



*BMW Dixi 3/15 DA*

1. Cadillac Sollei är en eldriven cab inspirerad av 1950-talet
2. Nytt samarbete mellan VW och Xpeng
3. Så krocktestar Koenigsegg bilar för 200 miljoner
4. Ford har fler återkallelser än alla konkurrenter har
5. Så tillverkas Audi Q8 e-tron
6. Volvo bygger Londons nya klassiska dubbeldäckare
7. Miljardförlust för batteribolaget Varta
8. Tesla inte bäst men populärast
9. Tesla Cybertruck har godkänts i Europa
10. Svenskt genombrott för nya batterier med längre räckvidd
11. Restriktioner mot cykelbatterier införs på arbetsplatser
12. Honda S2000
13. De Tomaso Longchamp
14. Grattis AMC Javelin
15. BMW Dixi



## 1. Cadillac Sollei är en eldriven cab inspirerad av 1950-talet

Posted by Kristofer Rask juli 22, 2024

Idag överraskar Cadillac med att visa upp ett helt nytt koncept på en elbil. Denna tar formen av en lyxiga cabriolet vid namn Cadillac Sollei.



Elbilen har plats för fyra personer och är en demonstration av den senaste tekniken samtidigt som den är en blinkning till märkets historia.

Interiört finns ny teknik som en 55-tums avlång pekskärm, och en slående interiör färgsatt med en "koreografi av ljus". Trots det moderna är inspiationen till bilen hämtad från 1957. Den exteriöra färgen Manila Cream är ett av inslagen som Cadillac hämtat från förr.





– Konceptet hyllar Cadillacs historia av eleganta cabrioletter i modern form genom att kombinera en hög nivå av lyx, designuttryck och upplevelser, förklarar Erin Crossley, designchef på Cadillac.

Något detaljer om prestanda eller så ger Cadillac inte. Man ger inte heller någon indikation på om den kommer att gå i produktionen. Nu handlar det mest om att ta del av designen och tankarna om hur en Cadillac kan tänkas se ut i framtiden.

Kolla in videon nedanför när Downshift kollar in Sollei:



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



### 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.](#)



## 2. Nytt samarbete: VW och Xpeng satsar stort

Uppdaterad 22 juli 2024 Publicerad 22 juli 2024

VWs erfarenhet och Xpengs tekniska kompetens kan göra succé tillsammans. De har nämligen gått in i ett partnerskap i Kina.



*Ett fint samarbete för att utveckla de bästa elbilarna för Kina.*

**Volkswagen** och **Xpeng** har slagit sina kloka huvuden ihop. De har öppnat ett nytt projektcenter för att snabba på utvecklingen av elbilar säger **Xpeng i ett uttalande**. Dessa center, som ligger i Guangzhou och Hefei i Kina, gör det möjligt för ingenjörer från båda företagen att jobba tätt ihop. Målet ska vara att skapa en ny och banbrytande elbilsarkitektur.

### Hjärtat i verksamheten

De här anläggningarna är inte bara lagerlokaler. De är hjärtat i samarbetet där ingenjörer kommer att arbeta intensivt för att både designa och utveckla en gemensam elbilsarkitektur. Den här arkitekturen omfattar allt från konfiguration av elektroniska komponenter till moduler och nätverk i fordonen. Om cirka två år räknar de med att kunna börja producera de här avancerade systemen.

“Från 2026 kommer alla VWs elbilar i Kina att ha den här superkraftiga och effektiva arkitekturen,” säger Ralf Brandstätter, styrelsemedlem för VW i Kina. Den här satsningen är en del av en större plan där VW vill använda den nya tekniken för att göra elbilar både billigare och smartare på den kinesiska marknaden.



*XPENG G6 har klassledande laddningskapacitet på upp till 280 kW. Ladda från 10 till 80 procent på under 20 minuter, vilket säkerställer att du kan minska tiden för laddstoppen.*

### **VW äger lite av Xpeng**

Bakgrunden till det här samarbetet är ett partnerskap. Ett partnerskap som VW och Xpeng ingick förra året. Då köpte VW 4,99 procent av Xpeng för runt 7 miljarder kronor. De planerar att tillsammans lansera två nya VW-märkta elbilar senast 2026. Det här partnerskapet visar verkligen hur två stora aktörer kan gå ihop för att tillsammans driva både innovation och förändra hela bilindustrin.



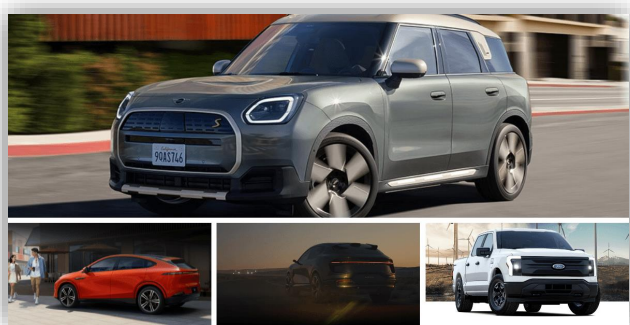
*Nya Golf GTI Clubsport med 300 hk.*



### Erfarenhet och teknisk kompetens

De nya projektcentren i Guangzhou och Hefei kommer att vara avgörande för att uppnå de här ambitiösa målen. Genom att kombinera VWs erfarenhet och Xpengs tekniska kompetens hoppas de på att sätta en helt ny standard för elbilar i Kina. Den här gemensamma satsningen är inte bara en teknisk utveckling, utan också ett strategiskt drag för att stärka båda företagens positioner på marknaden.

Med dessa projektcenter och det gemensamma målet i sikte, så ser väl framtiden ljus ut för både VW och Xpeng. Det här samarbetet kanske är ett spännande steg framåt för elbilsindustrin. I alla fall en tydlig signal om att innovation och samarbete förhoppningsvis kan leda till stora framsteg.



### Test: Här är bilarna med bäst faktisk räckvidd



#### Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

### 3. Så krocktestar Koenigsegg bilar för 200 miljoner

Av William Karlsson 22 juli 2024 kl 10:37

Även dyra hyperbilar måste krocktestas. Ett antal exemplar av Koenigsegg Gemera har tagits fram enbart för att förstöras. Varje exemplar av superbilen kostar uppemot 32 miljoner kronor. – Vi bygger sex eller sju bilar för krocktester, säger Christian von Koenigsegg till “The Hamilton Collection”.



FILM: [https://youtu.be/ok5N73\\_Tf1k](https://youtu.be/ok5N73_Tf1k)

För några veckor sedan inleddes förproduktionen av Koenigseggs kraftfullaste bil någonsin. Modellen heter Koenigsegg Gemera med 2300 hk och kommer att bli en av världens snabbaste hyperbilar. 300 exemplar av bilen kommer att tillverkas, men det kommer även att tas fram sju Gemeras till med ett tydligt syfte. De ska förstöras.

