningsbil som helst, till och med den skräckinjagande Dodge Viper. För att vara rättvis, till skillnad från de andra bilarna, som är riktiga bilar, är den här brittiska importen mer en racerbil som är inställd för gatorna eftersom det inte finns några krockkuddar och det finns minimalt bagageutrymme och det är svårt att komma in i den.

Bilen, som kallas Ultima GTR, kommer från Storbritanniens bördiga racerbilsgräs, landet där McLaren, Reynard, Williams och Van Diemen bygger racerbilar som vinner med anmärkningsvärd regelbundenhet. Lee Noble, en frilansande bildesigner, designade och byggde den första Ultima 1983 för en brittisk kit-car racingserie. Den använde många Renault-delar, inklusive en V-6-motor på 270 hästkrafter monterad midskepps. Den blev en succé på banan, så Noble fortsatte att sälja 40 tävlingsbilar innan han 1988, då han uppdaterade den. En av de 13 nya modellerna köptes för cirka 25 000 dollar av en civilingenjör vid namn Ted Marlow.



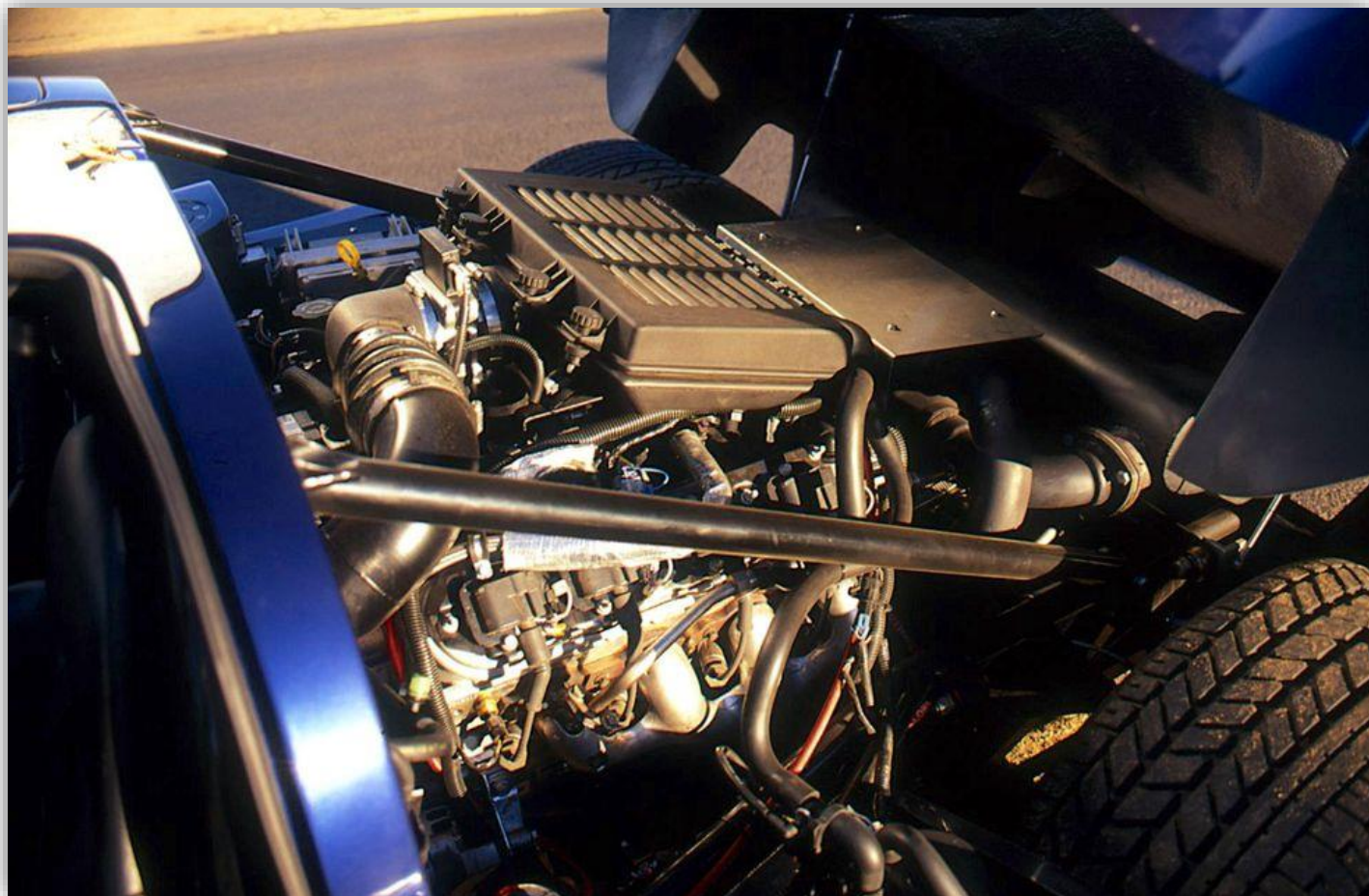
Marlow var en helgracerförare och gjorde vad de flesta racerbilsägare gör - han anpassade Ultima efter eget tycke. Han bytte ut V-6:an mot en 440 hk Chevy small-block V-8. År 1992, efter fyra års modifiering och fulländning av sin bil, köpte Marlow, då 44 år, Nobles företag. Hans mål var att förvandla Ultima till en civiliserad gatbil men ändå behålla sin skicklighet på banan. Projektet tog 18 månader. Marlow ersatte Renault-delarna med Ultima-specifika enheter. Han odlade ut en del småsaker men gjorde det mesta av arbetet själv. Bromsarna designades till exempel av det välkända företaget AP Racing.

