



Triumph TR6 1973

- 1. Provkörning av Audi A6 Avant e-tron**
- 2. Citroën ë-C3 Aircross är 2025 års nya bilfynd**
- 3. Vi har kollat in bilen som är ett vardagsrum**
- 4. Subaru släpper ny stenhård version av Forester**
- 5. Alpina släpper exklusiv lyxcoupé**
- 6. Porsche ska hjälpa Cupra DarkRebel**
- 7. Lynk & Co ska säljas hos Volvohandlare**
- 8. Volkswagen ID.EVERY1**
- 9. Koenigsegg dissikerar Gemera**
- 10. Continental stänger fabriker**
- 11. Volvo Cars har tappat 200 miljarder i värde**
- 12. Dansk miljardär köpte Koenigsegg med 2300 hk**
- 13. Triumph TR6**
- 14. Citroën Type H**



1. Provkörning: Audi A6 Avant e-tron

Posted by Kristofer Rask februari 7, 2025

En eldriven kombi med rätt känsla



FILM: <https://youtu.be/olj8lsyVZQI>

Jag åkte till Åre för att sätta mig bakom ratten på nya Audi A6 Avant e-tron. En bil som känns både bekant och nyskapande på samma gång. Audi har äntligen lanserat en eldriven kombi, något som saknats på marknaden och som förhoppningsvis kan locka över de som behöver en rymlig bil men som nödvändigtvis inte vill gå över till SUV-segmentet.

Det första intrycket? A6 e-tron är riktigt snygg, och känns välbyggd och ger mig tydliga Audi-vibbar. Exteriördesignen är en höjdpunkt, och förmedlar ett kraftigt modernt intryck som samtidigt tar hänsyn till luftflödet kring bilen. Det är en stor bil, men inte klumpig. Faktum är att den känns som en klassisk Audi A6 Avant: Stabil och komfortabel.

En välkommen kombi för elbilsmarknaden

I samband med provkörningen hade jag möjlighet att byta några ord med Jörgen Wedefelt som är VD på Audi Sverige. Han var tydligt entusiastisk över lanseringen och spår att det här kommer bli en storsäljare i år. Audi A6 e-tron finns både som Avant och Sportback där kombi Avant kommer bli populärast. Svenska bilköpare har historiskt trots allt älskat kombibilar.

Testbilen jag körde var Performance-versionen, vilket innebär bakhjulsdrift och en motor på 270 kW. Den känns pigg, smidig och mer dynamisk än vad jag förväntade mig av en bil i den här storleken. För den som vill ha ännu mer kraft finns också Quattro-versioner med fyrhjulsdraft samt värstingvarianten S6 med den dubbla systemeffekten.



Kombin blir snyggt upplyst i skymning.

Körkänsla och interiör



Jag gillar att Audi har vågat ta ett steg bort från SUV-trenden. Sådana här lägre bilar är effektivitetsmässigt det vettiga valet. Men sitthöjden är något högre än i den traditionella A6:a vilket beror på att det ligger ett batteripaket i golvet.



Här sitter jag bra.

I kupén möts jag av en modern och genomtänkt interiör. Skärmarna är snyggt integrerade, och det finns en bra balans mellan digitala funktioner och fysiska reglage. Mittskärmen är överskådlig, bra placerad och responsiv, och föraren har också en dedikerad skärm bakom ratten. Det finns också en passagerarskärm som kan begränsa betraktningvinkeln och därmed dölja den från föraren, perfekt när passageraren vill kolla på film utan att störa föraren.

Bilen är bred och rymlig fram och passar även någon med min längd på 191 centimeter. Baksätet är lite trängre, men har gott om plats för familjens yngre medlemmar. Det blir en bra familjebil. Bagageutrymmet är fyrkantigt och välplanerat, utan onödiga skrymslen som äter upp lastutrymmet precis som det ska vara i en kombi. Fram finns också en liten praktisk frunk.

Räckvidd och laddning – klarar den fjällen?

Audi A6 e-tron erbjuds med två storlekar på batteriet där vi i Sverige antagligen kommer fastna för det större. Performance-modellen som jag körde hade det större batteriet på 100 kWh vilket ger bilen en räckvidd på 72 mil (WLTP). Det är imponerande och borde räcka gott och väl för långresor, till exempel på en tur upp till fjällen.

Provkörningen gick genom trakterna runt Åre och det känns verkligen som rätt miljö för en sådan här bil. Detta är en eldriven kombi som klarar långa distanser utan att behöva laddas alltför ofta. Det är precis vad många familjer letar efter.

När det väl är dags att ladda går det dessutom snabbt. A6 e-tron bygger på PPE-plattformen som också ligger till grund för Audi Q6 e-tron och Porsche Macan som är två elbilar som redan bevisat sina förmågor vid snabbladdarna. Laddeffekten är upp till 270 kW vid 800 volt och att ladda från 10 till 80 procent tar 21 minuter. Det är riktigt bra för en elbil i den här klassen.