I ett klipp där “The Hamilton Collection” besöker Koenigseggs fabrik får de veta av biltillverkarens grundare Christian von Koenigsegg att sju bilar kommer tas fram enbart som krocktestexemplar. Gemera kostar 32 miljoner kronor, vilket gör att krocktestet kommer kosta över 200 miljoner kronor om bilarna skulle sålts på marknaden.. Men det hade nog kunnat vara mer pengar om inte den [svenska biltillverkaren haft ett smart sätt att testa sina bilar på](#), något vi skrivit om på Carup tidigare.

Tack vare att Gemeras kolfiber är så starkt går det att återanvända samma krocktestbil flera gånger. Kolfibermonocoquen på Koenigsegg är så stark att den i princip inte går att förstöra och går därför att krocktesta flera gånger.

– Vi reparerar bilarna enbart för mer krascher, säger Christian von Koenigsegg i The Hamilton Collection klipp.



**FILM:** <https://youtu.be/EC1P6LBeTEw>

Men förutom krocktestexemplar av Gemera inleds den riktiga produktionen av Gemera i november. Totalt sett ska 130 bilar per år tillverkas av Gemera-modellen. Men det kommer inte vara några "just in time"-leveranser.

– 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, till Carup.

Den enorma kraften Gemera kommer med är från en dubbelturbo-V8 i kombination med en elmotor. Jämfört med Jeskos 1390 kg blir Gemera en tungviktare på 2022 kg. Exakt hur snabb Gemera blir är fortfarande hemligt.

#### LÄS MER:

- [Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)
- [Flera svenskar har köpt Koenigseggs nya...](#)
- [Svenskarna som slagit till på nya Koenigsegg för...](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)
- [Koenigsegg avslöjar superversion av Gemera: 2300 hk!](#)
- [Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"](#)



#### **William Karlsson**

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



#### 4. Fords rekord – fler återkallelser än alla konkurrenter

Uppdaterad: 22 juli 2024 Publicerad: 22 juli 2024

Nästan 3,7 miljoner Ford-fordon har återkallats i 31 olika kampanjer. Och vi är bara halvvägs genom året. Ford fortsätter dock att leverera återkallelser.



*Inte den stoltaste vinsten kanske. Sämst i klassen vad gäller återkallelser.*

Den amerikanska biltillverkaren fick faktiskt hederspris för usel kvalitetskontroll 2023, hela tre år i rad. Detta baserat på både antal återkallelser och antalet bilar som drabbades. Det gjordes också en halvårskontroll för 2024. Resultatet? Ännu värre än förra året skriver [Carscoops](#).

##### **9 miljoner bilar återkallade**

Teamet i Dearborn utfärdade hela 54 återkallelser som omfattade 5 692 135 fordon under hela 2023. Nu, efter bara sex månader in i 2024, har **Ford** och dess dotterbolag Lincoln redan utfärdat 31 återkallelser. Dessa påverkar 3 660 752 bilar, lastbilar och suv:ar.

Är det bara otur för Ford i år? Kanske. Men Ford säljer ju också flest fordon av alla biltillverkare, med 1,9 miljoner nya bilar på vägarna förra året. Toyota låg precis bakom med 1,89 miljoner. Chevrolet och GMC tillsammans byggde över 2,2 miljoner. Ändå har Ford utfärdat fler återkallelser än GM, Honda, Toyota, Nissan, VW och BMW tillsammans. Ford har lite att jobba på, minst sagt. Den här statistiken är inget bra säljargument.



*Över en halv miljon F-150 är redan återkallade.*

### **F-150 ligger pyrt till**

Över en halv miljon **F-150**-lastbilar behövde mjukvarukalibrering för att förhindra oväntade växlingar till första växeln. Nästan lika många **Bronco Sports** och Mavericks återkallades på grund av problem med 12-voltsbatterier som kunde överanvändas.

### **Tesla på god andra plats**

**Tesla** är nästa stora syndare efter Ford. Åtta återkallelser för 2 552 178 fordon. Ett dåligt resultat med tanke på deras färre sålda bilar (1,8 miljoner globalt 2023). En ljuspunkt? Några av dessa återkallelser hanterades med over-the-air uppdateringar.

Chrysler är nära att slå Tesla med 20 fler återkallelser, men färre drabbade bilar på 2 247 965. **Kia**, Honda (inklusive Acura) och Toyota (inklusive **Lexus**) återkallade alla strax över 1 miljon bilar, lastbilar och suv:ar. Och GM? De har bara återkallat 655 867 fordon under första halvåret 2024. De ligger åtta på skamlistan.



**Volvo tvingas återkalla 72 000 elbilar**



**Åsa Wallenrud**

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

**Feber**

## 5. Så tillverkas Audi Q8 e-tron

Av Roger Åberg

2024-07-23 kl 16:30

Peter har varit på besök i fabriken.



FILM: <https://youtu.be/Ckt8zowHLqU?t=25>

Sedan Audi började sälja sin Audi Q6 har försäljningen av Q8 e-tron dalat kraftigt. Därför gick Audi i förra veckan ut och sa att man nog kommer att avsluta tillverkningen av modellen i förtid. Modellen tillverkas i en fabrik i Bryssel och det är bara den modellen som tillverkas i fabriken, varpå fabrikens framtid är extremt oklar. Just nu verkar det som att Audi kommer att göra sig av med fabriken.

För typ hundra år sedan beställde Peter Esse en ny Audi Q8 e-tron och nu är det äntligen dags för leverans. I samband med det tog han sig ner till fabriken i Bryssel för att ta sig en titt.



**Roger Åberg**

## 6. Volvo bygger Londons nya klassiska dubbeldäckare

Av Maths Nilsson 22 juli 2024 kl 14:17

Nästa gång du kommer till London och liver in en klassiska dubbeldäckare kan du åka Volvo. Kontraktet på 51 bussar är värt mer än pengar. Det är ett stycke kulturhistoria.



De klassiska Routemasterbussarna tillverkade mellan 1954 och 1968. Sedan trafikerade de Londons gator fram till 2005 när de sista togs ur bruk. Numera går Routemasterbussar bara i museitrafik i stadens centrala delar.

Routemastern har fått stå som symbol för de här röda bussarna med dubbelvåningar, som också blivit något av ett landmärke för den brittiska huvudstaden. Nu ska London förnya sitt bestånd av bussar. Valet har då fallit på svenska Volvo, som fått i uppdrag att tillverka 51 stycken bussar som ska levereras till det internationella kollektivtransportföretaget Arriva som har kontrakt på att trafikera London med 98 bussar.

