



Ogle SX1000 GT

- 1. Ny elbil laddas på fem minuter**
- 2. Renault 5 Turbo 3E är en eldriven mini-superbil**
- 3. Snart premiär för eldrivna Porsche Cayenne och Porsche 718**
- 4. ID. Every 1 kommer att tillverkas i Portugal**
- 5. Lamborghinis elbil får 2000 hästkrafter**
- 6. Mercedes-AMG slår fast: C63 får ingen V8-comeback**
- 7. Tidigare Waymo-chef sågar Teslas robottaxi**
- 8. Svenskt företaget uppvaktas av Stellantis**
- 9. Super-Volvon som kan bli nya T-Gul**
- 10. Volkswagen Transporter T2 var en riktig smällkaramell**
- 11. Ogle SX1000 GT**
- 12. Wolseley Hornet Special Sports**

1. BYD:s batterichock: Ny elbil laddas på 5 minuter

Av Maths Nilsson

17 mars 2025, 15:58

Glöm alla långa laddstopp. Snart går det lika fort som att tanka. Nu avslöjar BYD sitt nya batteri med 1000-voltssystem som laddas på fem minuter.



FILM: https://youtu.be/XFhcG_Cc37g

Många har dragit sig för att skaffa elbil för att laddstoppen kan ta en liten stund på långresan, även om du oftast behöver stanna ändå. Men snart kommer det inte ta längre tid än att fylla på bensin. Den kinesiska tillverkaren BYD avslöjar ett nytt batteri till elbilar som laddar lika snabbt som en tankning.

Batteriet presenterades personligen av BYD:s vd och grundare Wang Chuanfu under måndagen i Kina. Det har redan testats i elbilen BYD Han L och resultaten är sensationella. Det nya batteriet kan ladda in en räckvidd på 47 mil på bara fem minuter. Försäljningen av BYD Han L med nya batteriet har redan startat i Kina och elbilen kostar strax under 400 000 kronor. Bilen har 1086 hästkrafter.

Hemligheten bakom den ultrasnabba laddningen är ett nytt 1000-voltssystem. Tekniken ska införas i BYD:s toppmodeller. BYD lovar dessutom att bygga nya laddstationer i Kina som har tillräckligt hög spänning för att möjliggöra den blixtnabba laddningen. Men de lovar också att komma med ännu snabbare laddning i framtiden. De jobbar redan på ett 1500-voltssystem.



FILM: https://youtu.be/fb1_BzHnJI

BYD:s nya 1000-voltssystem är betydligt snabbare än de senaste elbilarna från europeiska tillverkare. Nya **Volvo ES90** kan ladda 30 mils körning på tio minuter. **Mercedes CLA** som visades förra veckan klarar 32,5 mil på samma tid.

LÄS MER:

- [Batteriet laddas lika snabbt som du tankar –...](#)
- [Kommer i år: Superbatterier som laddar på 10 min](#)
- [Volvo-syskonets blixtsnabba laddning: 30 mil på 5 minuter](#)
- [Laddar med dubbla pistoler – ny elbil slår rekord](#)
- [Första macken där du kan tanka elbilen full på 10 minuter](#)
- [Test: Rekord & fiasko – så lång tid tog laddning av...](#)



Maths Nilsson

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



2. Renault 5 Turbo 3E är en eldriven mini-superbil – hjulmotorer med 540 hk

Posted by Kristofer Rask mars 17, 2025

Renault har väckt liv i en ännu en retroikon efter den framgångsrika lanseringen av Renault 5. Nu kommer också Renault 5 Turbo 3E som hämtar inspiration från en 80-talsikon.



FILM: <https://youtu.be/hvleTDrEXo0>

Den nya elbilen är utvecklad i samarbete med Alpine och är baserad på en skräddarsydd plattform och två hjulmonterade elmotorer som tillsammans levererar imponerande 540 hästkrafter.

”En riktig best till bil byggd för rally, drifting och banracing, anpassad även för allmän väg”, är ledorden Renault använt under utvecklingsarbetet. Detta är Renaults mest kraftfulla gatbil någonsin.

Med sin kompakta längd på 4,08 meter introducerar Renault en helt ny fordonsklass – en riktig mini-superbil. De elektriska hjulmonterade motorerna bak är på 200 kW vardera. och tar bilen från 0 till 100 km/h på under 3,5 sekunder och levererar en toppfart på 270 km/h. En knapp på ratten aktiverar en extra effektboost vid omkörningar.

I bilen sitter ett batteri på 70 kWh och räckvidden är på 400 km enligt WLTP. Den högpresterande plattformen är baserad på en 800-voltsarkitektur vilket också ger snabb snabb-laddning.



Med en topp effekt på 350 kW är det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på 15 minuter. AC-laddning på 11 kW är standard.

Det är möjligt att justera den regenerativa bromsningen i fyra nivåer och välja mellan fyra olika körlägen: Snow, Regular, Sport och Race. Det sistnämnda läget inkluderar också en drift-assistfunktionen.

Interiören är det ett tydligt fokus på prestanda och racingkänsla. Här finns sportstolar med sexpunktsbälten, kolfiberdetaljer för att hålla vikten nere och material som Alcantara för säten och instrumentpanel. En rallyinspirerad vertikal handbroms förstärker också sportbils känslan.

