



Volkswagen Golf IV R32 2004

- 1. Zeekr 7X kommer till Sverige**
- 2. Zeekr 7X visar vilka problem tyskarna har**
- 3. Hyundai Ioniq 9 erbjuder goda utrymmen på andra sätesraden**
- 4. Teslas Cybercab saknar ratt och backspeglar**
- 5. Tesla tar tillbaka livstids gratis laddning**
- 6. Teslastrejken fortsätter med manifestation i Stockholm**
- 7. Den här bilen känner igen dig och tolkar dina rörelser**
- 8. Nytt elbilsbatteri laddar 30 mil på fem minuter**
- 9. Din nyköpta elbil kan stabilisera elnätet i Malmö under importen**
- 10. 450 mil genom Europa med eldriven lastbil**
- 11. Nordkorea stal 1000 Volvo-bilar**
- 12. Volkswagen Golf R32 är en myt**
- 13. Chrysler Atlantic**
- 14. Världens snabbaste bil hittades i strutslada**
- 15. Provkörning av Citroën DS 23 Pallas**

## 1. Zeekr 7X kommer till Sverige – så mycket kostar den

Publicerad av Mattias Rabe

16 dec 2024 kl 16.51

I slutet av sommaren presenterades 7X, en ny eldriven suv från kinesiska Zeekr. Nu meddelas det att modellen är aktuell för Sverige med ett pris som börjar på under 60000 kronor.



FILM: <https://youtu.be/au8Cn4rFXYM>

Biltillverkaren Zeekr är bara tre år gammal men har redan en dryg handfull modeller i utbudet. Det går snabbt när det finns ekonomiska muskler i form av Geely bakom. Det är också ett resultat i hur dagens bilindustri arbetar med gemensamma och flexibla tekniska plattformar, både mjuk- och hårdvarumässigt.

Aktuell för den svenska marknaden är nu suven 7X som blir märkets tredje modell i vårt land, efter **001** och **X**.

Zeekr 7X, **som visades upp redan i augusti**, är ett resultat av ingenjörernas arbete på Zeekr Technology Europe i Göteborg. Tidigare hette bolaget China Euro Vehicle Technology, ofta förkortat till **CEVT**, som i sin tur var ett resultat av att Volvo Cars och Geely slog sina kloka utvecklingshuvuden ihop.



*16-tumsskärm och head up-display (syns ej på bild) på hela 36,2 tum.*

**7X**, som beskrivs som en mjukvarudefinierad el-suv, baseras på SEA-plattformen som även ligger till grund för nämnda 001 och X. **Polestar 4** är en annan bil som baseras på SEA.

Precis som sina nämnda märkessyskon är det en 800-voltsarkitektur som används i 7X vilket medför en rad fördelar, inte minst snabbare laddning. Zeekr menar att det går att ladda med en effekt på upp till 480 kW. I verkligheten nås inte denna höga nivå på grund av snabbladdarnas begränsningar. Därför har Zeekr beräknat laddtid för en lägre effektnivå som går att hitta i vårt land, nämligen 360 kW. Då tar en laddning från 10 till 80 procent 13 minuter för modellversionen med 75 kWh-batteri och 16 minuter för modellversionerna med 100 kWh-batteri.

”Hemmaladdning” är möjligt med en effekt på upp till 22 kW.

Båda batterierna är litiumbatterier men av två olika typer. Det lilla är av LFP-typ (litium-järn-fosfat) medan det stora är av typen NMC (nickel-mangan-kobolt).

Zeekr 7X erbjuds i tre utföranden; instegaren Premium, långköraren Long Range och prestandaversionen Performance. Då båda förstnämnda är bakhjulsdrivna via en elmotor på 310 kW (421 hk) och 440 newtonmeter som tillsammans med 75 kWh-batteriet i Premium-versionen räcker till 48 mils körning och med 100 kWh-batteriet i Long Range räcker till 61,5 mil (eller ”endast 615 km” som Zeekr lite felaktigt översatt skriver på sin svenska hemsida).

Performance-versionen har två elmotorer på totalt 470 kW (639 hk) och 710 newtonmeter i vridmoment. Denna variant är med andra ord fyrhjuldriven och ska även vara anpassad för offroad-körning tack vare ett speciellt körläge för just det. Terrängegenskaperna beskrivs bli ännu bättre om luftfjädringstillvalet har gjorts vid beställningen, för då kan markfrigången ökas med ytterligare 4,5 centimeter.

Men förmodligen kommer fler att känna på accelerationen till 100 km/h på 3,8 sekunder än att ta ut bilen över stock och sten.



För bakhjulsdrivna Zeekr 7X Premium börjar prisbilden på 579 000 kronor. Är det längre räckvidd man är ute efter är det bakhjulsdrivna 7X Long Range man ska titta på, den börjar på 629 000 kronor. Vill man ha mer ös och fyrhjulsdrift är det 7X Performance som är alternativet, med ett instegspris på 689 000 kronor.

I priserna ingår fem års garanti (eller 10 000 mil, beroende på vilket som uppnås först) som kan utökas med ytterligare fem år (och ytterligare 10 000 mil) om service utförs hos någon av Zeekrs auktoriserade serviceverkstäder.

Batteriet har en garantitid på åtta år – eller max 20 000 mil.

