



Wolseley Hornet Special Sports (1932)

- 1. Provkörning av Zeekr 7GT**
- 2. Renault Megane E-Tech uppdateras**
- 3. Toyota Yaris Cross**
- 4. Xiaomis elbil klarade Nürburgring utan förare**
- 5. Wolseley Hornet Special Sports**
- 6. Heine-Velox V-12**
- 7. Grattis Lancia Aurelia**
- 8. De viktigaste bilarna**
- 9. Fredagsfilmen**



1. Första provkörningen av Zeekr 7GT

22 juni 2026

Anser sig vara bättre än samtliga tyskar



FILM: <https://youtu.be/Rb79r4ATQm0?t=1>

Jag har haft möjlighet att provköra nya Zeekr 7GT, en Grand Tourer från det svensk-kinesiska företaget Zeekr. Provkörningen sker i södra Spanien och ger en första hint om vilken typ av bil Zeekr 7GT är. I videon kör jag enbart Privilege då det var den enda versionen som fanns tillgänglig men modellen kommer också i Core och Long Range-utförande. Priset på Zeekr 7GT börjar på 494 000 kronor.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Renault Megane E-Tech uppdateras – längre räckvidd och ny teknik

Av Erik Wedberg

Publicerad 22 jun 2026 kl 09.58

Efter att ha varit borta från svenska marknaden en tid gör Megane E-Tech nu comeback i uppdaterad form. Den nya versionen har utvecklats med ny design, större batteri och snabbare laddning.



Megane E-Tech har lyst med sin frånvaro i försäljningshallarna sedan en tid tillbaka. Nu är modellen tillbaka med nytt utseende.

Renault Megane E-Tech är tillbaka efter halvtidsvila och det med ny ljussignatur framtill och linjer som linjerar med de senaste modellerna i märkets uppställning. Interiören har uppgraderats med nya material och anpassningsbar stämningsbelysning.

Batterikapaciteten ökar från 60 till 67 kWh, vilket ger en räckvidd på upp till 50 mil enligt tillverkaren – en förbättring med cirka 7 mil mot tidigare. Laddningskapaciteten har också förbättrats, från tidigare 130 till 165 kW. Hemmaladdning sker fortsatt med 11 kW, med möjlighet till 22 kW som tillval.

Den uppdaterade modellen erbjuder nya funktioner, däribland enpedalsläge och fler förarassistanssystem. En ny mobilapp gör det möjligt att fjärrstyra fler funktioner än tidigare, till exempel att hantera laddning och planera resor.

Megane E-Tech electric tillverkas i Frankrike vid ElectriCity-anläggningen i Douai. Modellen bygger på plattformen CMF-EV, numera kallad AmpR Medium, som är särskilt utvecklad för elbilar och delas med bland annat **Renault Scenic E-Tech**, **Alpine A390**, **Nissan Ariya** och nya **Nissan Leaf**.



*Renault använder Googles operativsystem för pekskärmen.
Nu är funktionerna fler än tidigare.*

Till skillnad från många andra elbilar på marknaden har Megane E-Tech electric en traditionell kaross i golfklassen. I jämförelse med konkurrenter som Cupra Born har Teknikens Värld i tidigare test inte tyckt att Megane E-Tech varit det mest prisvärda alternativet.



Baktill är förändringarna mindre



Erik Wedberg

3. Toyota Yaris Cross

Av Tjibbe Rob

21 juni 2026 • 14:52

Verklig konsumtion av Toyota Yaris Cross



En av de mest populära Toyota-bilarna just nu är Yaris Cross. En högbent B-segmenter, som delar bas med den vanliga Yaris. Cross finns nu endast med hybriddrivlinor, men det fanns också en variant utan elmotorer fram till 2024. Hur ekonomiskt är egentligen Yaris-korset? Och hur stor skillnad gör hybriddrivlinan? Vi tar reda på det genom att konsultera [förbrukningsmätarna](#), där Yaris Cross-förare håller koll på sin bränsleförbrukning.

