

19 aug

MOTOR-NYTT 2026



TriumphTR8

1. Provkörning av Volkswagen Polo Life TSI
2. Xpeng X9 provkörd
3. Peter Esse har kört Volvo EX60
4. Eccentrica V12 Roadster
5. Elbilen Renault 5 i billigare version
6. Dodge Charger Super Bee 2027
7. BMW återkallar 744 000
8. Så blev Audis superbil Nuvolari till
9. Det här är snabbaste vätgasbilen
10. Triumph TR8
11. Georges Irat 6CV
12. Grattis alla Monza
13. De viktigaste bilarna

Teknikens Värld

1. Provkörning av Volkswagen Polo Life TSI 115 hk DSG7

Av Peter Klemensberger

Publicerad 11 aug 2026 kl 13.39

Elbilar med retroklingande namn ligger i tiden och nyligen lanserade Volkswagen sin ID. Polo. En småbil som rider på de framgångar som originalet skapat under 50 års tid. Vill du hellre ha den så är det nu möjligt när bensindrivna Polo gör comeback i Sverige. Vi provkör!



Volkswagen Polo är tillbaka! Och vi har kört den

Tycker du att bilar har blivit för dyra och att det inte längre finns en "folkvagn". Då har vi goda nyheter för dig – nu fyller **Volkswagen** på i sortimentet och det nerifrån. Med ett startpris på 279 900 kronor blir **Polo** märkets billigaste modell på den svenska marknaden.

Ja, vi pratar om Polo med förbränningsmotor, inte den nya elbilen **ID. Polo**. Modellerna har inget gemensamt förutom namnet samt att de mäter strax över fyra meter i längd.

Polo försvann från den svenska marknaden våren 2020, då hade cirka 132 000 exemplar sålts här sedan 1975. Modellen blev utkonkurrerad av två andra små Volkswagenmodeller, suviga **T-Cross** och coupélika **Taigo**, bilar som Polo dessutom delar teknik med.

Strax efter den svenska sortin uppdaterades den sjätte generationen av Polo från 2017 vilket exteriört främst märks på en ny front och bakparti där baklamporna smiter in över bakluckan. Även interiört märks uppdateringar och bilen fick tillgång till diverse ny teknik som olika säkerhets- och assistansfunktioner.



Integrerad pekskärm och krycka till parkeringsbromsen avslöjar Polos ålder

Det här är nytt

Ingenting. Polo uppdaterades 2021 och kommer nu till Sverige.

Sydafrika. De bilar som säljs i Europa byggs numera i Sydafrika.

Bantat utbud. Två motorer, två växellådor och en utrustningsnivå finns på menyn.

Till Sverige kommer Polo bara i utrustningsnivån Life och startpriset ger en bensinmotor på 80 hästkrafter kopplad med en femväxlad manuell låda. Provbilen har dock 115 hästar och dubbelkopplingslåda vilket känns både kraftfullt och smålyxigt. Jag kommer på mig själv att famla med högerhanden och trampa luft med vänsterfoten när jag närmar mig motorvägsavfarter och rondeller.

Lådan i sig funkade bra uppe i fart men går en aning ryckigt i stadstrafik. Motorns ljudbild följer samma mönster, tråkigt knorrigt på låga varv men med ett riktigt ärtigt ljud när man gasar på.

Några sportiga ambitioner finns dock inte, bortsett från bitar av provbilens interiör som har mönster likt kolfiber och att bromsarna är synnerligen "på", en svag punkt för Polo i våra tidigare tester. Det här är en enkel och smidig bil att ratta, den låga sittställningen och det nätta formatet gör att man har kul bakom ratten utan att behöva addera allt för mycket nostalgikänslor.

Tyvärr åker mungiporna ner då Polo går onödigt hårt på vägen. Det kan till viss del tillskrivas provbilens extra "stora" 16-tumshjul. Varenda ojämnheter i vägbanan känns och på svensk grov asfalt blir vägljudet tröttande då det bildas en resonans inne i bilen. Synd, för trafikbruset genom kaross och rutor är lågt för klassen och motorn gör inte mycket väsen av sig när man lunkar på.

Annars fungerar Polo bra även för längre resor. Förarstolen är enkel och manuellt justerbar samt saknar svankstöd men jag mår med tre timmar innan jag börjar skruva på mig. Sittdynan är förvånansvärt lång och passar mina ben precis.



Väldigt grått invändigt i Polo men runtomsikten är god och alla sitter bra.

Förarmiljön är digital och kan småjusteras efter egen smak och provbilen har tvåzons automatisk klimatanläggning med touchknappar vilket fungerar bra även om vanliga vred hade gjort jobbet ännu bättre. På multifunktionsratten, som är standardmonterad, kontrollerar jag det mesta av bilens funktioner. Provbilen saknar emellertid adaptiv farthållare och dödavinkelvarnare, ett utökat förarassistspaket kostar 11 700 kronor. Med "vanlig" farthållare och en inte alltför aktiv filhållningsfunktion är man i större utsträckning herre över sin vagn. Materialvalen invändigt ger en fin känsla, förutom pappiga dörrsidor, och det hela känns gediget ihopskruvat.

Bilarna som nu kommer hit är tillverkade i Sydafrika där man har byggt Polo-bilar sedan 1990-talet. Av dagens generation har man nu passerat 500 000 tillverkade exemplar och Polo-produktionen ska hålla på till åtminstone 2033.

I spanska Pamplona har man nu efter 40 års produktion lagt Polo på hyllan för att i stället bygga Volkswagen-koncernens mindre elbilar som [Skoda Epiq](#) och ID. Polo. Gammel-Polos syskonmodeller T-Cross och Taigo ska byggas vidare i fabriken tills de går ur tiden vilket kommer att ske under de närmsta åren.

Något som inte har ändrats sedan vi körde Polo senast är annars den grundläggande designen invändigt med integrerad skärm i mittkonsolen. Systemmodellen T-Cross fick en modernare lösning under 2024 med större och fristående skärm men det tycker inte jag gör något. Man är sällan där och pekar ändå och det går enkelt att spegla sin smarta telefon där.

