

21 aug

MOTOR-NYTT

2026



Ultima GTR

1. Provkörning av nya Volkswagen
2. Alrik kör Xiaomis extrema elbil
3. Det här är Mitsubishis nya elbil
4. Lotus Emira 420 Sport
5. Koenigsegg avslöjar ny bil
6. Jaguar visar interiören i Type 01
7. IF Metall avbryter strejken
8. Sällsynt wankel-Citroën
9. Ultima GTR
10. Hudson Italia
11. Grattis Lamborghini Jalpa
12. De viktigaste bilarna
13. Fredagsfilmen



1. Provkörning av nya Volkswagen ID. Polo och ID. Polo GTI

Av Christoffer Gullin

12 aug. 2026

Komforten i ID. Polo överraskade



FILM: <https://youtu.be/DCeaVYp5Vhg>

Jag åker till Tyskland för att provköra nya Volkswagen ID. Polo och sportversionen ID. Polo GTI, båda i förproduktionsskick inför lanseringen. I videon berättar jag hur bilarna känns bakom ratten, vad som skiljer komfort- och GTI-läget åt, och går igenom batteri, effekt, mått och pris för båda modellerna.



Christoffer Gullin



2. Alrik kör Xiaomis extrema elbil

Posted by Kristofer Rask augusti 12, 2026

Halva priset mot en Porsche



FILM: <https://youtu.be/sGdZ4PgoFNk>

Xiaomi är mest känt för mobiltelefoner och hemelektronik. Men på bara ett par år har den kinesiska teknikjätten också blivit en omtalad biltillverkare. Nu har motorjournalisten Alrik Söderlind fått köra märkets extrema elbil Xiaomi SU7 Ultra på kinesiska vägar.

SU7 Ultra är toppversionen av Xiaomis första elbil och har framför allt gjort sig känd för sina extrema prestanda och framfart på Nürburgring. Den har tre elmotorer och över 1 500 hästkrafter i sitt mest extrema utförande.

Men under provkörningen är det tydligt att bilen handlar om mer än imponerande siffror. – Det är väldigt fascinerande att ett bilmärke kan gå från ingenting till 500 000 eller något sådant på två år. Det är fantastiskt, konstaterar Alrik.

Med på provkörningen finns en kinesisk motorjournalist som berättar att Xiaomi lagt stor vikt vid hur bilen faktiskt ska kännas bakom ratten. Xiaomis grundare Lei Jun ska bland annat ha köpt in flera sportbilar som referenser under utvecklingen. Porsche pekades tidigt ut som förebilden när det gäller styrning, gasrespons och bromskänsla.

Jämförelsen med Porsche Taycan ligger nära till hands. Alrik håller fortfarande Taycan högre som helhet och tycker att det är en av de bästa elbilarna på marknaden. Den kinesiska kollegan håller med, men samtidigt har Xiaomi SU7 halva prislappen och det är svårt att slå.



3. Det här är Mitsubishis nya elbil

Av Bobby Green 2026-08-13 kl 14:00

Som egentligen är en Foxtron Bria

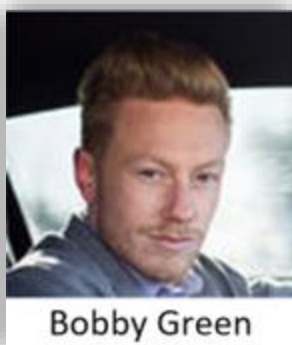


FILM: <https://youtu.be/7fIWnqJnKkw>

Nu visar Mitsubishi upp en helt ny elbil som de har döpt till ASX VR-e. Men det är egentligen ingen Mitsubishi även om loggan sitter där i nosen, utan en **Foxtron Bria**. Det är en elektrisk crossover som kinesiska Foxtron tagit fram tillsammans med Yulon Motor och som började säljas i slutet av förra året.

Under skalet finns ett batteripack på 57.5 kWh men hur långt man kommer på en laddning är oklart, Brian tar sig i alla fall upp till 51 mil enligt NEDC-cykeln. Man kan få den med en elmotor på 230 hästar bak och bakhjulsdrift eller med en motor på vardera axel, fyrhjulsdrift och effekt på 400 hästar.

ASX VR-e kommer börja säljas i Australien under fjärde kvartalet i versionerna LS, Aspire, Exceed och GSR. Några fler uppgifter eller prislapp har vi inte fått ta del av än. mmnz.co.nz







**Nya Mitsubishi Eclipse ger noll peppkänsla
Är bara en Nissan Leaf med ny logga**



**Nissan lyckades göra Juke ännu fulare
Grattis!**



**I höst gör Pajero comeback
Mitsubishi återupplivar modellbeteckning**

4. Lotus Emira 420 Sport – vassast hittills

Av Emil Karlsson Publicerad 14 aug. 2026 Uppdaterad 14 aug. 2026

Det finns sportbilar som försöker vara allt för alla. Och så finns Lotus Emira 420 Sport. Den nya toppversionen är snarare ett koncentrat av det som gjort Lotus speciellt: Mittmotor, bakhjulsdrift, hydraulisk styrning och så lite kompromisser mellan förare och asfalt som möjligt.