Toyota Yaris Cross finns nu endast tillgänglig med hybridmotor. Konsumenter kan välja mellan en 115 hk-motor (Hybrid 115) och en 130 hk-motor (Hybrid 130). Dessa drivlinor använder båda en 1,5-liters trecylindrig motor. Skillnaden i drivlinorna ligger i elmotorn. Med Hybrid 115 är den 59 kW stark. Hybrid 130 har en 62 kW elmotor. På pappret kan du uppnå en förbrukning på 4,4 l/100 km respektive 4,8 l/100 km med dessa elektriskt assisterade tre-cylindrar. Den japanska fanns tidigare även som icke-hybrid. Den 125 hk starka VVT-i fanns som automatlåda och med sexväxlad manuell växellåda. På pappret, med en förbrukning på 5,7 l/100 km, är manuell växellåda något mer ekonomisk än automatlådan. Versionen med automatlåda har en teoretisk förbrukning på 5,9 l/100 km.



Icke-hybrid uppnår också lätt 1 på 20

Sedan finns det en Yaris Cross som bara behöver klara sig med en bensinmotor. Den 1,5-liters trecylindriga motorn är också mycket ekonomisk. Detta framgår av [denna förbrukningsmonitor](#), där en Toyota-förare kör 1 på 24,8 (4,03 l/100 km) med sin 2022 Yaris Cross. Denna förbrukning har mätts över endast tre tankningar, så det kan vara så att Yaris Cross på sikt kommer att närma sig fabrikk-specifikationen. [En annan](#) har uppnått en förbrukning på 1 på 22,8 (4,39 l/100 km) över mer än 11 000 km. Denna [Yaris Cross-förare](#) noterade en förbrukning på 1 på 20,8 (4,81 l/100 km) under 87 tankningar. Alla är bra förbruknings-siffror som ligger långt under fabrikk-specifikationen. Om denna ekonomiska karaktär lockar dig och letar du efter en sådan icke-hybrid Yaris Cross?





4. Historisk bedrift: Xiaomis elbil klarade Nürburgring utan förare

Posted by Kristofer Rask juni 23, 2026 [3 kommentarer](#)

Förra månaden knep den kinesiska elbilen Xiaomi YU7 GT banrekordet för en suv runt den berömda racingbanan Nürburgring. Nu har elsuven återigen briljerat på banan, och denna gången utan någon förare bakom ratten.



FILM: https://youtu.be/QrC_V2xdIMU

Den högpresterande suven är därmed den första helt självkörande bilen att genomföra ett officiellt tidtagat varv runt slingan. Det var i början på juni som bilen körde den 20,8 kilometer långa banan på tiden 10 minuter och 29,483 sekunder.

Det är bara tre minuter långsammare än **rekordtiden som Xiaomi satte med en förare bakom ratten**. Då gjordes varvet på 7 minuter och 34,931 sekunder..

I ett officiellt pressmeddelande skriver Nürburgring att den självkörande elbilen klarade samtliga 73 kurvor på Nordschleife helt på egen hand. Varvet genomfördes enligt samma regelverk som används för övriga officiella rekordförsök på banan.

Tidtagningen övervakades med kalibrerad mätutrustning och en notarie närvarade under försöket. Dessutom kontrollerades bilen av TÜV Rheinland för att säkerställa att den uppfyllde gällande krav för den aktuella fordonsklassen.