Sedan 1995 har Marlows lilla fabrik i Hinckley, England, producerat cirka 200 Ultimas. Och i år, i det avlägsna Kalifornien, har en pensionerad marknadschef vid namn Mike Mullin börjat sälja Ultima GTR:er från sin Costa Mesa-butik.

Som en motorlös byggsatsbil kringgår Ultima federala bestämmelser. När den väl är i USA kommer Mullin att installera vilken motor du vill betala för, men för närvarande har han två alternativ - en eftermarknads small-block Chevy V-8 eller en nuvarande produktion LS1 V-8 från en C5 Corvette. Båda motorerna använder en Porsche 911-växellåda och differential av senare modell. Smallblocksmotorn och 911-transaxeln kostade 38 000 dollar; LS1-motorn med växellåda kostar 42 000 dollar.

Om du däremot bor i en delstat med strikta utsläppslagar och årliga smogtester – Kalifornien till exempel – behöver du LS1 V-8. Det fina med installationen är att originalmotorns styrsystem, katalysatorerna och OBD II-diagnostiken förblir oförändrade.

LS1-motorn i bilen vi testade kändes perfekt. Med en effekt på 345 hk är V8-motorn i aluminium en beprövad, problemfri pärla med omedelbar respons. Vår Ultima GTR vägde bara 2314 pund, så Vette-motorn lyfter praktiskt taget taget framhjulen från marken vid full gas.



Noll till 60 mph blinkar förbi på *3,3 sekunder*. Den når 100 mph på 8,4 sekunder, och det är snabbare än någon nuvarande produktionsbil vi har testat - den överträffar till och med Warren Moslers Raptor, den andra gatulagliga grupp C-wannabe. (Men kom ihåg att Raptor för nästan 160 000 dollar har klarat federala krockstandarder, en bedrift som Ultima GTR inte har försökt sig på eftersom den tekniskt sett är en byggsatsbil.)

Vid mer än 150 mph, vilket kommer på 26,3 sekunder från stillastående, saktar Ultimas form med högt luftmotstånd och bakvinge för 3700 dollar som tillval ner saker och ting lite, men ändå inträffar topphastigheten på 157 mph vid 6000 rpm redline på femte växeln. Bilen kändes solid och spelade inte känsligt en enda gång under våra tuffa prestandatester. Och det finns en 12-månaders garanti.

Det finns inget kit-carish med det i verkligheten. De flesta byggsatsbilar lånar mycket från befintliga fordon. Så är det inte med GTR. Förutom motorn, växellådan och lamporna är det praktiskt taget helt original.

