



Elemental RP1

- 1. Volkswagen ID. Polo GTI officiell**
- 2. Premiär för Volkswagen ID.Polo GTI**
- 3. Ny Brabus med V12-motor på 1000 hk**
- 4. Den här har en motor från Koenigsegg**
- 5. Xpeng vill växa och tillverka elbilar i Europa**
- 6. Drömmen om syntetisk bensin kraschar**
- 7. Luleå skrotar sina elbussar**
- 8. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i kostym**
- 9. Elemental RP1**
- 10. MG NB Magnette**
- 11. Grattis Opel Blitz**
- 12. De viktigaste bilarna**

Teknikens Värld

1. Volkswagen ID. Polo GTI officiell

Av Per Sundström Publicerad 15 maj 2026 kl 13.00

Volkswagen har presenterat ID. Polo GTI. Modellen är den första helt eldrivna bilen som bär de klassiska bokstäverna och markerar 50-årsjubileet för den ursprungliga GTI-modellen.



Nya ID. Polo i GTI-utförande – här i "Tornadoröd" färg

Den nya modellen bygger vidare på arvet från den **första Golf GTI** från 1976, men med en helt elektrisk drivlina. ID. Polo GTI är framhjulsdreven, precis som originalet, och enligt Volkswagen har fokus legat på att bibehålla de köregenskaper som är förknippade med GTI-beteckningen.

Bilen är som standard utrustad med ett adaptivt chassi (DCC) och en elektroniskt styrd differentialbroms på framaxeln. Detta ska ge bilen smidiga och precisa köregenskaper i kurvor.

GTI-detaljer

Exteriört har ID. Polo GTI flera designelement som känns igen från tidigare GTI-modeller. Bland annat återfinns den klassiska röda randen i fronten som nu sträcker sig över nästan hela bilens bredd. Även det karaktäristiska bikakemönstret i luftintaget finns med. Bilen är standardutrustad med 19-tumsfälgar och IQ.Light LED-strålkastare.

Interiört återfinns de klassiska röda sömmarna och en nytolkning av det klassiska rutiga klädselmönstret på sportstolarna. Samtidigt har förarmiljön moderniserats med en digital instrumentering, kallad Digital Cockpit, och en stor infotainmentskärm. En funktion för en så kallad "retro-display" finns också, som kan visa instrument i en stil som påminner om den första Volkswagen Golf-modellen.



Effekt på 166 kW

Måtten är identiska med den vanliga **ID. Polo**, det vill säga en längd på strax över fyra meter och en hjulbas på 2,6 meter. Motoreffekten ligger på 166 kW (226 hk), toppfarten är 175 km/h och 0-100 km/h görs på 6,8 sekunder.

Batteriet är på 52 kWh och max snabbladdningskapacitet är 105 kW.

Försäljningen av Volkswagen ID. Polo GTI är planerad att starta i mitten av oktober. I Skrivande stund är inga priser ännu annonserade.



Per Sundström



2. Premiär för Volkswagen ID.Polo GTI

Av Christoffer Gullin

15 maj 2026

När känslan är viktigast



FILM: <https://youtu.be/4qh5EsHbS3o>

Jag har haft möjlighet att få en första titt på nya Volkswagen ID. Polo GTI, den första GTI-bilen som är helt elektrisk. I denna video gör jag en statisk rundvandring av bilen och pratar specifikationer, det är ingen körning då bilen inte är redo för det än.



Christoffer Gullin

3. Ny bil körs på 102 oktan: V12-motor på 1000 hk

Av Maths Nilsson

16 maj 2026, 10:08

Tyska Brabus avslöjar sin första egna bilmodell. Brabus Bodo visas upp vid Comosjön i Italien. Sportbilen har en 5,2-liters V12-motor från Cosworth på 1000 hästkrafter som körs på 102 oktan.



FILM: <https://youtu.be/GqaAlA1creg?t=19>

Brabus Bodo markerar ett skifte för företaget, som historiskt främst modifierat fordon från Mercedes-Benz. Brabus har redan officiell status som biltillverkare och registrerar sina fordon med egna chassinummer. Nya Brabus Bodo är namngiven efter grundaren Bodo Buschmann och ska tillverkas i en begränsad upplaga om 77 exemplar, vilket anspelar på grundandeåret 1977.

Även om designen är unik för Brabus, bygger modellen på den tekniska plattformen från Aston Martin Vanquish. Karossens grundstruktur och hjulupphängningar delas med den brittiska sportbilen. Karossen är helt tillverkad i kolfiber som har gjutits i Brabus egna anläggningar. Priset för Brabus Bodo startar på 1 miljon euro före lokala skatter och personliga tillval. Det innebär att du sannolikt lander på ett pris över 13 miljoner kronor på gatan i Sverige.

Under motorhuven sitter en 5,2-liters V12-motor med dubbelturbo, utvecklad av det brittiska ingenjörföretaget Cosworth. Motorn levererar 1 000 hästkrafter och ett vridmoment på 1 200 Nm. Kraften överförs till bakhjulen via en åttastegad automatisk växellåda. För att uppfylla rådande utsläppskrav har avgassystemet utrustats med fyra katalysatorer och partikelfilter. Motorn är optimerad för 102-oktanig bensin, men kan även köras på 98-oktanigt bränsle.



Prestandasiffror för Brabus Bodo:

- **0–100 km/h:** 3,0 sekunder
- **0–200 km/h:** 8,5 sekunder
- **0–300 km/h:** 23,9 sekunder
- **Topp hastighet:** 360 km/h (begränsad av däcken från Continental som är godkända för 370 km/h).





FAKTA: Brabus Bodo

- **Motor:** 5,2-liters V12 med dubbelturbo (Cosworth).
- **Effekt:** 1 000 hk / 1 200 Nm.
- **Växellåda:** 8-steps automat, bakhjulsdrift.
- **Tjänstevikt:** 1 910 kg.
- **Material:** Kolfiberkaross, aluminiumchassi.
- **Volym:** Begränsad till 77 exemplar.
- **Pris:** Från 1 000 000 euro (exklusive skatt och avgifter).



LÄS MER:



Aston Martin avslöjar rekordstark Ferrari-utmanare



Vulgärt lyxiga och snabba: Brabus Porsche 911 Turbo...



Aston Martin tillbaka i Sverige – lanserar super-SUV:en DBX



Aston Martin DBX707 – världens snabbaste suv med 707...



Sean Connerys egen Aston Martin DB5 – nu säljs...