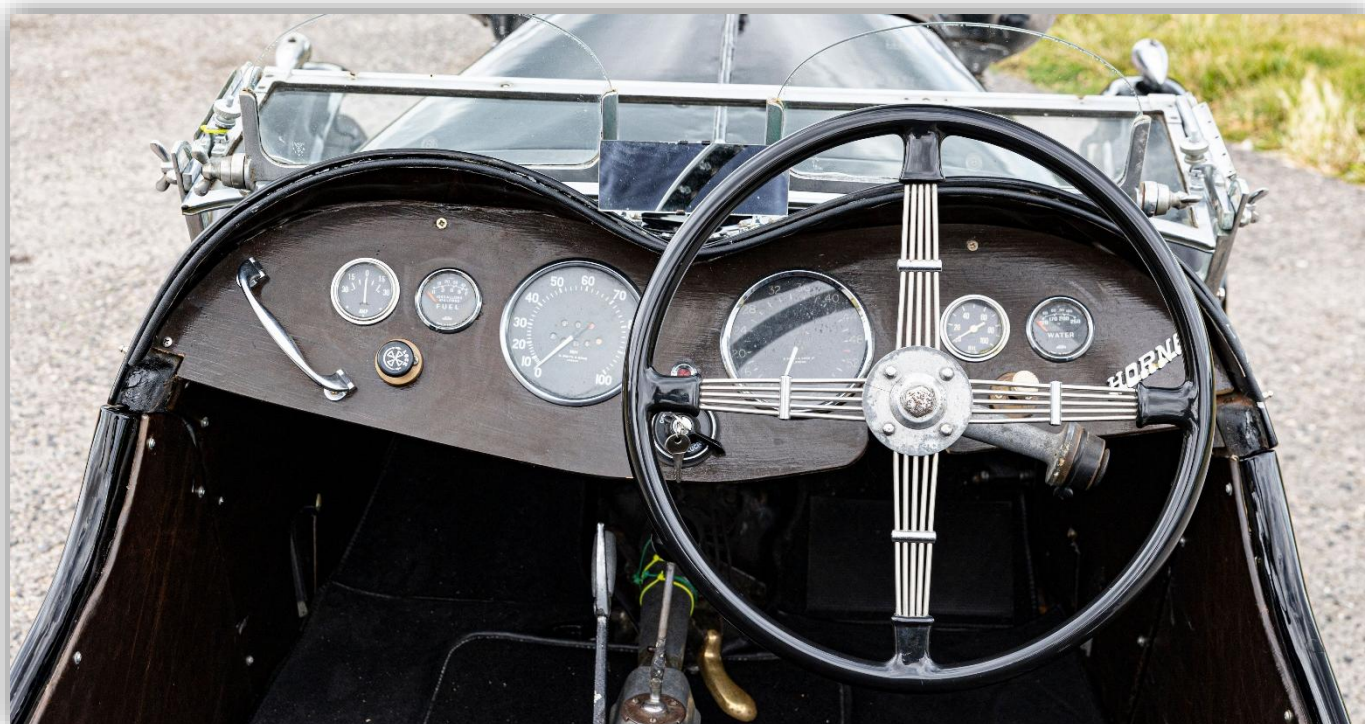
Xiaomi har sedan tidigare gjort sig ett namn på Nürburgring genom flera uppmärksammade rekordförsök med elbilar. Även supersedanen **Xiaomi SU7 Ultra har briljerat på banan** (med en förare bakom ratten).