I England finns det racingbutiker utspridda på landsbygden, och det är uppenbart att skickliga tillverkare med begåvade händer har tillverkat den här bilen. Glasfiberkarossen på vår testbil hade inte en krusning över sina kurviga flanker. Varje svetsning av stålrörslagen visade nästan perfekta pärlor. Dörrarna antydde inte bindning, och interiören visade oklanderlig passform och finish.

Ultimas fjädring använder olika långa länkarmar runt om och stora ventilerade, tvärborrade skivbromsar som presterade utan att blekna. Vi upplevde en tidig baklåsning som förlängde stoppsträckan från 70 till 0 mph till 199 fot, men Mullin sa att lite bromsjustering skulle förkorta det avståndet ganska mycket. Med tanke på hur väl bilen hakade upp sig under acceleration och den utmärkta laterala accelerationssiffran på 0,98 g vet vi att Ultima har gott om grepp.



Brännande prestanda är bra på banan. Det verkliga testet kommer på allmänna vägar, och det är där Ultima verkligen överraskade oss.

Körningen är verkligen fast, och ja, vi körde bilen på släta vägar i Kalifornien. Men inte ens när vi kunde se en otäck bit väg framför oss och förberedde oss på någon njurskrubning, kom obehaget aldrig. På motorvägen vandrade Ultima inte ett dugg. Eftersom Mullin behöll katterna och ljuddämparen som följer med LS1-motorn var det högsta ljudet vi hörde lite vindbrus. På det hela taget är körningen acceptabel och icke-bestrafande. Den låga körhöjden gjorde oss rädda för uppfartsramper och parkeringsplatser, men de korta överhängen hindrade fronten från att skrapa.

#### **FLER SUPERCAR RECENSIONER FRÅN ARKIVET**

Vi skulle inte kalla Ultima GTR för en livsmedelsbutik, helt enkelt för att den är lite svår att ta sig in och ut ur. Du behöver ingen gymnastlicens för att få inträde, men den breda, höga tröskeln och det låga sätet kommer att ge dig en tankeställare och fundera på hur du ska komma in. Vår testbil kom med den valfria säkerhetsburen för 2050 dollar, som gav några handtag för inträde. När du väl är inne är du välsignad med en låg utsikt över vägen i snigelperspektiv, en liten ratt, en växelspak i metall som kommer direkt från golvet och plats för vem som helst så länge de inte är mycket längre än två meter. Interiören är uppfriskande enkel, med fem enkla vita mätare logiskt placerade. Klimatkontrollerna är dock en annan sak, eftersom de ligger under instrumentbrädan och kräver memorering för att kunna användas. Trots den stora glasytan fungerade den valfria luftkonditioneringen på \$3100 bra, liksom värmaren (ytterligare \$1000).

För att få en kick tog vi några varv på en racerbana och kunde inte tro hur självsäkra Ultima GTR fick oss att känna oss. Det är helt enkelt en välkonstruerad och välbyggd bil. I varje kurva, raksträcka och bromszon var vår testbil stenhård, utan några som helst ryckningar trots våra fantastiska hastigheter. Vi skulle kunna forsa på i all evighet, men summan av kardemumman är att vi skulle offra mycket för en dags bantid i GTR.



För 152 150 dollar finns det många bilar som ger dig spänning, men vi måste placera Ultima GTR bland de fem bästa bilarna som trycker på alla de rätta knapparna för bilentusiaster. I skrivande stund har det gått två månader sedan vi körde den, och vi ler fortfarande.

