

31 juli

MOTOR-NYTT 2026



KTM X-Bow GT-XR (2023)

1. Provkörning Audi Q5 Sportback TFSI e-hybrid S line quattro S tronic
2. Storsatsning från Peugeot
3. Elbil utan laddning
4. Geely avslöjar ny elmotor
5. MAN TGX
6. KTM X-Bow GT-XR
7. Veritas Skorpion
8. Grattis AMC Javelin
9. De viktigaste bilarna
10. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning Audi Q5 Sportback TFSI e-hybrid S line quattro S tronic 270 kW

Av Linus Pröjtz

Publicerad 24 jul 2026 kl 07.00

Senaste generation Audi Q5 som laddhybrid får det 25,9 kWh stora batteriet med längre räckvidd som följd, vilket är bra. Prislappen är dock inte lika tilltalande.



Nya Audi Q5 laddhybrid har längre räckvidd

Laddhybrider är heta på marknaden. Trots en ny skatteteknisk gräns gällande koldioxidutsläpp så tuffar försäljningen på och fram till månadsskiftet maj-juni stod just laddhybriderna för drygt 21 procent av de registrerade bilarna. Totalt hade det då registrerats lite drygt 131 000 personbilar, varav 28 205 var laddhybrider. En rejäl del av kakan kan man säga.

Av dessa var 344 **Audi Q5**. Det är tydligt att den svenska marknaden inte tar Q5 till sig och en avgörande detalj bör vara priset. Visst är just laddhybriden av generation 3 relativt ny på marknaden, men totalt registrerades bara 539 Audi Q5 av alla versioner under samma period. Det går helt enkelt trögt för en modell som tidigare har haft mer fart försäljningsmässigt. Är hela anledningen priset?

Bilen vi hämtar ut för provkörning är en Sportback e-hybrid med det högre effektuttaget på 270 kW/367 hästkrafter. Det lägre effektuttaget erbjuds enligt bilbyggarverktyget på [audi.se](https://www.audi.se) bara till den vanliga suv-karossen, inte till Sportback som vi kör här.



Audi Q5 Sportback ser lite mindre ut tack vare sin fallande taklinje, men är egentligen inte så liten.

Det här är nytt

Mer batterikapacitet. I enlighet med övriga laddhybrider från VW-gruppen har nu även Q5 fått det 25,9 kWh stora batteriet. Laddhastighet på 11 kW, en vettig gräns för hemmaladdning.

Längre räckvidd. Audi uppger 8,2-9,7 mil på el, beroende på utrustning. Vi kör vår bil 9,4 mil på el längs räckviddsrundan.

Mest effekt. Detta är mest effektstinna laddhybridversionen av Q5 med 270 kW/367 hästar.



Här blir det tydligt hur Sportback ser ut, mer av en kombikupé än något annat.



Sedan ett tag tillbaka är e-hybrid namnet på laddhybrider från Audi

Första intrycket är att Audi Q5, trots längd på 471 centimeter, är en lite mindre bil. Givetvis stämmer inte det, det är svårt att säga emot ett exakt mått – men känslan är av en mindre bil. Stämmer det när vi kollar på övriga tekniska data? Jämförd med storsäljaren och därmed värsta konkurrenten **Volvo XC60** T6 så är exempelvis bagageutrymmet något mindre i Audi Q5. Med baksätet uppfällt/fällt rymmer Q5 Sportback e-hybrid 433/1 300 VDA-liter mot 468/1 395 liter för **Volvo**. Knappast stora skillnader.

Andra intrycket kommer ute på vägen, närmare bestämt under räckviddskörningen. När Q5 går på el är det en trevlig bil att köra. Skillnaden rent uppbyggnadsmässigt gentemot Volvo XC60 är att Audi har satt elmotorn mellan förbränningsmotorn och växellådan – XC60 driver bara elektriskt på bakaxeln. Därmed är Audi Q5 alltid fyrhjuldriven.



Audi Q5 går 9,4 mil på el längs vår räckviddsrunda, ett bra resultat och inom ramarna för vad Audi uppger.



Vår bil är välutrustad med stora hjul med för låg däckprofil för att ge bra komfort

En annan detalj som sticker ut är att Q5 har längsmonterad motor, men det påverkar inte intrycket av hur bilen går på vägen så mycket. Visst förskjuts vikten något framåt vilket kan leda till lite mer understyrning, men i dag är det knappast tal om hårdkörning. Snarare lugnt och fint, mitt på vägen. Och då uppfattas Q5 e-hybrid som en trevlig pjäs då den rullar på el. Audi säger att modellen ska klara 8,8-9,7 mil på el, beroende på utrustning. Runt vår räckviddsslinga, bestående av allt från stadstrafik till närförort, landsväg och en del motorväg, där klarar bilen 9,4 mil vilket är klart godkänt. Volkswagengruppen har haft god nytta av sitt 25,9 kilowattimmar stora batteri som numera återfinns i alla möjliga applikationer, så även i Q5. Just här anges den användbara nettokapaciteten till 20,7 kWh vilket ger en snittförbrukning på 2,2 kWh/mil. Klart godkänt för den 2 245 kg tunga bilen.



*En väl fungerande förarmiljö,
men vissa tycker den känns lite stökig med många utspridda funktioner.*



*Audi Q5 bjuder på en slimmad profil,
men glöm inte att kolla så att takhöjden i baksätet räcker till.*

Q5 bygger på vad som Audi kallar PPC-plattformen, i mångt och mycket en uppdaterad MLB Evo-plattform. PPC står för Premium Plattform Combustion och är avsedd för bilar med längsmonterad motor. Plattformen presenterades 2024 och första modellen blev [Audi A5](#). Under skalet på vår Q5 märks snygga aluminiumkomponenter, något som blivit mer regel än undantag även hos konkurrenterna när tjänstevikten hoppar upp över två ton.

Just vikten gör att känslan av en mindre bil inte håller i sig ute på vägen, men Audi Q5 blir aldrig stor och okänslig i sitt rörelsemönster. Vår bil är extrautrustad med 21-tumshjul med 255/40 R21-däck, det gör att styrningen spänns upp en smula. Och det är en trevlig styrning att hantera, både inne i stan och ute på längre resor. Faktiskt oavsett om det handlar om en kurvig landsväg, eller en spikrak motorväg. Samtidigt ger 21-tumshjulen en stötighet som inte passar in i ekvationen. Även mindre ojämnheter som asfaltsskarvar märks, så borde det inte vara.