Den påkallar inte heller din uppmärksamhet vilket är bra då uppdaterade Polo har förarövervakningssystem som blev obligatoriskt för nyregistrerade bilar i EU den 7 juli i år. Det fungerar som så att om du tittar bort från vägbanan för länge så ljuder en varningssignal och en varning ploppar upp i förardisplayen.



Givetvis finns här också annat pling och plong som varnar för hastighetsöverträdelse och vingelkörning. Polo må på flera punkter vara en bil av den gamla skolan men undkommer inte nymodigheter som dessa.

Att Polo är en bil från förr visar sig också i baksätet – på ett positivt sätt. Här finns inget batteri under golvet som pajar sittställningen. Benutrymmet för mina 178 centimeter bakom min egen förarposition ger nog med utrymme, fötterna åker in under stolen och lårstödet får godkänt. Takhöjden kan vara begränsad om man är lång och tre i bredd vill man inte sitta här. Två laddpunkter finns men annars bjuds det inte av för mycket lyx.

Att Polo generation sex växte med nästan en decimeter i längd jämfört med föregångaren märks även i bagageutrymmet, här ryms 351–1 125 liter. Tvådelad rygg är inte superpraktiskt men är vad som brukar erbjudas i klassen. Under golvet saknar provbilen reservhjul vilket ger lite bonusutrymme.

Så äntligen finns det en riktig folkvagn igen att köpa, tänker du. Jo, om du håller dig från att välja till allt för mycket av det goda. När vi kryssar för saker som provbilen har så passerar vi genast den magiska 300 000-kronorsgränsen och fortsätter uppåt. Att privatleasa bilen för 2 895 kronor per månad är ett annat alternativ och då får du det större effektuttaget och automatlådan.

2024 gjorde en annan gammal Volkswagenmodell comeback i de svenska saluhallarna: MPV:n Touran. Den går inte att beställa längre. Nu är det dags för Polo som tar rygg på den nya och hypade elbilen ID. Polo men är 41 000 kronor billigare i grundpris. Ska det räcka?

Volkswagen Polo Life TSI 115 hk DSG7**Pris:** Från 299 900 kronor.**Motor:** Bensin. 3-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4, cylindervolym 999 cm³. Max effekt 116 hk (85 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 200 Nm vid 2 000–3 500 r/min.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 5,5 tum. Däck 185/65 R15.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 255, längd 407, bredd 175, höjd 145, spårvidd f/b 150/148. Markfrigång 16,5. Tjänstevikt 1 244, maxlast 426, max släpvagnsvikt 1 100. Tank 40. Bagagevolym (VDA-liter) 351–1125 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 9,8 s, toppfart 201 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,53 l/mil. CO₂ 121 g/km.**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.**Skatt:** 5 282 kronor per år de första tre åren, därefter 580 kronor per år.**Rivaler:****Renault Clio Techno TCe 115 EDC**

I det närmaste identisk sett till data som Polo och det till samma pris. Testvinnare tack vare att den inte ramlade igenom på någon punkt. Modernare skärmlösning men sämre automatlåda än Polo.

Pris: 299 900 kronor.**Peugeot 208 Edition 110 hk Automat**

En åldring i gänget, lanserad 2019 och uppdaterad 2023. För att komma upp i liknande motoreffekt och automatlåda krävs att man köper mildhybriden. Udda interiör.

Pris: 279 900 kronor.



2. Xpeng X9 provkörd

Av Christoffer Gullin

9 aug. 2026

Lyxiga MPVn finns inte i Sverige men slår det mesta i komfort



FILM: <https://youtu.be/RZiOuP1tWOQ>

Jag har haft möjlighet att provköra Xpeng X9, en snygg MPV som inte säljs i Sverige men som ändå dragit uppmärksamhet till sig tack vare sin prestanda och utrymmen. I denna video så provkör jag bilen och testar även fotöljerna i mittensätet samt på sista raden. Vill du att denna bilen ska dyka upp på den svenska marknaden?



Christoffer Gullin



3. Peter Esse har kört Volvo EX60 i Sverige

Av Bobby Green

lör. 8 aug 2026, 10:00

Här berättar han om den upplevelsen



FILM: <https://youtu.be/XJLksvdvaM8>

Volvo EX60 har kommit till Sverige på riktigt och de första kunderna har fått sina bilar. Peter Esse bestämde sig för att ta ut ett exemplar och köra bilen på svensk mark. Han säger bland annat att den som är intresserad bör köpa till Ultra-paketet för då blir bilen så mycket bättre.



Bobby Green

QUATTRORUOTE

4. Eccentrica V12 Roadster

Av Mirco Magni

Uppdaterad 2026-10-08

Utan tak är den ännu mer spännande



I en superbilsmarknad idag mättad av prestanda som utnyttjas av elektronik, fokuserar **Eccentrica** allt på den analoga körupplevelsen, utan filter. Och efter V12:an som härstammar från **Lamborghini Diablo**, har det på **Monterey Car Week** kommit att höja ribban för känslor bakom ratten, ta bort taket från myten om Sant'Agata för att göra körupplevelsen ännu mer engagerande. **Eccentrica V12 Roadster** vidareutvecklar systemns koncept och tar denna mycket förfinade restomod till nästa nivå: den kommer att tillverkas i **endast 19 enheter**, alla anpassade efter specifika kundbehov.

Tolv cylindrar och mycket kol

Under **kolfiberkarossen** – helt omdesignad för att vässa ytor och förbättra aerodynamisk effektivitet – finns ett chassi som har lite att göra med nittioalets produktionsstandarder. Den ursprungliga ramramen av stålrör har förstärkts med **strukturella kolfiberförstärkningar**, en viktig åtgärd för att säkerställa nödvändig torsionsstyvhet för en bil vid **över 330 km/h** som har gett upp takskyddet. Detta ingenjörsarbete – designat och byggt av Italiens Podium Advanced Engineering i samarbete med San Marino-baserade märket Eccentrica – har lett till utvecklingen av mer än **3 500 dedikerade komponenter**, inklusive dubbla triangel fjädringsfjädringar och armar, som nu är **frästa från billet** för större styrka.