Bussarna ska börja levereras redan nästa år. Givetvis är de precis som traditionen bjuder rödlackerade. Bussarna kommer att byggas på Volvochassi av Volvos egyptiska samarbetspartnet MCV. De kommer att vara elektriska och utrustade med fem litiumjonbatterier med en sammanlagd kapacitet på 470 kWh. Drivlinan är Volvos egen på 200 kW.



**Maths Nilsson**

**LÄS MER:**



**Volvo slår BYD – har byggt världens längsta elbuss**



**Volvo EM90 förvandlas till ultramodern London-taxi**



**Klassiska bilar kryphål i miljözon – slipper dyr...**



**Nya skyddsglasat ska sätta stopp för både corona och...**



**Så superlyxig blir nya London-taxin**



**Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs**



## 7. Miljardförlust för batteribolaget Varta: Porsche räddar

Uppdaterad 22 juli 2024 Publicerad 22 juli 2024

Varta, den tyska batteritillverkaren med rötter från 1887, kollapsar på Frankfurtbörsen. Orsaken? En omstrukturering som hotar att göra aktieägarnas andelar helt värdelösa.



*Porsche är en av aktörerna som går in och räddar Varta ur en ekonomisk kris.*

Mitt i detta kaos stiger **Porsche** fram som potentiell räddare.

På måndagen rasade **Vartas** aktiekurs med nästan 80 procent. På söndagen meddelades det att två förslag för omstrukturering av företagets skulder ligger på bordet. Båda förslagen innebär att nuvarande ägares aktier i så fall blir värdelösa och att bolaget tas bort från börsen.

### **Porsche och miljardär investerar**

Ett av förslagen innebär att Vartas majoritetsägare, den österrikiske miljardären Michael Tojner, tillsammans med Porsche och ett gäng andra intressenter, skjuter till kapital för att kunna betala av företagets skulder.

Varta har faktiskt tidigare samarbetat med Porsche och investerat i deras nya fabrik för litiumjonbatterier. Noterbart är dock att Varta fokuserar på traditionella bilbatterier och vanliga alkaliska batterier för hushållsprodukter, inte elbilmotorer.



*Michael Tojner, en Österikisk miljardär går in med kapital i Varta.*

### **Många motgångar för Varta**

Företaget har däremot haft en tuff tid och kämpat för att återgå till lönsamhet efter problem med leveranskedjan, svag batterimarknad och en stor cyberattack.

“Den nuvarande skuldsituationen blockerar koncernens möjligheter till en positiv utveckling av affären. Utan att minska vår skuld kommer vi inte kunna göra de nödvändiga investeringarna”, säger Michael Giesswein, rekonstruktionschef, i ett pressmeddelande.

Aktiekursen fallit 98 procent

Enligt Bloomberg kan Varta få in omkring 1,2 miljarder kronor i räddningspaketet. Samtidigt förlorar bankerna hälften av sina fordringar på över 5 miljarder kronor.

I början av 2021 hade företaget ett marknadsvärde på nästan 81 miljarder kronor. Sedan dess har aktiekursen fallit med hela 98 procent.



### **Åsa Wallenrud**

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

## 8. Stort elbilstest: Tesla inte bäst – ändå populärast

Publicerad 2024-07-22 kl 9:47 (uppdaterad 2024-07-22 kl 11:39) Text Anki Sydegård

När bästa elbilarna utses av en amerikansk konsumentorganisation hamnar BMW i topp. Men Tesla säljer fortfarande mest.



Den amerikanska konsumentorganisationen Consumer reports har sammanställt vilka som är de 14 bästa elbilarna 2024. Resultatet bygger på tester som de genomfört under det senaste året.

I testerna kontrolleras bland annat prestanda, tillförlitlighet, hur nöjda ägarna är och säkerhet – plus förstås räckvidd och laddningsprestanda. Och det här är modellerna som får bäst resultat.

Högst hamnar BMW iX, tätt följd av Hyundai Ioniq 6 och BMW i4.

Tesla hamnar betydligt längre ner, trots att den fortfarande dominerar försäljningsstatistiken för elbilar i USA, enligt siffrorna för maj, skriver [Automotive News](#). I samma statistik hamnar BMW på sjätte plats och Hyundai på fjärde.

### DE 14 BÄSTA ELBILARNA PÅ MARKNADEN 2024

- |                             |                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 1. BMW iX (84/100)          | 8. Lexus RZ (75/100)             |
| 2. Hyundai Ioniq 6 (83/100) | 9. Tesla Model Y (72/100)        |
| 3. BMW i4 (83/100)          | 10. Audi Q4 e-tron (71/100)      |
| 4. Kia EV9 (78/100)         | 11. Kia Niro (71/100)            |
| 5. Kia EV6 (77/100)         | 12. Nissan Ariya (70/100)        |
| 6. Porsche Taycan (76/100)  | 13. Ford Mustang Mach-E (70/100) |
| 7. Genesis GV60 (75/100)    | 14. Audi Q8 e-tron (70/100)      |

Källa: *Consumer reports*



Anki Sydegård

## 9. Tesla Cybertruck har godkänts i Europa

Av Maths Nilsson 23 juli 2024 kl 06:22

De första exemplaren av Tesla Cybertruck har nu godkänts och registrerats i Europa. Det betyder att bilen får köra på europeiska vägar. Detta trots att Cybertruck bryter mot EU-kraven på fotgängarskydd.



Tesla Cybertruck har nu blivit registrerade i Europa och godkända för körning på europeiska vägar, [uppgår Teslarati](#) och [Teslaexperten Anthony Martin på LinkedIn](#). Det handlar till en början om enskilda bilar som registrerats i Polen, Tjeckien och Österrike. Med stor sannolikhet har Cybertruck ännu inte blivit homologerad av EU, då den bland annat bryter mot reglerna om fotgängarskydd.

Cybertruck ska ha registrerats in som lastbilar, vilket gör det möjligt att få dem godkända i europeiska länder. Det gör det också troligt att det går att importera en registrerad Cybertruck till Sverige, eller till och med få den godkänd av bilprovningen i Sverige. Tesla har ännu inte bekräftat om de kommer att släppa den i Europa, men bilens konstruktion gör det svårt.

– Ett, lastbilsmarknaden i USA är enorm och två, europeiska regler kräver en 3,2 mm extern radie på externa delar. Tyvärr är det omöjligt att göra en 3,2 mm radie på en 1,4 mm plåt av rostfritt stål, har Teslas chefsingenjör Lars Moravy sagt till Top Gear.