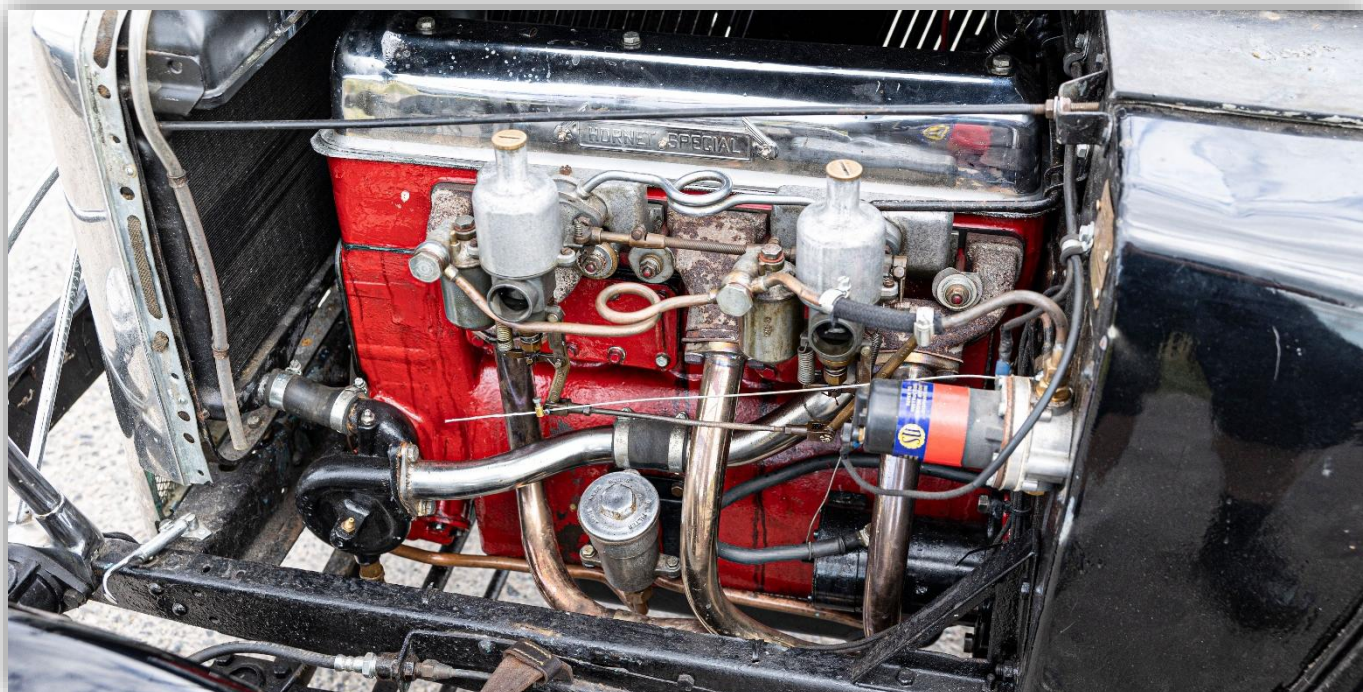
Bonhams | Cars

5. Wolseley Hornet Special Sports 1932

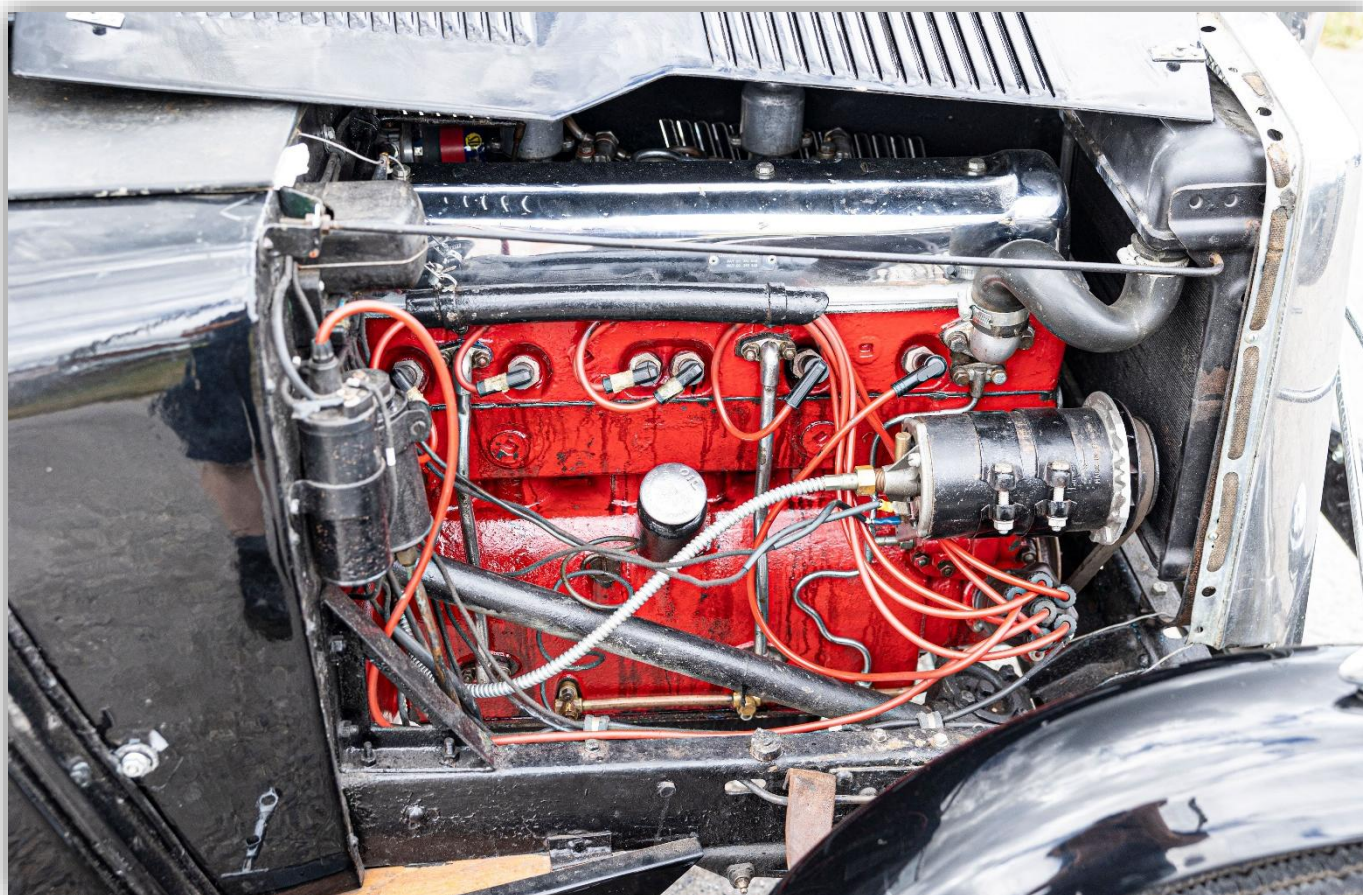


Även om dess image under senare år blev allt svårare att skilja från andra märken inom British Motor Corporation, intog Wolseley i början av 1930-talet ledande rad bland brittiska sportbilar tillsammans med MG, Riley och Frazer Nash. Den enda modellen som låg bakom var Wolseley Hornet. Hornet-sedanen, som introducerades 1930, hade Wolseleys sexcylindriga motor med överliggande kamaxel i ett förlängt Morris Minor-chassi utrustat med hydrauliska bromsar. Dess effekt/vikt-förhållande var exemplariskt bland samtida 1,3-litersbilar, där den mjuka och flexibla sexan gick från gånghastighet till mer än 60 mph. Modellen reviderades för 1932 med en förkortad, kedjedriven motor med överliggande kamaxel (flyttad längre fram för att förbättra kupéutrymmet) och en fyrväxlad 'silent third'-växellåda. Ökad prestanda erbjöds av Hornet Special-chassit, som hade 12" bromsar och fjärrstyrd växel.





Special använde den förkortade motorn utrustad med dubbla förgasare och en oljekylare, i vilken form den gav 45 hk, vilket räckte till en topphastighet, beroende på kaross, på cirka 75 mph. Special-chassit blev snabbt det föredragna valet för de många oberoende karossbyggare som redan använde Hornet som grund för en sportig tvåsitsig. Hornet Special gjorde snart avtryck i tävlingar, en anmärkningsvärd prestation var segern som ett team med tre Eustace Watkins Hornets (två E W Daytonas på Special-chassit, en E W International på standardchassit) uppnådde i stafettloppet 1932 på Brooklands med en medelhastighet på 77,57 mph/124,83 kph.





Vår leverantör meddelar att denna Wolseley Hornet Special har restaurerats avsevärt, även om ytterligare återigångsättningsarbete krävs, främst på elsystemet, medan motorn (ombyggd av Owlesbury Crankshaft Services) fortfarande är i drift. Bilen körs, och både växellådan och karossen beskrivs som ljud, och säljs strikt som det ses. Klädd i svart med brunt läderinteriör, är detta en mycket vacker bil med en underbar maskot. Medföljande dokumentation består av en gammaldags grön loggbok, en modern V5C och fakturan för den nämnda motorrenoveringen.