Ljudkomforten är medelbra, ännu en gång landar lite kritik på däcken som ger ifrån sig en del ljud. Men ljudisoleringen är i övrigt bra, utan att för den delen sticka ut extremt positivt.



Bra sittkomfort och bra benutrymme, på ytterplatserna. Begränsat på mittplatsen.



*S line-stolarna är sköna och erbjuder även bra långfärdskomfort.
Stora inställningsmöjligheter.*



*Hur många Sportback kommer du att få se på svenska vägar?
Vi tror merparten går på suv-karossen.*



*Ljudkomforten borde bli bättre med mindre fälgar och däck med högre sida.
Nu blir det ganska bullrigt.*



*Bagageutrymmet hör till de mindre i klassen. Inte mycket mindre, men likväl mindre.
Bra med 40/20/40-delning.*

När elen tagit slut och förbränningsmotorn startar, det gynnar inte riktigt Q5. Motorgången låter lite råare och kraftutvecklingen verkar inte riktigt avstämd mot biltypen. Bitvis går den lite ryckigt. Vid fullt effektuttag, vid snabba omkörningar exempelvis, märks detta tydligt. Hur blir bränsleförbrukningen med tomt batteri? Audi uppger 0,74 l/mil vid blandad körning och faktum är att vi landar på exakt samma siffra vid körning mestadels längs landsvägar. Att utmåla Q5 e-hybrid som snål kanske är att ta i, men det finns betydligt törstigare laddhybrider på marknaden.

Förarmiljön andas modern Audi ut i fingerspetsarna. Den liggande skärmlösningen dyker upp överallt numera, så sent som i våras i [uppdaterade Q4](#). Funktionen är helt okej, det är bara lite synd att informationen på skärmytan framför föraren inte växer ut till hela höjden. I övrigt inte mycket att klaga på. Placeringen av laddplattan till telefonen framför mugghållarna känns logisk.

S-line-stolarna hör till utrustningsnivån och är riktigt sköna att sitta i, så länge du trivs med en fastare stoppad stol. Möjligheterna till justering är bra vilket gynnar möjligheten att hitta en bra körställning. Baksätet då? Ytterplatserna ger riktigt bra benutrymme och sittkomforten blir därefter. Återigen märks en fastare stoppning som i baksätet blir på gränsen till för hård. Takhöjden blir begränsad med Sportback-kaross och kardantunneln stjäl rejält med fotutrymme från mittplatsen bak.

Sammantaget fungerar Audi Q5 Sportback TFSI e-hybrid S line quattro S tronic 270 kW bra, men den sticker inte ut. Det finns inga tydliga fördelar som motiverar det högre priset, vilket får summera provkörningen.



Linus Pröjtz

Audi Q5 Sportback TFSI e-hybrid S line quattro S tronic 270 kW**Pris:** 785 700 kr, säljs nu.**Motor:** Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 82,5/92,8, cylindervolym 1 984 cm³. Max effekt 252 hk (185 kW) vid 5 000–6 500 r/min, max vridmoment 380 Nm vid 1 600–4 500 r/min. Max systemeffekt 367 hk (270 kW), sammanlagt vridmoment 500 Nm. Batteri 25,9 kWh varav 20,7 kWh användbart. Laddeffekt AC 11 kW. Värmepump.**Kraftöverföring:** Motorer fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/60 R18, vår bil har 255/40 R21.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 282, längd 471, bredd 190, höjd 162, spårvidd f/b 162/161. Markfrigång 20. Tjänstevikt 2 245, maxlast 490, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 55. Bagagevolym (VDA-liter) 433–1300 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 250 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning tomt batteri 0,74 l/mil. CO₂ 76 g/km. Räckvidd el 82-97 km.**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.**Skatt:** 467 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**Rivaler****Volvo XC60 T6**

Kan kännas lite gammal, men är fortfarande en grymt bra bil med långfärdskomfort som få andra. Lägre prissatt än Q5.

Pris: 569 900 kronor.**Mercedes GLC 300 e 4MATIC SUV AMG Advanced Edition**

Längre räckvidd på el. Något lägre effekt, men även GLC 300 e 4MATIC är en riktigt bra vardagskamrat.

Pris: 679 000 kronor.



2. Storsatsning från Peugeot

Carl Undéhn 22 jul 2026

Sju nya modeller till 2030



Franska Peugeot siktar på att öka den globala försäljningen från 1,1 miljoner bilar förra året till 1,5 miljoner år 2030 – en ökning med omkring 36 procent. Och för att lyckas med det planeras en modelloffensiv med sju nya modeller i olika storleksklasser fram till 2030.

Först ut blir en helt ny generation av E-208, som väntas presenteras redan nästa år med ny design, ny interiör och en ny teknisk plattform. Den följs av en ny generation av E-308, men de övriga fem nya modellerna är det mer oklart vad det handlar om. Enligt olika medieuppgifter framgår endast att det handlar om tre kompakta modeller samt två större flaggskeppsmodeller. De mindre modellerna kommer tillverkas i Frankrike, men de båda större kan eventuellt byggas i Kina då de ska tas fram i samarbete med kinesiska Dongfeng.

Peugeots ägare Stellantis har idag ett samarbete med kinesiska Leapmotor och säljer deras modeller i bland annat Sverige. Tidigare i år kom det också uppgifter om att Stellantis för samtal med Dongfeng om ett samarbete gällande tillverkning av modeller.

Under bilsalongen i Paris i oktober i år kommer Peugeot dessutom visa upp två koncept på kommande modeller. Med dem vill Peugeot också visa på designspråket och tekniken som vi kommer att få se hos framtida modeller. Eventuellt bygger Peugeot då vidare på designen som har visats hos tidigare koncept, som Inception.