Hjärtat är den **5,7-liters** (5 707 cm³) sugmotorn V12, en motor med lutningar på 60° som behåller den ursprungliga tändningssekvensen (1-7-4-10-2-8-6-12-3-9-5-11), en garanti för en omisskännlig metallisk klang som utan tak kan uppskattas ännu mer. Tack vare en ny kalibrering av styrenheten, optimering av luftflödena och reviderad termisk hantering levererar denna tolvcyldriga **motor 550 hk vid 7 000 varv/min** och ett maximalt vridmoment på **600 Nm vid 6 500 varv/min**. Med en olastad vikt på **1 540 kg** är effekt/vikt-förhållandet för denna roadster **2,91 kg/hk**: 0–100 km/h tar **3,8 sekunder** och en topphastighet på **335 km/h**.





Ren analog körglädje

Men siffrorna, hur relevanta de än är, kan inte fullt ut förklara fordonets dynamik, som enligt tillverkaren kan göra sidoaccelerationer på upp till **1,2 g**. Mycket av äran tillfaller den nya fjädringsgeometrin med semiaktiva stötdämpare och kuggstyckesstyrning som behåller hydraulisk **kraftassistans** för att inte filtrera informationen som sänds av Pirelli Trofeo R (255/30 R19 fram och 325/30 R19 bak). Precis som på sin föregångare är växellådan en **sexväxlad manuell växellåda** med stängda växlar och den klassiska exponerade metallgrillen, med en knapp för att koppla in backväxel (Diablo hade en femväxlad växellåda och nu, i den H-formade växelväljaren, finns istället för bakväxeln den sjätte).

Eccentrica V12 Roadster, som presenterades under **Monterey Car Week**, visar en djupgående aerodynamisk studie: trots avsaknaden av tak har CFD-arbete gjort det möjligt att uppnå en **Cd på 0,31**, vilket optimerar flödet från frontsplittern till bakre utdragaren för att minska turbulens i passagerarutrymmet. Invändigt **förkastar Roadster logiken i displayer** och fokuserar istället på taktiliteten hos material som Connollyläder, Alcantara och anodiserad aluminium.



Mirco Magni

5. Elbilen Renault 5 som gjort succé kommer i ny billigare version

Av Maths Nilsson 12 augusti 2026, 08:57

Hajpade retro-elbilen kommer i billig inoparversion. Med koboltfritt batteri pressas priset under magiska gränsen på 25 000 euro.



Renault 5 har tagit elbilsmarknaden med storm tack vare sin charmiga retrodesign, men hittills har kunderna fått nöja sig med de dyrare versionerna. Nu är dock den utlovade "billigversionen" precis runt hörnet. Uppmärksamma spekulanter har redan hittat den nya instegsmodellen, som får tilläggsnamnet Urban Range, i Renaults belgiska onlinekonfigurator.

Ny batteriteknik sänker priset

Hemligheten bakom det lägre priset stavas koboltfritt batteri av LFP-typ (litiumjärnfosfat). Medan de dyrare versionerna av Renault 5 använder den mer energitäta och dyrare NMC-kemin, får den nya instegsmodellen ett LFP-batteri på 37 kWh. I samband med det något mindre batteriet sänks även effekten. Den nya elmotorn i Urban Range levererar 110 hästkrafter. Det innebär att Renault 5 nu kommer att erbjudas i tre tydliga steg, där batteristorlek och motorstyrka hänger ihop. Även om den officiella räckvidden för 37 kWh-versionen inte är bekräftad ännu, uppskattas den landa på drygt 30 mil.



Maths Nilsson



FILM: https://youtu.be/Qmsn7VG__NQ?t=2

LÄS MER:



Test: Renault Austral – ny hybrid-SUV på hög nivå



Lyxliga härjar i Sverige – stjal dyra Range Rover



Nytt räckviddtest: Kör 6 nya elbilar tills de måste bärgas



Premiär: Nya Range Rover Sport lyxig utmanare till...



Vändningen: Volvos dödsdömda bilfabrik kan räddas



Så hyllas Volvos nya elbil EX60 i världspresens tester



Årets Bil 2025 avgjort – det här är vinnaren

6. Dodge Charger Super Bee 2027 levererar 600 hk

By Eric Stafford Published Aug 7 2026

Nya Super Bee är den kraftfullaste sexcylindriga Chargern och introducerar en rad nya funktioner för snabbare varvtider.



2027 års Dodge Charger Super Bee går in i modellprogrammet som den kraftfullaste versionen av den bensindrivna Sixpack.

- Tillsammans med en 600 hk twin-turbo raksexa har Super Bee banfokuserad utrustning som unik aerodynamik, uppgraderade bromsar och bredare sommardäck.
- Dodge har ännu inte sagt hur mycket den nya Super Bee Launch Edition kommer att kosta, men produktionen kommer att vara begränsad.

Namnet Dodge Charger har funnits i sex decennier, med originalversionen som debuterade för modellåret 1966. Även om mycket har förändrats de senaste 60 åren, säljer Dodge dig fortfarande en stor, färgstark bil med distinkta dekaler och över 400 hästkrafter under huven. Den största skillnaden är att varje modern Charger saknar en Hemi V8, medan en Hurricane twin-turbo raksexa nu driver två- och fyrdörrarsmodellerna. För att göra sexcylindern Charger mer eftertraktad har Dodge avslöjat den mest kraftfulla modellen hittills, och den bär ett välbekant namn. Här kommer 2027 års Dodge Charger Super Bee in i scenen.

Super Bee-namnet dök först upp 1968, då Dodge gav mellanstora Coronet-coupén muskelbilsdesign, komplett med en tillgänglig 425 hk Hemi V8. Super Bee skulle migrera till den omdesignade Charger för en ettårig period, innan den reste sig ur askan över 35 år senare som en begränsad version av 2007 års Charger SRT8; Den budgetvänliga muskelbilen fick nytt liv med en [2012-version som vi testade](#) och en [specialutgåva av "Last Call" 2023](#). Nu är Super Bee tillbaka, men den här gången utan ett åttacylindrigt hjärtslag för första gången någonsin.