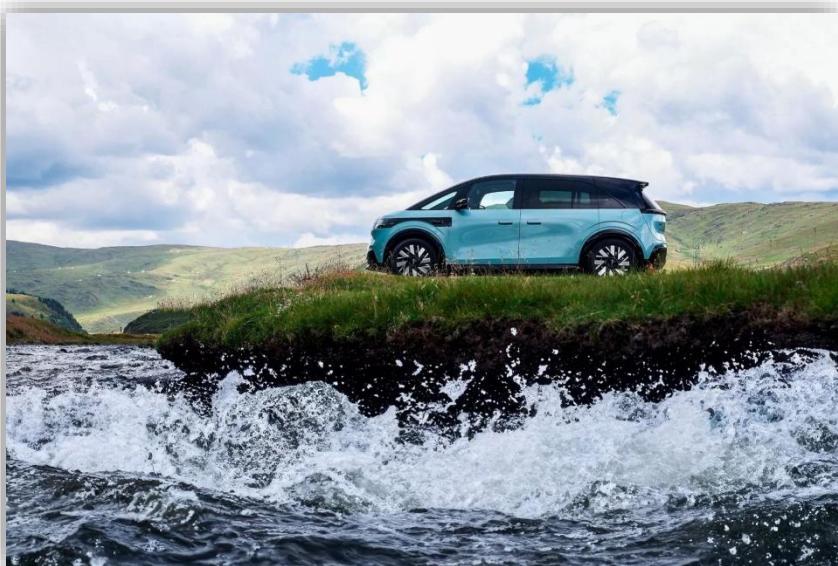




**Nya Zeekr 7X är designad i Göteborg**  
**Tänk om det stått Volvo på denna...**



**Zeekr börjar sälja bilar i Norge**  
**001 och X**



**Zeekr presenterar eldrivna minibussen Mix**  
**En liten rackare med fem sittplatser**



## 2. Zeekr 7X visar vilka problem tyskarna har

2024-12-16

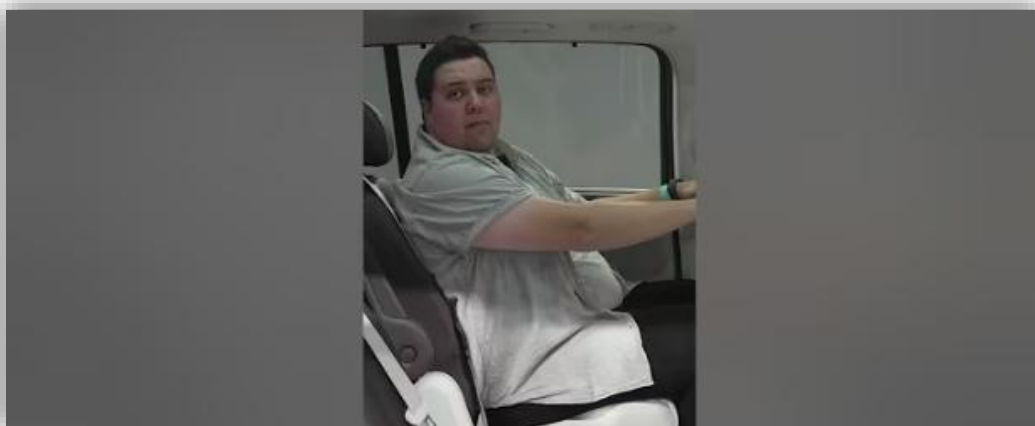


FILM: <https://youtu.be/pTZad0QekHI>



## 3. Hyundai Ioniq 9 erbjuder goda utrymmen på andra sätesraden

2024-12-16



FILM: <https://youtu.be/YDLsaG2H9io>

**Feber**

## 4. Teslas Cybercab saknar ratt och backspeglar

Av Roger Åberg

2024-12-15

kl 13:00

En titt på den självkörande bilen



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

Cybercab är på besök i Stockholm, man kommer fram till årsskiftet att kunna kolla in den i Teslas butik i centrala Stockholm. Glenn var och kollade in bilen som verkligen är anorlunda. Utseendet är ju speciellt, men kanske inte så att man ramlar av stolen. Tesla har ju levererat en mer udda modell tidigare i form av Cybertruck. Nä, det som är speciellt är att den saknar ratt, backspeglar och dörrhandtag. Det behöver du ju inte i en bil som kör själv...

Glenn tar även en titt på Fords BlueCruise som fungerar på vissa platser i Sverige. Det är en teknik där bilen kör själv och du kan släppa ratten, men du måste ändå vara redo. Sen åker han i en Waymo-taxi, bilarna som redan idag åker runt i USA utan förare.



Roger Åberg

## 5. Tesla tar tillbaka livstids gratis laddning

Av Dexter Svärd Huss 17 december 2024, 10:42

Tesla erbjuder nya Model S och X-köpare i USA livstids gratis superladdning – igen. De finstilla detaljerna avslöjar flera nya villkor.



Tesla skriver på sitt X-konto att nya köpare erbjuds gratis superladdning i USA. Det är ett säljknep som Tesla tidigare varit framgångsrika med. Vanligtvis finns det en tidsgräns för när erbjudandet slutar, men inte den här gången. Kunder är berättigade till gratis superladdning så länge de äger fordonet.

Erbjudandet gäller alla nya Model S och Model X sålda i USA, inklusive Plaid. Tidigare erbjudanden har varit knutna till bilen men nu gäller erbjudandet endast första ägaren. Säljs bilen som begagnad kommer erbjudandet inte att överföras till den nya ägaren. Tesla förbehåller sig även rätten att återkalla förmånen när som helst om ägaren gör ett "överskott" av laddningar.

Det går inte heller att utnyttja erbjudandet om man köper en flotta med bilar. Det vill säga Tesla-fordon som ska användas för taxitjänster och leveranser eller liknande. Bilägare kommer dessutom att vara ansvarig för andra avgifter som kan uppstå vid Supercharger. Till exempel kommer ägaren själv att behöva betala böter om hen har blockerat laddningsplatsen.

### LÄS MER:

- [Så vill Tesla bli av med bilar som har livstids...](#)
- [Ladda gratis hos Tesla – bara du inte kör Tesla](#)
- [Alla med elbil i Sverige får ladda gratis hos Tesla](#)
- [Därför låter Tesla alla som äger elbil ladda gratis idag](#)
- [Tesla rear ut sina bilar – jätterabatt och gratis...](#)
- [Därför nobbade Elon Musks pappa en gratis Tesla](#)

## 6. Teslastrejken fortsätter – manifestation i Stockholm

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 17 dec. 2024 Publicerad 17 dec. 2024

Strejkande Tesla-anställda från hela landet samlades i måndags utanför företagets flaggskeppsbutik i Stockholm.



*Strejkvakter Thomas Ibrahimsson och Lennart Forsgren vaktar utanför Teslas anläggning i Huddinge.*

Manifestationen var den första i sitt slag sedan strejken inleddes för 14 månader sedan, skriver [Dagens arbete](#).

### Bakgrunden till strejken

Bakgrunden till strejken är [Teslas](#) vägran att teckna kollektivavtal med IF Metall. Facket menar att detta leder till osäkra anställningsvillkor och löner som ligger under branschstandard.

### Manifestation med 30 deltagare

Ett 30-tal strejkare deltog i manifestationen, som initierades av de anställda själva. Enligt IF Metalls ombudsman [Yngve Eriksson](#) ville de strejkande visa att de är fler än vad som påstås i sociala medier.

[Konrad Eriksson](#), tekniker på Teslas verkstad i Uppsala, var en av deltagarna. "Vi är här för att visa att vi finns. Vi kämpar fortfarande för ett kollektivavtal."

Eriksson medgav att det gångna året varit tufft. "Man vill ju jobba," sa han. "Men jag tror på det här och det är värt kampen."

### IF Metalls ordförande på plats

Även IF Metalls ordförande **Marie Nilsson** var på plats. Hon betonade vikten av att uppmärksamma stockholmarna på att strejken fortfarande pågår.

Många förbipasserande visade sitt stöd genom att tuta och vinka. Men det fanns också de som uttryckte sitt missnöje.

### **Sammanföll med visning av Cybercab**

Manifestationen sammanföll med att Tesla visade upp sin nya robotaxi-prototyp Cybercab. Det var första gången bilen visades i Sverige.

**Pontus Guldkrans**, anställd vid Teslas verkstad i Segeltorp, menade att det är viktigt att visa att strejken inte har avstannat.

Guldkrans hoppades på en snar lösning, men var inte optimistisk. "Jag räknar inte med att börja jobba på ett tag," sa han.

### **Strejkande från Malmö deltog**

**Adel Sefsefi** från Malmö var också på plats. Han berättade att antalet strejkande i Malmö nu är fler än vad de var anställda när konflikten inleddes. "Det känns bra att vi blir fler," sa Sefsefi.

Sefsefi betonade vikten av att visa upp sig. "Det skrivs mycket i sociala medier om att vi bara är ett fåtal," sa han.

Det är viktigt att visa hur många vi faktiskt är.

### **Läs också:**



### **Interna Tesla-kritiken: "Bolagets uppdrag är att berika Musk".**



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

## 7. Den här bilen känner igen dig och tolkar dina rörelser

Av Bobby Green

2024-12-16 kl 17:00

Kan bland annat öppna bagageluckan själv.