Aston Martins nya supermotor: V12 Twin Turbo



Aston Martins okända specialmodell av Volvo P1800



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



4. Den här har en motor från Koenigsegg!

Av Roger Åberg 2026-05-16 kl 09:00

Kimera K39 är unik på flera sätt



Kimera har tidigare gjort två vackra restomods, EVO37 och EVO38. Men nu gör man sin första bil, som visuellt är lite av en hyllning till flera klassiska bilar, som Ferrari F40. Man kallar den för K39 och spontant tycker jag att den är en fullträff.

Att företag lånar ut sina motorer till andra tillverkare är inte speciellt vanligt, och Koenigsegg har inte gjort det tidigare. Men när Christian såg K39 fick han flashbacks till sin barndom och lät Kimera få köpa motorer från Koenigsegg. Basen är motorn från Jesko, men man har dragit ner på turbosarna, ändra avgassystemet och mjukvaran för att det ska passa just den här bilen bättre. Resultatet är en V8:a på 1000 hästar som nog inte är helt otrevlig.

Christian säger att man kan komma att göra liknande samarbeten i framtiden, men det är inget som kommer att göras lättvindigt.

Man kommer även att göra 10 exemplar med riktigt extrema detaljer. Man kallar den K39 Pikes Peak och den är gjord för att ta sig upp för Pikes Peak.





FILM: <https://youtu.be/sy91A5XmZok>



Kimera presenterar nya racerbilen K39
Ska tävla i Pikes Peak nästa år



Kimera EVO37 är årets prestandabil enligt Top Gear
Välförtjänt





5. Xpeng vill växa och tillverka elbilar i Europa

Posted by Kristofer Rask

maj 15, 2026

”Vi diskuterar med Volkswagen”



Kinesiska biltillverkaren Xpeng och Volkswagen har sedan ett par år tillbaka ett samarbete i Kina. Volkswagen har lanserat sina första elbilar med teknik från Xpeng. Nu kan samarbetet också få fäste i Europa.

Den kinesiska elbilstillverkaren Xpeng tillverkar idag elbilar hos kontraktstillverkaren Magna Steyer i Österrike. Men där har man nått sitt kapacitetstak. Enligt Xpeng för man nu diskussioner med Volkswagen för att hitta ytterligare kapacitet i Europa.

– Vi diskuterar med Volkswagen för att se om det finns någon möjlighet att hitta en plats här i Europa, säger Elvis Cheng, europachef på Xpeng till [Financial Times](#).

Förfrågan känns naturlig med tanke på det elbilssamarbete som Volkswagen har med Xpeng i Kina. 2023 investerade Volkswagen motsvarande 7,5 miljarder kronor i Xpeng och äger idag fem procent av bolaget.

Samtidigt har Volkswagen en överkapacitet i Europa. Xpeng skulle enligt Financial Times kunna använda en del av den lediga kapaciteten i europeiska fabriker. Men Xpeng utesluter heller inte att bygga en helt egen fabrik i Europa.

– Vi tror inte att alla fabriker kan uppfylla kraven för våra senaste eller framtida produkter, säger Elvis Cheng och beskriver samtidigt Volkswagens fabriker som ”lite gamla”.

Xpeng förtydligar att inget formellt beslut har fattats kring en utökad europeisk produktion.



Idag tillverkas Xpeng G6 i Österrike



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)



[Volkswagen nu största ägaren i elbilstillverkaren Rivian](#)

6. Drömmen om syntetisk bensin kraschar – fabriken går i konkurs

Av Christian Pedersen Publicerad 15 maj 2026 Uppdaterad 15 maj 2026

Det svenska bolaget Liquid Wind skulle bygga en av Europas största anläggningar för syntetiskt bensin men nu kollapsar satsningen efter växande ekonomiska problem och svag efterfrågan.



Enligt uppgifter från svenska medier är det inte tekniken i sig som stoppat projektet utan ekonomin.

Under flera år har syntetisk bensin lyfts fram som en möjlig räddning för förbränningsmotor och ett alternativ till traditionella fossila drivmedel.

Förhoppningen har varit att tekniken ska kunna minska utsläppen utan att kräva en total omställning till eldrift.

Nu kommer ett tungt bakslag för hela branschen.

Det Göteborgsbaserade bolaget Liquid Wind har lämnat in en konkursansökan och därmed stoppas planerna på en storskalig svensk produktion av syntetiskt bränsle.

Bolaget hade ambitionen att bygga ett av Europas största produktionsanläggningar för e-metanol i Örnsköldsvik.

Målet var att leverera ett grönare alternativ till fossila bränslen inom bland annat sjöfart och transportsektorn.

Samtidigt är debatten om syntetisk bensin mer aktuell än på länge.

Kritiker har tidigare varnat för att tekniken riskerar att bli för dyr för vanliga bilägare, med uppskattningar om **priser på uppemot 50 kronor litern i framtiden**.

Det har gjort att flera aktörer nu pressas hårt när marknaden tvekar inför de stora investeringar som krävs.

Höga kostnader blev avgörande

Enligt uppgifter från svenska medier är det inte tekniken i sig som stoppat projektet utan ekonomin.

Produktionen av syntetiska bensin kräver **enorma mängder energi och stora investeringar**.

Samtidigt har det visat sig svårt att hitta kunder som är villiga att betala det högre priset jämfört med traditionella drivmedel.

Bara dagar före konkursansökan hade bolaget fortfarande arbetat med att säkra miljötillstånd för den planerade fabriken.

“Om vi inte bygger här får vi sannolikt kinesiskt bränsle i stället”, sade grundaren **Claes Fredriksson** nyligen enligt svenska medier.

Liquid Wind hade tidigare som mål att ha tio anläggningar i drift före 2030 och såg framför sig en ny nordisk industri kring vätgas och infångad koldioxid.

Energiomställningen blir allt tuffare

Konkursen kommer samtidigt som hela Europas gröna industrisatsningar pressas av högre räntor, svagare konjunktur och osäker efterfrågan.

Flera projekt inom batterier, vätgas och alternativa bränslen har redan bromsats eller lagts ner under det senaste året.

För investerare och industrin blir utvecklingen ännu ett exempel på hur svårt det är att göra stora klimatprojekt lönsamma utan långsiktiga stöd eller tydlig efterfrågan från marknaden.

Samtidigt lever hoppet om syntetiska bränslen vidare hos delar av bilindustrin.

Bland annat har Porsche fortsatt investera i tekniken och pekat på möjligheten att producera syntetisk bensin till betydligt lägre kostnader längre fram.

Men efter konkursen i Sverige har vägen mot en storskalig europeisk produktion blivit betydligt mer osäker.