Slutsats – en framtida storsäljare?

Efter en stund bakom ratten känns Audi A6 Avant e-tron som ett klokt och välavvägt alternativ för den som vill ha en rymlig och praktisk elbil. Den är stabil, komfortabel och har en imponerande räckvidd. Att den dessutom laddar snabbt blir bara en fin bonus.

För min del är det just kombiformatet och den balanserade körupplevelsen som gör bilen extra intressant. Det är glädjande att Audi fortfarande satsar på denna typ av karossformat – och jag tror att den kan bli en succé.

Basmodellen av A6 Avant e-tron börjar på 719 000 kronor. S-line Performance-modellen som jag körde har ett grundpris på 859 000 kronor.



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.](#)



BYD lanserar billigare elbilen Atto 2 i Europa – får svaga recensioner

2. Experterna: Citroën ë-C3 Aircross är "2025 års nya bilfynd"

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 07 feb. 2025 Publicerad 07 feb. 2025

Citroën ë-C3 Aircross har snabbt blivit en snackis i bilvärlden. Med en prislapp som lockar och ett fokus på komfort, är det en intressant spelare på marknaden för elektriska suvar. Men vad tycker egentligen motorjournalisterna om den?



Vad tycker journalisterna om Citroën ë-C3 Aircross?

Flera recensenter lyfter fram ë-C3 Aircross design som en av dess styrkor. Bilen beskrivs som en "ren" design, med tydliga influenser från konceptbilen Oli.

Autocar menar att den "befaller uppmärksamhet på vägen" med sin distinkta front och nya Citroën-emblem. Car Magazine noterar likheten med e-C3 halvkombi, men påpekar att Aircross är en "utsträckt version".

Även om vissa, som Autoexpress, anser att designen är "ganska glömsk", verkar den överlag uppskattas för sin moderna och igenkännliga stil. Business Car tillägger att den "förmodligen visar det nya Citroën-familjeutseendet bäst".



*De flesta verkar gilla stilen på bilen
och att det nog är den här riktningen varumärket kommer gå.*

Interiören: Smarta lösningar och budgetvänliga material

Inredningen i ë-C3 Aircross får blandade recensioner. Autocar berömmar den "funkiga" designen med den delade instrumentbrädan och den 10,25-tums pekskärmen. De noterar dock att materialen är "budgetvänliga", men att Citroën har lyckats skapa en trevlig atmosfär med hjälp av detaljer som den "soffliknande" textilen på instrumentbrädan.

Car Magazine lyfter fram den "förvånansvärt" rymliga interiören och den "smarta" instrumenteringen, men påpekar också att det finns "mycket hårdplast". Autoexpress instämmer i att inredningen är "enkel", men att det finns "coola detaljer" som bidrar till en fräsch känsla.

Business Car beskriver interiören som "enkel" och lyfter fram det nya "head-up vision systemet".



Cool inredning med budgetvänliga material som ändå känns hemtrevligt.



En alldeles lagom skärm tycker redaktionen.

Köregenskaper och komfort

Citroën har satsat stort på komfort, och det märks i recensionerna. Både Autocar och Car Magazine lyfter fram den "vågrika" känslan och den lätta hanteringen, särskilt i stadsmiljö. Autocar noterar dock att vikten blir mer påtaglig i högre hastigheter, och att det finns en viss fördröjning i kraftleveransen från den elektriska drivlinan. Car Magazine påpekar att prestandan är "ganska långsam" och att räckvidden är "för kort" för vissa.

Autoexpress menar att bilen är "bekväm" på långa resor, men att den inte är särskilt "rolig" att köra. Business Car anser att den elektriska versionen känns "villig" i vardagsbruk, men att den kan kännas "underpowered" i vissa lägen.



Tyvärr lite seg i accelerationen.



Prislappen är låg och bilen finns i flera utrustningsnivåer.

Pris och värde: Svårslagen prislapp

Samtliga recensenter är överens om att ë-C3 Aircross är ett mycket prisvärt alternativ. Autocar kallar den för “en av de billigaste elektriska suvar på marknaden”, och Car Magazine utnämner den till “2025 års nya bilfynd”.

Autoexpress menar att priset är “extremt konkurrenskraftigt”, och Business Car konstaterar att den är “i genomsnitt 500 pund billigare” än Vauxhall Frontera.

I Sverige ligger priset på 319 500 kronor

Slutsats: Ett intressant val för den prismedvetna

Citroën ë-C3 Aircross verkar vara ett intressant alternativ för den som söker en prisvärd och bekväm elektrisk SUV. Även om det finns viss kritik mot prestandan och materialvalen i interiören, verkar den övervägande majoriteten av journalisterna vara imponerade av bilens pris, komfort och praktiska egenskaper.