### Maths Nilsson

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

**LÄS MER:**



**Försökte sälja Cybertruck – får aldrig mer köpa en Tesla**



**Därför tvingas Tesla återkalla alla Cybertruck**



**Så otroligt tung blir Tesla Cybertruck**



**Första bilderna: Så blir inredningen i klara...**



**Finskt företag gör rostfria stålet till Tesla Cybertruck**



**Här chockar Cybertruck i trafiken i Köpenhamn**



## 10. Svenskt genombrott för nya batterier med längre räckvidd

23 juli 2024

Med hjälp av en 3D-röntgen har forskare vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg lyckats undersöka hur litium i batterier beter sig i realtid.



Resultatet från det kan nu användas för att ta fram batterier med betydligt högre energidensitet än idag. Vilket i sin tur ger elbilar med längre räckvidd och öppnar för nya möjligheter med batteridrivna flygplan.

Rent konkret handlar det om batterier med metallektroder, där grafitelektroden i litiumjonbatteriet har ersatts av litiummetall. En teknik som är känd sedan tidigare och används av bland annat så kallade solid state-batterier med fast i stället för flytande elektrolyt. Nackdelen med metallektroder är metallen påverkas av sin omgivning vilket förkortar batteriets livslängd.

Med 3D-röntgen kunde forskarna se hur litiumet bildade ojämna strukturer – så kallade dendriter – under ur- och uppladdning. Just det har forskarna vid Chalmers nu funnit en lösning på med så kallade metallbatterier.

– I stället för att hantera de reaktiva elektrodmaterialen utanför batteriet skapar vi vår elektrod inuti batteriet genom en process som kallas elektroplätning. På så sätt kan vi undvika att den reaktiva metallen reagerar med omgivningen, vilket är en fördel eftersom vi får en mer förutsägbar och stabil elektrod, säger Josef Rizell som är doktorand vid institutionen för fysik på Chalmers.

## MOTORNYTT

Genom att skapa metallektroden inne i batteriet får metallen aldrig möjlighet att reagera med föroreningar utanför batteriet och får ett bättre och stabilare ytskikt.

Forskarna har undersökt de olika reaktioner och processer som sker i batteriet vid ur- och uppladdning för att skapa sig en bättre bild av vad som kan optimeras.

– Den här typen av grundforskning är viktig för att bana väg för nya batterikoncept och tekniker. Utan den kan man bara pröva sig fram, som att orientera sig utan karta, säger Aleksandar Matic som är Chalmers föreståndare för Compel, ett statligt initiativ för forskning och utbildning inom elektrifiering och batteriteknik vid Chalmers, Uppsala universitet och Lunds universitet.



**Carl Undéhn**

### Relaterat innehåll:



### [Nytt forskningscentrum för batterier med "Mercedes-DNA" 9 jul 2024](#)



### [Enklare och billigare – hinner LG före Tesla med "torra" batterier? 8 jul 2024](#)



### [Geely visar seglivat och kyltåligt LFP-batteri 28 jun 2024](#)

## 11. Restriktioner mot cykelbatterier införs på arbetsplatser

Wille Wilhelmsson

2024-07-22 kl 14:00

På grund av brandrisken.



TT rapporterar att en del företag och offentliga lokaler har förbjudit anställda och besökare att ta med sig batterier till eldrivna cyklar till deras lokaler. Anledningen till det är att batterierna anses utgöra en brandrisk.

De senaste åren har det rapporterats om flera bränder som uppstått på grund av uppladdningsbara batterier till eldrivna prylar. Så sent som i torsdags exploderade ett batteri till en elcykel i en lägenhet i Malmö. Det resulterade i en kraftig brand och åtta personer fick åka till sjukhus, däribland två poliser.

TT skriver att bland annat Region Skåne har infört förbud mot cykelbatterier för besökare i deras lokaler. Anställda på Region Skåne får ta med sig batterierna in i lokalerna om dessa förvaras i särskilt avsedda skåp. Det är dock inte tillåtet att ladda batterierna i lokalerna.

[msn.com](https://www.msn.com)



**Elsparkcykel och sprej tros ha orsakat explosion i Norrköping**  
**Den som bodde där verkar ha haft mycket otur**



**Stockholms hyrcyklar stoppas på grund av brandrisk**  
**Batterierna har börjat brinna när cyklarna används**



**Flygplan evakueras efter brinnande telefon**  
**Telefonen ska ha varit en Galaxy A21**



**Wille Wilhelmsson**

## 12. Honda S2000 – den japanska orgeln

21.07.2024

Likt en trampbil går den smidiga Honda S2000 runt kurvor av alla slag och ger därmed en djurisk körglädje.



Om du letar efter frisk luftglädje i en roadsterklänning som behåller sitt värde kan du knappast komma förbi Honda S2000. Japanen inspirerar inte bara till körförmåga, utan även till öronen med varvsång.

**Honda** gav sig själv den här bilen i födelsedagspresent.

Företaget firade sitt 50-årsjubileum 1998 och serverade gästerna på banketten en sportbil med renaste vatten och i bästa tradition av **Honda S 800** från 1966.

Men i stället för en bonsairacer var **Honda S2000** en fullfjädrad bil med magnifika proportioner, som dominerades av den långa platta motorhuven och passagerarutrymmet långt bak framför det korta, skarpa bakpartiet.

Bakom framaxeln satt en motor som bara Honda kan göra: den lätta tvåliters fyrcylindriga motorn snurrar och vrider och vänder. När andra länge har hängt i begränsaren utvecklar den bara sitt maximala **vridmoment**. Vid 8300 rpm utvecklar den den fulla effekten på 240 hk (176 kW) och först vid svindlande 9000 rpm regleras bränsletillförseln. Som motorcykel på fyra hjul är den lätta, smala Honda S2000 gjord för en snabb lyckokänsla på hemmabanan.



### HONDA S2000 ÄR LIKA SMIDIG SOM EN GOKART

120 hk (88 kW) liter effekt utan turboladdning får fortfarande motorutvecklare att svettas idag. Idén är lika gammal som **racing**: höga varvtal kostar inga pund, och eftersom Honda också skraddarsyde en aluminiumkaross för S2000 väger den bara 1290 kg. Resultatet är en fantastiskt smidig bil som svänger in som en gokart och kan hållas på ett härligt humör med den trånga sexväxlade växellådan. Och idoga växlingar är högsta prioritet i S2000 om den ska vara snabb i enlighet med 240 hk (176 kW).

Trots den goda dragkraften tack vare **differentialen** med begränsad slirning kan greppgränsen lätt överskridas, varpå antingen VSA (**ESP**), om sådan finns, eller personen vid ratten aktivt och modigt ingriper via den exakta servostyrningen. Hondan är en ärlig och kommunikativ kille som aldrig lämnar den mänskliga faktorn i ovisshet om fysikens gränser och den egna körförmågan. Det är också detta som gör den rena njutningen i Honda S2000.