Framför föraren sitter två digitala skärmar på 10,1 och 10,25 tum som visar körinformation, navigation och multimedia. Gränssnittet är inspirerat av originalmodellerna Renault 5 Turbo och Turbo 2 men kombineras med moderna funktioner för en uppkopplad körupplevelse. Det är i övrigt samma OpenR Link-system med Google inbyggt som sitter i Renault 5 och Renault E-Tech.





Renault 5 Turbo 3E väger ungefär 1 450 kilo inklusive det 70 kWh stora batteriet. Sett till effekten ger det ett vikt-effektförhållande på 2,7 kg/hk vilket gör det jämförbart med klassiska superbilar.

Batteriet i bottenplattan ger bilen en exceptionellt låg tyngdpunkt. Alpine-ingenjörerna har finjustera fjädring och chassi för maximal smidighet, för att maximera prestandan och möjligheten till en spektakulär driftförmåga.

Renault 5 Turbo 3E kommer att tillverkas i 1980 nummerade exemplar som en hyllning till en hyllning till året då originalet Renault 5 Turbo lanserades. Den kommer erbjudas på flera marknader – och försäljningen börjar inom kort med leverans under 2027.





3. Snart premiär för eldrivna Porsche Cayenne och Porsche 718

Magnus Fröderberg

2025-03-17

Efter Taycan och Macan EV kommer eldrivna versioner av Porsche 718 och Cayenne under 2025.



Eldrivna Porsche Cayenne provkörs på allmän väg i Tyskland.

Förra året var **Porsche Cayenne** märkets bästsäljare med över 100 000 sålda bilar. Totalt sålde Porsche **310 718 bilar under 2024**. Att göra en eldriven version av Cayenne är således viktigt för Porsche.

Redan förra året berättade Porsche att eldrivna Cayenne var under utveckling och under **Porsches årliga kapitalmarknadsdag** som hölls förra veckan berättade vd Oliver Blume att den stora elsuven kommer att lanseras under året.

– **När det kommer till den eldrivna Cayenne ...** så har vi kommit väldigt långt med produkten. Jag kör den väldigt ofta och vi avslutar snart förserien. Vi kommer väldigt snart att ta den till marknaden, säger Oliver Blume och tillägger att körprestandan kommer att vara något alldeles extra.



Porsche vill inte avslöja utseendet på Cayenne E förrän det är dags för lansering.

El-718 kommer andra halvåret

Årets elbilsatsning från Porsche blir mer omfattande än bara Cayenne, avslöjar Blume: – **Den får sällskap** av en elbil i 718-segmentet senare i år. Allt handlar om tajming, men det blir under andra halvan av året.

Cayenne kommer vara baserad på en vidareutveckling av PPE-plattformen som sitter i eldrivna Porsche Macan. Vilken teknikplattform som används för 718 är ännu inte känt.



Magnus Fröderberg

Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

Läs även: [Vi har provkört nya Porsche Macan E](#)



4. ID. Every 1 kommer att tillverkas i Portugal

Bobby Green ons. 12 mar 2025, 16:00

Kanske får delar från Kina



Konceptbilen ID. Every 1 ska bli verklighet och produktionsversionen kanske får namnet ID.1. Nu får vi reda på att den inte kommer att tillverkas i Tyskland utan istället på Volkswagens Autoeuropa-fabrik i Portugal. Detta för att hålla nere kostnaderna så mycket det bara går. Modellen blir den första att använda sig av Rivians el-arkitektur och den kommer att baseras på den framhjulsdrivna MEB-plattformen. Om det behövs kommer Volkswagen även att använda sig av delar från kinesiska leverantörer till bilen.

Bilen blir mindre än en Polo i storlek på utsidan och ska ha en prislapp på runt 20.000 euro. [electrive.com](https://www.electrive.com)



Det här är Volkswagen ID. Every1



Fysiska knappar på väg tillbaka i Volkswagens bilar



5. Lamborghinis elbil får 2000 hästkrafter

Posted by Kristofer Rask mars 14, 2025

Blir smidig genom fyrhjulsstyrning



Lamborghini visade för två år sedan upp det eldrivna **konceptet Lanzador**. Det är märkets första elbil med planerad lansering mot slutet av det här årtiondet. Det blir en mycket kraftfull elbil.

Initialt har Lamborghini talat om 1360 hästkrafter. Det är vad konceptet levererar. Men enligt AutoExpress som citerar koncernchefen Oliver Blume kan det bli mycket mer än så. "Upp till 2000 hästkrafter" uppgav Blume i samband med VW-koncernens årliga finanspresskonferens.

Kraften kommer från fyra elektriska motorer och det kommer bli den mest kraftfulla Lamborghini någonsin. Den kommer att vara baserad på en koncerngemensam plattform och teknik.

– Vi planerar att ha en elbil med en gemensam uppsättning elektriska komponenter. Det finns en möjlighet till synergier. Lamborghini planerar att använda den plattform som utvecklats av Porsche. Vi kommer att ta fram ett komponentpaketet tillsammans med Porsche, Lamborghini, **Audi** och Bentley, berättade Blume.

Lamborghini kommer att vara större och tyngre än dagens **Lamborghinis**. Men det löser man med fyrhjulsstyrning vilket hjälper bilen att ta kurvor samtidigt som den blir stabil i höga hastigheter.

– Jag lovar att det kommer att vara en typisk Lamborghini, med en mycket emotionell design som kommer att göra ett starkt intryck, avslutade Blume.