Fakta:

- **Märke:** Citroën
- **Modell:** ë-C3 Aircross
- **Motor:** 111 hk
- **Batteri:** 44 kWh
- **Räckvidd:** 186 miles (upp till 250 miles med större batteri senare under 2025)
- **Laddning:** Upp till 100 kW DC-laddning
- **Förbrukning:** –
- **Pris:** Från 22 990 pund
- **Lansering:** 2024



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

3. Vi har kollat in bilen som är ett vardagsrum

Av Roger Åberg 2025-02-07 kl 17:00

Nu börjar det likna något



FILM: <https://youtu.be/Ny1f58eI0UI>

En bil ska vara en bil, men om en bil inte ska vara en traditionell bil så ska det vara något som är annorlunda på riktigt. Zeekr Mix är bolagets lite udda skapelse som är en liten minibus som är relativt praktisk, riktigt lyxig och väldigt nytänkande.

Anledningen är främst att man hittat på nya typer av dörrar som öppnas på ett väldigt spännande sätt. Det gör att man inte behöver ha en traditionell B-stolpe och det blir helt plötsligt väldigt enkelt att ta sig in och ut i bilen. Alla stolar och "bordet" går också att köra på skenor som sitter i golvet, så att man kan möblera om efter behov.

Kolla in videon så fattar ni vad jag menar!

Vill man kolla in denna så står den hos Zeekr i Gallerian i Stockholm över helgen.



Roger Åberg

4. Subaru släpper ny stenhård version av Forester

Av Kevin Neemé 7 februari 2025, 20:04

Subaru lanserar en ny tuffare version av Forester som ska utmana den tuffaste terrängen. Här är uppgraderingarna i nya Subaru 2026 Forester Wilderness. Så ser den ut.



I januari petade Subaru ner Volvo när de förvånande tog över tronen i Sverige som den **mest registrerade bilmodellen i år**. Modellerna Outback och Forester låg på förstaplats, respektive fjärdeplats när man summerade antalet nyregistrerade bilar i januari 2025. Orsaken var massregistrering före den höjda skatten på etanolbilar. Nu har **Subaru presenterat** nästa modell som man hoppas ska bli lika populär. Och det är en riktig värsting – 2026 Forester Wilderness. Det är en ny, uppgraderad version av Forester som är byggd för tuffare tag.

Den nya 2026 Forrester Wilderness har fått många uppgraderingar men det finns några som sticker ut lite mer. Markfrigången har ökat till 23,6 cm vilket gör att bilen ska klara av tuffare terräng än dess föregångare. Fjädringen är också förbättrad för bättre stabilitet och komfort, både när den kör på väg och i svår terräng. Under huven finns en 2,5-liters boxermotor med 180 hästkrafter och 241 Nm vridmoment. Den har också en dragkapacitet på upp till 1,6 ton.

För att göra terrängkörningen ännu bättre har bilen en kortare utväxling på CVT-lådan. Det finns två lägen på X-Mode-systemet – Snow/Dirt och Deep Snow/Mud – som anpassar bilen efter underlaget. Fyrhjulsdriften är också förbättrad för snabbare respons och bättre stabilitet i kurvor. Utseendemässigt har Forester Wilderness 17-tums fälgar med grovmönstrade däck som ger bättre grepp. Takräcket klarar upp till 80 kg när bilen är i rörelse, och hela 360 kg när bilen står stilla. Det finns också hasplåtar för extra skydd. Inuti har bilen en stor 11,6-tums pekskärm med Apple CarPlay och Android Auto, och den är mer vridstyv för att ge en tystare och bekvämare körupplevelse.

MOTORNYTT

Subaru Forester har funnits sedan 1997 och har för många länge varit en favorit för att kunna kombinera komfort med möjligheten att även köra offroad. Med den nya 2026 Wilderness-modellen tar Subaru det hela ett steg längre – bilen ska vara både mer kapabel i terrängen och mer bekväm på vägen. Vad den kommer att kosta i Sverige är ännu inte klart, men i USA spekuleras det om ett utgångspris på omkring 35 000 dollar.

LÄS MER:



Skrällen: Subaru petar ner Volvo i Sverige



Tar in 1000-tals etanolbilar – före skattechocken



Begbilarna som håller värdet bäst just nu



Nya WRX-versionen av Subaru Levorg kombi kan få över 400 hk



Epok i graven: Bilmärket tar bort sista CD-spelaren



Subaru släpper helt ny BRZ – men Europa blir utan sportbilen



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

5. Alpina släpper exklusiv lyxcoupé

Publicerad 2025-02-06 06:45 Text Emanuel Gylling

Den togs fram som en hyllning till Alpinas grundare, Burkard Bovensiepen, och den ska byggas i endast 99 exemplar. Alpina B8 GT blir tillverkarens starkaste bil någonsin.



Motorn är Alpinas (från början BMW:s, om vi ska vara petnoga) biturbo-V8 som lämnar 634 hk och 850 Nm. Därmed blir V8 GT redo för snabba sprinter: 0-100 km/h på 3,3 sekunder och 0-200 på 10,5 sekunder. Topparten anges till 330 km/h.