FILM: <https://youtu.be/poBc-s9WxOw>

Trots att V8:an saknas ger Dodge Charger Sixpacks Hurricane twin-turbo 3,0-liters raksexa en effektökning, där den högeffektsmotorns hästkrafter stiger från 550 till 600. Den ger fortfarande samma 531 pundfot vridmoment. För att låsa upp extra ponnyer kalibrerade Dodge om motorinställningen, uppgraderade kylsystemet och satte på större Garrett-turboladdare. 56 mm-sniglarna sägs ge över 30 psi laddtryck, och toppmomentet når nu tidigare vid 3000 varv/min jämfört med 3500. Dodge hävdar att den högst effektfulla Hurricane, i kombination med Chargers åttaväxlade automat och fyrhjulsdraft, kommer att ta Super Bee till 60 mph på 3,4 sekunder och genom kvartsmilen på 11,8 sekunder. Dessa tider är 0,3 respektive 0,4 sekunder snabbare än **det befintliga Sixpack Scat Pack**.

Den nya Charger Super Bee är dock inte bara en raksträckt fartbil. Den är utrustad med otaliga chassiuppgraderingar som är avsedda att hjälpa den att göra ett snabbare varv på en racerbana. Det inkluderar de nämnda kylförbättringarna, som börjar med bilens omdesignade front. Tillsammans med nydesignade strålkastare och ett texturerat grillnät med en ny Fratzog-emblem kan Super Bees unika nos andas in mer luft för att hålla det svalt, och Dodge hävdar att den ökar marktrycket med över 45 kilo vid 240 km/h. Ingenjörerna installerade också hjälpradiatorer bakom främre stötfångaren och ompaketerade andra delar i närheten för att ytterligare förbättra kylningen.

Bromskraften kommer från en kvartett 16-tums Brembo-bromsskivor som kläms fast av sexkolvs frambromsok och fyrcylindriga bakre enheter, och bromsbeläggen sägs ge en 27 procent större yta för bättre fade-resistans och pedalkänsla. Super Bee är också utrustad med klibbiga sommardäck från Goodyear Eagle F1 Supercar 3; Gummit med en bredd på 305 sektioner är monterat på breda smidda hjul på 20 tum gånger 11 tum, målade i blank svart. Fjädringen utelämnades inte heller, då Super Bee fick ett nytt set CDC (kontinuerlig dämpningskontroll) dubbelventils-adaptiva dämpare. Dodge gjorde också några av fram-bussningarna och bakre krängningshämaren styvare, plus att de ökade fjäderhastigheten fram och bak, allt för att göra Charger mer responsiv och smidig.



Om Super Bees Hyper Lime-bromsok inte avslöjar dess identitet, kommer Launch Editions extroverta utseende att hjälpa dig att känna igen den i en polisuppställning. Dodge planerar att erbjuda tre distinkta teman. Det finns den överstrykningsliknande färgen Sucker Punch som är dekorerad med en blank svart motorhuvsdekal, bakdel och turbo-inspirerade Super Bee "Stinger"-logotyper. Självklat, om du inte gillar utseendet av livfull gul färg, vänder Diamond Black-alternativet färgerna för ett mindre pråligt utseende. Slutligen överger Shady-temat Sucker Punch-elementen och kombinerar de blanka svarta dekalerna med en grå kropp.

Invändigt har Super Bee något som dess Charger-släkting inte har: tygsäten. Naturligtvis har de bitematiska nackstödslogotyper, iögonfallande Citrus Peel-inlägg och kroppsnära bolsters. Instrumentbrädan, dörrarna och mittkonsolen är avritade med kontrastsömmar i Silver och Sour Lemon. Dodge valde också att ge den fyrkantiga ratten mer framträdande paddle-växlar, och det finns en ny knapp som låter föraren aktivera ett bakhjulsdrivet läge för drift, munkar eller annat trams.

Drag-, Race Prep- och Track-lägena är också nya i den bensinmatade Charger-serien, och de gör alla vad deras namn antyder. Föregående generations Torque Reserve-funktion är också tillbaka, vilket gör att motorn kan bygga upp boost innan dragstripen startas. Och om du är tillräckligt säker för att spela in din körupplevelse har Dodge introducerat en inbyggd dataregistrator som låter dig återuppleva synintryck och ljud från din Super Bee-session; Gör bara inget som är komprometterande.

Det är för närvarande oklart när 2027 års Dodge Charger Super Bee Launch Edition kommer att släppas – eller hur mycket den kommer att kosta. Vi förväntar oss att den kommer att överträffa Scat Packs nuvarande startpriser på 56 990 dollar (coupé) och 58 990 dollar (sedan). Launch Edition kommer att byggas tillsammans med sina Charger-syskon vid Windsor-fabriken i Ontario, Kanada, men produktionen kommer att vara begränsad. Till hur många? Fortsätt följa med.

7. BMW återkallar 744 000 bilar för brandrisk i startmotorn

Publicerad 2026-08-11 14:01 Text Erik Söderholm

Nästan alla BMW-modeller omfattas av en stor återkallelse för problem med startmotorn. Totalt måste över 740 000 bilar tillbaka till verkstaden.



BMW har i flera omgångar gått ut med återkallelser av ett antal olika modeller för **problem med startmotorn**. I värsta fall kan det leda till bilbrand.

Mängder av bilar har omfattats av återkallelserna, och nu utökas den igen. Totalt omfattas över 744 000 bilar.

Den senaste återkallelsen gäller bilar byggda mellan 31 juli 2020 och 26 februari 2026. Nästan alla modeller omfattas: BMW 2-serie, 3-serie, 4-serie, 5-serie, 6-serie, 7-serie, X3, X4, X5, X6, X7, Z4 och i3.

Problemet sitter i startmotorns koppling där kortslutning kan uppstå om slitagepartiklar lägger sig på kontaktytorna. I så fall finns risk för brand.

Startmotorn byts ut när bilen tas in till verkstad.



Erik Söderholm



8. Så blev Audis nya superbil Nuvolari till

Av Bobby Green

2026-08-10 kl 20:00

Från skiss till körbar prototyp tog 405 dagar



FILM: https://youtu.be/hvTy_eHnAj4

Från den allra första skissen till en färdig och fungerande prototyp av superbilen Nuvolari tog det Audi bara 405 dagar vilket är rekordsnabbt. Nu delar man med sig av hur processen såg ut över denna tid i denna 20 minuter långa dokumentär.

Det är inte bara med Nuvolari som tillverkaren har fått upp farten. Audi har tidigare meddelat att den kommande helt eldrivna uppföljaren till TT når marknaden bara 30 månader efter att den fått grönt ljus.