Storsatsade på elbilar – nu taxibranschens mest hållbara varumärke



Riddermark: Fyrhjulsdraft gör Tesla poppis i norra Sverige och på landsbygden



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



6. Mercedes-AMG slår fast: C63 får ingen V8-comeback

Christoffer Lindén 2025-03-14

Spekulationerna har gått heta om Mercedes-AMG C63 skulle få tillbaka en V8. Nu har AMG-cheferna satt ner foten – och beskedet lär överraska många.



Mercedes-AMG C63 var länge synonym med V8-muller men den eran är nu officiellt över.

Mercedes-AMG har nu bekräftat att C63 inte kommer att återfå en V8-motor, trots intensiva rykten om en comeback. En ny V8 är förvisso under utveckling, men den är reserverad för andra modeller i AMG-familjen.

Beskedet från Mercedes-AMG-chefen Michael Schiebe sätter punkt för spekulationerna som pågått i månader. Många AMG-fans hade hoppats på att den nuvarande C63 S E Performance – med sin fyrcylindriga hybridmotor – skulle få en mer traditionell AMG-behandling i samband med en uppdatering 2026. Men så blir det inte, bekräftar AMG för **Motor1**.

”Vi har förlorat kunder som älskar V8”

Den nuvarande generationen av C63, som lanserades 2022, bytte ut den klassiska dubbelturbo-V8:an på fyra liter mot en 2,0-liters fyrcylindrig plug-in hybrid. Trots att den utvecklar hela 671 hästkrafter och ett enormt vridmoment på 1 020 Nm, har mottagandet varit svalt bland prestandapurister.

– Vi har förlorat några kunder som enbart är intresserade av V8:or, erkänner Michael Schiebe.

Med en tjänstevikt på över 2,1 ton har modellen fått kritik för att vara för tung och för distanserad från sina råare AMG-föregångare.

En ny V8 – men inte för C63

Även om AMG bekräftar att en ny V8-motor är på väg, kommer den inte att sitta i C63. Istället är det den större CLE 63-modellen som ser ut att få ära den kommande motorn med flat-plane-vevaxel.

Mercedes-AMG försvarar dock sitt beslut och menar att den fyrcylindriga hybriden i C63 är ett ”mycket övertygande paket” – men frågan är om prestandaentusiasterna håller med.

Vad tycker du – har Mercedes-AMG gjort rätt val, eller borde de ha gett C63 sin V8 tillbaka?



Christoffer Lindén

Redaktör och F1-expert med bred erfarenhet inom motorsport och bilindustri. Skriver om Formel 1, bilar och branschnyheter för auto motor & sport. Christoffer är Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter och har bevakat sporten på plats sedan 2019. Utöver F1 brinner han för att analysera bilindustrins utveckling och provköra nya modeller – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.



Mercedes-AMG C63.

7. Tidigare Waymo-chef sågar Teslas robottaxi – många sätt att fejka

Fredrik Sandberg 15 mar 2025

Den tidigare vd:n för Waymo, John Krafcik, har i en nyligen genomförd intervju med tyska [Manager Magazine](#) ifrågasatt Teslas kommande robottaxi-projekt, Cybercab. Han skrädder inte orden och menar att det finns stora brister i Teslas planer.



*Endast i Hollywood-studion:
Teslas robotaxi-prototyp Cybercab vid presentationen på Warner Bros.*

Krafcik, som ledde Waymo från 2015 till 2021, kritiserar inte bara Teslas val av sensorer, utan också hur dessa är placerade och deras förmåga att hållas rena. Så här säger han om, Cybercab, det robot-taxi-koncept som Tesla visade upp förra året:

– Om ett företag menar allvar med att bygga en säker robottaxi-verksamhet skulle robot-taxin inte se ut som Cybercab. En seriös robottaxi prioriterar säkerhet med sensorer på taket, på sidorna och hörnen av fordonet. Dessa sensorer har också rengörings- och tork-funktioner – vindrutetorkare, tryckluftsmunstycken och så vidare. En seriös robottaxi är inte heller designad som en kupé. En kupé gör det svårt för människor att enkelt gå in och ut ur fordonet.

Enligt Krafcik har Waymo hållit sig borta från motorvägar under en lång tid eftersom trafikförhållanden och sårbara vägtrafikanter, som cyklister och fotgängare, även finns där, om än mer sällan. Han betonar vikten av att ha robusta lösningar för dessa sällsynta händelser, särskilt med tanke på högre hastigheter och längre bromssträckor.

I juni i år förväntas Tesla starta en taxi-tjänst med självkörande bilar utan mänskliga förare i ett avgränsat område i Austin. Det är med andra ord liknande tjänst som Waymo har erbjudit under många år. **Och som vi har testat.** Krafcik tror dock inte att Tesla på något sätt kommer att revolutionera denna verksamhet.

– Det finns många sätt att fejka en robottaxi-tjänst, säger han till Manager Magazine.