Nyligen presenterade Peugeot sin första eldrivna bil med GTi-emblem, E-208 GTi



Konceptet Inception visades 2023

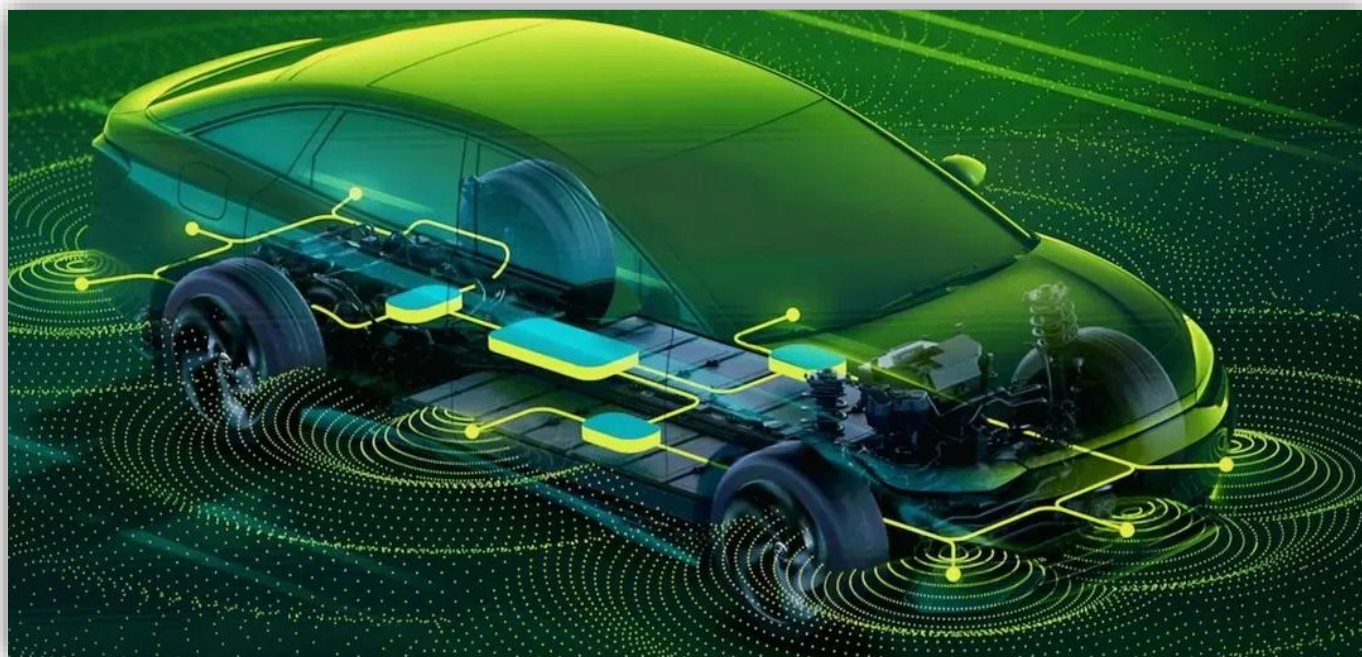


3. Elbil utan laddning

Johan Augustin

Publicerad 22 juli 2026 Uppdaterad 22 juli 2026

Nu lanseras nytt drivsystem



*Det gäller att ta igen andelar i elbilsracet
och det är precis vad Volkswagen försöker göra.*

Volkswagen introducerar ett eldrivet system som aldrig behöver laddas. Så fungerar tekniken.

Volkswagen tar ett nytt steg i sin elektrifieringsstrategi genom att introducera en ny typ av drivlina som kombinerar eldrift med bensinmotor – utan att bilen behöver laddas med kabel.

Som Dagens PS berättat har Volkswagen befunnit sig i en uppförsbacke på sistone, **där koncernen tvingats till stora besparingar.**

Ljusglimtar för Volkswagen

Det finns dock ljusglimtar för Tysklands största biltillverkare, som att konsumenterna verkar ha fått tillbaka intresset för tyska elbilar – **när prislappen känns tillräckligt låg.**

Det handlar framför allt om modellerna Volkswagen ID. Polo, Cupra Raval och Škoda Epiq, som bygger på samma tekniska plattform inom Volkswagenkoncernen.

Ska möta efterfrågan

Bilarna är utvecklade för att erbjuda eldrift till ett betydligt lägre pris än tidigare generationers elbilar, samtidigt som de ska möta den stora efterfrågan på kompakta och praktiska familjebilar.



ID.Polo är en kompakt halvkombi som bygger vidare på Volkswagens elektriska ID-serie, men med en tydligt mer kostnadsoptimerad strategi.

System som inte laddas

En annan ljusglimt är att Volkswagen introducerar ett eldrivet system som aldrig behöver laddas.

Den nya fullhybridtekniken kommer först att erbjudas i Volkswagen Golf Hybrid och Volkswagen T-Roc Hybrid, två av märkets mest populära modeller, [enligt Mobiflip](#).

Till skillnad från en laddhybrid behöver den nya drivlinan inte anslutas till ett eluttag. Batteriet laddas i stället automatiskt genom energiåtervinning vid inbromsning och genom en bensinmotor som tillsammans med en generator producerar el under körning.

Det gör att bilen kan köra kortare sträckor enbart på el, samtidigt som föraren slipper planera laddstopp eller installera en laddbox hemma.

Ett nytt alternativ

Volkswagen beskriver lösningen som ett alternativ för bilköpare som vill minska bränsleförbrukningen och utsläppen, men som ännu inte är redo att gå över till en ren elbil. Fullhybrider har länge varit populära hos flera asiatiska tillverkare, men Volkswagen har hittills främst satsat på laddhybrider och helt eldrivna modeller.

Med den nya drivlinan breddar koncernen nu sitt erbjudande.

Ska locka nya köpare

För Volkswagen innebär den nya drivlinan ytterligare ett sätt att möta olika kunders behov under omställningen till elektrifierade transporter. Med ett växande utbud av både elbilar, laddhybrider och nu även fullhybrider hoppas biltillverkaren kunna locka fler köpare och samtidigt minska utsläppen från sin modellportfölj.



Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.



4. Geely avslöjar ny elmotor med rekordhög effektivitet

Av Åsa Wallenrud

2026-07-20

2 Kommentarer

Kinesiska Geely presenterar en extremt kompakt 16-i-1-drivenhet som ska ge lägre förbrukning och mer utrymme i kommande modeller.



Världspremiär för Geelys nya kompakta 800-voltssystem på utställningsgolvet. Den högintegrerade drivlinan ska göra debut i den kommande elektriska sedanen Geely TT.