Continental brukar hitta på en del tokiga och intressant koncept till CES-mässan och i januari har de med sig ytterligare ett. Det är i form av bilen "Intelligent Vehicle Experience Car" som med hjälp av biometri ska kunna känna igen ägaren och även utföra olika saker baserat på rörelser. Exempelvis ska den kunna öppna bagageluckan om man närmar sig den och känna igen din hand innan du tar i handtaget och öppna dörren. Givetvis är det AI och olika sensorer som jobbar bakom allt för att få det att fungera. Grejerna låter dock som saker vi redan sett i form av nyckellösa system och en spark under stötfångaren för att få bakluckan att öppna sig, så vi får väl se om det är något mer spexigt med detta när väl mässan är igång.

Enligt Continental är dessa funktioner mellan tre och fem år bort innan de blir verklighet.

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



**Lås upp bilen med ansiktet**  
**Dolda kameror känner igen dig**



**Continental visar genomskinlig infotainmentskärm**  
**Samarbete med Swarovski**



**Continental's däck med återvunna material i serieproduktion**  
**Börjar säljas i sommar**



**Bobby Green**



## 8. Nytt elbilsbatteri laddar 30 mil på fem minuter

Posted by Kristofer Rask december 17, 2024

Taiwanesiska ProLogium Technology utvecklar och tillverkar solid-state-batterier.



Nu har man tagit fram ett banbrytande litiumkeramiskt batteri med rekordhög energität-  
het. Och fått det certifierat av testinstitutet TÜV Rheinland.

ProLogiums nya batteri har en energitätet som överträffar dagens kommersiella elbils-  
batterier med nästan 80 procent. Ett LFP-batteriet har idag ofta en energitätet på under  
200 Wh/kg medan kommersiella NMC-batterier ligger idag på nivåer mellan 200 till 300  
Wh/kg. ProLogiums nya litiumkeramiska batteri når 359,2 Wh/kg.

Det betyder mindre, lättare batteripaket med längre räckvidder och förbättrad energieffektivitet. Men batteritekniken tål också snabbare laddning. ProLogic ser det som realistiskt att korta ner snabbbladdningstiden från runt 30 minuter ner till fem minuter och på den tiden levererar 300 kilometer i ny räckvidd.

– Denna milstolpe är ett uttryck för vår orubbliga innovationsanda och vårt engagemang för att uppfylla marknadens löften. Den speglar 18 år av ihärdigt arbete med att lösa centrala batteriutmaningar och optimera tillverkningsprocesser, kommenterar Vincent Yang, ProLogiums grundare och ordförande.

– Från att omdefiniera säkerhetsstandarder med vår globalt ledande separatorfria keramiska skiktteknologi, till att förbättra prestanda med den första 100 procentiga kompositbaserade kiselanoden och säkra hundratals patent för interfacial motstånd, har ProLogium konsekvent omvandlat tekniska utmaningar till drivkrafter för innovation. Dessa framsteg skapar en stabil grund för att påskynda teknologiska genombrott, fortsätter Vincent Yang.

I samband med teknikmässan CES i januari kommer företaget att visa upp mer av sina genombrott.



## 9. Din nyköpta elbil kan stabilisera elnätet i Malmö under importen

Posted by Kristofer Rask december 16, 2024

Tusentals nyproducerade bilar passerar genom hamnen hos billogistikföretaget Axess Logistics i Malmö varje år. Omkring en tredjedel av dessa är elbilar. Nu ska de genom ett samarbete med tyska energibolaget Uniper och Svenska kraftnät bli en del av energisystemet.



I hamnen lossas nya bilar från fartyg och ställs på en uppställningsplats i väntan på att de ska skeppas vidare ut i landet. Här kommer de nu anslutas till ett särskilt laddningssystemet för att vara med och stabilisera effekten i elnätet. I en första pilot ingår 40 elbilar vilket motsvarar en effekt på 400 kW. På sikt vill man ansluta ännu fler fordon och öka effekten till 5000 kW.

Laddningssystemet reglerar laddningen, och startar och stoppar denna baserat på hur effekten är i elnätet just nu. Uppdraget som Uniper beviljats av Svenska kraftnät är att låta bilarna fungera som en frekvenshållningsreserv om frekvensen i elnätet sjunker under 49,9 Hz.

För stödet får Axess Logistics också ersättning från Svenska kraftnäts balanstjänster för sin flexibilitet. Att man använder andras bilar till att tjäna pengar ser man inte som något problem, eftersom att ingen energi lämnar batteriet. Vissa bilar kan ibland stå i månader hos logistikbolaget och då ingår de i ett särskilt underhållsprogram där exempelvis däcktryck och laddnivå ändå övervakas.

Men i framtiden skulle det kunna bli aktuellt med dubbelriktad laddning, så kallat V2G. Men då kommer det behöva finnas någon form av överrenskommelse. V2G kommer kunna förändra förutsättningarna för större uppkopplade bilparker och kommer att spela en allt viktigare roll i samhället framöver för att bevara frekvensen när vi bygger ut elproduktionen med mer sol- och vindkraft. Det menar David Steen som är forskare i elkraftteknik på Chalmers.

– Effektmässigt får man supermycket kapacitet från elbilsbatterierna. Skulle hela Sveriges bilflotta elektrifieras och använda sig av V2G har man så mycket kapacitet att det kunde balansera hela Sveriges elnät så länge energitillgången är stabil, säger Steen i Dagens Industris senaste trendrapport där Axess Logistics pilotprojekt uppmärksammas.



## 10. 450 mil genom Europa med eldriven lastbil

Posted by Kristofer Rask

december 17, 2024

Den 21 augusti rullade en helt elektrisk lastbil av modell Scania 40 R ut från lastbilstillverkarens lokaler i Södertälje. Slutdestinationen var Istanbul i Turkiet 450 mil bort. Bakom ratten satt Elin Engström och Ines Kasumovic från Scania.



Syftet med resan var att på ett realistiskt sätt visa fördelarna och även utmaningarna som det innebär att köra en elektrisk lastbil genom Europa. Under resan planerade man också in kundevenemang och besök hos Scania-kollegor längs rutten.

– Förarmiljön i den elektriska lastbilen är den överlägset bästa jag upplevt, berättar Elin Engström som är regionchef inom försäljning på Scania Sverige.

Det fanns utmaningar längs rutten, så som att hitta lämpliga laddare som klarade av att ladda lastbilen. Men det fanns också klara fördelar, så som när man fastnade vid en gränsovergång i över 18 timmar men kunde njuta av luftkonditioneringen, kylskåpet, radion och innerbelysning eftersom man aldrig behövde slå av lastbilen.

Scania 40 R har ett batteri på 624 kWh och en totalvikt på 38 ton. Den totala körtiden uppgick till 108 timmar och en sträcka på 4439 kilometer. Totalt krävdes det 14 laddstopp under resan.

Hela reseskildringen redovisas i Scanias egna tidning MIL som [finns att läsa digitalt via denna länken. \(direktlänk\).](#)

## 11. Stal 1000 Volvo-bilar: "Nordkorea bryr sig inte"

Av Andreas Jemn 12 december 2024 kl 17:30

Nordkoreas diktator Kim Il Sung stal 1000 bilar av Volvo för 50 år sedan. Ögonvittnen bekräftar att de fortfarande rullar runt i Pyongyang. – Den här skulden är fortfarande obetald och idag är det den svenska staten som har fordran på Nordkorea, säger Beatrice Arnesson, på Exportkreditnämnden.