Ord och inga visor från tidigare Waymo-chefen med andra ord. Men då ska man komma ihåg att han har sin bakgrund i ett konkurrerande bolag. Den tjänst som Tesla ska rulla ut i Austin i sommar är alltså samma typ av tjänst som Waymo har haft en längre tid redan. Och det rör sig alltså inte om att låta privatpersoners bilar att användas i taxitjänsten, utan Teslas egna fordon. Den som tror att försöket i Austin bara är ett litet avstamp till att folk som har köpt full självkörningsförmåga till sina bilar ska kunna starta robottaxiverksamhet kan dock bli besvikna. Enligt Ashok Elluswamy, som är chef för avdelningen för självkörande fordon på Tesla krävs det för att rulla ut detta, att Teslas självkörande bilar klarar samma sträcka utan intervention som människor kör utan att krocka. Och den sträckan är 1.078.202 kilometer. Idag klarar Teslas autonoma teknik **800 kilometer enligt Electrek.**

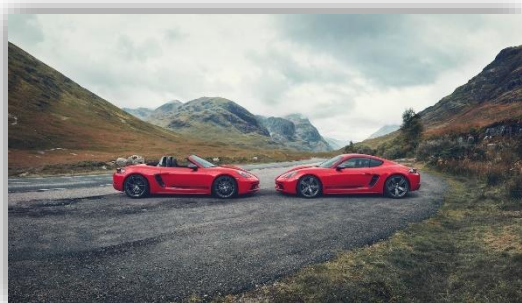


Läs mer:



14 mar 2025

Rykte: här är Teslas drag för ökad försäljning av Model Y



13 mar 2025

Så förseñar Northvolts konkurs Porsches lansering av elbilar



8. Supersäkra elbilar i platta paket – svenskt företaget uppvaktas av Stellantis

Posted by Kristofer Rask

mars 17, 2025

Det svenska företaget Luvly presenterade för några år sedan planerna på en liten kompakt elbil som skulle revolutionera transporter i städer och utmana normen med överväxta suvar. Den kompakta elbil skulle kosta 100 000 kronor och vara supersäker.



Håkan Lutz, VD på Luvly.

Luvly var också en demonstration på lätta säkra konstruktioner. Inspirerad av formelbilar har elbilen **Luvly O** ett lätt chassi av sandwichkomposit som fungerar som en säkerhetscell. Dessutom skulle man frakta bilen i platta paket.

Nu har Luvly uppmärksammats av Stellantis som inlett ett samarbete för att utvärdera Luvlys konstruktionsteknik. Det för att utforska potentialen i den metod för fordonsdesign och produktion som Luvly tagit fram.

Stellantis ska ha fastnat för Luvlys patenterade lättviktschassi i sandwichkomposit som innehåller energiabsorberande moduler för ökad säkerhet.

– Vi tror att vår teknik har potentialen att revolutionera sättet fordon designas och byggs. Vi är glada över möjligheten att arbeta med Stellantis i detta projekt, säger Håkan Lutz, VD för Luvly AB.



Luvly Os unika konstruktion.



Den stora bilkoncernen säljer idag små kompakta elbilar i form av Citroën Ami och Fiat Topolino och det kan tänkas vara för denna typen av fordon som Stellantis kan vilja använda på i framtiden.



Kristofer Rask

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

9. Super-Volvon som kan bli nya T-Gul: "Klippchans"

Av Andreas Jemn 18 mars 2025, 09:34

Volvo-modellen som fortfarande är en superchans till ett riktigt bilklipp. Experten förutspår att Volvo V70 R snart kan bli lika värdefull som T-Gul. – Jag tror att det kommer att bli en prisökning på cirka 20 procent om året, säger Michael Luft på Bilweb Auctions.



En nästan perfekt **Volvo V70 R säljs av auktionssajten**. Detta är Volvos sista prestanda-modell innan man lämnade jobbet till Polestar. Men än så länge är priset ganska lågt.

– Det är verkligen tid att göra ett klipp, om fem år kommer den att ha fördubblat sitt värde, säger Michael Luft.

V70 R följer klassikern T-Gul i tradition. Det är två supermodeller av en tillverkare som gjort sig känd för sin säkerhet och kanske att vara lite tråkig.

– När T-Gul kom så var Volvos första superbil i sedanform, även om den också kom i kombiversion. Det var en prestandabil som kunde mäta sig med de tyska bilarna, till skillnad från en 240-turbo.

När Volvo skapade T-Gul modellen hoppades man konkurrera med de stora biltillverkarna. Genom att utrusta bilen med en stark motor och måla den knallgul fick man ett fordon som attraherade bilister som tyckte om att synas på vägarna.

– Den hade en overboost som för ett kort ögonblick gav extra 20 hästkrafter så det var en **bil** som var väldigt rolig att köra.

Nyligen såldes en T-Gul för nästan 600 000 kronor. Medan en V70 R kan kosta mindre än 200 000 kronor. Men experten ser en tydlig tendens. Om några har den sprungit iväg och blivit en riktigt het samlarbil. Den här V70 R kan vara både hobbybil och investering. För den som är beredd att vänta några har också möjlighet att se sin investering skjuta i höjden.



– Vi ser att **bilar** börjar kunna stiga i värde efter 30 år. När de som minns dem från sin barndom kommer de upp i en viss ålder och får ekonomi att köpa dem. Samtidigt finns det inte så många exemplar kvar.

Den här V70 som nu säljs av Bilweb Auctions är från 2004. Modellen tillverkades under några korta år i en begränsad upplaga. Den har en manuell växellåda och motorn rymmer 300 mäktiga hästkrafter.

– Det är en riktig prestandabil, något för en entusiast, avslutar Michael Luft.

Auktionen varar till torsdag eftermiddag. **Budgivningen** är i full gång och om några dagar får vi se vem som kammar hem den här trofén. Det beräknade värdet ligger på 150 000 till 170 000 kronor.