Observera att vi förstår att endast vevaxeln och lagren åtgärdades av Owlesbury Crankshaft Services, inte en fullständig motorrenovering.



6. Heine-Velox V-12 Limousine (1921)



Bilhistoriens annaler är rika på fascinerande och excentriska karaktärer. För varje Henry Ford eller Enzo Ferrari finns dussintals andra småroller som kanske bara är en fotnot i den större historien, men när vi gräver djupare är de inte mindre intressanta eller inspirerande.

En sådan person är Gustav Heine, en tysk medborgare som flyttade från sin hemstad Vierkrug i norra Tyskland till San Francisco i slutet av 1800-talet. Kort efter sin ankomst till Kalifornien började Heine arbeta för Bruenn Piano Company som lärling, där han sopade golv och hjälpte de skickliga arbetarna i verkstaden. Han var en begåvad ung man och en snabb lärling, som steg i graderna till att bli pianostämmare och så småningom partner i företaget. Trots sin framgång i företaget pekar alla uppgifter på att relationen mellan Heine och hans chef Bruenn var en hetsig sådan där de ofta krockade – ibland ganska dramatiskt. Även om detaljerna inte är klara, var Heine inblandad i en bokstavlig kamp med Bruenn om kontrollen över verksamheten.

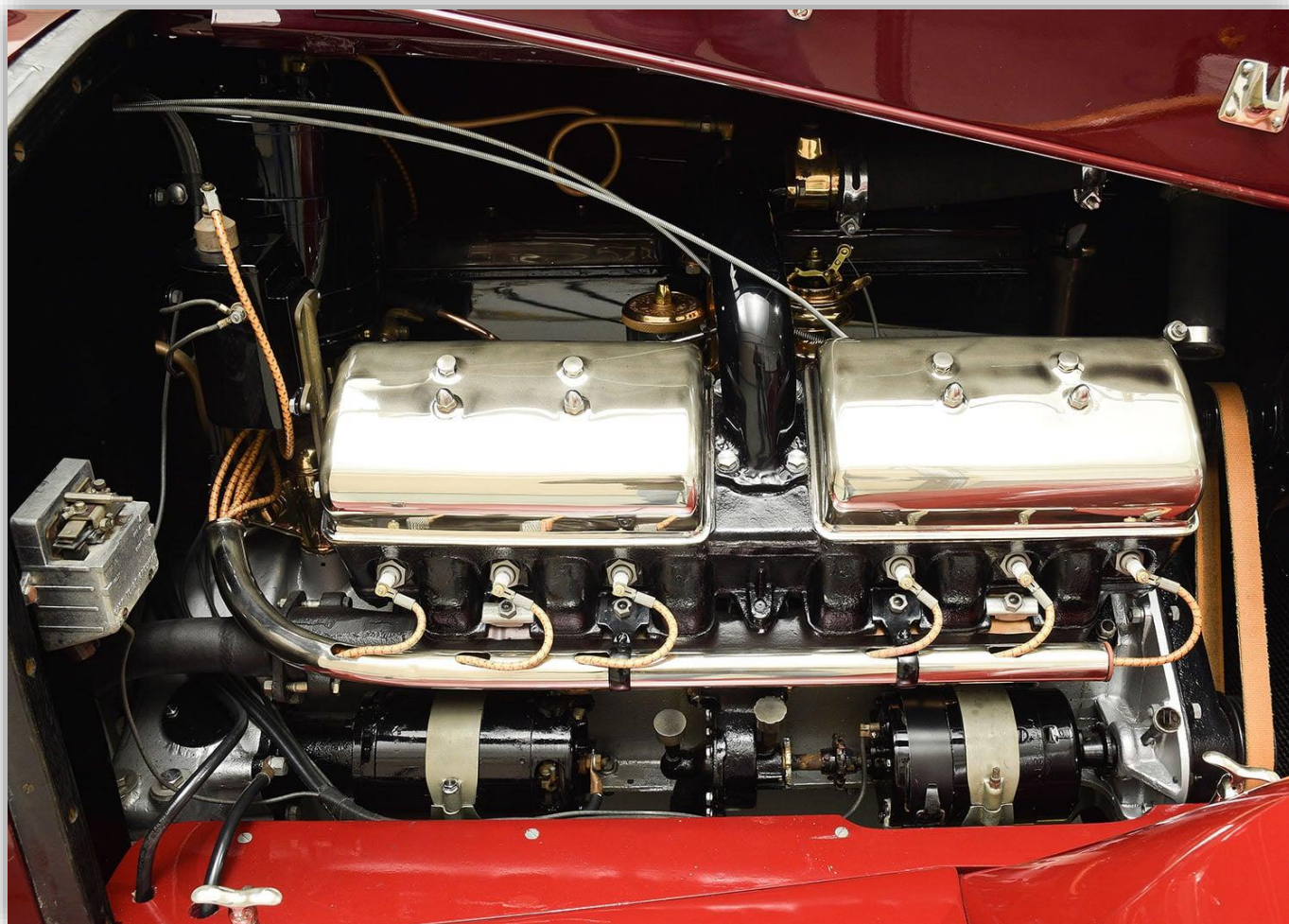




Konflikten urartade till en duell med pianostämmande hammare, vilket lämnade Gustav Heine med några extra ärr men tog full kontroll över Bruenn Piano Company.

Nyligen omdöpt till Heine Piano Company blev Gustav Heine mycket framgångsrik och i början av 1900-talet breddade han sig till den modiga nya världen av bilar. År 1903 öppnade han en av de första Ford-återförsäljarna på västkusten. Han byggde ett fåtal egna bilar (vissa uppgifter säger bara tre) mellan 1904 och 1906, men jordbävningen i San