Missa inte:



Miljardsatsning hotad – Liquid Wind ansöker om konkurs – Dagens PS



7. Skrotar sina elbussar: "Skönt bli av med dem"

Av Maths Nilsson 16 maj 2026, 10:53

Nu skrotar kommunen sina elbussar. Trots att det stått stilla i flera år har de kostat 30 miljoner kronor. – Jag måste vara ärlig och säga att det är skönt att bli av med dem. De har varit kantade av problem och utmaningar, säger Ulf Nordin, produktionschef på LLT till P4 Norrbotten.



Luleå var en av de första svenska kommuner som vågade sig på att köpa in elbussar. Redan 2017 började de leasa sju finska elbussar från Linkker. Planen var att kommunen skulle ha gått över helt till elbussar 2020. Men det gick inte som man hade tänkt sig. Elbussarna fick problem från första stund. Inte mycket fungerande som det var tänkt.

När det blev kallt på vintern i Luleå visade det sig att det knappt fanns någon värme och bussarna var iskalla. Chauffören fick dessutom nackproblem för att ratten inte gick att justera. Som lök på laxen var det svårt att få hjälp hos finska Linkkers. Allra värst var det kanske att bussarna gick sönder och inte gick att ladda. Allt var så uselt att sjukskrivningarna gick upp hos busschaufförerna.

Nu skrotar Luleå kommun sin första elbussar. Att vara pionjär på elbussar blev en dyrköpt erfarenhet. Foto: Luleå Kommun

Till slut gav man upp och parkerade bussarna i ett garage för ett par år sedan. Där har de stått och kostat över 50 000 kronor i månaden. Totalt har projektet gått loss på runt 30 miljoner. Vissa uppgifter talar om över 50 miljoner kronor. Men nu kastar Luleå in handduken och skrotar bussarna.



Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter



Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag



Bara 2 veckor kvar: Släcks din bil från nätet?



27 dagar kvar – 1000-tals bilar tappar uppkoppling



Maths Nilsson

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

8. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i kostym och filttofflor

Publicerad 2026-05-17 6:30 Text Calle Carlquist

Cadillacs "lyxversion" av Saab 9-3 berättar om ett imperium som en gång var innovativt, attraktivt och spännande men som jäste över till håglöshet och desperata nödlösningar, skriver Calle Carlquist.



På 1960-talet fick vi lära oss att General Motors var världens största företag. Det hade nästan en miljon anställda och när bilbyggare i en GM-fabrik i ena hörnet av världen gick hem för dagen stämplade andra in i en annan fabrik i ett annat hörn. Antalet märken, modeller och marknader var oräkneliga.

Numera omfattar General Motors tre bilmärken, fyra med lite god vilja: Buick, Chevrolet och det närmast identiska GMC, samt Cadillac. En sorglig spillra av det forna imperiet.

Det vore kanske orättvist att skylla den historiska nedgången på en omgjord Saab som snickrades ihop i Trollhättan under en kort period, men det är frestande. Cadillac BLS berättar om ett imperium som en gång var innovativt, attraktivt och spännande men som jäste över till håglöshet och desperata nödlösningar.

Cadillac BLS var en omkostymerad Saab 9-3 "NG", som märkesnördarna säger. Kanske har du sett en BLS fara förbi ibland, antingen som fyradörrars sedan eller som riktig kombi.

BLS stod för "B-segment Luxury Sedan". Elaka tungor menade att det betydde "Bob Lutz Special", efter GM:s **dåvarande produktchef** som var hjärnan bakom idén att tillverka en mini-Cadillac i Trollhättan.

BLS skulle säljas i 10 000 exemplar per år. Det blev sammanlagt drygt 6 000 de första två åren, sedan angavs ingen siffra men ryktet gick att bilen bara byggdes på måndagar. BLS lades ned 2009 och var en präktig flopp.



Vi Bilägare nummer 4/2006

Lutz rykte som "product tsar" med osvikligt trollspö för försäljning härstammade från årtionden tillbaka när han fick fart på BMW-siffrorna i USA och myntade uttrycket "The Ultimate Driving Machine" i annonserna. Sedan arbetade han hos Ford och Chrysler.

Hos GM fick han närmast fria händer. Försäljningen hade rasat sedan 1970-talet, delvis på grund av rader av "crap cars", usla bilar, delvis på grund av japanernas intåg med bilar som var allt annat än usla.

I Vi Bilägare nummer 4/2006 stiftade Marianne Sterner en första bekantskap med Trollhätte-Caddyn på franska vägar. Hon gillade den och det var ju inte så svårt att förstå eftersom bilen till 85 procent var en Saab 9-3 som var en bra bil.

Den yttre designen hade stramats åt enligt Cadillacs mumbojumbodevis "Art and Science" och försetts med en äggkartonggrill som var typisk för Cadillac. Interiören hade med små medel fått en lyxigare framtoning med hjälp av en svensk designer, Lars Falk. Läderklädseln hade snygga sömmar som inte fanns i Saab. "En Saab 9-3 i gå-bort-kostym. Och filtofflor." löd omdömet i ett senare ViB-test, ty för att få det rätta Cadillacfluffet hade BLS dels mer ljudisolering än Saabkusinen, dels mjukare fjädring, bussningar och stötdämpare. Prislappen var cirka 20 000 kronor högre än för Saab 9-3.

Nu, två decennier senare, har Cadillac kanske äntligen lärt sig läxan att märket inte ska producera små, billiga modeller. Senaste tillskottet heter **Cadillac Celestiq** och är en sanslös lyxpräm som utmanar Rolls-Royce med sitt baspris på 400 000 dollar. För säkerhets skull byggs Celestiq bara på beställning.



*Med ganska små medel ville Cadillac få Saab-interiören att kännas lyxigare.
Det gjordes med hjälp av en svensk designer.*



Cadillac Celestiq är märkets nya flaggskepp



Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym



Bilfrågan: Ska jag köpa en Cadillac BLS?



Calle Carlquist

AUTOCAR

9. Elemental RP1 2016 – pris, spec och exklusiva bilder

Av Mark Tisshaw 10 augusti 2014 7 minuters läsning

Fullständiga detaljer om Elemental RP1, en ny sportbil från en nystartad brittisk biltillverkare med Formel 1- och superbilsbakgrund.



Elemental RP1 har tänkts som en rival till modeller som Lotus Exige och Caterham Seven

Detta är Elemental RP1, en brittisk banbil som är laglig på väg, och som kommer att börja säljas från sommaren 2016.