**Prototyp av Audi Nuvolari brummar bana
Låter helt okej**



**Audi Nuvolari kanske kommer som cabriolet
I ännu färre exemplar**



**Audi visar upp supersportbilen Nuvolari
Med V8 som varvar till 10.000 varv**



**Lite video på Audi Nuvolari
Från presentationen**



Feber

9. Det här är snabbaste vätgasbilen i världen

Bobby Green 2026-08-12 kl 11:00

Satte rekord på Bonneville Salt Flats



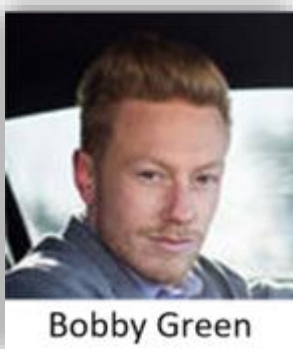
Ett nytt världsrekord för snabbaste vätgasbilen har satts av den brittiska grävmaskinstillverkaren JCB. Den specialbyggda bilen kördes på Bonneville Salt Flats i Utah av stridspiloten Andy Green och där lyckades man nå snitthastigheten 663,27 km/h över en engelsk mil.

Under skalet finns två motorer på 4,8 liter vardera hämtade från grävmaskiner som alltså går på vätgas och tillsammans genererar de nästan 1600 hästar. En motor driver bakhjulen, den andra framhjulen.

Det tidigare rekordet för vätgasbilar sattes 2009 då man nådde 487,4 km/h. [jcb.com](https://www.jcb.com)



FILM: <https://youtu.be/fmeRcXa0Lac>



Bobby Green

10. Triumph TR8

Lästid cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 31 oktober 2020

Triumph TR8 kallas av vissa för "English Corvette". Den är i princip en V8-version av Triumph TR7 som tillverkades i begränsad upplaga, och nästan alla såldes antingen i USA eller Kanada.



Ingenjörer på Triumph hade arbetat på en V8 TR7 sedan början av 1970-talet, men **MG** och **Range Rover** hade första prioritet för Rover V8-motorer. **Rover V8** var fortfarande relativt ny i Storbritannien vid den tiden, baserad på den tidigare Buick 215 kubiktum. hellegerings V8 som hade tagits ur produktion på 1960-talet.

Rover köpte rättigheterna och verktygen till motorn, modifierade den för att passa sina egna syften och satte den i produktion – otroligt nog kan man nästan 50 år senare fortfarande köpa Rover V8:or med nygjutna motorblock. Denna motor blev nästan de facto ett val för brittiska sportbilstillverkare som behövde mer kraft, Rover V8:or monterades i MGB, Triumph, Range Rovers, Land Rovers, TVR, Morgan, Rovers, Bowler Wildcat och många andra bilar byggda av mindre tillverkare, inklusive en mängd kitbilar.

Beslutet att använda Rover V8 var något kontroversiellt eftersom Triumph på 1960-talet hade lagt mycket pengar på att utveckla sin egen V8-motor. Triumph-ingenjörer hade tagit sin egen befintliga radfyr cylindrig motor och utvecklat ett motorblock som kunde rymma två av dem i V-konfiguration, vilket skapade en V8. Tyvärr blev utvecklingsprocessen stressad och den resulterande motorn var **mycket problematisk**, det var tydligt att reparationen skulle ha kostat en förmögenhet.



Designen av Triumph TR7 ritades av Harris Mann med den populära kilformade designen från eran; trots sitt moderna utseende var TR7 relativt traditionell under ytan, med en stel bakaxel, oberoende framfjädring, en frontmonterad rakfyr cylindrig motor och en fyrväxlad växellåda (vid lansering).

TR7 lanserades 1975 och såldes fram till 1981, och visade sig vara en populär modell med cirka 112 000 exemplar som byggdes och såldes i flera länder, inklusive Storbritannien, USA, Kanada, Australien och många fler.





Triumph TR8 kom först till försäljning 1978, men vid denna tidpunkt hade företaget redan byggt 145 TR7:or med Rover V8-motor för test- och utvärderingsändamål – möjligen för att absolut säkerställa att allt fungerade som det skulle, med tanke på deras otur med deras tidigare V8-projekt.

Den lätta 3,5-liters aluminium-V8:an passade tätt i TR7:s motorutrymme, den kopplades till en femväxlad växellåda och skickade kraften tillbaka till en stel axel. Med en totalvikt på 1 204 kg (2 654 lbs) och 148 hk vid 5100 varv/min i bränsleinsprutad form kunde TR8 leverera 0 till 60 mph på låga 8 sekunder.





Prestanda och hantering var bra enligt tidens mått mätt och modellen skulle få stor framgång på USA:s racerbanor, Bob Tullius, känd från [Group 44](#), dominerade SCCA-racing 1979 i en TR8 och modellen tog en rad segrar och flera mästerskap.

Det tros att cirka 2 815 exemplar av TR8 byggdes under produktionsperioden 1978–1981, även om det är viktigt att notera att många TR7 konverterades i efterhand och ofta felaktigt framställs som TR8.

1981 års Triumph TR8 cabriolet visas här

Bilen du ser här är från 1981, det sista produktionsåret, den är i mycket prydligt skick och visar bara 24 690 miles på mätaren.

Under huven (som du kan förvänta dig) hittar du 3,5-liters Rover V8-motorn, och denna bil är utrustad med en eftermarknadsvadderad ryggbåge för lite extra säkerhet. Prisuppskattningen är mellan 15 000 och 20 000 USD och den erbjuds utan reserv i slutet av oktober.

Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#) på RM Sotheby's.

Redaktörens anmärkning: Vi missade auktionen på den här, den såldes över uppskattningen för 22 400 USD.