## SPECIFIKATIONER

### 2000 Ultima GTR

**Fordonstyp:** mittmotor, bakhjulsdriven, 2-sitsig, 2-dörrars coupé

**PRIS:** Bas/som testat: \$138,300/\$152,150

**MOTOR:** Stötstång 16-ventils V-8, aluminiumblock och topplock, port bränsleinsprutning

Slagvolym: 346 tum<sup>3</sup>, 5663 cm<sup>3</sup>

Effekt: 345 hk @ 5600 rpm

Vridmoment: 350 lb-ft @ 4400 rpm

### VÄXELLÅDA:

5-växlad manuell

### MÅTT

Hjulbas: 100.0 in

Längd: 162.0 in

Trottoarkant Vikt: 2314 lb

### C/D-TESTRESULTAT

60 mph: 3,3 sek

100 mph: 8,4 sek

1/4-Mile: 11,9 sek @ 117 mph

150 mph: 26,3 sek

Topp hastighet (redline ltd): 157 mph

Bromsning, 70–0 mph: 199 fot

Väghållning, 300 fot Skidpad: 0,98 g

## 11. Ford GT Lightweight Carbon Series 2020



Hur firar du en av dina mest framgångsrika racerbilar någonsin som skapat rubriker över hela världen? Tja, i Fords fall förvandlar du det till en väggående krigare som spänner över två generationer och över 15 år. Ford GT skapades ursprungligen för att fira företagets hundraårsjubileum och visades upp på North American International Auto Show 2002. Designad av Camilo Pardo, J Mays, och med utvecklingshjälp från den legendariske Carroll Shelby, landade den första generationen av GT i allmänhetens händer från och med hösten 2004.





Efter totalt 4 038 tillverkade GT-bilar mellan 2005 och 2006 tog Ford ett decennium långt uppehåll innan man slutligen presenterade den andra generationen GT på North American International Auto Show 2015 och avtäckningen av 2015 års racingspel Forza Motorsport 6. Denna andra generation markerade 50 år sedan GT40 vann Le Mans 24-timmars 1966 och produktionen startade i december 2016.

Aerodynamik var nyckeln i utvecklingen av den andra generationen av Ford GT, med en profil inspirerad av LMP1-racerbilar, en kolfibermonocoque och "flygande strävpelare" med öppet luftflöde baktill på bilen. Fronten har ventiler i huven som leder mötande luft över bilens tak medan baksdelen har en aktiv spoiler, en stor diffusor och ihåliga cirkulära bakljus som gör att luft som tas in av de flygande strävpelarna kan komma ut. Interiören var spartansk, lastutrymmet var nästan noll och innersätena var fixerade på plats. Drivlinan bestod av en dubbelturboladdad version av Fords kompakta EcoBoost V6 monterad i mitten av bilen och kopplad till en 7-växlad Getrag 7DCL750 dubbelkopplingslåda.

Allt fokus på prestanda resulterade i en initial siffra på 647 hk, som senare ökades till 660 hk med en uppdatering av 2020 års modell. Tophastigheten är iögonfallande 216 mph, med en 0-60 mph-tid på 3 sekunder blankt. Bromskraften för hastigheter som denna tillhandahålls av Brembo-ventilerade kolkeramiska skivor med sexkolvsok fram och fyrkolvsok bak. 1 350 enheter av andra generationens Ford GT tillverkades mellan 2016 och 2022.

Denna 2020 Ford GT "Lightweight Carbon Series", chassinummer L153, är färdig i Frozen White med blå accenter och exponerade kolfiberränder över en svart Alcantara Dark Energy-interiör. Den köptes ny från Sheehy Ford i Gaithersburg, MD, och utrustades med den mycket eftertraktade lättviktsutrustningsgruppen 600A. Dessutom valdes Carbon Blue Graphics-paketet för 20 000 dollar för att matcha spegelkåporna och mittremsan med bromsoken, vilket kontrasterar briljant mot de blanka 20-tums kolfiberhjul.



Denna GT drar också nytta av 2020 års modelluppdatering, vars nya gallerikylda kolvar, kraftfullare tändspolar och ny motorinställning resulterade i en ökning med 13 hk till 660 hk. Ytterligare förändringar inkluderade ett nytt avgassystem i titan utvecklat av Akrapovič som rakade 9 lb av den totala vikten, ökad fjädringsstyvhet i Track-läge och bättre luftflöde in i de flygande strävpelarna.

Att vara en bil med två ägare med bara 274 mil vid tidpunkten för katalogiseringen innebär att denna Ford GT är nästan omöjlig att skilja från den dag den lämnade Ford-fabriken. Lackeringen tillsammans med de olika kolfiberaccenterna är perfekt medan de massiva kolkeramiska skivbromsarna bakom de matchande kolfiberhjulen fortfarande har gott om liv. På insidan har Alcantara-ytorna tillsammans med vred, strömbrytare och knappar nästan inget slitage på sig och fungerar som de ska. Inkluderat i försäljningen är ägarens häften, fabrikenes batterianbud och den ursprungliga fönsterdekalen.