Elemental säger att den mittmotoriserade roadstern har "designats, konstruerats och byggts av ett team med årtionden av erfarenhet inom Formel 1 och superbilsindustrin."

RP1 är designad så att bilen kan köras för att spåra och justera fordonets uppsättning med bara "ett par skiftnycklar och en unsexnyckel" och sedan justera bilen inför hemresan.

Företaget säger att det kommer att finnas val mellan två Ford EcoBoost-motorer och en Honda-motorcykelmotor, alla med en sexväxlad Hewland växelpaddlad sekventiell växellåda.

Läs vår första körning av förproduktionsversionen av Elemental RP1

Endast 3740 mm lång och 1775 mm bred, RP1 har en hjulbas på 2525 mm och har dubbel wishbone-fjädring, som matar in i inbyggda Eibach-fjädrar och Nitron-dämpare. Fyrpotiga Caparo-ok och 280 mm skivor används fram och bak, och bilen rullar i 17-tums fälgar och 235/45R-däck.

RP1 är baserad på en innovativ kol- och aluminiumkärntub, vars utveckling delvis finansierades av den brittiska regeringens Technology Strategy Board. Den använder ett aluminiumkompositmaterial för golvet samt fram- och bakskotten, medan de fasta sidoväggarna, centrala ryggraden och instrumentbrädan är tillverkade av kolfiber.



FILM: <https://youtu.be/N2JVbU2y10>

Framunderramen, framfjädringen och styrfästen är alla monterade på aluminiumskottet. Elemental säger att bakre subramens design har ett "kassett-stil" monteringsystem, vilket gör att olika drivlinor kan monteras på samma grundläggande växellåda och fjädringsuppställning.

Elemental säger att produktionsutvecklingsbilen drivs av en Ford 2,0-liters EcoBoost-motor som har trimmats om för att leverera 280 hk. Dock kommer den tre-potiga Ford 1,0-liters EcoBoost också att erbjudas tillsammans med en version med en 999cc Honda Fireblade-motor.

Den traditionella mannen i ett skjul brukar inte längre göra en trovärdig sportbil.

Han har blivit ersatt av 2014 års version, ett mycket mer avancerat exemplar, beväpnat med elektroniska verktyg, affärssinne och branschfermheter för att designa och konstruera en bil från sitt sovrum, vilket bevisar att allt fungerar innan en skiftnyckel höjs i ilska.

Förkroppsligandet av detta genomgående moderna sätt att bygga sin egen bil från grunden – och se till att den fungerar – är nya Elemental RP1, en lätt, mittmotoriserad roadster med 500 hk per ton som är laglig på vägen och kan stå på din uppfart vid den här tiden nästa år.

Mellan modeller som **Caterham Seven** och **Lotus Exige** i sin blandning av ban- och vägegenskaper, är RP1 ett självfinansierat arbete av sex män med decennier av erfarenhet från Formel 1 och flygindustrin, plus utvecklingsarbete på gatbilar som **inkluderar McLaren P1**.

Utan någon egentlig heltidsbas designade och konstruerade de sex bilen 'i molnet', delade CAD-filer och justerade varandras designer innan de gick samman för att bygga två prototyper, varav den andra du ser här.

Möt de sex och de tävlar om att visa dig designdetaljen, den aerodynamiska egenskapen eller ingenjörsmässig sofistikerad som de är mest stolta över.



Kolfiber lämnas exponerad på vissa paneler

Teknisk chef John Begley, som först fick idén till RP1 för ungefär sju år sedan, berättar för dig den "godtyckliga uppgiften" som kanske bäst sammanfattar RP1:s förmåga som gatbil, innan du når dess förmåga som sportbil eller banvagn.

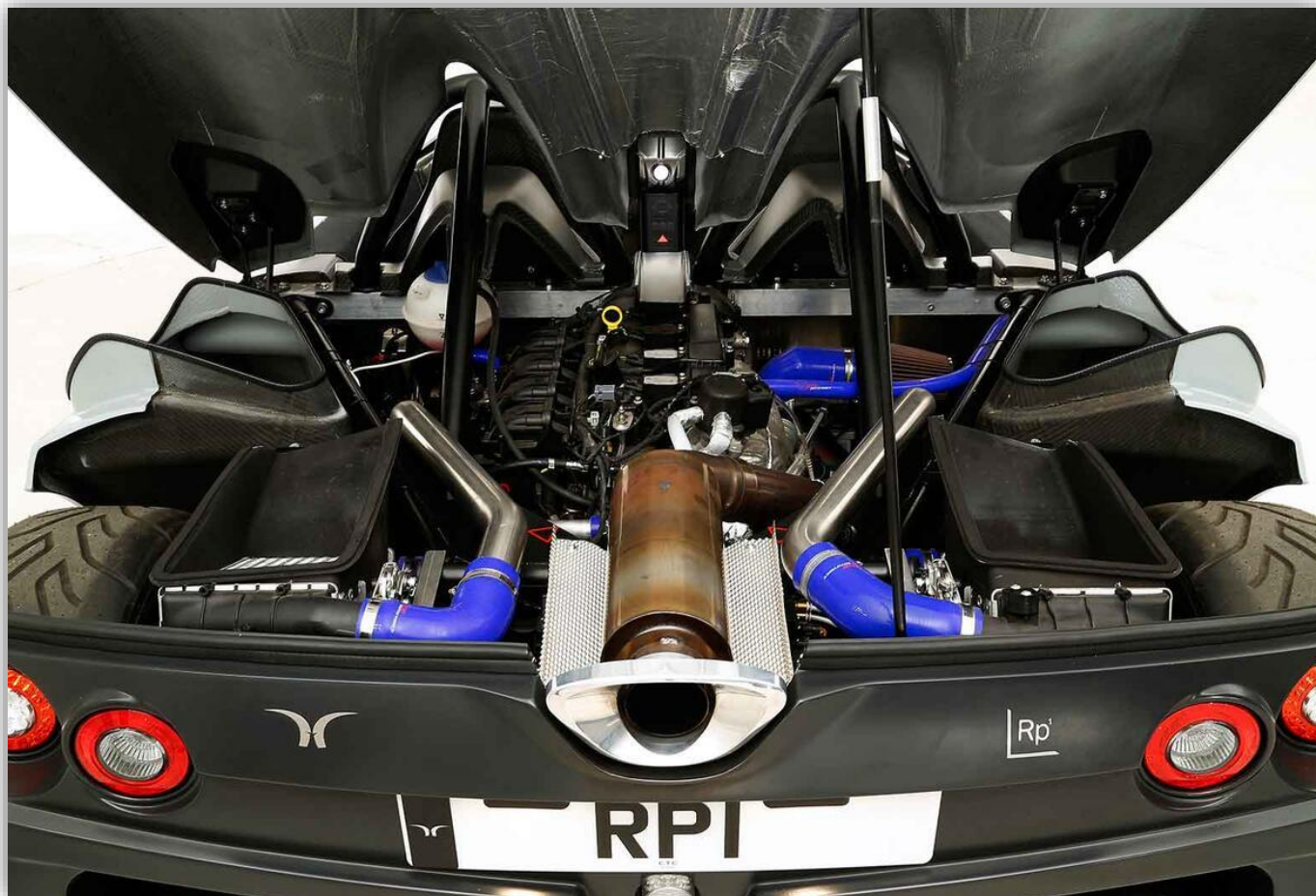
"Det är en sådan bil man kan bo i sydöstra England med och köra till Le Mans utan att tanka, är tillräckligt bekväm för resan, har bagageutrymme för några extra kläder och ett tält, är låsbart och säkert, och kan hålla fötterna varma när man kör av färjan tidigt på morgonen," säger Begley, som arbetade med McLarens F1-team innan han bytte till bildivisionen för att arbeta med **Mercedes SLR McLaren, 12C** och P1.