Den globala fordonskoncernen **Geely Auto Group** växlar upp tempot inom elbilsutvecklingen. Företaget har nyligen avtäckt sin nästa generation av elektriska drivlinor: en **högintegrerad 16-i-1-drivenhet med 800-voltsteknik**.

Systemet är utvecklat för att maximera effektiviteten, sänka vikten och frigöra mer kupéutrymme i framtida elbilar. Premiären sker i den kommande elektriska sedanen Geely TT, skriver **Geely**.

Kompakt konstruktion sparar vikt

Genom att slå ihop komponenter som elmotor, styrelektronik och reduktionsväxel med smart mjukvara för energihantering och termisk kontroll har Geely lyckats rensa bort över 180 överflödiga delar.

Resultatet är en slimmad enhet som endast väger 75 kg och mäter 325 millimeter i höjd. Det kompakta formatet gör att bagageutrymmet i Geely TT kan utökas med nästan 30 liter jämfört med traditionella lösningar.

Världsrekord i låg förbrukning

Tack vare 800-voltssystemet och en optimerad kraftöverföring når den nya drivenheten en verkningsgrad på hela 93,8 procent enligt den kinesiska körcykeln CLTC. Under ett test runt Qinghai-sjön noterade Geely TT en snittförbrukning på extremt låga 8,2 kWh/100 km.

Prestationen har gett bilen en plats i Guinness Rekordbok för lägsta energiförbrukning hos en serietillverkad elektrisk sedan på sträckan.

Hög prestanda och avancerad kylning

Trots det starka fokuset på energibesparing saknas inte prestanda.

I utförandet med fyrhjulsdraft och dubbla motorer levererar systemet upp till 425 kW (570 hk), vilket tar bilen från 0 till 100 km/h på 3,8 sekunder.

För att klara långvarig belastning har enheten utrustats med ett riktat kylsystem med 54 kanaler som sänker motorns toptemperatur med upp till 15 grader.

Hållbarhetsmålet för den nya plattformen är satt till imponerande 500 000 mil.

Global expansion väntar

Den nya tekniken är en viktig pusselbit i Geelys internationella expansion.

Koncernen har nyligen etablerat sitt kärnmärke i Tyskland med lanseringen av elbilen Geely E5 och ladd-hybriden Starray EM-i.

Den högeffektiva 16-i-1-enheten förväntas bli en standardkomponent i kommande modeller för att stärka märkets konkurrenskraft på den europeiska marknaden.



Åsa Wallenrud

Frilansande motorjournalist och redaktör med stor erfarenhet av att testa bilar. Skriver nyheter för auto motor & sport om bilar, bransch och bilindustri.

Email: red@automotorsport.se



5. MAN TGX "Truckers' Edition" (2026)

Av Katharina Berndt

19 juli 2026, 07:23

Långdistansförare har varit involverade i planeringen: MAN TGX "Truckers' Edition" levereras med TV, TV-soffa och den största hytten i sortimentet.



Den här lastbilen levereras med en läderjacka gratis

Med denna semitrailer vill MAN ha byggt den perfekta arbetsplatsen för lastbilschaufförer: "Truckers' Edition" är namnet på specialmodellen. Det speciella med den är att lastbilschaufförer hjälpte till att forma den.

Och de lägger stor vikt vid komfort. Det är därför semitrailern levereras med den största hytten som MAN har i sitt sortiment. Den erbjuder mycket förvaringsutrymme, en inomhushöjd på över två meter, bra isolering och sängar med ribbomar.

Med TV och solstol

Det finns också bekväma säten – uppvärmda och ventilerade. För att säkerställa att viloperioderna blir så behagliga som möjligt kan MAN även luftkonditioneras när den står stilla. Som en rullande enrummare har den även ett skåp på bakväggen, en TV (24 tum) och en specialdesignad solstol.



TV och matchande solstolar väntar bakom sätena för att användas under pauserna.

För ökad säkerhet och körkomfort, särskilt när man kör genom städer, finns det alla möjliga hjälpmedel ombord: nödbromshjälp, svänghjälp och kameror istället för ytterspeglar. Den GPS-stödda farthållaren är avsedd att spara diesel genom att skanna vägförhållanden och rutter i förväg. Och för att ingen diesel ska bli stulen under pauserna finns det en elektronisk säkring. Dessutom installeras sensorer som övervakar kopplingen och överför informationen till insidan.

Med 560 hk och 5300 Nm

MAN TGX drivs av en rak sexcylindrig diesel med en slagvolym på 12,7 liter. Effekt: 560 hk och 5300 Nm. Växling sker med en 14-växlad automat. Truckers' Edition har en bekväm helluftsfjädring, takstång med extra strålkastare och tryckluftshorn som standard.

Och MAN lägger till presenter ovanpå: som en CB-radio och golvmattor. Den verkliga höjdpunkten: en skinnjacka till föraren.

MAN anger inget pris. Men lyxlastbilen kommer sannolikt att kosta långt över 140.000 euro – och därmed avancera till ungefär en S 500.



Katharina Berndt



6. KTM X-Bow GT-XR ger racingglädje till vägen

Av Alina Moore

Publicerad 8 sep 2022, 07:58 EDT



Efter att ha testats och spionerats vid flera tillfällen gjorde X-Bow GT-XR slutligen sin debut. Byggt som en ultimat gatversioner av GTX- och GT2-racerbilarna, beskrivs den nya X-Bow GT-XR helt enkelt som "en av de mest kompromisslösa supersportbilarna för gatan." Självklart är modellen inte billig och kommer att byggas i begränsat antal.



Hur ser KTM X-Bow GT-XR ut på utsidan?

Baserad på X-Bow GT2 är nya GT-XR det närmaste du kommer en gatlegaliserad racerbil. Precis som med alla andra X-Bow-modeller har GT-XR en unik och minimalistisk, men ändå hisnande design, medan det mesta fokuserades på enastående prestanda och utmärkt funktionalitet.

Bilens framprofil är inspirerad av en GT-bil, medan bakdelen tar inspiration från en LMP-bil, där varje designelement skapats för att förbättra bilens aerodynamiska effektivitet. En enorm bakvinge i kolfiber ger maximalt grepp och förbättrar stabiliteten vid höga hastigheter.