En hel del karosdelar görs i kolfiber, som luftintagen i frontspoilern och diffusorn. Två färgkombinationer erbjuds: grön eller svart, och båda kombineras med Sapphire Black.

För att verkligen understryka exklusiviteten levereras varje bil med ett par läderväskor. Givmilt av Alpina, kan tyckas, men så är också priset 225.000 euro i Tyskland – motsvarande knappt 2,5 miljoner kronor.





6. Rykte Porsche ska hjälpa Cupra DarkRebel att bli verklighet

Av Bobby Green 2025-02-07 kl 16:40

Kommer innan 2030



FILM: <https://youtu.be/Cw1M1FSRvzg>

Hösten 2023 visade Cupra upp den nya fräsiga eldrivna modellen DarkRebel. Det är ett koncept som blivit till genom att fans har fått komma med sina inputs via en online-konfigurator. Bilen som har plats för två liknar inget annat som finns ute på vägarna och nu kommer ett rykte som säger att Porsche ska hjälpa till att ta denna från koncept till verklighet. Volkswagen ska redan ha godkänt projektet men det kommer dröja ett tag till innan lansering sker - innan 2030 är det sagt i alla fall. Och istället för att bara ha plats för två kommer man kunna sitta fyra i bilen. På en laddning ska man kunna komma 60 mil och effekten i elmotorerna ska ligga på mellan 300 och 500 hästar. Men var kommer Porsche in i bilden då? Jo, DarkRebel kommer nämligen att baserad på teknik från kommande eldrivna Boxster och Cayman. Och dessa kommer som väntat att lanseras först, kanske nästa år om allt går vägen. [electrive.com](https://www.electrive.com)



Bobby Green



**Cupra drar täcket av eldrivna sportbilen DarkRebel
"Den mest provocerande tolkningen av Cupras design"**



**Cupras framtida design ska provocera
Och bryta normerna**



**Rekordresultat för Seat och Cupra under första halvåret
Levererade nästan 300.000 bilar**

7. Lynk & Co ska säljas hos Volvohandlare

Av Carl Undéhn 7 feb 2025

Förra hösten presentertades Lynk & Co 02, som vi har [kollat in här](#). Det blir märkets första helt eldrivna modell på den svenska marknaden. Och den som vill kolla in och kanske köpa bilen kommer kunna göra det hos Volvohandlare. Förutom här i Sverige kommer Lynk & Co säljas hos Volvohandlare i ytterligare sex europeiska länder.



Förra hösten meddelade Volvo Cars att de säljer sin andel på 30 procent i Lynk & Co till Zeekr. Alla tre bolag ägs av kinesiska Geely. Affären sker därmed internt inom koncernen och för Volvo innebär den ett tillskott på drygt 8 miljarder kronor.

Redan då meddelade Volvo att de inte bryter helt med Lynk & Co. "Volvo Cars kommer fortsatt att fokusera på operativa samarbeten med Lynk & Co på utvalda marknader där det finns en strategisk fördel för båda företagen", skrev Volvo i ett uttalande när affären blev offentlig. Något som alltså innebär att Lynk & Co letar sig hos Volvohandlare.

Lynk & Co 02 kostar från 429 995 kronor och modellen är tekniskt besläktad med både Volvo EX30 och Zeekr X. Batteriet är på 66 kWh som ger bilen en räckvidd på 44,5 mil. Det kan snabbladdas med upp till 150 kW för att fyllas från 10 till 80 procent på 30 minuter. Ombordladdaren är på 11 kW hos instegsversionen Core, och på 22 kW i den mer utrustade More. Elmotorn på bakaxeln har en effekt på 200 kW (272 hästkrafter) och ett vridmoment på 343 Nm. Toppfarten anges till 180 km/h och sprinten från 0-100 km/h är avklarad på 5,5 sekunder.



Carl Undéhn

8. Volkswagen ID.EVERY1 är det perfekta namnet på folkets elbil

Av Adam Lynton den 30 januari 2025

Den tyska biltillverkaren har varumärkesskyddat ett nytt modellnamn som verkar perfekt för sin nya elbil för massorna.



Volkswagen har **lämnat in en ansökan om ett nytt varumärke till Europeiska unionens immaterialrättsmyndighet** för namnet "ID. EVERY1". Nomenklaturen är något bekant, eftersom prefixet används på alla VW:s nuvarande elbilar. Men med undantag för **den elektriska skåpbilen ID. BUZZ** har andra elbilar från Volkswagen fått ett nummer för att beteckna sin plats i sortimentet, inte ett ord. Så vad är det VW kokar ihop? Vi har två möjliga teorier.

En ny kampanj är den mest meningsfulla

Den här termen låter som den typ av sak som skulle användas i en slogan, potentiellt som ett sätt att indikera att VW producerar elfordon för alla typer av kunder med alla möjliga krav på sina fordon. Det är den mest uppenbara och den mest sannolika teorin. Men vad händer om detta namn *är* avsett för ett specifikt fordon?