Det är svårt att underskatta den prestanda som Ford ingjutit i sin andra uppföljare till den legendariska Ford GT40. Från alla vinklar, inifrån och ut, är andra generationens Ford GT en gatlaglig racerbil som kräver att pressas och avnjutas till det yttersta. Sådana exempel med låg körsträcka och många alternativ kommer inte ofta ut på marknaden, vilket gör detta till en sällsynt chans att vara en del av det amerikanska racingarvet.



## 12. Volvo 850 blev en riktig kombiknall i racingvärlden

Publicerad 2024-07-14 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Volvo överraskade alla när kombiversionen av 850 gjorde premiär i racingvärlden. Rickard Rydell körde uppvärmningsvarv med en uppstoppad hund i bagaget.



FILM: <https://youtu.be/OBfEs5fSxWM>

Trettio år har redan gått sedan Volvo gjorde comeback i standardvagnsracing och vilken comeback det blev. Volvo 850 kombi i racingtrim av engelska Tom Walkinshaw Racing var en sensation när bilen visades för press och konkurrenter inför 1994 års säsong av BTCC, British Touring Car Championship.

Vi Bilägares rally- och racingexpert Boo Wennerberg fanns på plats vid racerbanan Donington Park utanför Nottingham för att till Vi Bilägare nummer 8/1994 rapportera om de tio märkesstall som skulle delta. Av dem var det ingen tvekan om vilket som stal showen: Volvo. Racing med en kombi? Är det ett skämt? Inte alls.

Beslutet att köra med två kombibilar hade förstås fattats åtskilliga månader före presentationsdagen men man lyckades hålla det hemligt in i det sista. Förarna, den då 26-årige Rickard Rydell och den mer erfarne 37-åringen Jan Lammers (som kört Formel 1), fick inför en förbluffad journalistkår visa hur och var TWR byggt om och viktbantat den nästan 1,5 ton tunga Volvon ned till reglementets maxvikt för framhjulsdriven bil, 950 kilo.

**En kombi har** ju mer vikt bakom bakvagnen och högre tyngdpunkt än en sedan, en nackdel vid kurvtagning. Å andra sidan har karossen med sitt långa tak och tvärt avhuggna bakparti något bättre aerodynamik. För att förbättra bilens balans mellan fram- och bakvagn hade en extremt lång rattstång monterats så att förarstolen hamnade nästan mitt i bilen.

– När jag skrev på för Volvo och TWR runt julen 1993 kände jag inte till kombiplanerna. Hade jag gjort det hade jag nog tvekat, sade Rickard Rydell för tio år sedan när bilens debut hade 20-årsjubileum.



*Den femcylindriga Volvomotorn användes även i racingversionen av 850, men här utan turbo och med mindre cylindervolym. Trots det steg effekten till 290 hk.*

**Volvos projekt** kallades Back on Track och målsättningen var förstås att skapa uppmärksamhet. Bilföretag tävlar som bekant i motorsport för att framgångar ska ge varumärket positiv klang och i förlängningen ökad försäljning. "Race on Sunday, sell on Monday" har gällt i alla tider.

Volvo och framgångar i motorsport var heller inget nytt 1994, inte minst var det enastående tävlingsåret 1985 en milstolpe i märkeshistorien. Då segrade Volvo 240 i såväl europeiska touringbilmästerskapet ETC som i tyska standardvagnsmästerskapet DTM, oräkneliga internationella rallysegrar tidigare år icke att förglömma.

Volvo och TWR var förstås väl medvetna om att konkurrensen med Alfa Romeo, BMW, Renault, Ford, Nissan och de andra teamen skulle bli stenhård för nykomlingen 850 kombi och hade realistiskt nog inga större förväntningar på topplaceringar direkt. Den saken överskuggades emellertid av en klar fördel över konkurrenterna redan från start: marknadsföringsvärdet. Ingen talade om de övriga nio ställen under eller efter presentationen, all uppmärksamhet riktades mot Volvo.