På en bilmässa 1973 dök det upp två koreaner vid den svenska montern. De båda herrarna hälsade artigt och berättade att man kom från Folkrepubliken Korea och var intresserad av att köpa bilar.

Den övriga västvärlden gjorde gärna inte affärer med Kim Il Sungs märkliga land. Men Sverige var lite annorlunda, här balanserade man mellan blocken efter vad som passade bäst för stunden. På Volvo med Pehr G Gyllenhammar i spetsen tyckte man att exporten var mycket intressant.

Nordkoreanerna ville ha 1000 exemplar av Volvo 144, alla skulle vara gröna med svart skinnklädsel. Därför gjorde affären upp och redan ett år senare skickades bilarna med ett stort fartyg till den stora hamnstaden Nampo.

– Då såg man Nordkorea som en intressant marknad, det var inte bara Volvo som var intresserade av att göra affärer där, säger Beatrice Arnesson.

Hon arbetar på Exportkreditnämnden. Det är en statlig myndighet utan anslag. Nämnden inrättades på 1930-talet och fungerar som ett försäkringsbolag för svenska företag som vill göra affärer utomlands.

– Här försäkrar man sig vid utlandsaffärer. Det kan vara så att kunden har flera år på sig att betala. Då kan företaget vara osäker på om pengarna och räntorna kommer att rulla in, säger Beatrice Arnesson.



FILM: <https://youtu.be/VZzTcukOwbs?t=23>

Affären var värd 600 miljoner kronor och innefattade förutom Volvobilar produkter från Atlas Copco, Asea, Kockums, Alfa Laval och flera småföretag. Gyllenhammar och hans kolleger hoppades på att det skulle generera en ännu större export. De skickade räkningen, men ingen betalning kom aldrig. Kim Il Sung struntade helt i att betala och där stod Volvo snopna.

– När betalningen uteblir så betalar vi ut ersättning och tar över fordran. Därför är det numera Svenska staten som har den mot Nordkorea. Volvo och de andra företagen som gjorde affärer med Nordkorea klarade sig bra, säger Beatrice Arnesson.

I dag är skulden uppe i över tre miljarder kronor och varje år skickar Exportkreditnämnden ut en påminnelse till nordkoreanerna, att det kan vara dags att betala för Volvobilarna som de köpte för över 50 år sedan.

– De har erkänt skulden, men detta är ett land som sticker ut. De bryr sig inte om att sanera sina skulder, säger Beatrice Arnesson.

Det är ganska vanligt att svenska företag engagerar sig i projekt i fattigare länder. Då vänder man sig alltid till Exportkreditnämnden.

– Ibland kan stater som har svajig ekonomi få svårt att betala. Då brukar man gå in i ett program med andra länder för att hitta lösningar, avbetalningsplaner eller lättnader. Ett land behöver kreditvärdighet för att kunna ta nya lån. Men Nordkorea struntar i detta, säger Beatrice Arnesson.

Nordkoreanerna har gjort några strövisa betalningar. Den senaste gången som det amorteras på skulden var 1989. De här gröna Volvobilarna rullar fortfarande i Pyongyang. En av dem som har sett dem med egna ögon är David Dunér, professor i idéhistoria vid Lunds universitet.– Jag var på en resa till Nordkorea för flera år sedan och såg faktiskt en av bilarna där, säger professorn.

De har också fångats på bild. Bilarna är mycket väl omhändertagna och lacken skiner nästan lika fint som när de skeppades över haven till Kim Il Sung. Den enda saken som sticker ut är att de verkar sakna vindrutetorkare.



## 12. VW Golf R32 är en myt med en mullrande motor

Av Wolfgang Gomoll 20 mars 2024

Kostar nästan lika mycket idag som då: VW Golf R32 har länge varit en legend, priserna på begagnade bilar går genom taket. Är denna boom berättigad? Körrapport!



Vid en första anblick är den blå Golf med den vanliga sovrumslooken från fjärde generationen inget speciellt. Men bakpartiet med de två avgasrören, R, 32:an och den stiliserade rutiga flaggan signalerar de sportiga ambitionerna hos denna Über-Golf. Även invändigt visar pedalerna och växelspaken av borstad aluminium att detta är något speciellt. Vi låter oss sjunka ner i de vidsträckta sätena och tittar på en hastighetsmätare som går upp till 300 km/h. Är inte det kanske lite överdrivet för en Golf? [R32Golf](#)

### **R32 klarar balansgången mellan sport och komfort på ett bra sätt**

Inte för [Golf R32](#). Den har trots allt 241 hk (177 kW), sprintar till 100 km/h på 6,6 sekunder och når strax under 250 km/h – ett riktigt tillkännagivande i den kompakta klassen på den tiden. Vi vrider om nyckeln på klassiskt vis och de sex krukorna kommer till liv med ett diskret morrande. Växelspak på "D" och så är vi iväg. Chassit är fast, karossen är förstås två centimeter lägre än i serietillverkade Golf, och ändå foxtrotar inte mellanskivorna när det kommer till dåliga vägar.

Framaxeln med McPherson-fjäderben och nedre länkar och multilänkbakaxeln med smidda dubbla länkar och länkar lovar dynamiska köregenskaper. Så sätt foten på gasen. Den sexcylindriga motorn höjer rösten med ett klangfullt babbel, behagligt, utan akustisk huliganism men tillräckligt krävande för att förarens mungipor ska röra sig uppåt.



### Du ser inte potentialen i toppmodellen

Nu kurvorna, styrningen är direkt och utan några gnistor går den runt hörnet. 18-tumsrullarna på 225 tum klöser sig fast i asfalten, dragkraften kommer från fyrhjulsdriften, naturligtvis med Haldex-kopplingen – 61,8 procent av kraften går till framhjulen, 31,2 procent bak. När riktningsändringar blir ojämna, hastigheterna höga och radierna snäva, kan inte ens denna idrottare helt dölja det faktum att den trycker över framaxeln. De stabila bromsarna med 334 millimeters skivdiameter fram, som kommer från W8, gör ett mycket bra jobb.

R32 är ospektakulärt snabb, ganska snabb faktiskt, och utgör inget mysterium för föraren. En annan egenskap som gör den kompakta modellen från Wolfsburg så framgångsrik. Till en början skedde växlingen med en skarp sexväxlad växellåda, innan en dubbelkopplingslåda 2003 klickade i sina sex växlar för första gången utan avbrott i dragkraften. Vi har jagat den här versionen runt kurvorna och är förväntansfulla. [VW Golf](#)

Jämfört med Golf GTI är historien om den första Golf R nästan tråkig. Dess utveckling skedde med välsignelse av den allsmåttiga VW-chefen Ferdinand Piëch, som ville sätta ett utropstecken ännu en gång i slutet av sin aegis. Golf R32 hade också många finesser, vilket den detaljbesatta teknikfantasten på toppen av biltillverkaren i Wolfsburg gillade.