Men en ny kampanj behöver ett nytt fordon

Ett fordon med ID. EVERY1-emblemet skulle behöva vara ganska rymligt för att leva upp till sitt namn, och vi ser inte en spirande marknad för helelektriska sjuitsiga bilar. Detta för oss tillbaka till idén om en slogan. Om VW har för avsikt att fortsätta använda samma namngivningsstrategi kan detta vara en slogan för en annonskampanj som är kopplad till ID.1.



Vad är ID.1? En supermini-stadsbil som är tänkt att passa in under ID.2, som är tänkt att ersätta Golf. ID.1 är i praktiken nästa elektriska VW Polo, och med ett förväntat startpris på cirka 17 000 pund/21 000 dollar. Vi har tidigare **grävt fram namnet N!ce** som skulle kunna användas för denna modell.

Med det i åtanke misstänker vi att det nyregistrerade varumärket är menat att antyda att det anmärkningsvärt låga priset på ID.1 gör det tillgängligt för alla.

Om författaren:



Adam Lynton, tidigare chefredaktör på CarBuzz, har varit en kräsen röst inom bilindustrin sedan 2011. Som medlem i både Automotive Press Association och International Motor Press Association var Adams tidiga liv genomsyrat av bilkulturen. Hans familjs uppfart visade upp en eklektisk blandning av bilar – från hans första VW Golf Mk2 och Toyota MR2 Mk1 till en Stingray från 1978, BMW 320i från 1985 och Ferrari Mondial.

Idag behärskar han konsten att köra långsamt i sin älskade Austin Healey Sprite från 1964, med det kärleksfulla namnet Betty. Med över ett decenniums erfarenhet har Adam finslipat sin expertis när det gäller att utvärdera de senaste fordonen på marknaden och ge råd om de bästa bilköpen. Hans insikter och recensioner fortsätter att vägleda bilentusiaster och köpare över hela världen.

9. Koenigsegg dissikerar Gemera: Ingenjörskonst på högsta nivå

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 06 feb. 2025 Publicerad 06 feb. 2025



Sveriges bilkung Christian von Koenigsegg ger oss en genomgång av Gemera.

Koenigsegg är kända för sina extrema superbilar och sin ingenjörskonst i världsklass. Deras senaste skapelse, Gemera, är inget undantag.

Denna fyr-sitsiga familjebil från **Koenigsegg**, med två enorma dörrar och rejält bagageutrymme, spränger alla gränser. Med en topphastighet på nästan 400 km/h och en acceleration från 0 till 100 km/h på under två sekunder är detta en bil som kombinerar familjeliv med prestanda i absolut toppklass och den kan till och med köra på ren eldrift i upp till 290 km/h.

Ingenjörskonst i överflöd

Hemligheten bakom **Gemeras** otroliga prestanda ligger i dess unika drivlina. Under huven döljer sig en femliters V8-motor som levererar 1500 hästkrafter, en 800 hästkrafters elmotor och en specialutvecklad växellåda som fördelar kraften till alla fyra hjulen.

Koenigseggs vd, **Christian von Koenigsegg**, har gett oss en inblick i hur detta kraftpaket fungerar, och det är minst sagt fascinerande. [Se filmen på Youtube här.](#)

Växellådan – ett mästerverk i sig

Gemeras växellåda är en vidareutveckling av den niostegade Light Speed-lådan som finns i Jesko-modellen. I Gemera har den fått namnet Light Speed Tourbillon Transmission. Den har nio växlar framåt, men ingen backväxel. Backningen sköts istället av elmotorn. Antalet kopplingar har minskats till sex, där varje koppling hanterar växlingen mellan tre växlar. Startmotorn har också försvunnit och bilen startar nu enbart med hjälp av elmotorn.



Koenigsegg Gemera i egen hög person.

Det mest intressanta med växellådan är hur den levererar kraften till hjulen. Eftersom utrymmet i Gemera är begränsat, har växellådan designats för att omsluta V8-motorn. Kraften leds till framhjulen via en drivaxel, och till bakhjulen via hydrauliska kopplingar och ett system som Koenigsegg kallar "kassetten". Dessa "sidoväxellådor" sitter på var sida om motorn och ger hela konstruktionen en Y-form. Designen handlar lika mycket om prestanda som om att maximera utrymmet.

Torque Vectoring – nu blir det nördigt

"Sidoväxellådan flyttar kraften från framför motorn rakt över motorns axel. Detta gör att vi får torque vectoring från dessa kopplingar", förklarar von Koenigsegg.

Genom att öppna och stänga kopplingarna kan man låsa dem och få en slags "svetsad bakaxel" för maximalt grepp vid acceleration. Torque vectoring används även i kurvorna, och i kombination med ett specialutvecklat bromssystem kan man även styra kraften med hjälp av bromsarna. Resultatet är en fullständig torque vectoring-bakaxel, utan några elektriska motorer, vilket är ganska fantastiskt.