GT-XR byggdes på en förbättrad version av KTM:s helt kolfibermonocoque och med en total vikt på 89 kilo levererar den högsta torsionsstyvheten som någonsin funnits i en gatbil. Bilen har också en elektriskt driven cockpit som består av en kolfiberram med vindruta som kan öppnas åt vänster och höger med separata glasdörrar. Sportbilen har till och med samma mjukstängningsfunktion för både dörrar och bagageutrymme som i lyxbilar.

Bilen körs på ett speciellt set smidiga aluminiumhjul skapat av OZ Racing. De erbjuds i Y-5-ekerdessign och mäter 19 tum fram och 20 tum bak. När det gäller hjulfinishen kan du välja Black Gloss, Star Graphite, Bronze Matt, Grigio, Corsa Bright och Gold Gloss.



Hur är det med insidan?

I kupén får både föraren och passageraren sittstolar helt gjorda av kolfiberkomposit, med extra säkerhet i fyrpunktsselar. Sportbilen är utrustad med sofistikerade funktioner och teknologier som förvandlar varje åktur till en fantastisk upplevelse. KTM utrustade GT-XR med ett Quadlock-system, Bluetooth, ett kamera-backspegelsystem, USB-C-anslutningar och mycket mer. Bagageutrymmet har en kapacitet på 160 liter (5,65 kubikfot), vilket även om det inte låter som mycket ändå är bättre än Porsche 911 till exempel (5,1 kubikfot).



Vad driver KTM X-Bow GT-XR?

Som tidigare ryktades drivs nya X-Bow GT-XR av en Audi-baserad turboladdad 2,5-liters, femcylindrig motor – samma motor som används i RS3 och TT RS. Medan denna motor levererar 401 hästkrafter i RS3 och 394 hästkrafter i TT RS, var motorn i X-Bow GT-XR trimmad för att gå upp till 493 hästkrafter vid 6 350 varv/min och 429 pundfot vridmoment vid 5 550 varv/min. Ökningen jämfört med Audi-modellerna är förstås mycket imponerande, men siffrorna är mycket lägre än X-Bow GT2-racern som levererar 600 hästkrafter och 531 pundfot vridmoment. Motorn är kopplad till en sjuväxlad, dubbelkopplings automatlåda och tar GT-XR från 0 till 100 km/h på bara 3,4 sekunder. Toppfarten stiger till imponerande 174 mph/280 kph.

GT-XR väger endast 1 250 kilogram och har en bränsletank på 96 liter. Detta innebär att det är möjligt att köra 1 000 kilometer utan att behöva stanna för att tanka.

När kommer KTM X-Bow GT-XR att börja säljas?

KTM meddelade att X-Bow GT-XR kommer att finnas tillgänglig för modellåret 2023. Men eftersom endast 100 X-Bow-enheter byggs varje år, inklusive R, RR, GT4, GT, GTX och GT2-varianterna, innebär det att GT-XR kommer att vara en mycket sällsynt modell. I Europa är priset 284 900 € (cirka 282 000 dollar enligt nuvarande växelkurser). Produktionen kommer att börja vid samma fabrik i Graz där alla andra X-Bow-modeller byggs.



Alina Moore

Alina har varit entusiastisk över fordon hela sitt liv, och redan i tidig ålder kände hon sig sugen på att sätta sig bakom ratten. Under gymnasiet och universitetet kunde man hitta henne läsande i vilka biltidningar hon än kunde få tag på, och hennes kärlek till allt med fyra hjul har vuxit för varje dag som gått.