Den kan också köras till en racerbana, tävlas och tas om hand med några verktyg och sedan köras hem, tillägger Begley. "Även om ingen i teorin förmodligen kommer att göra detta, visar det hur enkelt vi har gjort det att ta hand om," säger han.

Den enkelheten är nyckeln till RP1:s dragningskraft. Driftschefen Ian Hall beskriver den som "en bil att tillverka". Det har funderats på att göra bilen enkel att montera, där de flesta delar gör mer än ett jobb.

Att designa nyckelstrukturerna internt har gjort det möjligt för Elemental att kontrollera kvaliteten, och delarna köps från endast ett fåtal kontrollerade, pålitliga leverantörer. RP1 är så lätt att montera att Hall tror att han själv skulle kunna montera en på bara några timmar, med hjälp av ett enkelt set verktyg och insexnycklar.

Elemental är nu på en avancerad andra prototyp som ses här, känd som XP2 som en blinkning till hur McLaren namnger sina prototyper, och förra veckan började de dynamiska tester för att justera dessa datorsimuleringar för vägbruk. Ytterligare finjusteringar planeras, inklusive att minska vikten på olika komponenter, innan orderböckerna kan öppnas på våren.



Denna prototyp RP1 har en 280 hk Ford-motor

I hjärtat av RP1 finns en kolfiberkomposit- och aluminiumtub designad och byggd av Elemental internt, en vidareutveckling av den enbart aluminiummotor som användes på den första prototypen.

Tuben väger bara 60 kg och dess design har övervakats av kompositexperten Peter Kent, en annan Elemental-man med erfarenhet från McLaren F1 utöver roller på 12C- och P1-gatbilarna.

Tuben använder ett aluminiumkompositmaterial för golvet samt fram- och bakskotten. De fasta sidoväggarna, centrala ryggraden och instrumentbrädan är gjorda av kolfiber och ingår i huvudkarret.

Framunderramen, framfjädringen och styrmonteringen sitter alla på aluminiumskottet. Dubbel triangelfjädring, med invändiga Eibach-fjädrar och Nitron-dämpare.

Bromskraften kommer från fyrpockiga Caparo-ok och 280 mm skivor, som sitter bakom 17-tums lättmetallfälgar med 235/45-däck. Bakre subramens design har ett 'kassett-inspirerat' monteringsystem som gör det möjligt att montera olika drivlinor på samma växelåda och fjädringsuppsättning.

Tre motorer erbjuds i RP1. Den mest kraftfulla, och den som finns på XP2-prototypen, är en kraftfull, högvariden 2,0-liters Ford EcoBoost-motor med 280 hk.

Fords 1,0-liters EcoBoost-motor kommer också att erbjudas med upp till 180 hk i en lättare men mer civiliserad och ekonomisk version, och en 999cc **Honda** Fireblade-motor med varvtal upp till 13 000 varv/min och väger under 500 kg kommer att vara en lågvolymsmodell som främst riktar sig till bankunder eftersom den kräver störst engagemang för att köra.



Ett utbud av tre motorer kommer att finnas tillgängligt i RP1, bestående av två Ford EcoBoost-enheter och en Honda-motorcykelmotor

Varje motor kommer att kopplas till en Hewland-sekventiell växellåda, som enligt Begley fortfarande behöver lite "civilisationsarbete".

Även om det fortfarande finns ingenjör- och utvecklingsarbete kvar är designen nästan klar. Det är arbetet av före detta Ford-designern Guy Colborne, som säger att utseendet är inspirerat av en modern, högpresterande GT-racer, med blinkningar till motorcyklar, såsom dess centrala avgassystem.

Den nära relationen mellan Colborne och ingenjörerna, inklusive kaross- och aerodynamikexperten Mark Fowler, en annan före detta McLaren-ingenjör, har lett till att viktiga aerodynamiska funktioner ingår i designen.

Fremre diffusorn, till exempel, tillåter luft att ledas under bilen och ut bakom framhjulen, vilket skapar en snygg designfunktion och förbättrar aerodynamiken. Badkaret lämnas också exponerat på vissa ställen för att skapa karosssidor och instrumentpanel. Elemental lämnar kolfibern exponerad och målar karossen i vilken färg du vill.

Tillbaka till toppen

Det finns ytterligare mindre detaljer som du kanske missar vid första anblicken, men allt detta bidrar till RP1:s attraktionskraft. Sätet och pedalboxen är justerbara, vilket gör att förare mellan 1,60 och 1,98 meter kan köra bilen. Det finns F1-liknande träplankor under för att förhindra att gupp i vägen repar badkaret.

Det finns också 210 liter bagageutrymme i två fack framför bakhjulen; Förarpositionen är en 'fot upp'-position, motorsportinspirerad och gör att fremre diffusorn kan trycka in mer luft under; kabinens fotutrymme värms upp av luft från frontkomponenterna; och bränsletanken är imponerande 55 liter.

Med bilens ingenjörskonst väl igång är Elemental nu nära att flytta in i en fabrik i de walesiska dalarna. De planerar att ha RP1 i produktion nästa sommar, med cirka två dussin under 2015 innan de ökar till 100–150 per år. Upp till 40 personer kan anställas av Elemental, som planerar att sälja bilen globalt.