Francisco 1906 förstörde hans verkstäder och satte stopp för hans bilambitioner för tillfället. Efter att ha byggt upp sitt företag återvände Heine inte till sina bilambitioner förrän 1921 när han köpte Economy Steel Manufacturing Company och kort därefter presenterade den fullständigt hisnande Heine-Velox på bilmässan i San Francisco.





Vid en tidpunkt då en Rolls Royce Silver Ghost kostade strax under 10 000 dollar, kostade Gustav Heines bil hela 25 000 dollar. Det tros att endast fyra byggdes – tre slutna bilar och en Victoria Cabriolet – och, föga förvånande, fann ingen av dem köpare. Vid något tillfälle levererades bilarna till en återförsäljare för visning, men de försvann mystiskt och endast två (en limousine och den enda Victoria) har återuppstått i restaurerat skick.

Exemplet vi stolt presenterar är den enda limousinen som är känd i fullt restaurerat skick. Det är en verkligt anmärkningsvärd och unik bil. Visuellt imponerande sitter den dramatiskt lågt tack vare att karossen är smart monterad på chassits sidor. Detta sänkte effektivt tyngdpunkten och möjliggjorde enkel in- och utstigning till passagerarutrymmet, samtidigt som det bidrog till Heine-Veloxs låga utseende. Förvaringsutrymmen är inbyggda i framskärmarna, liksom bagagehyllor på bakre stötfångaren. Dubbla bakmonterade reservdelar är monterade, och de stora strålkastarna ovanpå skärmarna ger ett mycket distinkt utseende. Färgglatt arbete begränsas till gjutna mässingssteg och en massiv polerad kopparradiator, toppad med en spektakulärt utsmyckad maskot. En av de mest utmärkande dragen hos karossen är hjulhusen och fönsterkarmarna som är klädda i vackert utformat trä – ånga böjd runt valven – utan tvekan en influens från Gustav Heines pianobyggarefarenhet.