### Den välutrustade Golf R32 hade en rejäl prislapp

Den sexcylindriga 3,2-litersmotorn, som även gjorde sitt jobb i lyxkryssaren och hade två justerbara kamaxlar och 24 ventiler – det var motorteknik när den var som bäst i början av 2000-talet. Från början var det tänkt att endast 5000 exemplar av R32 skulle byggas, men den kompakta atleten fick många fans, särskilt i USA, så att ytterligare 7000 exemplar rullade av produktionsbandet. [VW Phaeton](#)

Nöjet var inte billigt: Grundpriset var 31 950 euro, men det hade också en rik standardutrustning med bekvämligheter som automatisk klimatkontroll, regnsensor och xenonljus. Idag är det inte längre så lätt att hitta en Golf R32 i bra originalskick. Du kan för närvarande få en bra VW Golf R32 för mindre än 20 000 euro. För vissa insiders är fyradörrarsmodellerna mer populära än de med två grindar – särskilt med DSG. Rykten kvarstår att det bara fanns två modeller av denna kombination i Tyskland. Den ena kördes av fru Piëch och den andra var en testbil. [Marknaden för begagnade bilar](#)



*Legendarisk sexcylindrig motor på 241 hk.*

**Tekniska data:** Sexcylindrig V-motor • **Cylindervolym:** 3189 cm<sup>3</sup> • **Effekt:** 177 kW (241 hk) vid 6250 rpm • **Max vridmoment:** 320 Nm vid 2800 rpm • **Fyrhjulsdraft** • **Sexväxlad** • **Individuell fjädring** • **Bagageutrymme:** 245/1099 liter • **Tank:** 62 liter • **Längd/bredd/höjd:** 4149/1735/1444 mm • **Hjulbas:** 2518 mm • : 225/40 R 18 W • **Tjänstevikt:** 1477 kg • **Nyttolast:** 523 kg • **Toppfart:** 247 km/h • **0–100 km/h** i 6.6.6 s • **Konsumtion (EU-mix):** 11,5 l/100 km Super plus • **Pris (2002):** 31 950 euro. [Däck.](#)



*Fast, men inte för hårt: VW har finjusterat chassit på R32 så att det är absolut lämpligt för daglig användning.*



### 13. Chrysler Atlantic

Inspirerad av Bugatti Type 57S Atlantic såg denna Chrysler coupé sensationell ut från alla vinklar



Chryslers Atlantic är utan tvekan en av de snyggaste konceptbilarna som någonsin tagits fram när den presenterades, och den hade precis rätt blandning av dramatik och realism för att få det att se ut som om det borde vara möjligt att uppnå - men bara med nöd och näppe. Dess massa av svep och kurvor innebar att det från alla vinklar fanns något att reta ögat med, och den hade precis rätt blandning av retro och modernt för att se övertygande ut utan att se ut som en pastisch. Strunt samma det faktum att bilen måste rankas som en av de sämst förpackade och minst praktiska bilarna någonsin; Koncept behöver inte fokusera på sådana saker.

Eftersom Atlantic aldrig var tänkt att sättas i produktion spelade det ingen roll att den var så vansinnigt opraktisk, även om det faktum att den var byggd i stål antydde att Chrysler kanske hade tänkt på begränsad produktion. Företaget hade till och med gått så långt som att se om Vipers V10-motor skulle få plats under den långa, kurviga motorhuven. När man tänker på att andra galna Chrysler-koncept som Viper och Prowler kom med i produktion kanske Atlantic hade sett ganska återhållsam ut i jämförelse, men även om det visade sig att Vipers 8,0-liters V10 skulle passa, var konceptet tyvärr ändå dömt att inte bli något mer än ett museiföremål.



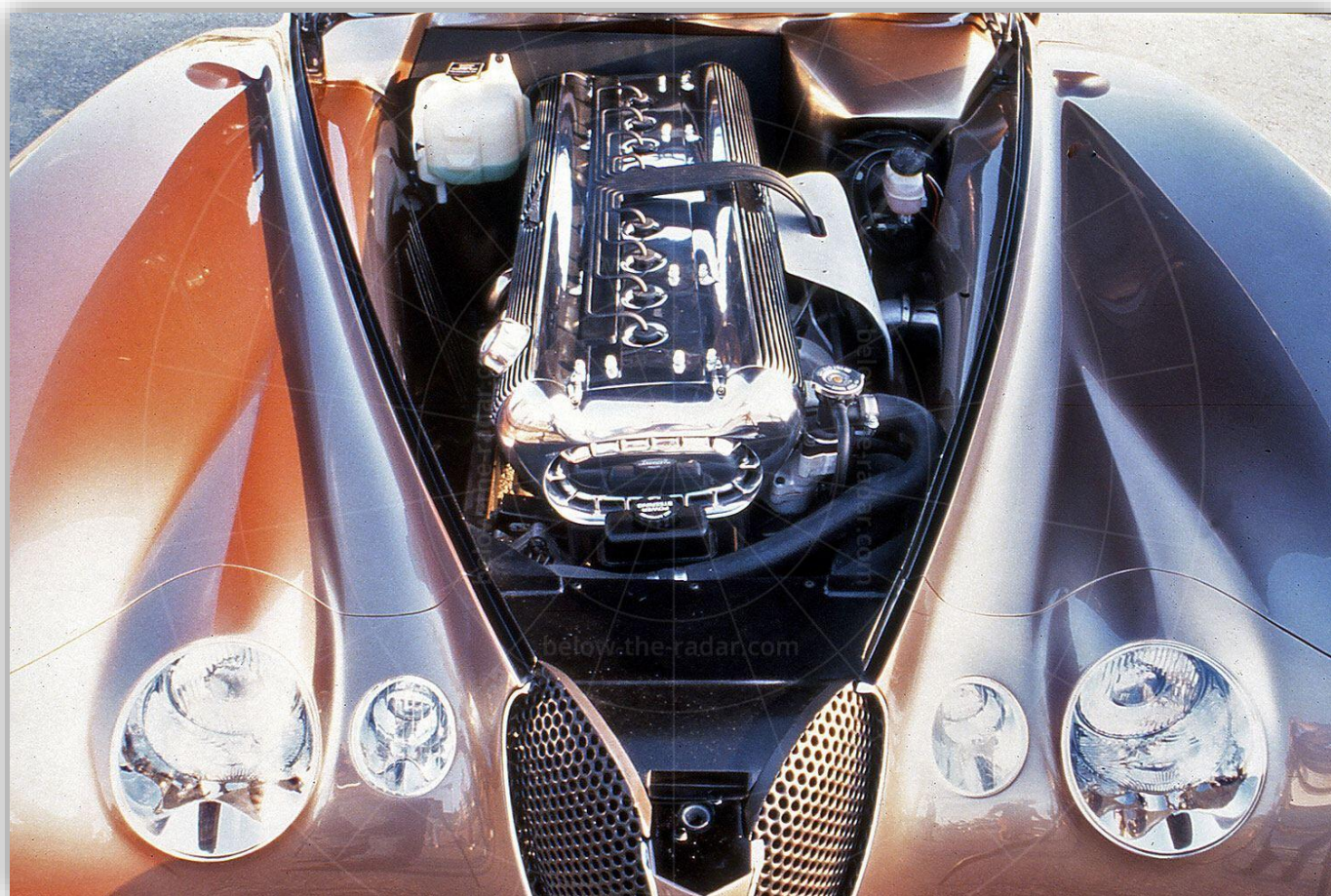
Atlantic inspirerades av (och tog sitt namn från) Bugatti Type 57S Atlantic från 1930-talet. Detta trots att Chrysler inte hade någon koppling till Bugatti, som vid den tiden hade gjort ett misslyckat försök till comeback med sin superbil EB110. Bugatti Atlantic hade linjer som liknade de i Chryslers koncept från 1995, och genom att skapa ett mycket mjukare utseende än Bugattis original var Chrysler-konceptet garanterat att imponera på utställningsbesökarna på det årets bilmässa i Detroit.