RP1 kommer att säljas för cirka 40–50 000 pund

Inga priser har fastställts än, projektledaren och finanschefen Jeremy Curnow säger bara att RP1 kommer att vara "mer än du hoppas men mindre än du fruktade". En grov uppskattning placerar den tillsammans med de mest potenta Caterham-bilarna i klassen £40.000 – £50.000. Order tas bara emot när det är klart.

Elemental höll en låg profil inför bilens offentliga debut på Goodwood Festival of Speed förra månaden för att undvika den ofta sedda man-in-hed-metoden med att lova för mycket och leverera för lite. Baserat på bevis hittills borde Elemental en gång för alla bevisa att den nischade brittiska sportbilen inte längre behöver vara en liten liten industri.

Vad står det i namnet?

Den största utmaningen med Elemental RP1 var inte konstruktionen av kolfiber-aluminium-tuben, som skulle ge plats för tre olika motorer eller säkerställa respektabel vardagsanvändbarhet. Det var att välja ett namn.

"Allt vi kom fram till verkade redan vara upptaget," säger projektledaren Jeremy Curnow, "och det kändes som att vi hade tusentals förslag."

Till slut valdes Elemental för företagsnamnet "eftersom det speglar enkelheten och renheten i företagets designetik".

RP1 var helt enkelt namnet på mappen på teknisk direktör John Begleys dator när han först började göra några designer för bilen. För att koppla Elemental till RP1 visas RP1-logotypen på bilen som om den fanns i det periodiska systemet.