Ben Branch

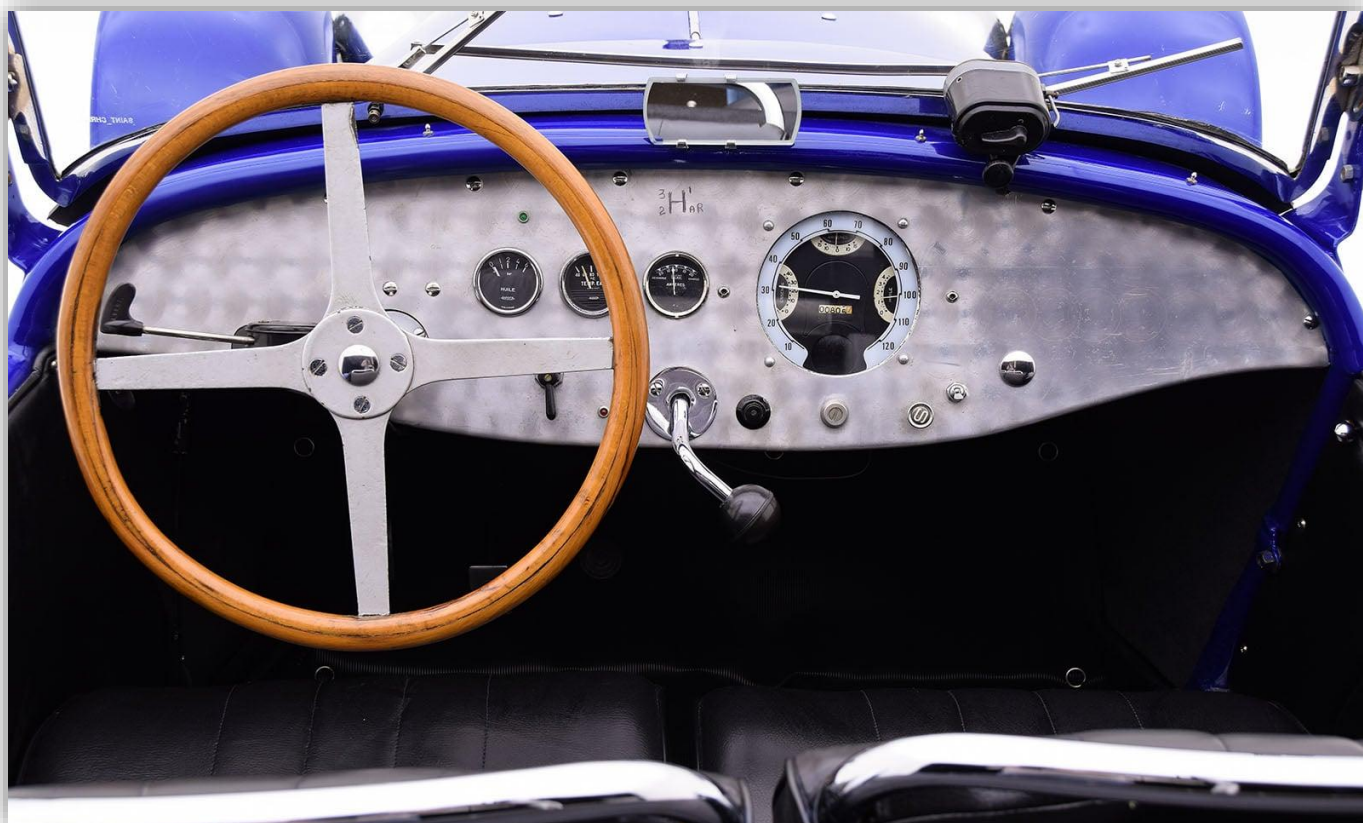
Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

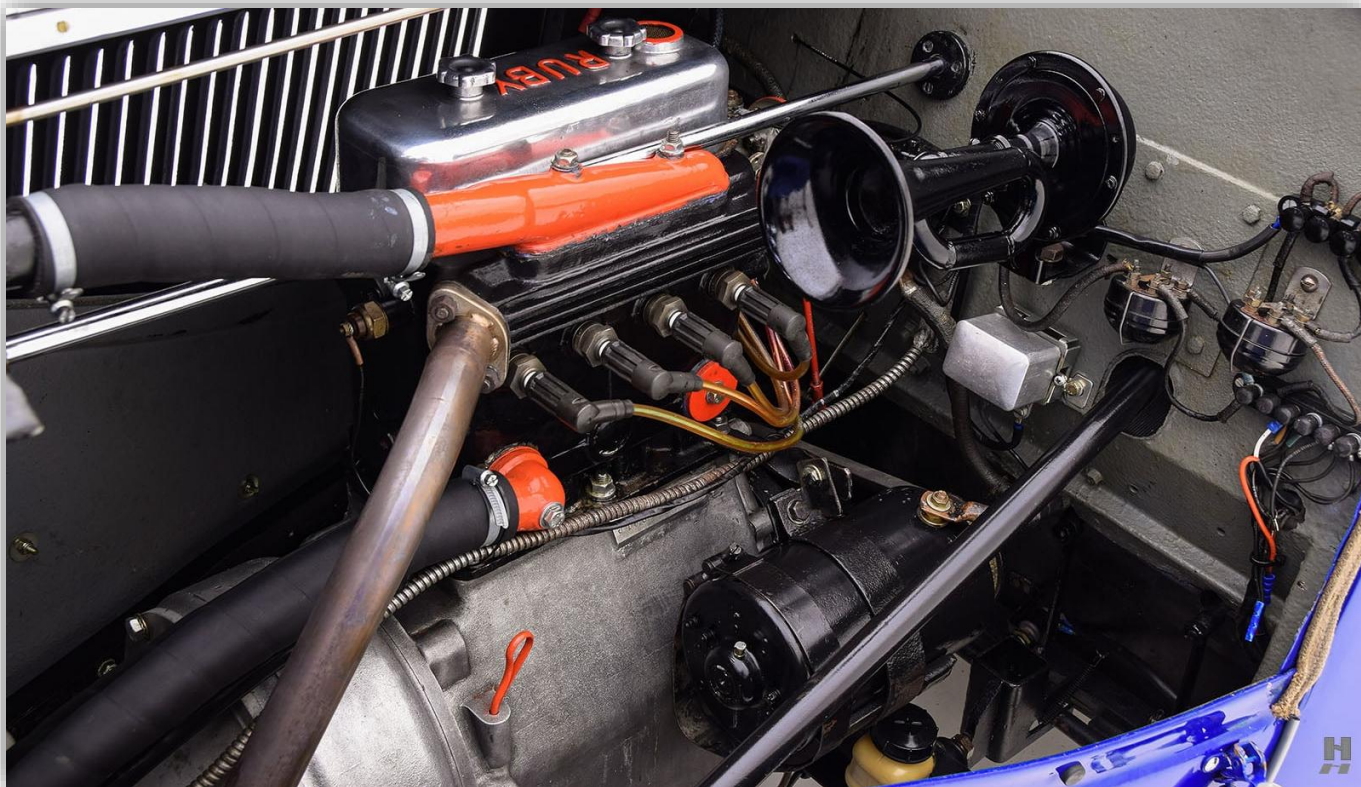
Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