Det var dock inte bara utsidan av Atlanten som såg fantastisk ut, eftersom interiören hade lika många kurvor, även om den såg något mer diskret ut. Träbeklädnad skulle ha varit den självklara vägen att ta, vilket är anledningen till att det inte valdes. Istället hade mittkonsolen en vävd struktur som påminde mycket om kolfiber, medan säten och dörrar var klädda i krämfärgat läder. För att efterlikna det centrala vecket som löpte längs utsidan av bilen (en direkt referens till den tidigare Bugatti) fanns ett liknande veck längs interiören.

Som blev allt vanligare på 1990-talet var Atlantic ett fullt fungerande koncept, även om det inte var konstruerat för att vara produktionsklart, eftersom det aldrig var tänkt att börja säljas. Som ett eko av det franska originalet hade Atlantic-konceptet en rak åttamotor med en kapacitet på fyra liter. Detta uppnåddes genom att ansluta sig till ett par Chrysler Neon 2,0-liters fyrcylindriga motorer, och även om den såg ut som den skulle räckte dess 360 hk inte för att ge bilen särskilt spänstig prestanda.

När John McCormick körde Atlantic för *Autocar* 1995 skrev han: "*Min växande uppskattning för bilen krossas när den fyra liter långa raka åttan startas. Motorn är skapad genom att sammanfoga två ödmjuka neonfärgade tvåliters 16-ventilsfyror och låter lagom potent på tomgång, men så snart varvtalet stiger tar en fruktansvärd skällande kakofoni över.*

– *Ingenjören Jonathan Rundels sitter bredvid mig och ser lite fåraktig ut. Jag ställde in det öppna avgasröret så att det låter bra när det går på tomgång på en utställningsbänk, men det här är min första chans att höra det på halvgas. Jag skulle vilja revidera den så att den låter mjukare".*



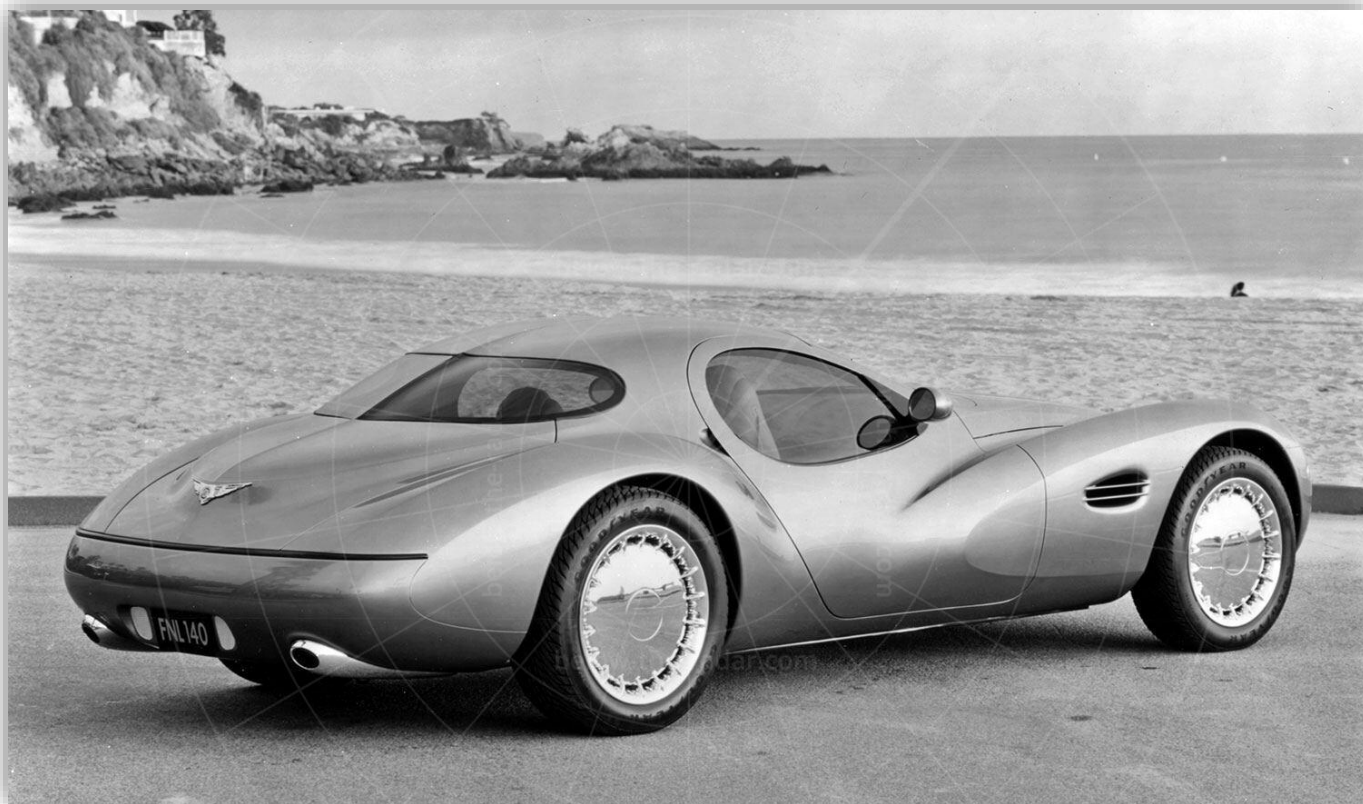
*"Rundels säger att twin-cam-motorn har dieseltestats på 360 hk, men det skulle man inte veta utifrån hur bilen motvilligt får upp farten. Återigen har Rundels svaret. Hans uppdrag var att göra Atlantic körbar, men inga större ansträngningar gjordes för att kalibrera den fyrväxlade bakre transaxeln (lånad från en Chrysler LH sedan) för att klara utväxlingseffekten av de besynnerliga 22-tumsfälgarna.*

*– Det är klart att man inte ska kritisera en konceptbils prestanda. Alla utställningsbilar som kan köras i 50 km/h utan att sönderfalla runt omkring dig är anmärkningsvärda nog. Men det är bara för att Atlantic är så fantastiskt konstruerad och färdigställd som man förväntar sig – helt orättvist – att hoppa in och köra den som vilken annan bil som helst.*

Atlantic baserades på ett rörformigt chassi som använde fjädring och styrning från Viper. Trots att bilen var körbar var den så underkonstruerad att minsta provokation kunde resultera i att chassit böjde sig och karossen vred sig. Med minimalt utrymme mellan däcken och karossen skulle även den minsta kurvtagning leda till skrik eftersom gummit kom i kontakt med metall. Att göra den här redo för utställningslokalen skulle ha krävt en hel del omtänkande, men det var inte omöjligt.

Jack Crain ledde teamet som ansvarade för att ta fram Atlantics otroliga form. Vid den tiden sa han: "Från början hade vi inte för avsikt att göra något annat än en utställningsbil, men när något får den reaktion som det här har, tittar man på det. Jag vet inte hur allvarligt, men det vore dumt att inte ta det ett steg längre och göra några fler utvärderingar.