Torque vectoring innebär att Koenigsegg kan finjustera kraften som skickas till bakhjulen. Detta förbättrar både accelerationen och kurvtagningen, vilket ger Gemera ännu bättre kontroll. Kraften till framhjulen överförs via en kolfiberpropelleraxel som är ansluten till en vinkelväxel och ytterligare två kopplingar. Koenigseggs "Dark Matter"-elmotor sitter också fram och bidrar till den totala effekten på 2300 hästkrafter.

Elmotorn används inte bara för topphastighet. Den driver även backväxeln och kan skicka kraft till bakhjulen för att köra bilen på enbart el.

"Det handlar om att minimera komplexiteten och antalet komponenter, och få maximal funktionalitet", säger von Koenigsegg.

När V8-motorn väl är på plats bredvid LSTT-växellådan, förstår man verkligen hur mycket arbete som har lagts ner på att göra den så kompakt och effektiv som möjligt. Den tigha designen bidrar också till att hålla bilens tyngdpunkt extremt låg, vilket i sin tur bidrar till de otroliga prestanda som skulle skrämma de flesta barn som sitter i baksätet på Gemera.

Koenigsegg är kända för att dela med sig av information om sina bilar, vilket är uppfriskande. De har tidigare förklarat flera av sina tekniska underverk och till och med låtit motorjournalister inspektera fabriken.



Hur många drömmer om idén att äga en Koenigsegg?

Läs också:



Retro-raketen Aella-60: V8-kraft och manuell låda i en klassisk förpackning Anthony Jannarellly presenterar en ny sportbil, Aella-60, med en klassisk design men modern insida. En V8:a och modern teknik eleverar körupplevelsen.



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

10. Continental pressas – stänger fabriker

Publicerad 2025-02-06 11:53 (uppdaterad 2025-02-06 14:48) Text Anders Nilsson

Däckjätten Continental tvingas stänga flera fabriker, vilket leder till att hundratals arbetstillfällen försvinner.



Flera biltillverkare i Europa har det tufft, och detsamma gäller däcktillverkaren Continental.

Nu ska koncernsektorn ContiTech genomföra strukturella förändringar på flera platser i Tyskland. Beslutet innebär att fem fabriker i landet kommer att stängas. Anledningen uppges vara en ihållande nedgång i efterfrågan inom kundsektorer såsom fordonsindustrin. Enligt Continental förväntas 580 arbetstillfällen påverkas av fabriksstängningarna.

ContiTech har cirka 39 000 anställda i 37 länder och marknader runt om i världen. Enbart i Tyskland har företaget 22 anläggningar och 11 000 anställda.

– De smärtsamma åtgärder som vi nu inleder är nödvändiga för att ompositionera företaget för en hållbar ekonomisk tillväxt. Med tanke på den nuvarande ekonomiska motvinden och den allt snabbare tekniska omvandlingen måste vi vidta åtgärder nu för att säkra vår framtid och driva på vår strategiska omorientering, säger Philip Nelles, medlem av Continentals koncernledning, i ett pressmeddelande.



Anders Nilsson



11. Volvo Cars har tappat 200 miljarder i värde

Av Roger Åberg 2025-02-07 kl 09:40

Aktien störtdyk efter mörka framtidsutsikter



Igår presenterade Volvo sin senaste kvartalsrapport och det var rätt fina siffror. Man gjorde en vinst på 3,9 miljarder kronor vilket är en rejäl minskning från förra året då man gjorde en vinst på 5,4 miljarder kronor. Men i den siffran fanns en nedskrivning på 1,7 miljarder för Novo Energy, ett projekt som man hade tillsammans med Northvolt och som i princip har tappat allt sitt värde. Bortser man från den nedskrivningen så var vinsten faktiskt något högre än förra året.

Men det ser inte ljust ut framåt för Volvo Cars. Europa har slutat växla till elbilar och har lägre köpkraft, i Kina är konkurrensen benhård och på det finns det hot om tullar både i USA och Europa. Inte så bra förutsättningar med andra ord.

Det fick marknaden att reagera och aktien sjönk kraftigt. När börserna stängde hade aktien gått ner 11 procent och handlades för 21 kronor. Aktien har aldrig handlats så lågt sedan Volvo Cars kom in på börserna 2021. Bolaget har tappat nästan 65 procent i värde sedan dess och kurvan fortsätter peka nedåt.

Börsvärdet för den del av aktierna som handlas på börserna var vid introduktionen runt 163 miljarder, nu är börsvärdet knappt 63 miljarder. Eftersom drygt 50 procent av aktierna inte finns tillgängliga på börserna betyder det att värdet på Volvo Cars har sjunkit med i runda slängar 200 miljarder kronor på mindre än fyra år.

Aktien har vandrat uppåt lite nu på morgonen.