**Tekniskt sett** hade bilen i grunden den femcylindriga tvärställda motorn som i 850 Turbo var på 2,3 liter och 225 hästkrafter. Här var den modifierad till två liters volym och turbon var borta. Effekten angavs till 290 hk. Den manuella femväxlade lådan var ersatt av en sexväxlade sekventiell låda. Som första team körde Volvo med katalysator, något som senare blev en del av reglementet.

Vid debuten på Thruxton i april hade varken Rydell eller Lammers hunnit bekanta sig så särskilt med bilen.

– Vi hade kört några hundra meter på infarten till TWR:s utvecklingsverkstad, det var allt, sade Rickard Rydell inför premiären.

Några segrar blev det inte första säsongen, som bäst i alla fall en femteplats i ett lopp och en 14:e plats totalt. Rydell igen:

– En del andra förare pikade oss på skoj och vi var förstås inte sena att svara. På uppvärmningsvarvet inför ett av loppen hade vi placerat en uppstoppad collie i bagageutrymmet!



**Calle Carlquist**

**Mer från vi bilägare:**



**Volvokombin som nästan inte blev av: "För liten"**



**Volvokarriären började med en bilkrasch**

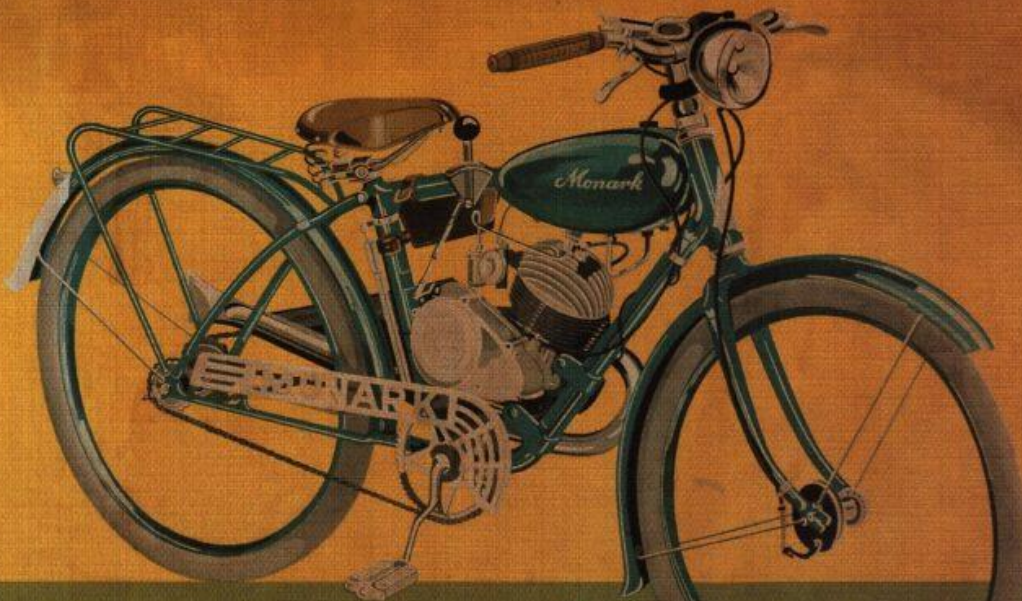


**Lanseringen av Volvo 850: "Då flög djävulen i mig"**

# Monark

LÄTTVIKTSMOTORCYKEL

*Strömlinjensmodell*



- Styrhuvud och framgaffel i motorcykeldimensioner, vilket förhindrar ram- och gaffelbrott.
- Ny lädersadel, "Terry"-system med dubbla läder och mellanlägg av filt inlagd i gummiduk.
- Broms i såväl fram- som bakhjulet.
- Packningshållare av rör i nytt utförande.
- Extra förlängd framskärm med dubbla stag.
- Elegant grönlackerad med silverränder.
- Körkorts- och skattefri.
- "Monark Extra" däck i förstärkt utförande.
- Komplet belysning samt signalhorn.

SVENSKA CYKELFABRIKEN **MONARK**, VARBERG



Roger Warolin