7. Veritas Skorpion 1949

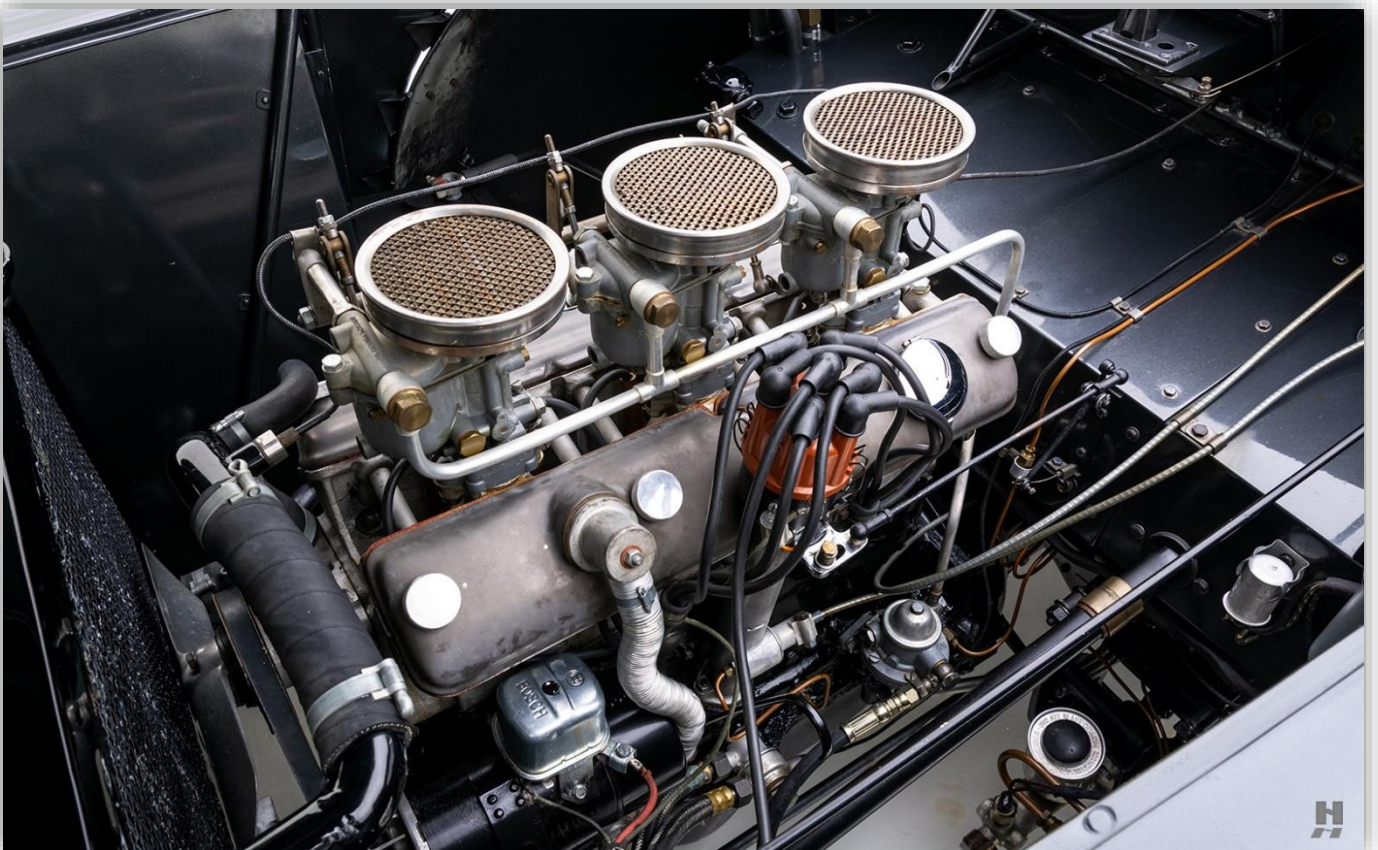


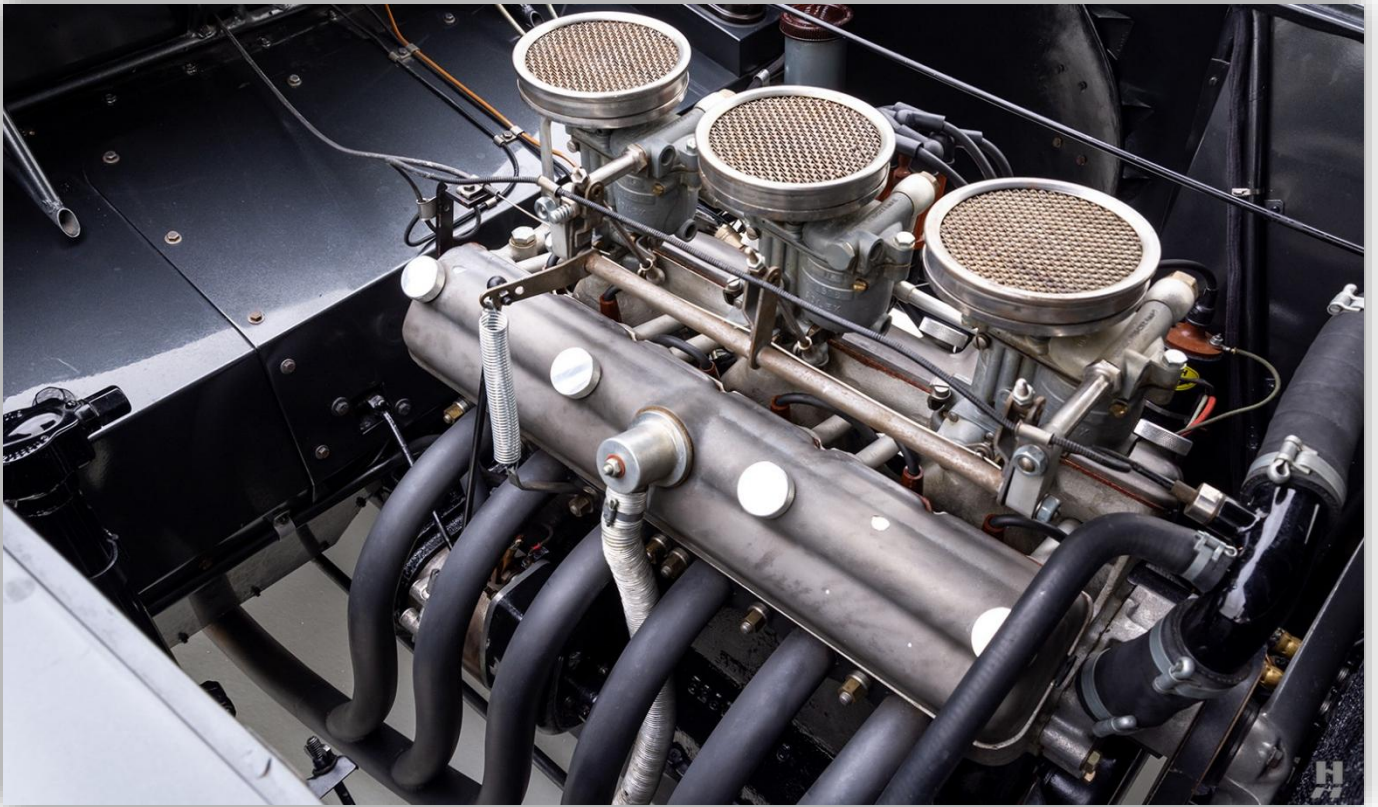
I mitten av 1930-talet tog Tysklands mäktiga propagandamaskin sig an motorsportens värld och satsade otaliga resurser på total dominans över sporten. Statligt stödda Grand Prix-team från Mercedes-Benz och Auto Union hade praktiskt taget obegränsade budgetar, och bilarna de producerade var tekniska underverk som överväldigade konkurrenterna. I produktionssportvagnsracing uppnådde BMW kortvarigt liknande status, särskilt i 2-liters-klasser, där deras lätta och smidiga 328 var den enda bilen att ha om man ville ha en chans att vinna. BMW slog till och med italienarna på helig mark och vann Mille Miglia 1940 i en strömlinjeformad 328 som byggts speciellt för evenemanget. Men efter kriget var tysk motorsport en helt annan scen. De bilar som dominerade förkrigshändelserna låstes in, förstördes eller skrotades för delar. Den legendariska Nürburgring Nordschleife var igenvuxen och ytan sönderriven av stridsvagnsspår. Men förare är inget annat än uthålliga, och klubbarna samlades snart, städade banorna och började byta mat och cigaretter mot tändstift, reservdelar och bränsle.