LÄS MER:



Experten: 5 Volvo-fynd som rusar i värde



Otroliga Porsche-fyndet: 911 för småbilspengar



Porsche-modellen du kan köpa till vrakpris



Experten: Saabarna som rusar i värde 2025



Saaben som är det största klippet just nu: "Stiger"



Därför floppar Volvos elbil EM90: "Inte äkta vara"



Andreas Jemn är journalist och författare.

10. Volkswagen Transporter T2 var en riktig snällkaramell

Publicerad 11 april 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

Att bli arg på en Folkabuss Typ 2 är omöjligt. Att hitta en i vettigt skick är nästan lika svårt.



Alla har väl någon gång känt köpsuget efter en Folkabuss generation 2, en T2? Tänk så praktiskt med en kompakt buss! Alla roliga utflykter med vännerna, både de gamla vanliga och alla nya du kommer att få för att du har en buss.

Tänk vilka spontana minisemestrar du kan drömma upp, tänk all bråte du kan köra hit och dit! Tänk vad kul med motorn långt bak och tänk så snäll Folkabussen ser ut! Har det funnits en vänare uppsyn på den här sidan Austin Healey Sprite med grodögonen? Nej.

Om du vill ha en är det dags att raska på. Lagret av T2-bussar lika fina som den apelsinfärgade på bilderna är mer eller mindre redan slut, många har gått till Tyskland och Holland. Priserna är stigande och det lönar sig att dammsuga marknaden efter en T2 som är i så nära originalskick som möjligt. Både som investering och för att ditt nya, bussiga liv ska bli hyfsat friktionsfritt. Kom ihåg att det handlar om bilar med 40 år på nacken.

Skippa skunkar som annonseras för några tusenlappar, även om ägarna verkar vara riktiga entusiaster. Det finns gott om dem i den här svängen. Bestäm om du kan leva med stora blomdekaler på karosssidorna eller inte. Tål du madrassfuktiga campingombyggen, nedkörda midsommarfirare med kringrullande ölfaskor under andra stolsraden, kan du tåla artbastarder som fått en Volvo B20 mellan bakhjulen? Nej.



*Utrymmena är maximerade, bara det nödvändigaste får ta upp yta.
Få T2-bussar är så originaltrogna som den här inuti.*

Gå ut på marknaden med bestämd blick! Rost ska du leta efter i stort sett överallt. Du kommer garanterat någon gång att behöva hissa upp din buss – domkraftsfästena är lätta att kolla men dyra att byta. Kolla efter rost i golv, hjulhus, överallt! Skjutdörren ska löpa som den ska, annars kan den, just det, lossna. Kolla värmekamrarna, de är dyra och svåra att byta. Oljeläckage, nja, oljebyten, absolut, oljekylare, måste fungera – väldigt viktiga punkter att bocka av.

När du sedan hittar rätt är du bara att gratulera!





VW Transporter 1972

Nypris: 26 200 kr.

Motor: Fyrcylindrig boxermotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Luftkylning. Volym 1 679 cm³. Max effekt 66 hk DIN vid 4 800 v/min. Max vridmoment 109 Nm vid 3 200 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift via dubbelledade drivaxlar. Fyrväxlad manuell låda.

Mått: L 442/B 177/H 194 cm. Vikt 1 450 kg. Tank 57 liter.

Fjädring/hjulställ: Längslänkar och torsionsfjädring fram och bak, krängningshämmare fram. Hydrauliska stötdämpare fram/bak.

Styrning: Rullstyrväxel. Vändcirkel 11,3 m

Bromsar: Skivor fram och trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 127 km/tim. Acc. 0 – 90 km/tim 20,5 s.

Förbrukning: 1,07 l/mil.

Livscykeln

1968 Den nya modellen var 16 cm längre och hade högre lastkapacitet. Karossen som var byggd med dubbelplåt i vissa delar för en bättre vridstyvhet. Skjutdörr var standard. Bakvagnen var nu fyrledad. Motorn var den största som fanns att få från Typ 1 – 1 600 kubik och 47 hästar.

1970 Den speciella, kromade innerbackspegeln försvinner.

1971 Högre effekt, 50 hästkrafter. Skivbromsar fram.

1972 VW-loggan försvinner från tanklocket, synd. Större kylloftsintag. Större och kantigare bakljus. Typ 4-motorn (från 411:an) introduceras som option med 66 hk.

1973 Mindre frontemblem. Emblemet på bakluckan försvinner. Nya, kantiga stötfångare och högre blinkersplacering. Automat som tillval.

1974 Typ 4 motorn blir större, volym 1,8 liter och 68 hk. Insprutning på USA-modeller, något senare på övriga marknader som option.

1976 Typ 4-motorn förstoras igen, till två liter. Får 70 hk.

1977 Insprutningsmotorerna får hydrauliska lyftare.

1979 USA-modellen får katalysator. Tillverkningen (i Tyskland) upphör i oktober.



Calle Carlquist



11. Ogle SX1000 GT

25.08.2021

Sällsynta klassiska bilar är viktiga för oss och ligger oss varmt om hjärtat. Och med bara 66 tillverkade enheter faller Ogle SX1000 GT utan tvekan in i vår gren.



Om du aldrig har hört talas om den här bilen är det inte konstigt med tanke på de låga produktionssiffrorna. Dessutom skedde presentationen redan för nästan 60 år sedan. Den ägde rum i december 1961. Mannen bakom projektet var David Ogle. Han använde Mini Cooper, som just hade presenterats vid den tiden, som grund. Det enda som återstod av donatorfordonet var det (något utökade) chassit med drivlina och axlar. Av denna anledning ville British Motor Corporation (BMC) till en början inte ha något att göra med projektet och ville inte leverera några nya delar. Men under förutsättning att Mini-modellens namn inte nämndes i reklamaterialet fick Ogle äntligen köpa de nödvändiga komponenterna direkt från fabriken. Dessutom konverterade han också bilar som levererats av kunder på begäran.