### ROADSTERN PASSAR SOM HANDEN I HANDSKEN

Alla reglage för **radio** och **klimatanläggning** är placerade inom räckhåll runt den lilla raten, bakom vilken kompakta, färgglada LCD-belysta displayer ger tydlig och kompakt information om det väsentliga. I synnerhet ljusremsan på varvtalsdisplayen utstrålar en racingatmosfär, särskilt eftersom den bara ändras till rött över 9000. Först när varvtalsområdet passerat 6000 rpm förskjuts insugskamprofilen till skarp (VTEC), varpå den **fyr cylindriga** motorn höjer insatsen igen med ett hårt vrål.

### PRIMALSKRIK TACK VARE HÖGVARVIG MOTOR

Du måste stå ut med ljudnivån på upp till 90 db och vara beredd att sluta lyssna på radio så fort bilen rör sig. Honda S2000 förvandlar varje halvvägs slingrande asfaltsremsa till en liten Grand Prix-bana och varje omkörning till en spontan primalskriksterapi. Det exakt avstämda chassit – utan ESP som standard – den exemplariska direktstyrningen och en av de bästa växlingarna någonsin avrundar nöjet för ljudtåliga förare i denna **youngtimer**. Farhågor om livslängden för den högavlade enheten är ogrundade. Viktigare är inspektionen av aluminiumkroppen för dåligt reparerade plåtskador. Olycksfria förstahandsfordon är redan sällsynta och fina investeringar.





### TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR HONDA S2000

Klassiska bilar 11/2016	Honda S2000
Cylindrar/ventiler per cylin.	4/4; VTEC
Kubikvolym	1997 cm <sup>3</sup>
Prestation	176 kW/240 hk
Max. totalt vridmoment vid	208 Nm 7500 varv/min
Växellåda/drivning	6-växlad växellåda/bakhjul
L/B/H	4135/1750/1290 mm
Tara	1290 kg
Byggtid	1999-2009
Kvantitet	112.642
Acceleration noll till 100 km/h	6,7 sekunder
Maximal hastighet	240 km/h
Förbrukning per 100 km	11,6 l S

### 13. Bilar som tiden glömde: De Tomaso Longchamp

Av Richard Dredge

5 december 2022

Efter att nyligen ha täckt De Tomaso Deauville, där vi dinglade med samma företags Longchamp under näsan på dig, tänkte vi att det var bäst att vi berättade historien om denna försvinnande sällsynta coupé, för det är självklart att du nu är desperat efter att få veta mer.



Hade det inte varit för Deauville skulle 1972 års Longchamp aldrig ha skapats, eftersom de delade samma plattform och löparutrustning. Det betydde att det fanns en Ford Windsor 351cu i (5763cc) V8 fram som drev bakhjulen via en treväxlad Ford automatisk växellåda. Men medan den V8:an var inställd för att producera 275 hk i Deauville, höjdes den till 330 hk i den mer sportiga Longchamp.

De Tomaso avtäckte den fyrdörrars, fyrsitsiga Deauville på Turinsalongen 1970; Extranumret kom två år senare på samma konsert. Namnet Longchamp delades med den berömda parisiska hästkapplöpningsbanan. Precis som sedanen designades den nya 2+2 coupén av Tom Tjaarda wile i samarbete med Ghia, den italienska designkonsulten. Hans utgångspunkt var ett nedlagt koncept som han hade designat för Ghia redan 1969: Marica, som var baserad på en Lancia Flaminia.



Tjaardas uppdrag hade varit att komma på något som skulle ta sig an **Aston Martin** DBS V8, **Jensen Interceptor**, Ferrari 365 GT4 2+2, Lamborghini Jarama och Iso Lele. Men när Longchamp avtäcktes, **Mercedes 450SLC** hade blivit verklighet, och detta såg mer ut som De Tomaso än något av de mer exklusiva alternativen. Och exklusiva var de alla, för inom ett år efter coupéns ankomst skulle lyxbilsmarknaden kastas i oordning när oljekrisen slog till. Bensinpriserna fyrdubblades och tanken på att köra en bil med 12mpg var inte så tilltalande.

Till grund för Longchamp låg ett stegchassi som utvecklats av den före detta Lamborghini-supremo Gian Paolo Dallara. Precis som på Deauville fanns det individuell fjädring fram och bak, en Salisbury-axel, invändiga bakbromsar (skivor runt om) och kuggstångsstyrningen var servoassisterad.





Doug Blain var en av de få, om inte enda, brittiska journalister som körde Longchamps under en period, för *tidningen CAR*. Han skrev: "Longchamp kanske inte känns som en sportbil, men den går verkligen som en med ungefär 310 hk för att driva ett och ett halvt ton. Den accelererar kraftigt till långt över 100 mph och var inte på något sätt platt ut på angivna 125 mph, vilket var den högsta siffran jag såg. I själva verket var det dock bara cirka 500 varv per minut i handen, vilket tyder på att det verkliga maxvärdet förmodligen är långt under de påstådda 150.

Blain fortsatte: "Det är ett professionellt arbete, som suger upp även dåliga stötar utan onödigt buller eller störningar, samtidigt som det går vidare med sitt primära jobb att snabbt täcka marken. Den känns mindre som en Merc än en GT-bil i den modenesiska traditionen. Det vill säga att den är rårare, men också mer sportig, i vedertagen bemärkelse."





Slutsatsen kom: "Att döma av den typ av måttstock som verkliga ägare sannolikt kommer att tillämpa, är Longchamp en svår bil att klandra. Den är utan tvekan säker att köra snabbt, och med tanke på en del av tillverkarens begränsade resurser är den förvånansvärt välsorterad inom områden som körning och bullerdämpning. Ännu viktigare är att den i grund och botten är stark och välbalanserad och ärligt tillverkad, och på grund av sin relativa enkelhet är det den typ av bil som du kan förvänta dig att köra med minimal uppmärksamhet även om det praktiskt taget inte finns någon form av serviceanläggningar utanför de viktigaste importcentrumen, vilket naturligtvis innebär London."

Longchamps försäljning fortsatte under hela sjuttioalet i en rännil, innan en ansiktslyft bil avtäcktes. De flesta av dessa Series 1-utgåvor var utrustade med en treväxlad automatisk Ford-växellåda, men 17 lämnade fabriken med en femväxlad manuell växellåda från ZF.

Longchamp Series 2 lanserades på bilsalongen i Turin 1980. Kallas nu Longchamp GTS-E, det fanns nu Campagnolo-hjul samma som på **Pantera** GT5, utsvängda hjulhus och fjäderringen reviderades något. De fyrdubbla strålkastarna var nu **Audi Quattro** i stället för de tidigare dubbla Ford Consul/Granada-artiklarna. Ett cabrioletkoncept visades också, producerat av den milanesiska karosbyggaren Carrozzeria Pavesi, och detta skulle så småningom gå i begränsad produktion.