"Även om den raka åttamotorn inte är praktisk, finns det inga oöverstigliga hinder för att producera Atlantics design. Essensen av Viper hölls från utställningsbil till produktion och jag tror att detsamma kan gälla för Atlantic. Det är en del av poängen med att göra ett koncept i plåt; Den talar om för dig att du kan göra fällningen, gångjärnen på dörrarna, den typen av saker. Våra designers gör inget som är löjligt eller helt omöjligt".



När Atlantic presenterades hjälptes dess chanser att gå i produktion av det faktum att två av dess största fans var Chryslers president Bob Lutz och dess designchef Tom Gale. De kom på idén om en grand tourer i retrostil och när Atlantic visades för första gången kommenterade Lutz: "Det är så här en lyxcoupé ska se ut. Dagens lyxcoupeer, vare sig de är amerikanska, tyska eller japanska, är pretendenter. De är glorifierade tvådörrars sedaner, helt utan effekt eller dramatik".

Men Bob Gale satte stopp för alla förhoppningar om att Atlantic skulle nå utställningslokaler när han kontrade med: "The Atlantic omdefinierar tvådörrars coupén som en konstform. Du kan förmodligen inte hitta en period i historien som det sena 30-talet med ett starkare uttalande av otroligt eleganta, romantiska, imageledande coupéer. Men tvådörrarsmarknaden som vi brukade känna den har försvunnit eftersom dagens sedaner kan göra allt som coupén brukade göra. De är sportiga och aggressiva, och du behöver inte längre en tvådörrars för att uttrycka dig. Och det är synd eftersom vi håller på att förlora en konstform inom bilindustrin – ett uttalande som får folk att säga att nu är det en coupé!"

<b>Statistik om befolkningsförändringar</b>	
Debut	Detroit 1995
Designer	Bob Hubbach
Motor	Frontmonterad, 4,0 liter, 8-cylindrig
Transmission	4-växlad automatisk, bakhjulsdriven
Kraft	360 hk

## 14. Världens snabbaste bil hittades i strutslada

Av Maths Nilsson

15 december 2024 kl 13:46

Den var världens snabbaste bil när den kom 1991. Ändå lämnades 10 stycken Jaguar XJ220 i en strutslada. När bilarna hittades var de täckta med damm och fågelskit.



FILM: <https://youtu.be/bMXtM95MpmI>

Jaguar XJ220 visades för första gången 1988. Namnet kom efter det tänkta toppfarten på 220 mph, 354 km/h. Prototypen hade en V12-motor på 6,2 liter och 500 hästkrafter. Bilen fick snabbt 350 förbeställningar trots att bara 220 bilar skulle byggas.

Men när bilen väl kom 1991 var det lågkonjunktur och många av köparna som beställt den på spekulation försökte avbeställa bilen eller sålde den vidare med stor förlust. Den färdiga bilen blev heller inte vad prototypen utlovat. Ändå hade priset höjts från 361 000 pund till 403 000 pund. V12:an var utbytt mot en turboladdad sexa från rallybilen MG Metro 6R4. Toppfarten blev ändå 343 km/h, vilket gjorde XJ220 till världens snabbaste bil under ett år, fram tills att McLaren F1 gjorde sitt intåg på scenen. Totalt tillverkades 281 exemplar.

Ett tiotal bilar skeppades över till USA för att tävla i The Fast Master Series, där bilarna kördes av entusiastiska amatörförare, berättar Mr JWW i en ny Youtubefilm.

– De bara kastade ut 10 eller 11 av bilarna på en bana och satte massor av ivriga förare i bilarna. Vilken galen grej, det var i grunden en vägbil med några saker finjusterade, uppger personen som hittade bilarna, säger XJ220-gurun Justin Law.

## MOTORNYTT

När serien var slut togs de kantstötta och hårt använda bilarna tillbaka till Storbritannien. De togs hem till Tom Walkinshaw som varit med och utvecklat Jaguar XJ220 och även är känd för att ha tagit fram Volvos BTCC-bilar i form av 850 kombi och S40. Tom Walkinshaw var även strutsuppfödare och XJ220-bilarna placerades i hans strutslada.

Där stod de ända fram till 1995 när Don och Justin Law fick höra talas om bilarna och tog kontakt med Tom Walkinshaw.

– Vi fick reda på att bilarna fanns i ett skjul täckta av damm. Vi pratade med en av våra kunder och gjorde affär. Vi samlade in dem alla och en del hade delar borttagna och andra hade skador på karossen. Vi började reparera dem, berättar Justin Law.

Vissa bilar fick behålla sitt racingstuk, medan andra blev gatanpassade XJ220 igen. Bilarna räddades och lever vidare än idag. Den aktuella bilen i filmen har precis sålts vidare till en ny lycklig ägare.

### LÄS MER:



### Köpte Jaguar E-type för 13 kr – sålde för 12 milj



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



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

## 15. Provkörning av Citroën DS 23 Pallas

Publicerad 1 jan 2019 kl 11.14 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 10.06

1975 gick en epok i graven. Vi provkör sista årsmodellen och den lyxigaste versionen av Citroëns legendariska DS.



Citroën DS är en av få bilar som förmår överraska mig varje gång jag sätter mig bakom ratten. Det spelar ingen roll att jag tidigare har kört de flesta av DS-versionerna – cabrioleten, kombi och sedanmodellen. Lik förbaskat trillar hakan ned och man undrar hur i all sin dar de kunde klura ut något så komplett utanför boxen.



*Enekrad ratt har hängt med sedan 1955. Men utförandet har skiftat, den mjuka vadderade kom 1969. Instrumentpanelen kom årsmodell 1970.*



*Fransk ergonomi i halvautomatiska Citroën DS. Växelspaken sitter i mitten, rakt ovanför rattaxeln. Tur att kopplingspedal saknas, var skulle den ha suttit?*

Man behöver inte ens köra i väg för att bli chockad. Det räcker med att sätta sig bakom ratten. Fåtöljen är upprätt som en köksstol, men samtidigt fluffigt mjuk som om den vore stoppad med vaniljvisp. Även golvet är extra mjukt, på ett synnerligen onormalt sätt. När engelska och amerikanska lyxbilstillverkare erbjöd mattor med tjock lugg så gör förstås en fransk tillverkare tvärtom. Luggen är kortsnaggad, den inbjudande mjukheten kommer av att undersidan på mattan är tjockstoppad med skumgummi. Materiallösningen fick golven att rosta i rekordfart.



*Bromsknappen kräver en exakt och måttlig tryckning. Kopplingspedal saknas.*



*Pallas-inredningen är extra påkostad. Notera den ljusa, vadderade klädseln på dörrsidornas ovkant som bara fanns i Pallas.*

Bilen jag sitter i är dessutom den sista årsmodellen och den lyxigaste versionen, DS 23 Pallas från 1975. Pallas med ett extra tjockt lager skumgummi. Den vardagsrumsmjuka, inbjudande komforten var ett kännetecken då och sticker ut än i dag. 1975 gjordes bara 847 DS-bilar totalt, jämfört med 40 039 bilar 1974. Av sista årsmodellens produktion gick en stor del till Sverige. Inte för att vi älskade DS mer än alla andra, men för att svenska byråkrater på Vägverket tog längre tid på sig än i andra länder för att typgodkänna den nya CX-modellen som hade lanserats redan 1974. Typgodkännande för Citroën CX blev klart långt in på 1975, och fram tills dess sålde Citroën-importören den gamla DS-serien. Och det var de ganska ensamma om i Europa.