11. Georges Irat 6CV 1935

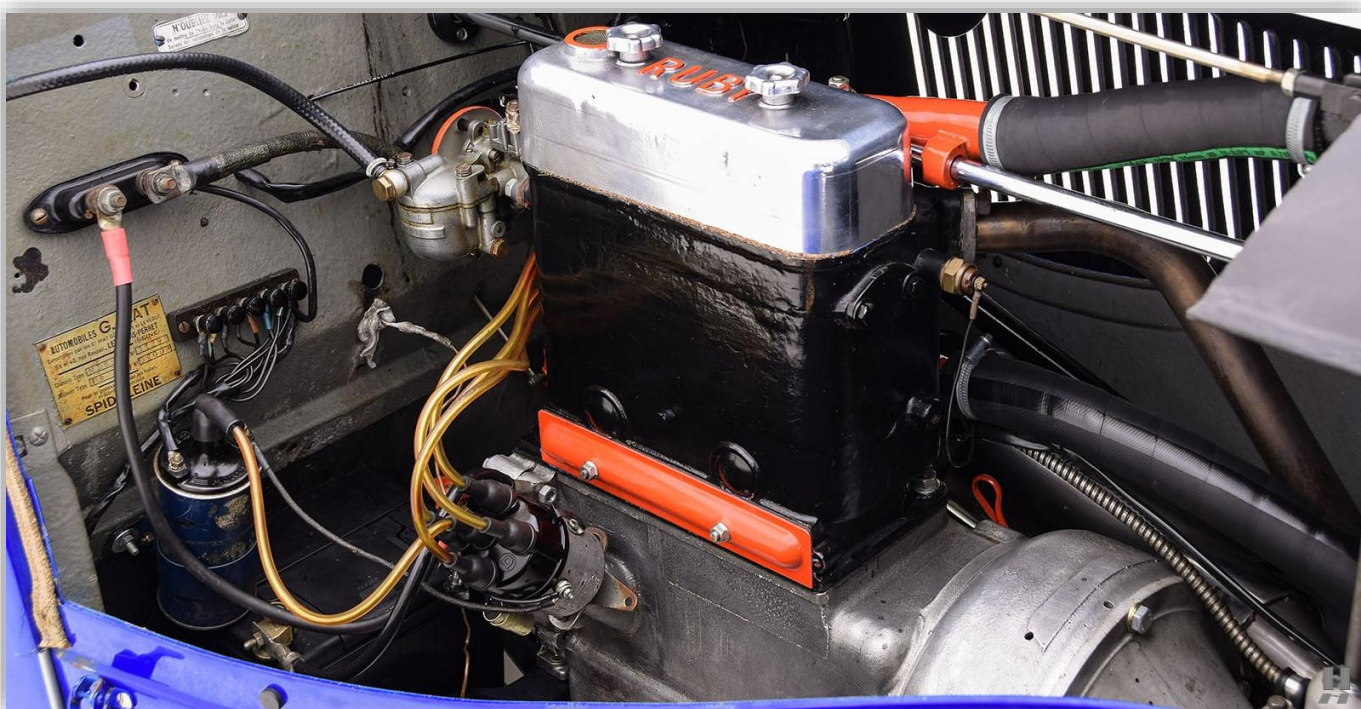


Georges Irat var en relativt okänd fransk tillverkare av touring- och sportbilar som först dök upp 1921 och försvann 1953, och förblev under hela tiden i relativ anonymitet. Bilproduktionen började 1921 med en snabb touringbil driven av en 1 991cc fyrcylindrig motor. Motorn designades av Maurice Gaultier, en före detta Delage-ingenjör, och var utan tvekan höjdpunkten i paketet. Det var en något konventionell maskin, även om den hade fyrehjuliga servoassisterade bromsar från Dewandre. Hela bilen tillverkades internt med undantag för karossen.





Gaultier återvände till Delage 1928, vilket sammanföll med lanseringen av Irat treliters sexcylindriga modell. Produktionen var långsam men stadig på cirka 200 bilar per år när Georges Irat bestämde sig för att köpa motorer från Amerika. En serie åttacylindriga Lycoming-drivna modeller producerades, men mycket få hittade köpare. Det var inte förrän Georges Irat stod på randen till ekonomisk katastrof som hans lycka 1935 vände när en ny motorleverantör kontaktade honom för att lyfta fram deras produkter. Som det råkade vara behövde motortillverkaren Godefroy et Levecque en ny kund för sin "Ruby" 1100 cc-motor, eftersom större delen av deras kundbas av små tillverkare hade gått i konkurs. Affären innebar viss ekonomisk hjälp och Irat monterade motorn i en ny sportig framhjulsdreven roadster.





6CV roadstern var företagets mest framgångsrika satsning hittills. Den 1100cc Ruby-motor producerade 37 hästkrafter och var kopplad till en 3-växlad manuell växellåda som drev framhjulen i en layout mycket lik en miniatyriserad Cord L-29 – motor och växellåda var inline men vred 180 grader från standard. Designen var prydlig och attraktiv, med tidigare exemplar som hade cykelskärmar (senare versioner hade en helskärmsdesign) och en touch av "Gaelic Morgan" i utseendet. 6CV blev populär bland köparna tack vare sin sportiga natur och sitt snygga utseende. Cirka 1500 exemplar byggdes mellan 1935 och 1939 innan Irat lanserade en ersättning med en Citroën 11CV-motor, men denna modell var betydligt mindre framgångsrik och endast cirka 200 exemplar tillverkades. Under efterkrigstiden övergav Georges Irat sportbilar och experimenterade med ett terrängfordon kallat VDB, som fick få köpare. År 1953 hade han lämnat bilbranschen för gott.