Longchamp-produktionen haltade fram till 1989, då bara en eller två tillverkades varje år. 1986 tillverkades inga alls, så produktionen var otroligt sporadisk. När den sista Longchamp tillverkades 1989 hade listpriset stigit till 41 500 pund, även om cabrioleten kostade hela 75 000 pund. På den tiden kostade en Aston Martin V8 92 000 pund, en Bentley Continental R 106 000 pund, en Ferrari 412 82 000 pund och en Mercedes 560 SEC 63 000 pund, så De Tomaso var inte vansinnigt prissatt - bara ett val till vänster fält.

De Tomaso hävdar att 410 Longchamps tillverkades totalt; 394 coupéer och 16 cabrioletter, men hur tillförlitliga sådana siffror är kan man bara spekulera om, för precis som med Deauville finns det luckor i chassinummerserierna.

## Klassiker

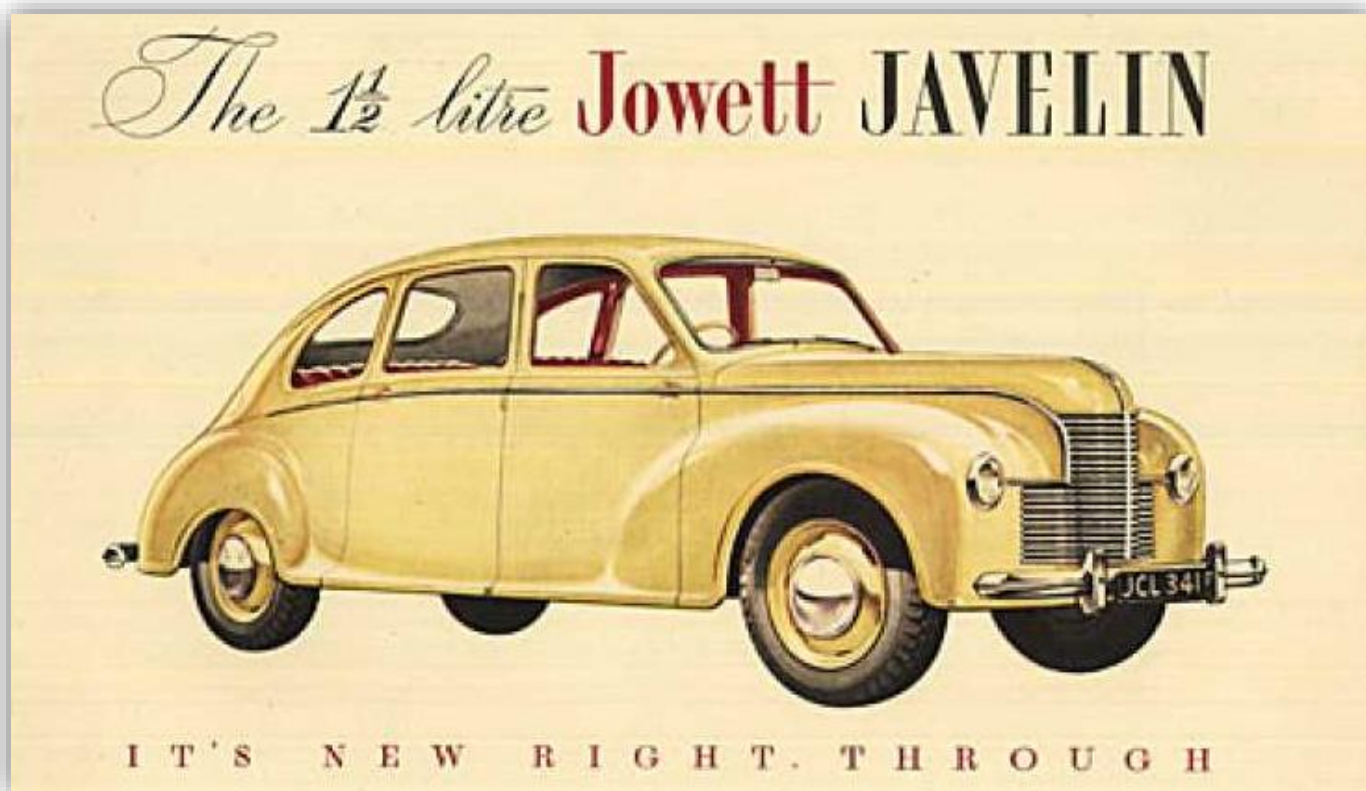
### 14. Grattis AMC Javelin!

Publicerad 31 juli 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Helena och Elin har namnsdag vill vi gärna fira Javelin.



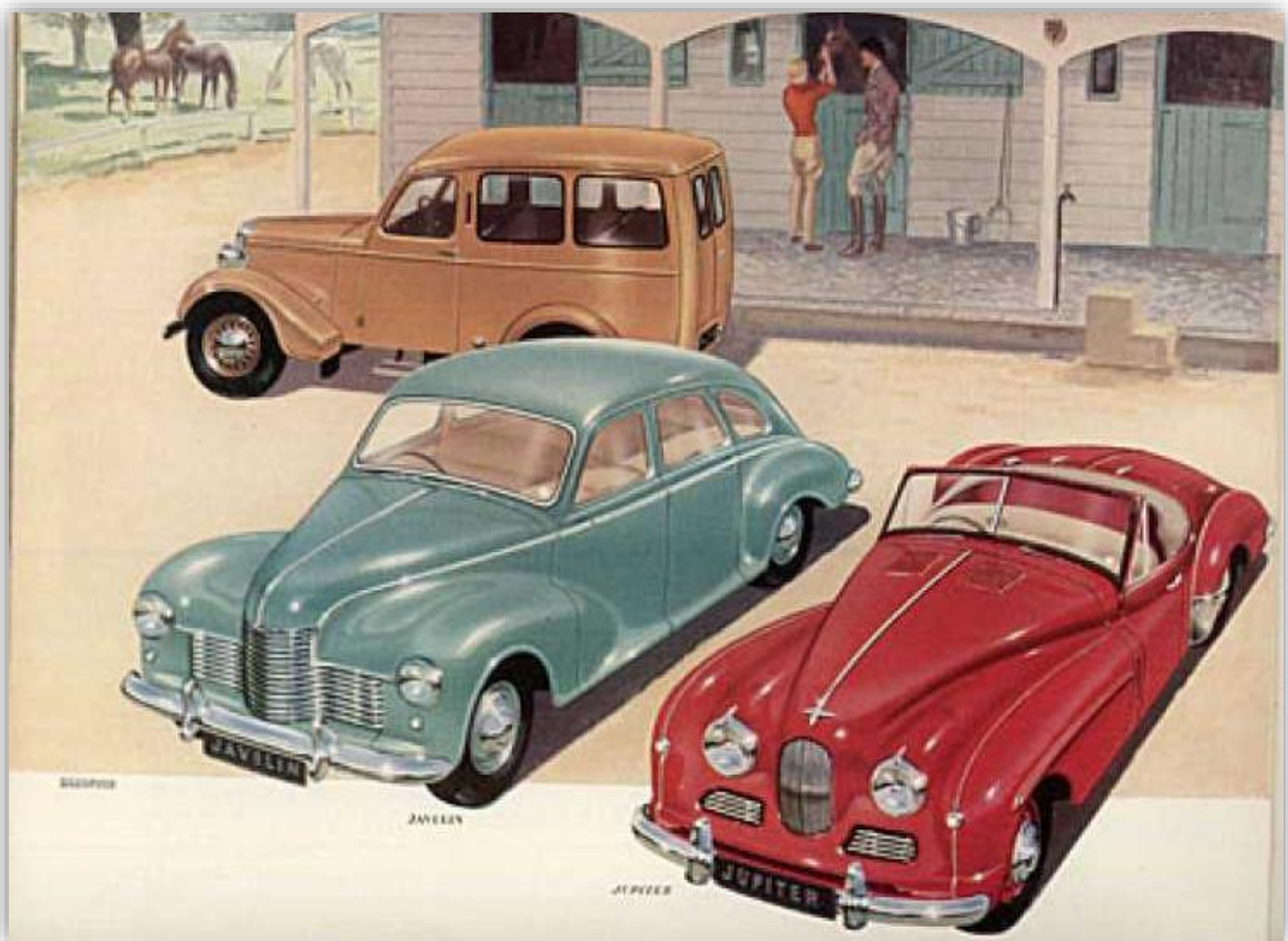
*Javelin är en form av kastspjut, ett namn som förekommit på flygplan men också som modellnamn hos bilmärkena Jowett och AMC, båda nu avsomnade.*