Roger Åberg

12. Dansk miljardär köpte Koenigsegg med 2300 hk

Av William Karlsson 4 februari 2025, 15:50

En dansk miljardär har köpt en Koenigsegg Gemera. Den svenska hyperbilen med 2300 hästar ska dock inte köras utan kommer att ha ett helt annat syfte.



Koenigsegg Gemera avtäcktes för första gången någonsin i mars 2020. Till en början var det tänkt att den skulle finnas tillgänglig med en trecylindrig **motor** som kallades "Tiny Friendly Giant" på 600 hästkrafter i kombination med elmotorer, men senare förändrades planerna så att den i stället lanserades med något betydligt kraftfullare.

Specifikationen ändrades så att den fyrsitsiga hyperbilen fick en dubbelturbo-V8 i kombination med en egenutvecklade elmotor som kallas för "Dark Matter". Tillsammans ger de en kraft på 2300 hästar, vilket gör Gemera till den svenska hyperbiltillverkarens mest kraftfulla modell någonsin. Den accelererar från 0 till 100 km/h på bara två sekunder och har en toppfart som överstiger 400 km/h. Exakt hur snabb den är har Koenigsegg inte avslöjat ännu.

Det kommer totalt att tillverkas 300 exemplar av Gemera, där Koenigsegg planerar att ta fram ungefär 130 bilar per år vid sin produktionsanläggning i Ängelholm. Hyperbilen kostar mer än 30 miljoner kronor och en av köparna är en dansk miljardär som inte verkar ha några planer på att köra sin Gemera alls.

Närliggande bilhandlare

För fyra år sedan köpte den superrika dansken Jørgen Hansen en herrgård på den danska ön Langeland för 20 miljoner kronor. Nu vill han locka fler att besöka herrgården genom att ha den svenska superbilen parkerad där.

– Vi hoppas att den kan locka folk till Langeland, säger Jørgen Hansen **till FAA.**

På grund av syftet med bilen är det låg sannolikhet att den ens kommer att få någon registreringsskylt. När hyperbilen kommer att levereras till Langeland är också oklart, då vi i nuläget inte när den kommer att produceras i Sverige.

LÄS MER:



2300 hk! Koenigsegg visar magiska kraftpaketet



Koenigsegg avslöjar superversion av Gemera: 2300 hk!



Koenigsegg avslöjar nya konfiguratoren för 4-sitsiga...



Koenigsegg visar upp första körbara Gemera: 1735 hk...



Skippar 3-cylindrig motor – nu får alla 2300 hk



Koenigsegg med 2300 hk kan ha takbox och 3 barnstolar



William Karlsson

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



13. Triumph TR6 1969

Såld för \$18,000 den 7/9/18



Denna Triumph TR6 från 1969 är det 159:e exemplaret som byggdes under modellens första produktionsår och är färdig i Triumph Racing Green över en svart interiör. Den ursprungliga ägaren bytte in sin Mustang från 1967 mot denna TR6 i början av 1969 och behöll den fram till sin död några år senare. Bilen stod sedan kvar i magasin hos hans kombi tills den förvärvades av den andra ägaren 2010, och en mekanisk renovering och omlackering i originalfärgen utfördes inför den nuvarande ägarens köp 2011. Kraften kommer från en 2,5L inline-sexa i kombination med en 4-växlad manuell växellåda med elektrisk överväxel. Denna TR6 erbjuds av den säljande återförsäljaren på uppdrag av sin ägare med dokumentation som daterar sig från ny, ett British Motor Industry Heritage Trust-certifikat och en ren New Jersey-titel.

En omlackering i original Triumph Racing Green med en kontrasterande svart Kamm-bakpanel genomfördes under tidigare ägare. En handfull färgflagor och långa repor i en kvartspanel pekas ut av säljaren, tillsammans med några mindre spindelnät nära gaslocket och mittpanelen precis under vindrutan. Ett par TR6-dekaler sitter framför bakljusen, medan ett emblem från den ursprungliga återförsäljaren och ett andra som betecknar fabriken överväxel är placerade baktill.

Den svarta suffletten är utrustad med en 3-delad bakgrundsbelysning och en reflekterande remsa runt fönsteröppningarna. De smala kromade stötfångarna är inte utrustade med overriders. Den bakre stötfångarens mittsektion har bytts ut och registreringsskyltens lampor har kopplats om.



Hyttan är klädd i svart och utrustad med fällbara säten för både förare och passagerare. Enligt säljaren verkar sätena och instrumentbrädan original tillsammans med mycket av den andra inredningen. Mattorna är nyare och tidsenliga. Periodradion har inga högtalare installerade, men den och instrumenteringen sägs fungera korrekt. Farobrytaren och luftkonditioneringssystemet fungerar inte, även om det senare sägs vara komplett och kompressorn kopplas in.

Den tidigare ägaren monterade en 14" tråkantad ratt med en 46 mm hornknapp 2010. Den 5-siffriga vägmätaren visar knappt 22 400 miles. Det medföljande servicehäftet visar 18k mil 1970 inte långt innan bilen gick i långtidsförvaring, och bilen har körts cirka 50 mil under nuvarande ägande enligt säljaren. Mätarställningen som visas tros vara korrekt enligt den nuvarande och tidigare ägarens kunskap och förmåga att autentisera.