Mark Tisshaw



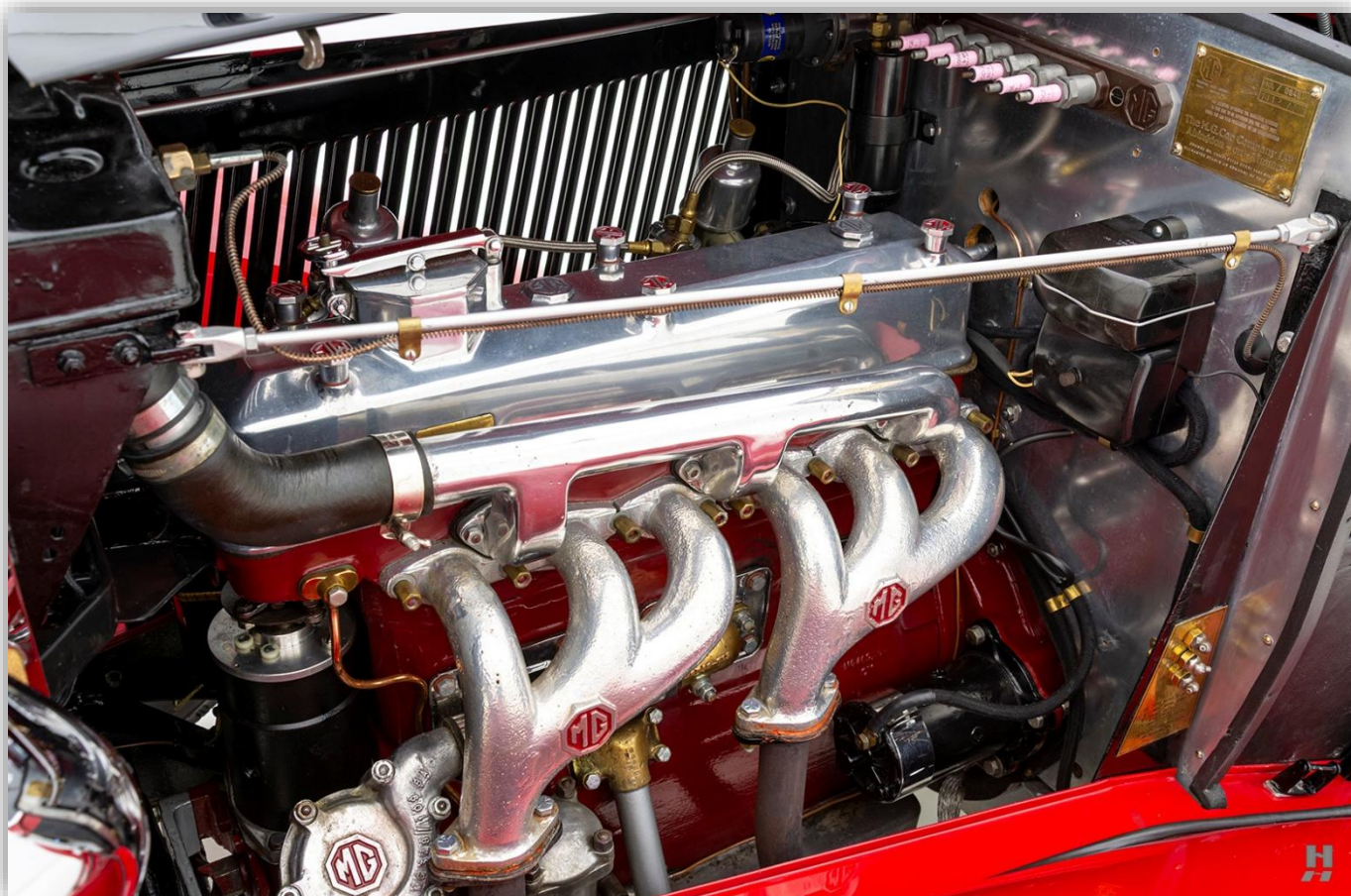
10. MG NB Magnette 1936



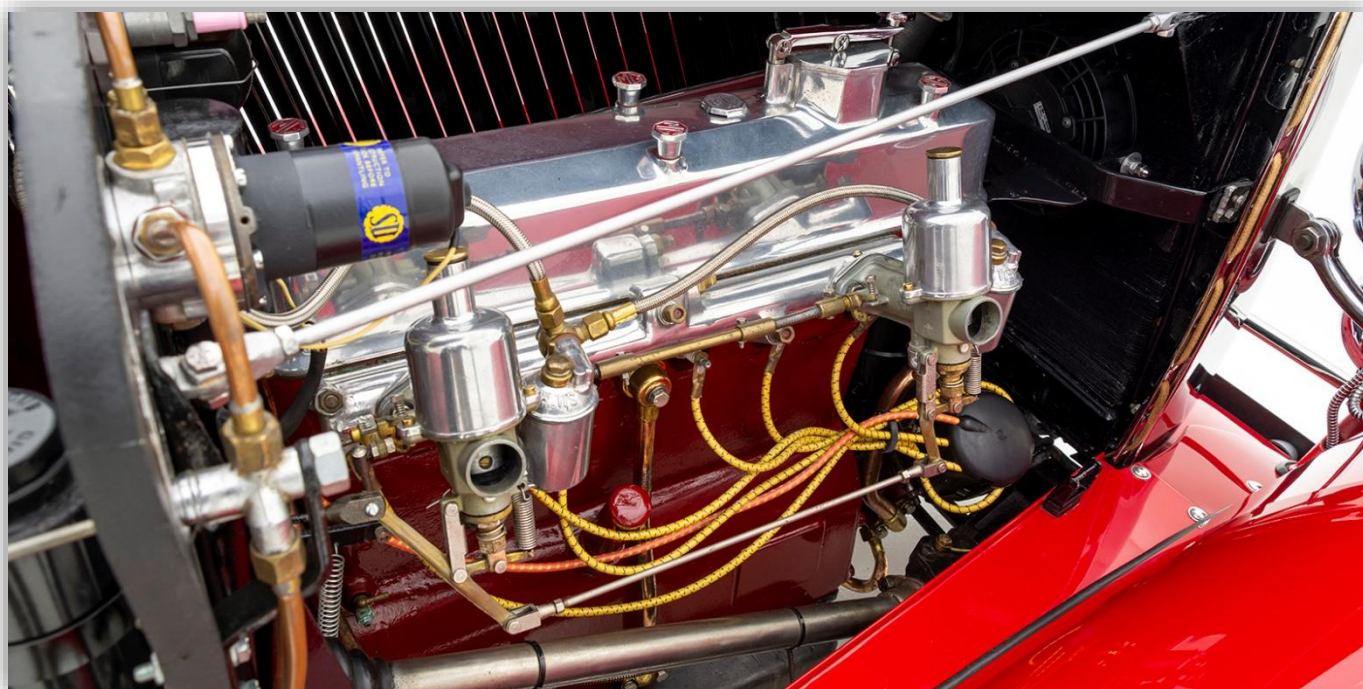
Mellan 1929 och 1936 etablerade MG:s serie av "Triple-M" (Midget, Magna, Magnette) sportbilar det lilla engelska märket som en betydande kraft inom internationell motorsport. Särskilt den exotiska och kraftfulla raka sexmotorn, som drev K3 Magnette till legendariska segrar i Mille Miglia, RAC Tourist Trophy och Le Mans Index of Performance, cementerade MG:s arv.

N-Type från 1934–1936 kom med en förfinad version av den 1 271 c.c. sexcylindriga motorn som tidigare drev K-Type, men med en reviderad motor- och topplock som inte gav cirka 25 % mer effekt i gatustruktur. Den fick också ett nytt, mer sofistikerat outriggerchassi med gummibeslag för att förbättra passagerarkomforten. Livlig och njutbar hantering kom tack vare ett bredare spår och omarbetade friktionsdämpare.





För 1935 utvecklades NA till den reviderade NB. Köparna hade ett val mellan vackra dekoinspirerade karossstilar, där de mest populära var tvåsitsiga roadsters och fyrsitsiga tourers, men några få lyckliga kunder valde den mycket speciella och mycket vackra Airline coupén. Ritad av H.W. Allingham, en erfaren branschproffs, hade den strömlinjeformade Airline coupén 'katedral'-stil med ljuspaneler inbyggda i det skjutbara soltaket och en graциöst avsmalnande bakpanel med ett prydligt inslutet reservhjul, som stod vackert mot de flödande skärmlinjerna. Även om de officiellt marknadsfördes av Allingham, byggdes karosserna av det Coventry-baserade företaget Carbodies.





Endast 51 Airline-coupéer monterades på MG-chassin (de flesta i fyrcylindriga PA- och PB-serierna) och det rapporteras att endast sju sexcylindriga bilar fick Airline-behandlingen – sex NA-chassin och bara en NB – bilen som erbjuds här.

Chassi 0848 är en NB från 1936, tros vara den enda NB utrustad med Airline-kaross, och en av endast tre kända N-Type Airline Coupes som finns kvar. Denna bil har varit i vård av flera märkesentusiaster med en känd historia som går tillbaka till tidigt 1970-tal. Ett brev daterat den 12 juli 1971 avslöjar att bilen var i brittiska MG-specialisters ägo, Terry och Barry Bone. Terry rapporterade att bilen var ett skickligt exemplar som behövde en lätt restaurering, och erbjöd den till Mr. Reed H. Yates från Georgia för £950. Yates köpte bilen, tog den till USA och lät fräscha upp den i en tvåfärgad röd lackering, som han färdigställde 1975. 1978 sålde Yates bilen till Mr. David Lawley från Ontario, Kanada, som så småningom lät skala den till bar metall och lackera om i duotont grönt, färdigställd 1990.

Runt år 2000 förvärvade den kände MG-entusiasten och samlaren Gene Ponder bilen från Lawley. Alltid perfektionist beställde herr Ponder en omfattande restaurering och lackerade bilen i sin karakteristiska rödsvarta lackering, som ser särskilt elegant ut på det sportiga, strömlinjeformade flygbolaget. Interiören kläddes om för att matcha i rött och svart läder, vinröda mattor och en beige mohairklädnad. Efter att Ponders samling spreds köptes 0848 av herr Oldenburg, som länge hade åtrådt bilen redan innan den var i Ponders ägo. I början av 2013 anslöt sig MG Airline till en betydande privat samling av art deco-era bilar, där de har varit sedan dess.

Efter mer än tolv år utanför rampljuset är denna exceptionellt sällsynta MG fortfarande i vackert skick, den äldre restaureringen har åldrats varsamt tack vare expertvård och minimal användning. Den är rik på tilltalande detaljer, från de många oktagona-inspirerade detaljerna till det glaspanelade skjuttaket. Kupén är rikt inredd i läder och ull, ett instrumentpanel i trä och en Bluemels Brooklands-ratt. De vackra Borrani-hjulen anskaffades av herr Ponder till betydande kostnad, och de uppgraderades med mer förutsägbara hydrauliska bromsar under Oldenbergs tid. Nyligen har den genomgått mindre återuppdrag för att förbereda den för försäljning, även om ytterligare uppmärksamhet kan behövas innan turnén.

Med juvelliknande kvalitet och teknik kombinerar NB Airlines 1 271cc raka sexa, härligt taktila växellåda och direktstyrning en stämningsfull körupplevelse som är den rena essensen av brittisk sportbilsbilning före kriget, inlindad i en fantastiskt vacker kaross som stoltserar med "one of one"-status.