*Undersidan av mattorna är gediget isolerade, i Pallas-versionen med ett extra tjockt lager skumgummi, för att kupén ska bli tyst (och golven rostiga).*



*En av bilvärldens längsta motorhuvardöljer ett hav av hydraulikslangar och en gammal stötstångsfyra med rötter i 1930-talet. Stora DS 23-motorn kom 1972.*

Jag sätter i gång motorn och rycks tillbaka i tiden. Stötstångsfyran var inte modern 1975, knappt ens 1955 när DS debuterade. Egentligen var det tänkt att DS skulle drivas av en platt, sexcylindrig boxermotor, men motorutvecklingen skulle ha blivit för dyr. Därför fick DS överta den beprövade fyrcylindriga motorn från "Gangster-Cittran", gamla Citroën B11, som såg dagens ljus 1934. 1955 var den på 1 911 kubik, men i toppmodellen jag kör i dag har den blivit uppborrad till 2,3 liter. Därav modellnamnet DS 23.

Efter några sekunder har den gashydrauliska fjädringen höjt bilen till körnivå. Först över bakhjulen, sedan över framhjulen. Parkeringsbromsen är fotmanövrerad och lossas med en spak på väggen. Nu är det dags att lägga i ettan. Spaken sitter ovanför ratten. Är det första gången man kör en DS med halvautomat är det bra att ta en kort växelkurs innan körning. Växlingslägena är som följer: Friläge längst till vänster. Ett steg till höger ligger spaken fortfarande i friläge, men trycker du spaken framåt trillar ettan i. Lådan är halvautomatisk, någon kopplingspedal finns inte. Så länge du bromsar frikopplar du, och när du gasar driver bilen framåt. Bilen häver sig framåt, mjukt och prövande. I med tvåan, spaken ska då tryckas rakt bakåt mot föraren. Trean och fyran ligger efter varandra rakt till höger om tvåan.

Körglädje? Ja, tveklöst. Kanske inte i den form som efterfrågas i dag, men definitivt i någon annan form. Själv älskar jag gunget och den värdighet som man färdas med i en DS. De många små knasigheterna underhåller. Ratten har en eker vilket ger överlägsen siktlinje till de tre mätarna. Där, på hastighetsmätaren, ser jag dubbla skalor. Ytterskalan är hastigheten, den inre skalan är stoppsträckan i meter. Genialt säger Citroën-vännerna, lite rörigt säger andra. En sak är dock säker: Det är annorlunda.



*Stötfångarnas knuffhorn av gummi är en typisk fransk parkeringsfiness.*

Armstödet är löstagbart och kilas enkelt fast i glipan mellan stolarna. Som vanligt på Citroën är inte blinkersen automatiskt tillbakagående. Andra udda detaljer är de ramlösa dörrrutorna, de täckta bakhjulen – man måste alltså ta av baskärmarna vid hjulbyte – och bakre blinkers som sitter i taket. De brukar kallas "trumpeterna" och är i sin form inget annat än bedårande.

"Det här är ingen bil, det är ett konstverk" säger ägaren Curt Nileman. Curt Nileman är en nestor i Citroën-kretsar, inte bara i Sverige, utan även i Europa. Han har arbetat med Citroën i hela sitt liv och viger pensioneringen åt att hylla märket. Under de yrkesverksamma åren drev han en uppskattad Citroën-verkstad på Gärdet i Stockholm. Det Curt Nileman inte vet om DS är inte värt att veta. Oavsett vad jag frågar innehåller svaret oftast både datum och siffror.

– Gummihornen på bakstötfångaren? De kom september -62. Och taket är av plast, det var bara de belgiska som gjordes av aluminium. Bilen kom han över av en slump.

– Jag blev uppringd av ägaren som sade "Curt, du måste ta över min bil". Han ville att den skulle tas om hand av någon som ville bevara skicket. Jag åkte ned till Skåne, och när vi kommit överens om priset så gjordes en besiktning och sedan körde jag hem den till Stockholm. Med på köpet hade jag 150 modellbilar av Citroën DS, berättar Curt Nileman.

Bilen är i ett ovanligt originalskick. Medan motorn i princip kan betraktas som outslitlig har resten av DS, alltså allt det innovativa och moderna, en kort halveringstid. Den moderna nylonklädseln smulas snabbt i bitar, den avancerade karossen rostar fortare än kvickt. Mattorna med skumgummiisolering suger åt sig väta och får golven att rosta bort. Men vår provbil har överlevt alla faror. Den har bara haft ett fåtal ägare som alla verkar ha parkerat den i torra garage samtidigt som de har motionerat mekaniken regelbundet. Bara 7 087 mil. Originallack med originalklädsel och det mesta i perfekt skick – det är unikt i DS-världen där många bilar har hunnit med både två och tre renoveringar.

Curt Nileman gillar både utrustningen och färgkombinationen. Bilen är lackad i silvergrått, färgkod AC095 – "gris nacré" – med svart tak och röd jerseyklädsel. Pallas är lyxversionen med många påkostade detaljer.

– Den lanserades september 1964. Du känner igen en Pallas på listerna vid rutkanterna och på dörrarna. Invändigt fick den klädsel på dörrarnas överkant och ännu tjockare isolering under mattorna, berättar Curt Nileman.

Utomlands såldes DS med vanlig automat under några år. I Sverige såldes däremot DS aldrig med en konventionell automatlåda, det fanns manuell låda och den beryktade halvautomaten. Den drivs med hydrauliksystemet.

– Får du fel på hydrauliken så kan du inte växla. Men jag tycker ändå att en DS ska ha halvautomaten, de andra är bastarder, menar Curt Nileman bestämt.

Det som inte erbjuds är ett stumt och sportigt chassi. Små ojämnheter i asfalten passerar DS lika bekymmerslöst som Nordsjön över Doggers bankar. Det finns ingen modern bil som har motsvarande körkänsla. Närmast kommer den moderna uppföljaren **Citroën C6**, men även den framstår som en sportbil jämfört med DS. När vi avrundar provturen är jag varken omtumlad eller omskakad. Gashydrauliken har skött den detaljen med bravur. Däremot är jag ovanligt berörd. En DS-tur är något varje bilentusiast borde tvångsutsättas för en gång per år, minst.

Dags att ta adjö och tacka för turen. Nileman skickar med några sista visdomsord innan vi skiljs.

– Pallas-emblemet på takstolpen finns bara på de sista utgåvorna, på de äldre står det DS. Och den sista DS-bilen tillverkades för övrigt 24 april klockan 13.00, avrundar Curt Nileman.

*Artikeln publicerades ursprungligen i Klassiska Bilar nummer 8/2018.*

## **Citroën DS 23 Pallas 1975**

**Ursprungligt pris (1975):** 45 190 kr.

**Uppskattat pris (2018):** Cirka 250 000 kr.

**Motor:** Bensin, 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 2 347 cm<sup>3</sup>. Max effekt 115 hk (DIN) vid 5 500 r/min, max vridmoment 190 vid 3 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, framhjulsdraft, 4-växlad halvautomatisk låda.

**Hjul:** 5,5 tum. Däck 180-R15

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 313, längd 490, bredd 183, höjd 147, spårvidd f/b 152/132  
Tjänstevikt 1 440, maxlast 360. Tank 65 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,5 s. Toppfart 175 km/h.

**Bränsleförbrukning:** 1,3 l/mil.



Roger Warolin