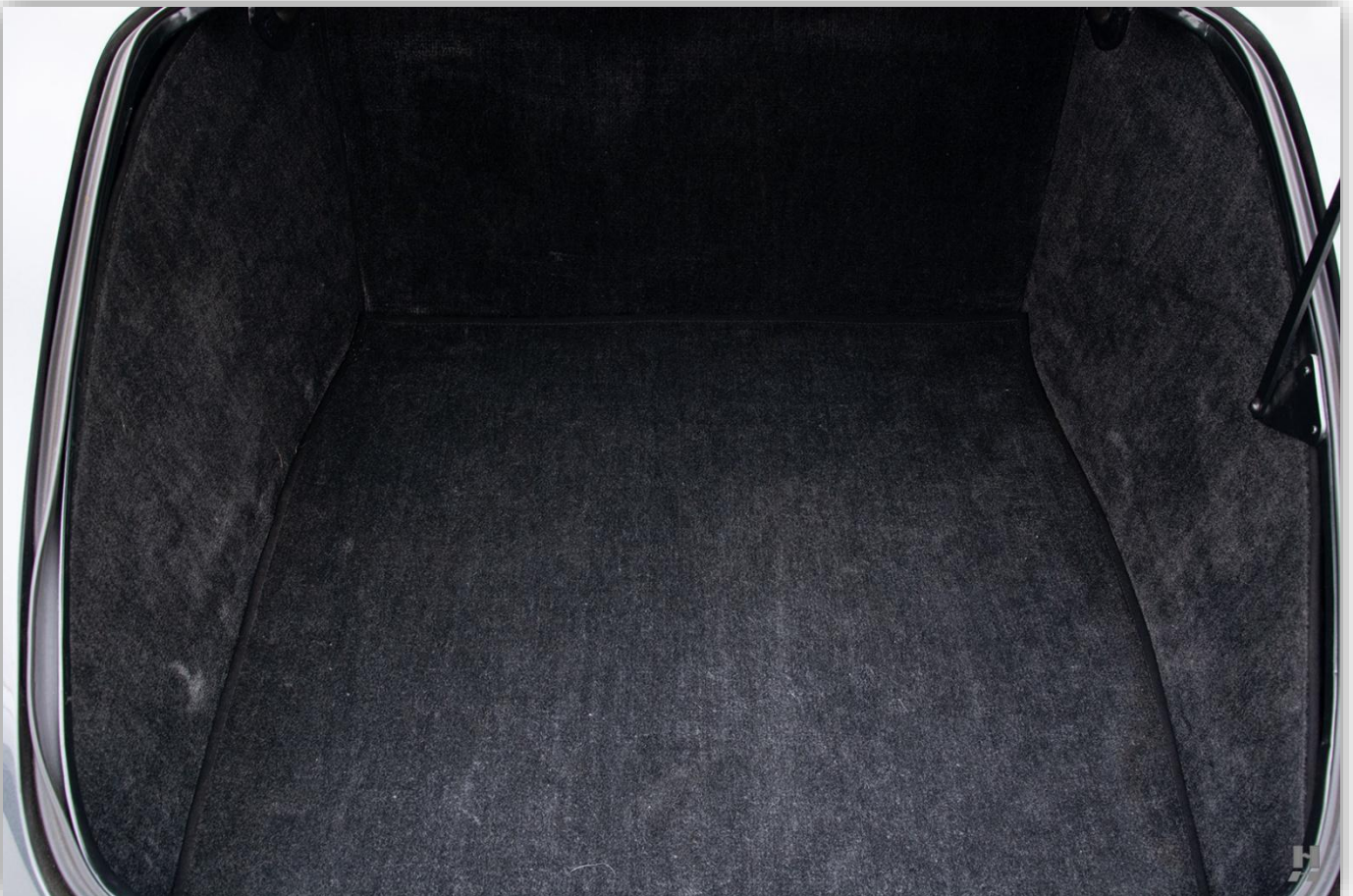


För den tyska bilindustrin var sportbilar det sista de tänkte på. Materialbrist och ransone-
ring gjorde att allt de kunde göra var att bygga upp fabriker igen och få tyska medborgare
att komma i hjul igen. Trots förödelsen och åtstramningarna ville förarna fortfarande ha
bilar, och tre tyska vänner utarbetade en plan för att möta efterfrågan.





Ernst Loof, Georg Meier och Lorenz Dietrich träffades under krigets tjänstgöring i Paris. På kaféer dagdrömde de om att bygga sportbilar och bytte historier om sina racingäventyr innan striderna. Alla tre männen hade kontakter med BMW via bilracing, motorcykelracing och försäljning, så det var naturligt att de valde att basera sitt nya företag – kallat Veritas – på beprövade BMW-komponenter.





De ockuperande amerikanska styrkorna föreskrev att nya tyska fordon inte fick överstiga en liter i kapacitet. De kringgick dock regeln genom att använda befintliga förkrigs-lok 326 och 328 och bygga vagnarna i franskkontrollerat territorium. Kunder kunde ta med sina egna 2-liters 328-drivlinor, tillsammans med lite pengar, och efter några veckor hämta sina nya BMW-Veritas, komplett med en modifierad, ombyggd motor och slank aerodynamisk kaross.

Veritas första kund var den legendariske racerföraren Karl Kling, som omedelbart vann sitt första lopp 1947 och samma år säkrade 2-liters sportbilmästerskapet. Snart fylldes startfälten med Veritas-förare, och köparna pressade på för gatversioner. Dietrich var glad att hjälpa till och erbjöd 1949 en serie serieproducerade gatbilar med BMW-drivverk, lättvikt rörchassi samt coupé-, cabriolet- eller sportroadsterkarosser från det välkända företaget Hermann SpöhnKarosseriebau. De vanliga Spohn-karosserna var tydligt attraktiva och bilarna erbjöd utmärkt prestanda. Tyvärr visade sig finansieringen för att säkra långsiktig produktion vara svårfångad, och Veritas lades ner i början av 1950-talet. Trots sin korta existens lämnade företaget ett outplånligt avtryck i tysk bilhistoria, återställde nationens lysande sporthistoria och banade väg för Mercedes-Benz, BMW och Porsche att föra facklan vidare in i framtiden.





Denna fantastiska och extremt sällsynta Veritas Scorpion Cabriolet är en av bara ett fåtal kända exempel världen över. Färdigställd i mörk metallgrått över en grå läderinredning, är den en unikt stilfull och diskret uppvisning av Spohn Karosseries karosseriösa skicklighet, ett företag som vanligtvis förknippas med överdriven flamboyans. Den erbjuds från långvarigt ägande i en privat samling prestigefyllda bilar och bär en felfritt underhållen concours-kvalitetsrestaurering.