Som en ombyggnad eller som ett komplett fordon

Medan den rena konverteringen kostade 550 pund var priset för ett komplett fordon 1 190 pund, vilket innebär att Ogle SX1000 GT kostade dubbelt så mycket som Mini Cooper S. Den egenutvecklade glasfiberkarossen fick bilen att se mycket större och längre ut än vad den faktiskt var. I processen integrerade David Ogle på ett smart sätt vindrutan från Riley 1.5, från vilken rattstången, inklusive växelspaken på höger sida, också kom.



Även om Ogle bara hade två säten ökade konverteringen vikten jämfört med Mini. Gömd under den platta huven dolde sig den fyrcylindriga motorn med en cylindervolym på 997.cc och 41 kW/55 hk. Detta räckte för en topphastighet på cirka 99 mph(160 kph). Ytterligare effektnivåer fanns tillgängliga mot en extra kostnad. Dessutom har många ägare under årens lopp eftermonterat större motorer från Mini-serien, till exempel från Cooper S som presenterades 1963.





Produktionen upphörde efter grundarens död

Våren 1962 presenterade David Ogle Ogle Ogle Lightweight GT baserad på SX1000 med sportiga skålade säten och integrerad störtbåge. Han ville förse privata racerförare inom standardvagnssporten med detta lättare och kraftfullare fordon. Dock byggdes endast tre exemplar. I april samma år dog företagets grundare bakom ratten i en Lightweight GT på väg till racerbanan Brand Hatch. Detta ledde också till att biltillverkningen upphörde under ledning av den nye företagschefen Tom Karen. Ett fåtal bilar byggdes fortfarande av förtillverkade komponenter. Förmodligen lämnade den sista SX1000 GT hallarna i Letchworth först i början av 1964. Två år senare sålde Ogle Design karossformarna till Fletcher Marine, som leddes av Norman Fletcher. Den senare ville återuppliva produktionen och presenterade sin Fletcher GT med modifierad front på London Car Show 1967. Den blev kvar med några få exemplar.

Endast ett fåtal exempel är fortfarande kända i dag

Vårt bildgalleri visar den 63:e av 66 Ogle SX1000 GT som byggts. Denna bil tillhörde ursprungligen David Ogle. År 2004 tog den dåvarande ägaren hand om en omfattande restaurering. Under arbetets gång kom en fyrcylindrig motor på 1 275 cc in. Den extra kraften är verkligen uppskattad. 2012 auktionerades auktionshuset RM Sotheby's ut denna Ogle i London och fick ett högt bud på 14 560 pund. I hela världen är det bara cirka 25 till 30 bilar som man känner till idag.