Vår utvalda Georges Irat 6CV är ett härligt exempel från detta sällsynta och ovanliga märke. Den bär en äldre restaurering mycket väl, presenterad i mycket attraktiv fransk blå över svart kant. Lackkvaliteten är mycket bra, och även om den visar några brister här och där är den fortfarande attraktiv och mycket presentabel. Den ljusa exteriören är begränsad till det stora platta kylarskalet, pann- och dimljus, polerade stenskydd och ljusa karosspär-lor. Den stötfångarlösa stilen med cykelskärmar och skärmar ger Georges Irat en målmed-veten hållning, särskilt i hur den sitter lågt på stansade stålfälgar. Den franska marknadens gula pannlampor och dimlampor är en särskilt trevlig detalj, särskilt mot den blå lacken – vilket ger lite av Delage- eller Talbot-Lago-stil.

Höjdpunkten i cockpit är utan tvekan växelspaken som nyfiket växer ut från instrument-panelens mitt, ungefär som en L-29 eller en 2CV. Växelspaken styr en lång horisontell kopp-lingssång monterad ovanpå en traditionell växelspak på växellådan. Även om det definitivt kräver lite tillvänjning, är förändringen ganska tillfredsställande att bemästra. Den ur-sprungliga hastighetsmätaren är en fin del med tre inbyggda extra mätare, i kronografstil. En trio hjälpinstrument vänder mot föraren, kanske tillagda senare, liksom den icke-stand-dardiserade styrda aluminiuminstrumentbrädan och fyrekrarnas hjul, vilka båda ger en tydligt sportig karaktär. Sätena är klädda med svart klädsel enligt god standard och golven är fodrade med svart matta. Avsaknaden av en central puckel ger respektabla benut-rymme. Ett tak och ett fullt tonneau-lock ingår. Den 1100 cc Ruby-fyracylindriga motorn är prydlig och väl presenterad. Den är frisk och fungerar bra, och sägs ha fått en uppfräsch-ning i händerna på den tidigare ägaren. Detaljeringen är prydlig med fokus på pålitlig drift. Den ursprungliga Georges Irat-identifikationsskylten är fortfarande intakt på brandväggen.

Denna fascinerande lilla roadster är en av bara ett fåtal överlevande från detta sällan sedda märke. Den stiliga stilen, den intressanta mekaniska layouten och den fängslande märkeshistorien gör den till ett utmärkt verk för fans av esoteriska och ovanliga bilar.



Klassiker

12. Grattis alla Monza!

Publicerad 19 augusti 2009 (uppdaterad 1 september 2010) Text Carl Legelius

Idag när Magnus och Måns förtjänar en sång om enkla tulpaner bjuder vi Monza på en rejäl tårtbody.



Monza är en stad i norra Italien, belägen strax norr om Milano. Här har folk bott sedan bronsåldern minst, och staden är känd för sin vackra katedral daterad 595 e Kr.

Men i motorkretsar är det främst den stora Grand Prix-banan Autodromo Nazionale Monza, öppnad 1922 som drar.

Flera biltillverkare har upptäckt den dragningskraften och använt namnet Monza på sina sportiga modeller.



Ferrari 750 Monza fick sitt namn efter att Mike Hawthorn och Umberto Maglioli 1954 vunnit på Monza-banan i den allra första tävling man ställde upp i med den nya bilen. 750 Monza var en modell i den serie fyrcylindriga sportvagnar som Ferrari utvecklade på 1950-talet. Den första bilen hette 625 TF och hade en 2,5-litersversion av motorn, konstruerad av Aurelio Lampredi, 750 Monza hade 3-litersversion av samma motor.



Chevrolet Corvair firade vi den 27 mars, på Ralfs namnsdag. Sportversionen Monza kom våren 1960 och hade lite starkare motor och tuffare inredning. 1962 introducerades Monza Spyder med turboladdad motor på 150 hk, tillsammans med Oldsmobile F-85 Turbo Jetfire den första produktionsbilen med turbo. Detta är en Monza coupé -64.



Monza-versionen av Corvair var populär, kanske var det därför GM valde att kalla sin nya mellanklassare baserad på föregångaren Vega för Monza. Chevrolet Monza dök upp hösten 1974 som 1975 års modell och delade plattform med Buick Skyhawk, Oldsmobile Starfire och Pontiac Sunbird. Den fanns med fyror, V6:or och V8:or och med en rad olika karosser. 1980 lades tillverkningen ned i USA men fortsatte i bl a Brasilien några år till. Detta är en Monza Coupé från 1977.



Opel Monza är en coupéversion av fyrdörrarsmodellen Senator, i sin tur en lyxvariant av Rekord. Den smäckra fastbacken kom 1978 och fanns från början endast med en trelitersversion av den raka sexa som figurerat i Opel under många år. Med förgasare gav den 150 hk och med insprutning 180 hk. Senare tillkom en rad olika motoralternativ, från 2,0E och uppåt, några få exemplar förseddes även med dieselmotor.



Monza uppdaterades till 1983 och fick internbeteckningen A2, föregångaren kallades A1. Ny front hörde till förändringarna. Monza GSE hade digital instrumentering och massor av andra tuffa detaljer, synd att Monza-produktionen lades ned i juni 1986. Lite fler än de 27 218 Monza A1 och de 16 594 Monza A2 som tillverkades under åtta år borde det allt ha blivit.



Carl Legelius

13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



McLaren F1 1992

McLaren F1 förändrade allt när den lanserades 1992. Här var en bil med kolfiberstruktur och -paneler, i vilken en naturligt aspirerad V12-motor på **627 hk** var monterad. Resultatet var en slangbilla som kunde göra 386 km/h, men även i låga hastigheter var den spännande att köra med sin oassisterade styrning och bromsar samt en centralt placerad förarsätol.

För över **500 000 pund** plus lokala skatter var F1 helt kompromisslös, och som ett resultat tillverkades bara 106 McLaren F1, varav endast 71 var väggående; resten var racers.

Hedersomnämningen 1992: Ferrari 456, Jaguar XJ220, Mitsubishi Lancer Evo, Renault Twingo, Subaru Impreza Turbo, TVR Chimaera





Roger Warolin