Jowett var en liten bilfabrik i Yorkshire med ganska egna lösningar. Som de flesta engelska märken hade Jowett tjänat pengar under kriget på rustningsproduktion och dessa satsades nu på en helt ny och avancerad bil, Javelin. Den visades i maj 1947 och hade en boxermotor i aluminium på 50 hk. Karossen var självbärande och det var torsionsfjädring runt om.



Javelins låga fastbackkaross hade ritats av Gerald Palmer, överlockad från Nuffield dit han sedan gick tillbaka för att designa M.G. Magnette Z. När han jobbade med Javelin verkar han ha varit inspirerad av 1930-talets Lincoln-Zephyr.



Same stable var underskriften på denna annonsbild från 1952 som visar Jowetts alla modeller; skåpbilen Bradford samt Jowett Javelin och Jowett Jupiter ( se namnsdagsbilar 29 juni!) Två år senare ställde Jowett in all produktion därför att dess leverantör av karosseri-delar hade köpts upp av Ford.



AMC med Rambler som huvudprodukt var inte precis känd för sportighet men 1968 kom Javelin för att ta upp kampen med Mustang och Camaro. Det blev den succé som AMC så väl behövde. Liksom konkurrenterna fanns den med allt från mild sexa till vild V8. För formen svarade AMC's designchef Dick Teague.



Denna och förra bilden visar toppmodellen AMC Javelin SST av 1969 års modell. Formgivningen var lyckad. De små överhängena accentuerade hjulbasen och bilen såg lång och låg ut. Det fanns också en tvåsitsig variant på kort hjulbas som hette AMX. Den satte 106 hastighetsrekord under ledning av Craig Breedlove som då höll världsrekordet i hastighet på land.



Den första smäckra AMC Javelin ersattes 1971 av en helt ny modell med de svulstiga former som låg i tiden; även Mustang blev större och rundare i formen.

AMX var nu reducerad till ett dekorpaket på samma hjulbas, men den nya Javelin sålde sämre än första upplagan och 1974 blev sista året.



**YOUR OLD CAR****15. BMW Dixi**

2010/12/09

**Dixi var den första bilmodellen som någonsin tillverkades av BMW år 1929***BMW Dixi 3/15 PS DA1 Tourenwagen 1927–29.*

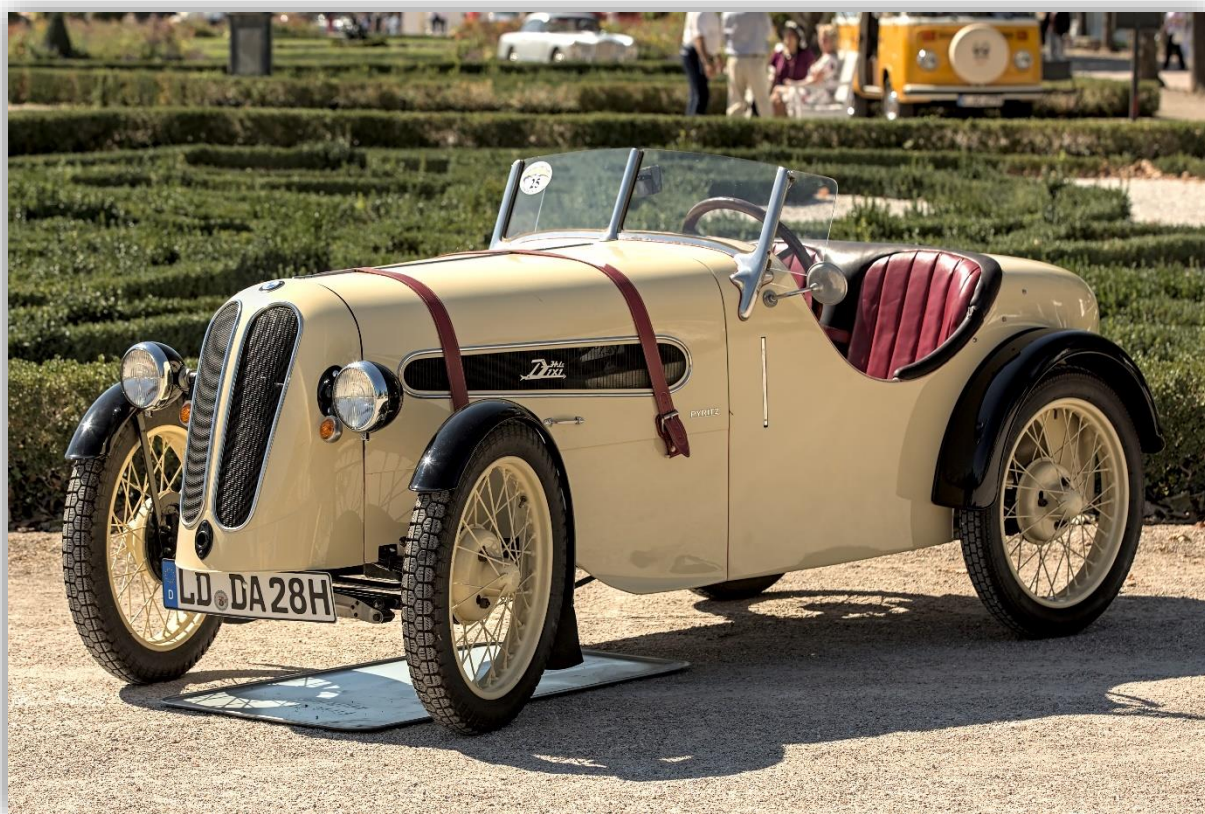
Dixi var ett bilmärke från Eisenach bilfabrik som hade svårt att sälja sina 6/24 och 9/40 modeller i den tuffa bilekonomin på 1920-talet. Eisenach hade problem med att komma in på småbilsmarknaden så 1927 gick de med på ett licensavtal med Austin Motor Company för att bygga en variant av deras Austin 7. Avtalet omfattade en produktionsnivå på 2 000 fordon per år, och Dixi betalade Austin en royalty för varje fordon som tillverkades. De första 100 fordonen levererades som byggsatser, men i december 1927 rullade de officiella Dixi-tillverkade fordonen, DA-1 3/15PS, av produktionslinjen. Beteckningen "DA" stod för Deutsche Ausführung, eller "tysk version", medan 3/15 angav de faktiska hästkrafterna och beskattningen.