Den utsökt restaurerade interiören framhävs av det distinkta förarutrymmet som hade en instrumentpanel som var lutad framåt i 45 grader, vilket gav bättre förarkomfort och gjorde utbudet av Stewart-instrument lättare att läsa när man körde. Den vinklade vindrutan hjälpte också till att minska bländning och förartrötthet. Som man kan förvänta sig av en bil som kostar två och en halv gånger så mycket som en Rolls Royce är passagerarutrymmet fantastiskt och elegant, med vacker klädsel, mikrofon för att ge kommandon till föraren, avdelare och vackra detaljer.



Kraften till **Heine-Velox** kommer från en V12-motor på 115 hästkrafter som ursprungligen levererades av Weidley Motors i Indianapolis. George Weidley var en skicklig ingenjör som konstruerade flera motorer för racing, jordbruk och aeronautiska ändamål. Lika kraftfull som en samtida Duesenberg levererar Weidley V12 kraft och prestige till Heine-Velox. Som en del av den noggranna restaureringen byggdes motorn helt om, balanserades och ritades för att säkerställa smidig och enkel drift. Gustav Heine verkade ta säkerheten på allvar då den massiva limousinen är utrustad med fyrhjuliga hydrauliska bromsar.

Den enorma skalan och detaljrikedomen på denna fantastiska bil gör det praktiskt taget omöjligt att beskriva på så kort tid. Den presenteras i vackert restaurerat skick genomgående och har varit en del av den välkända Blackhawk-samlingen samt visades på Shanghai Automobile Museum från 2006 till 2015. Denna bil är ett konstverk med fascinerande historia som säkert skulle vara välkommen vid alla stora evenemang världen över.



7. Grattis Lancia Aurelia!

Publicerad 3 juli 2009

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Aurora har namnsdag vill vi naturligtvis uppmärksamma Aurelia!



Den första Lancian med det vackra modellnamnet Aurelia kom 1950, en bil döpt efter Via Aurelia, den väg som under Romarrikets mäktigaste period förband södra Frankrike med imperiets huvudstad.

Lancia Aurelia hade världens första serieproducerade V6-motor, en helaluminiumkonstruktion med 60 grader mellan cylinderbankarna och hemisfäriska förbränningsrum.

Aureliaproduktionen delas upp i sex olika serier och fanns som sedan, coupé och cabriolet. Tillverkningen slutade 1958 och det blev drygt 18 000 exemplar tillverkade.



Aurelia GT kom 1951. En ikon var född. **FILM:** <https://youtu.be/nRpufGL52P8>



Aurelia B53 Coupé 1952. **FILM:** <https://youtu.be/w61EPVKb1Do>



Aurelia GT Convertible 1954-55



Aurelia Florida 1955-56



Aurelia GT Convertible US-spec 1956-58



Lancia Aurelia GT 2500 Spider 1955. **FILM:** <https://youtu.be/DSEHWE-UMic>



Aurelia Nardi Blue Ray II 1958. **FILM:** <https://youtu.be/93UihqCnCRk>

8. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Mustang II 1973

Ford överraskade entusiasterna med Mustang II. Den baserades på en vidareutveckling av plattformen för **Pinto** och var **33 cm** kortare än sin direkta föregångare och **18 cm** kortare än originalet från 1964. Förändringarna under motorhuven var lika drastiska; instegsmotorn var en fyrcylindrig motor som bara gav **85 hk** och den mest kraftfulla Mustang II erbjöd en **V6 på 108 hk**. V8:an försvann.

Puristerna klagade, men marknaden reagerade positivt på dessa dramatiska förändringar. Ford sålde **338.136 enheter** i slutet av modellåret 1974 jämfört med **193.129 exemplar** av den stora bilen under föregående modellår.





9. SAAB - Bilen med nio liv

26 dec. 2025

Framtiden igår och idag



FILM: <https://youtu.be/l3BaxBAe8NU>

Christer Gerlach fortsätter att bena ut SAABs komplexa historia och företagets eventuella framtid. Hur hanterar företaget de utmaningar det ställs inför och finns det något förtroendekapital kvar? Ska företaget räddas till varje pris eller ska det få gå i graven? Har SAAB en framtid? Christer tar också itu med sista etappen av "Trollhättan - Dakarrallyt".