Denna bils kända historia tar fart i början av 1960-talet när den kom till USA med Mr. James Shipman från Seattle, Washington. Några år senare förvärfvade Mr. Fred Kuney, också från Seattle, Veritas, och det anslöt sig senare till Burt Laborettes samling i Lake Sammamish, Washington. År 1974 togs den från Laborette-samlingen, och den nya ägaren mindes att bilen var färdig, även om den var demonterad och skulle renoveras.

Den ägaren förvarade Veritas tyst tills 1989, då den omfattande restaureringen slutligen påbörjades, tack vare de skickliga händerna av Greg Soter från Phantom Restorations i Seattle. Ett omfattande fotoalbum dokumenterar den noggranna processen, som inkluderade att noggrant separera kroppen från rörkarmen, bygga om fram- och bakskotten samt reparera golvpanelerna. BMW 328-motorn, växellådan, bakaxeln och bromsarna byggdes om och karossen färdigställdes i Gunmetal Gray. Mörkgrått läder och mattor fulländar temat, vilket är subtilt slående och kompletterar den målmedvetna, rasinspirerade stilen. Andra detaljer inkluderar karossfärgade center-lock skivfälgar, tidsriktiga Michelin Superconfort-däck och utsökt restaurerade instrument med Veritas-märke.

När den var klar bjöds Veritas Scorpion in till 1992 års Pebble Beach Concours d'Elegance, där den tog tredje plats i klass K, efterkrigstidens europeiska specialkarosseri. Efter concours njöt ägaren ibland av bilen och njöt av den utmärkta prestandan och hanteringen som de trimmade BMW-underlagen gav. Sedan 2015 har Skorpionen tyst funnits i en privat samling, och restaureringen visar på fördelarna med 30 års omsorg och omsorg. Några mindre färgbrister noteras vid noggrann granskning; Bilen är dock fortfarande i fantastiskt allmänt skick. Interiören är särskilt utmärkt, med tajt, smidigt läderlist, utmärkta mattor och fint detaljerade reglag. Cabriolets topp är klädd i tysk Sonnendeck-canvas och helt fodrad med broadcloth. Under huven är den kompakta och kraftfulla BMW OHV raka sexan autentiskt detaljerad, toppad med tre Solexcarburetors.

Detta fascinerande stycke tysk bilhistoria skulle vara en välkommen syn tillbaka på concours-banan, där sällsyntheten och betydelsen utan tvekan skulle möjliggöra inträde i världens mest exklusiva evenemang. Den skulle också vara ett mycket kapabelt inslag i främsta rallyn och tourer världen över, där det raceavlade chassit, den suveräna BMW-drivlinan och den utsökta balansen utan tvekan kommer att glänsa.

8. Grattis AMC Javelin

Text David Falk Publicerad 31 juli 2009

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Helena och Elin har namnsdag vill vi gärna fira Javelin.



Javelin är en form av kastspjut, ett namn som förekommit på flygplan men också som modellnamn hos bilmärkena Jowett och AMC, båda nu avsomnade.



AMC med Rambler som huvudprodukt var inte precis känd för sportighet men 1968 kom Javelin för att ta upp kampen med Mustang och Camaro. Det blev den succé som AMC så väl behövde. Liksom konkurrenterna fanns den med allt från mild sexa till vild V8. För formen svarade AMC's designchef Dick Teague.



Bilden visar toppmodellen AMC Javelin SST av 1969 års modell. Formgivningen var lyckad. De små överhängena accentuerade hjulbasen och bilen såg lång och låg ut. Det fanns också en tvåsitsig variant på kort hjulbas som hette AMX. Den satte 106 hastighetsrekord under ledning av Craig Breedlove som då höll världsrekordet i hastighet på land.



Den första smäckra AMC Javelin ersattes 1971 av en helt ny modell med de svulstiga former som låg i tiden; även Mustang blev större och rundare i formen. AMX var nu reducerad till ett dekorpaket på samma hjulbas, men den nya Javelin sålde sämre än första upplagan och 1974 blev sista året.



Jowett var en liten bilfabrik i Yorkshire med ganska egna lösningar. Som de flesta engelska märken hade Jowett tjänat pengar under kriget på rustningsproduktion och dessa satsades nu på en helt ny och avancerad bil, Javelin. Den visades i maj 1947 och hade en boxermotor i aluminium på 50 hk. Karossen var självbärande och det var torsionsfjädring runt om.



Javelins låga fastbackkaross hade ritats av Gerald Palmer, överlockad från Nuffield dit han sedan gick tillbaka för att designa M.G. Magnette Z. När han jobbade med Javelin verkar han ha varit inspirerad av 1930-talets Lincoln-Zephyr. 1954 ställde Jowett in all produktion därför att dess leverantör av karosseridelar hade köpts upp av Ford.

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Bentley Turbo R 1985

Fram till 1931 var Rolls-Royce och Bentley två separata märken, men när Rolls köpte sin största rival erbjöd de två bilarna i stort sett samma produkter med två olika märken. Försäljningen av Bentley minskade och varumärket riskerade att läggas ned; Turbo R var det första tecknet på någon **verklig investering** i företaget. Visst var den baserad på en Rolls-Royce Silver Spirit men vilken förvandling...

Turbo R växte fram ur Mulsanne Turbo som sågs första gången 1982; monteringen av en turboladdare förändrade prestandan, särskilt i kombination med en omarbetning av fjädringen. Detta var verkligen den **snabbaste salongen** på fyra hjul.

Hedersomnämningen 1985: Ferrari 328, Peugeot 309, Ford Taurus





10. Fredagsfilmen: Förkrigsracing när det är som bäst

1 maj 2024

28,4-liters jagas av 25,4-liters



FILM: https://youtu.be/u7WEE9_3hWw

Det här är vad vi är bäst på! Turins odjur och dess 28,4-liters motor (ja, det är 7,1 liter per cylinder) jagas av den lilla 25,4-liters Darracq runt Goodwood Motor Circuit. Momentum är nyckeln, liksom att ha modet hos en lejonämjare. Vilket odjur kommer att segra?



Roger Warolin