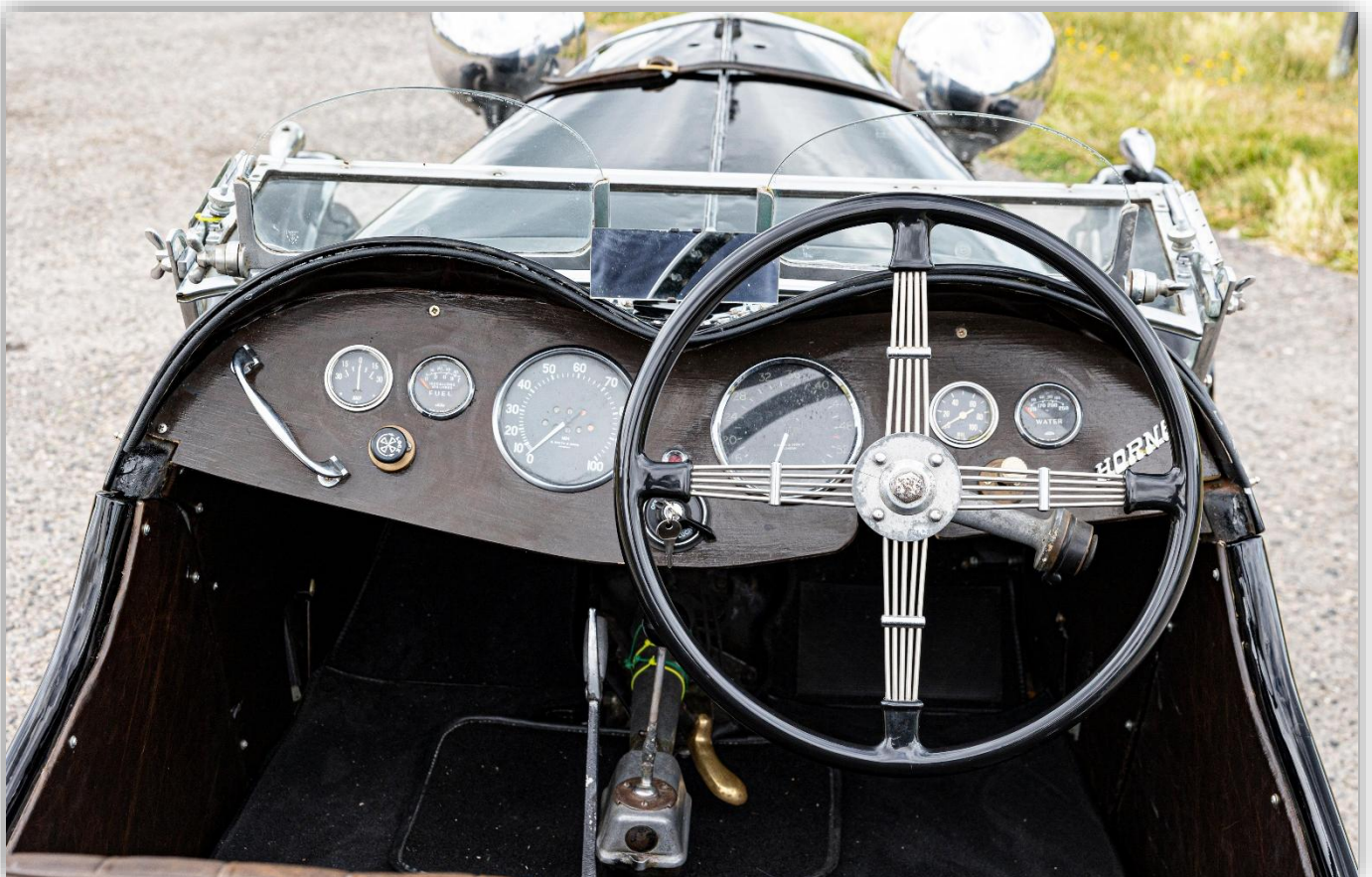


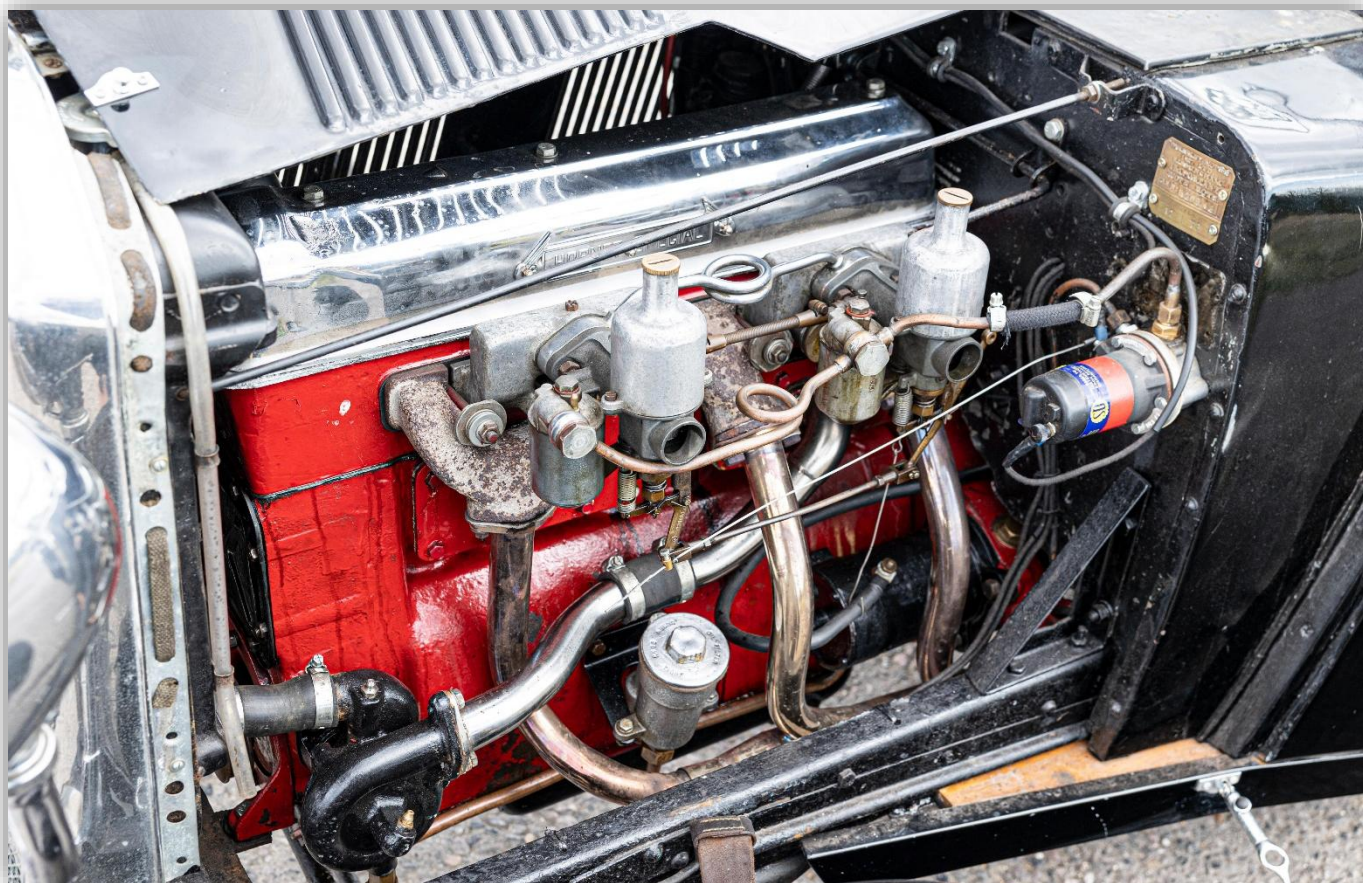
12. Wolseley Hornet Special Sports 1932



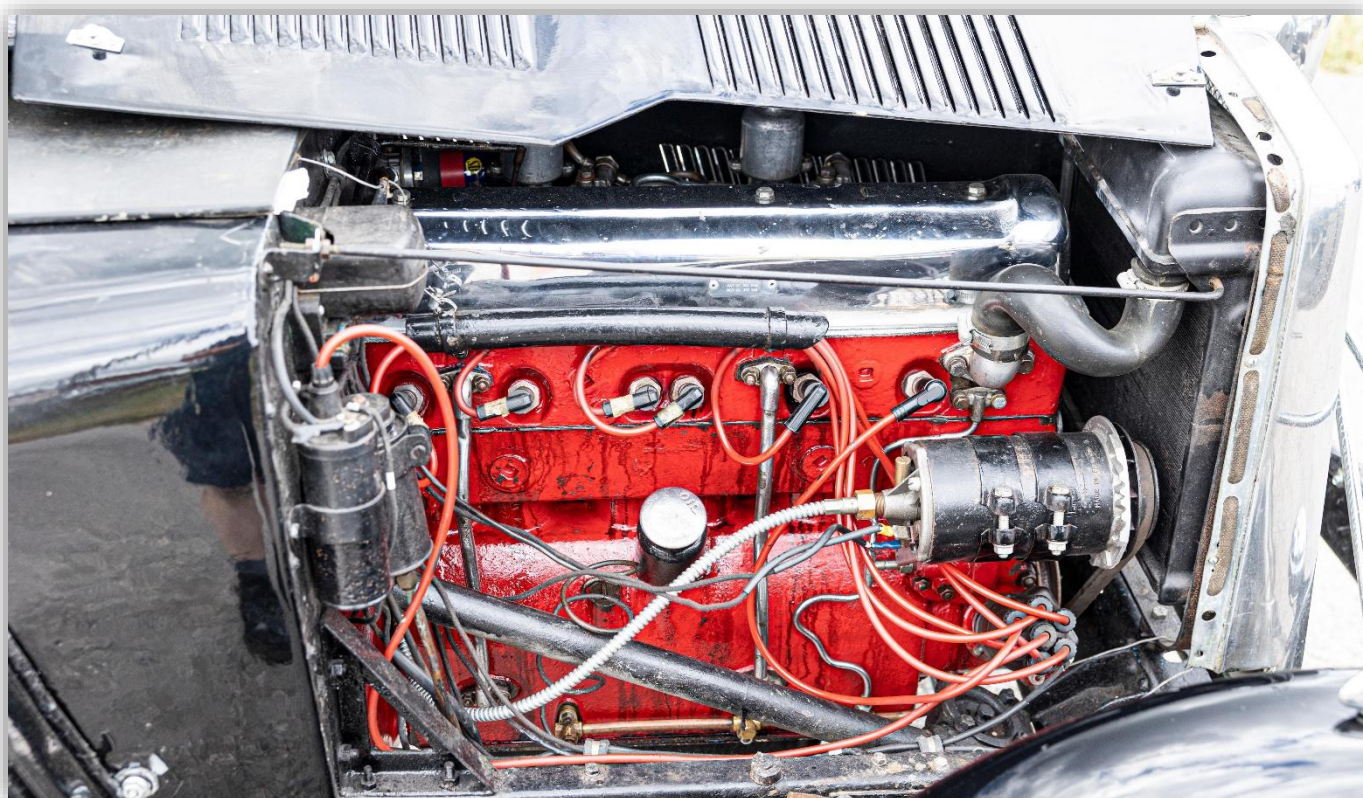
FILM: <https://youtu.be/iQGvnKV5GUE>

Även om dess image under senare år blev allt svårare att skilja från andra märken inom British Motor Corporation, intog Wolseley i början av 1930-talet främsta ledet av brittiska sportbilar tillsammans med MG, Riley och Frazer Nash. Den enda modellen som stod för attacken var Wolseley Hornet.





Hornet-sedanen introducerades 1930 och använde Wolseleys sexcylindriga motor med överliggande kamaxlar i ett förlängt Morris Minor-chassi utrustat med hydrauliska bromsar. Dess effekt/vikt-förhållande var exemplariskt bland samtida 1,3-litersbilar, där den smidiga och flexibla sexan drog från gånghastighet till mer än 60 mph. Modellen reviderades inför 1932 med en förkortad, kedjedriven motor med överliggande kamaxlar (flyttad längre fram för att förbättra utrymmet i kupén) och en fyrväxlad "tyst tredje" växellåda.





Ökad prestanda erbjöds av Hornet Special-chassit, som var utrustat med 12-tumsbromsar och fjärrstyrd växelspak. Special använde den förkortade motorn utrustad med dubbla för-gasare och en oljekylare, i vilken form den producerade 45 hk, tillräckligt bra för en topp-hastighet, beroende på karosseri, på cirka 75 mph. Specialchassit blev snabbt det självklara valet för de många oberoende karossbyggare som redan använde Hornet som grund för en sportig tvåsitsig bil.

Hornet Special gjorde snart sitt avtryck i tävlingar, en anmärkningsvärd prestation var se-gern som uppnåddes av ett team på tre Eustace Watkins Hornet (två E W Daytona på Spe-cialchassit, en E W International på standardchassit) i 1932 års stafettlopp på Brooklands med en genomsnittlig hastighet på 77,57 mph.