Den raka sexan på 2,5 liter är utrustad med dubbla Stromberg-förgasare och skickar kraften till bakhjulen via en 4-växlad manuell växellåda med elektrisk överväxel på växlar två till fyra. Mekanisk uppfräschning som utfördes 2010 av den tidigare ägaren inkluderade ombyggnad av förgasarna och montering av en elektronisk tändning, samt byte av drivremmar och många slangar. Den nuvarande ägaren bytte ut kopplingen, kastlagret och tryckplattan nyligen och fick överväxeln omkopplad.





FILM: <https://youtu.be/Ki4EKr8kFZE>



FILM: <https://youtu.be/tGz5ZXXRV0w>



FILM: <https://youtu.be/pGSAO-p-pXM>



14. Citroën Typ H

28.08.2019



I samband med 100-årsjubileet för varumärket Citroën kan bilfantaster varje månad njuta av en klassisk bil från det franska företagets omfattande historia. Normalt gjordes detta i kronologisk ordning. För augusti månad vände de dock tillbaka några sidor i sina böcker för att inte glömma ett speciellt fordon. Även om de flesta bilfantaster är bekanta med Citroën främst för modeller som 2CV, Traction Avant eller SM, är Type H med sitt ovanliga korrugerade järnutseende också en av de bilar som du kommer att hitta i det kollektiva minnet, åtminstone i hela Europa. Inte undra på, trots allt började produktionen ett år före den legendariska 2CV 1947 och pågick utan avbrott eller genomgripande förändringar fram till 1981. Då hade mer än 489 000 enheter lämnat monteringslinjerna. Med Type H ärvde Citroën TUB, som endast tillverkades i 1 748 exemplar mellan 1939 och 1941 på grund av kriget. Här hade det framhjulsdrivna konceptet, som senare också gjorde Type H framgångsrikt, redan testats genom att vrida motorn och växellådan på Traction Avant 180 grader (motorn framför framaxeln, växellådan bak). Naturligtvis var man också tvungen att ändra motorns rotationsriktning. Detta transportfordon hade också en självbärande kaross av korrugerad plåt, där vågformen inte bara är en optisk gimmick, utan ger fordonet mer styvhet.



Denna princip har överförs till typ H i en betydligt större skala. Citroën erbjöd den från fabrik endast som en 4,28 meter lång skåpbil eller som ett rent chassi med förarhytt. Fordonet var dock medvetet utformat för att tillåta så många variationer som möjligt för att uppfylla alla krav från transportföretag, hantverkare och andra kunder. Tack vare framhjulsdriften kunde området bakom passagerarhytten utrustas individuellt, vilket gjordes av olika externa karossbyggare ("Carrossiers"). Dessa erbjöd också modifieringar som såldes via officiella Citroën-återförsäljare, men som inte utfördes på fabriken. Dessa inkluderade till exempel "Modifiering A" (40 centimeter bakre överhäng) till "Modifiering F" (hjulbas förlängd med 1,2 meter och 60 centimeter bakre överhäng) eller takhöjder på 10, 20 eller 40 centimeter inklusive taket på förarhytten eller utan.





Förutom de vanliga leveransbilarna skapades minibussar, likbilar, ambulanser, flakbilar med och utan presenningar, laboratoriebilar, biltransporter, försäljningsbilar för veckomarknaderna, djurtransportörer, kylbilar, husbilar och andra varianter. Särskilt i Frankrike, men även i andra europeiska länder, tillhörde typ H gatubilden under lång tid. Beroende på nyttolast fick den beteckningen HW, HX, HY eller HZ. Genom att använda en torsionsstångsfjädring säkerställdes ett bra körbeteende i tomt och lastat skick. Vissa exemplar, särskilt ambulanser, fick den hydropneumatiska fjädringen från Citroën DS på bakaxeln. Under motorhuven användes först motorn från Traction Avant och senare motorn från ID19, i båda fallen med ändrad rotationsriktning. Det fanns även dieselmotorer från Perkins och Indénor på 30 kW/41 hk till 42 kW/57 hk. Eftersom alla dessa motorer var lättillgängliga framför axeln och man under utvecklingen av Typ H var noga med att montera dem för snabb demontering, hölls underhållskostnaderna inom gränserna.

Förutom de franska Citroën-fabrikerna i Quai de Javel och Aulnay-Sous-Bois tillverkades även typ H av dotterbolag i Belgien och Nederländerna. Denna skåpbil upplever för närvarande en liten renässans som ett resultat av de allt populärare food trucksen i Europa. Citroën erbjuder också en konverteringskit i glasfiber för sin nuvarande Jumper, som översätter optiska bindningar av typ H till modernitet. Dessa karosdelar har utvecklats av Caselani Automobili från Italien.