Dixi var praktiskt taget identisk med Austin, men var ändå vänsterstyrd och använde metriskastelement. Tillgängliga karossstilar var roadster, coupé, tourer och sedan med ett fåtal chassin som gick till externa karossbyggare. Majoriteten av fordonen lämnade fabriken som tourer. BMW köpte Automobilwerk Eisenach 1928 och med den rättigheterna att bygga Dixi-fordonet. Fordonen var ursprungligen märkta som BMW Dixi, men Dixi-namnet togs bort 1929 och DA-1 ersattes av en något uppdaterad version, BMW 3/15 DA-2; fordonet som gjorde det möjligt för BMW att överleva den stora depressionen.

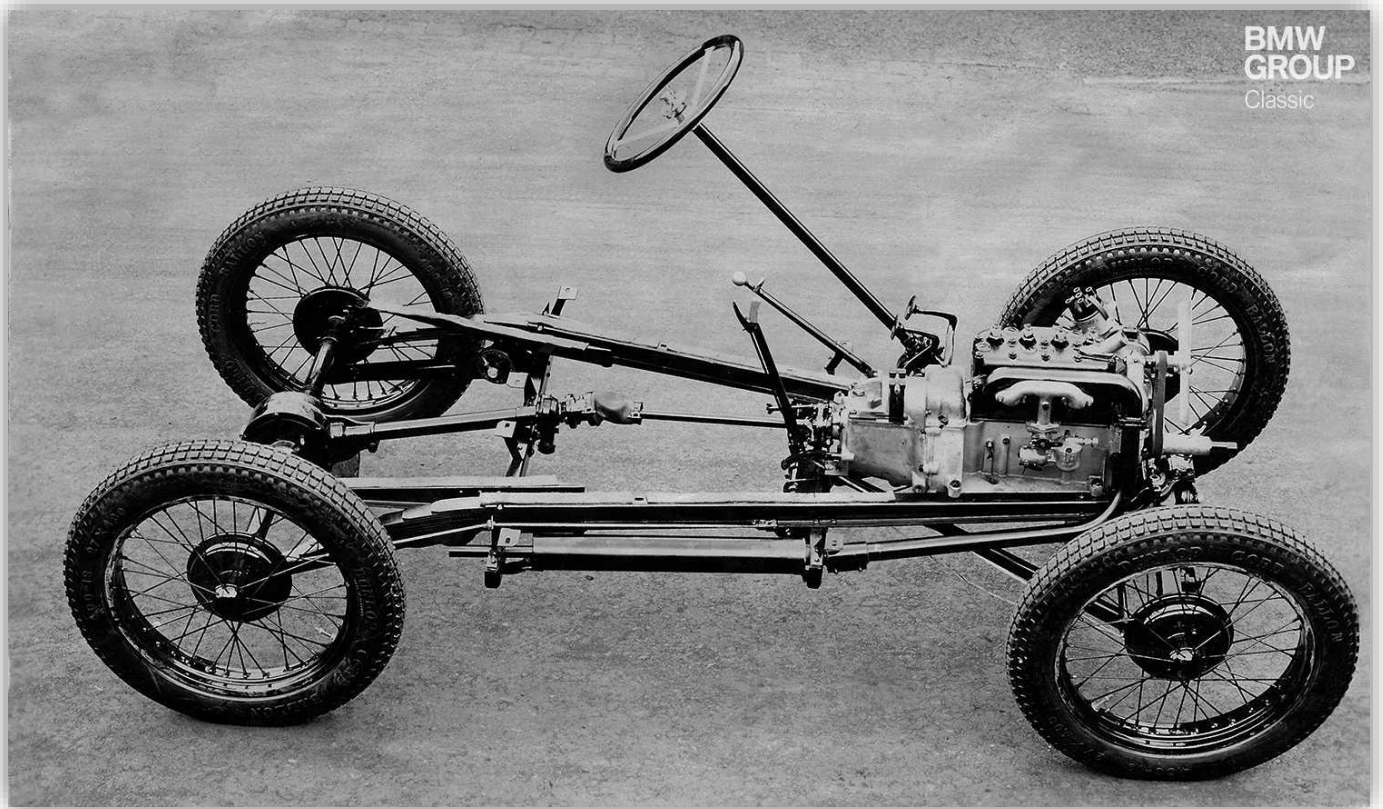


*BMW Dixi 3-15 PS DA2 1929-1930.*

De ursprungliga Dixi-bilarna hade ett öppet rum och drevs av en 4-cylindrig motor på 743 cc som gav 15 hk. Med en topphastighet på 50 mph var Dixi 3/15 PS i princip samma modell som US Bantam och japanska Datsun. DA/2 var den nya och förbättrade versionen som hade en kaross helt i stål och fyrhjulsbromsar. 1930 tog Dixi sina första segrar i motorsport. Den totala produktionen av BMW Dixi var 18 976 enheter. Denna period av Dixi-produktionen blev den bästa för BMW och var början på all den framgång som är BMW idag.



*BMW Dixi-Ihle DA 2 600 Sportcabriolet (1928).*



*Konsten att utelämna saker. Vem som helst kan tillverka stora, tunga bilar. Men små och lätta kräver en touch av genialitet.*



**Roger Warolin**