11. Grattis Opel Blitz!

Publicerad 27 maj 2009 (uppdaterad 27 maj 2020)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Beda och Blenda har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Blitz.



Opel Blitz Aero Bus 1935

Namnet Bedford leder vid en hastig blick tankebanan in på ett annat stort fordonsföretag, men Bedford (från Bedfordshire i Storbritannien) har ända sedan begynnelsen varit en del av General Motors. Från 1929-31 såldes i Storbritannien en **lastbilsmodell** som kallades Chevrolet Bedford, men som sedan enbart fick heta Bedford, från 1931.

Detta sagt som grund till dagens yngsta namnsdagsbarn **Bedford Blitz**. Det ach so tyska modellnamnet fanns på den brittiska lättlastaren på 1970- och 80-talen. Den hade flera karosser och axelavstånd men bar den sköna prägeln av den klassiska chevavanen i tre-kvartsskala.

Blitz den äldre, betydligt äldre, var en Opel. Första årsmodellen av **Opel Blitz** presenterades som årsmodell 1931. Det var en Chevrolet i europeisk tappning. När det drog ihop sig till krigstider tog man plötsligt fram fyrhjulsdrivna versioner av Opel Blitz i fabriker i mer skyddade lägen. De amerikanska ägarna anade oråd och mycket riktigt bröt kriget snart ut.



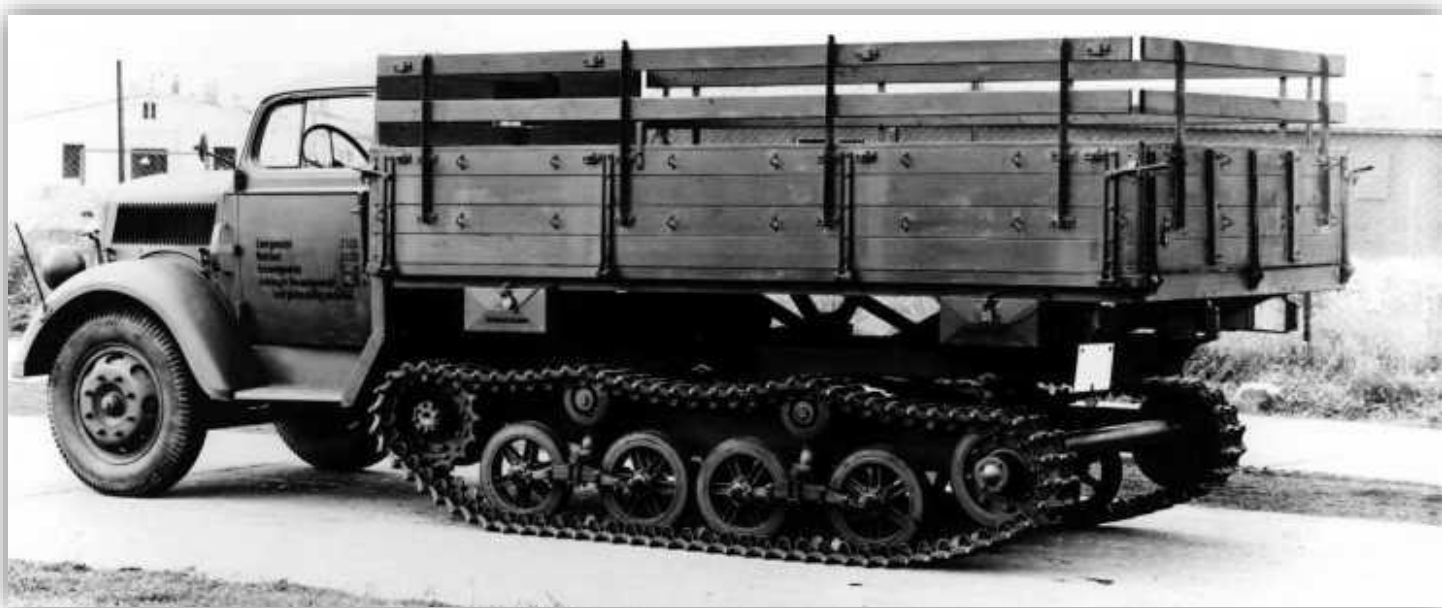
En Chevrolet...nej Opel. Blitz var namnet.

Blitz kom att bli den tyska krigsmaktens riktiga slitvarg och den fanns i ett otal militära versioner, den hårigaste med larvband. Vi kan vara helt säkra på att de tyska bombingarna av Storbritannien ("The Blitz") under 1940 inte namngavs efter Opels lastbilsmodell.

Efter kriget var behovet av lastbilar stort. Produktionen återupptogs och det skulle dröja ända till 1952 då man behövde ägna utseendet en tanke. Då kom efterkrigslooken på Blitz, men infällda strålkastare och bulliga skärmar.

Motorn var gemensam med Opel Kapitän och 1959 kom en lite större rak sexa på 2,6 liter. Bensindrift förstås.

En sista uppgradering av modellen gjordes 1965. Blitz lades ner 1974.



Stoppa mig den som kan!



Gruppresenärer ännu lyckligt ovetande om att buschauffören just stagat upp sig med två Jägermeister, redo att åka.



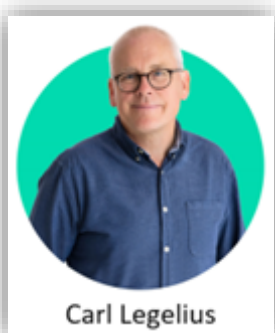
En minut senare fylldes idyllen av ölskum och tyska svordomar. Opel Blitz på törstsläckar uppdrag många meter över havet. Den integrerade frontdesignen kom 1952.



Grundkarossen känns igen, men här uppdaterad med fulgrill



Opel Blitz 1,75 Tonner (1952 – 1960)



Carl Legelius

12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Capri 1969

Det är ett halvt sekel sedan Ford Capri gjorde sin debut, och medan de flesta av dess samtida modeller nu i stort sett är bortglömda har denna eleganta coupé en profil som är lika hög som någonsin. Capri skapades efter den massiva (och oväntade) framgången med Ford Mustang i USA och mellan 1969 och 1987 fanns det tre generationer av Capri med ett urval av fyr- och sexcylindriga motorer med en cylindervolym på mellan 1,3 och 3,1 liter. Totalt tillverkades **1,9 miljoner** Capri.

Mest spännande av alla var den extremt sällsynta Tickford Capri med sin turboladdade 2,8-liters V6; bara **100** eller så byggdes.

Hedersomnämningen för 1969: Austin Maxi, Fiat 128, Renault 12, Chevrolet K5 Blazer