Med mer tryck i motorn, och mindre vikt att kånka på är 420 Sport den vassaste i Emira-serien.

Lotus beskriver själva 420 Sport som den ultimata Emiran. Den fyrcylindriga AMG-motorn på 2,0 liter har skruvats upp till 420 PS, motsvarande 416 hk, och levererar 0–100 km/h på 3,9 sekunder. Toppfarten snuddar på 300 km/h. Kraften går via en åttastegad dubbelkopplingslåda till bakhjulen.

Mer kraft, färre kilon

Men det räckte inte att peta in några extra hästkrafter (Racing line och toptrimmen av standardversionen ligger på 406 hk) – chassit har sänkts med fem millimeter och aerodynamiken har fått en rejäl genomgång. En ny frontsplitter, större sidokjolar, aggressivare luftintag och förändringar runt bakpartiet ökar både kylningen och marktrycket.

Med Lightweight Handling Pack blir bilen dessutom 25 kilo lättare (1430 kg) enligt Lotus, samtidigt som paketet adderar bland annat justerbara Multimatic-dämpare och Michelin Cup 2-däck.

Och på vägen märks skillnaden på allvar. **Car and Drivers** provkörare beskriver bilen som alert och balanserad, med en styrning som ger ovanligt mycket information om vad framdäcken gör. Bilen försöker inte filtrera bort feedbacken från däck, tvärtom.



Inte en vardags-tourer

Strax över 1,5 miljoner kronor ligger grundpriset på, för cirka 70 000 kan man addera avtagbart tak. Ovan nämnt Lightweight-paket kostar strax över 160 000 kr och uppgraderat ljudsystem från KEF samt tonade rutor landar på 20 000 respektive 6000 kr vardera.

Det säger sig självt att Lotus Emira 420 Sport har en målgrupp som inte överlappar speciellt mycket med det som brukar heta medelsvensson. Banala saker som bagageutrymme är det knappt tal om, dubbelkopplingslådan är knappast att föredra i pendlingstrafik – och bränsleåtgången ligger en bit över litern per mil trots den lätta vikten.

Nä, 420 Sport är byggd för den som vill *känna* sin körning.

Läs även:



Polisen slog till mot Londons lyxbilar – Ferrari för 50 miljoner kronor beslagtogs



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

5. Koenigsegg avslöjar ny bil – sålde för 4 miljarder direkt

Av Maths Nilsson 13 augusti 2026, 17:33

Koenigsegg avtäcker sitt retro-monster. nya Koenigsegg CCGT1 är en ny hyperbil med 1600 hästkrafter som hyllar legenden som stoppades. Christian von Koenigsegg sålde slut på hyperbilar för cirka fyra miljarder kronor direkt.



Med en dubbelturbo-V8 på upp till 1 600 hästkrafter, banbrytande aerodynamik som genererar 800 kg marktryck och ett helt nytt sekventiellt växlingssystem, hyllar Koenigseggs nya hypebilen den stoppade GT1-racerbilen CCGT. Bilen byggs i bara 70 exemplar – och samtliga är redan sålda. Det innebär att Koenigsegg enligt Carups uppskattning dragit in omkring fyra miljarder kronor, redan innan **bilen** avslöjats. Prislappen för bilen lär ligga norr om 50 miljoner kronor.

Under Monterey Car Week i Kalifornien drar Koenigsegg täcket av sin senaste skapelse. Nya Koenigsegg CCGT1 är en direkt hyllning till det ikoniska GT1-projektet från 2007, en renodlad racerbil som på grund av ändrade regelverk stoppades i sista stund innan den hann köra ett enda tävlingslopp.

Medan Koenigsegg CC850 var en hyllning till märkets första gatbil CC8S, tar CCGT1 steget fullt ut för att skapa vad grundaren Christian von Koenigsegg beskriver som en "banskalpell för gatan".

– Det här är något i alldeles särklass – vår första skapelse som medvetet konstruerats både som en optimerad banskalpell och som en anmärkningsvärd **bil** för vardagsbruk, säger Christian von Koenigsegg.



FILM: <https://youtu.be/XHf6PUsb1eE>

"Två tydliga identiteter"

CCGT1 bygger i grunden på den prisbelönta CC850-plattformen, men nästan samtliga karosspaneler har gjorts om från grunden. De enda delarna som bärs med från CC850 är dörarna och det avtagbara taket. Målet med bilen har varit dubbelt. Köparna som enligt uppgift lägger runt 50 miljoner kronor ska få en upplevelse utöver det vanliga på allmän väg. Dessutom får hyperbilen den mest kompromisslösa banupplevelsen.

– CCGT1 är en skapelse med två tydliga identiteter. På vägen är det en sublim megabil som är både komfortabel och otroligt kapabel. Men dess ursprung är rotat i långloppsracering, och det är där CCGT1 avslöjar sin fulla karaktär som en sann hyllning till den ursprungliga CCGT – med eller utan tak, förklarar Christian von Koenigsegg.

V8-monster med ny sekventiell växellåda

Under motorhuven återfinns Koenigseggs egenutvecklade och responsiva dubbelturbo-V8. Motorn levererar 1 280 hästkrafter på vanlig 95-oktanig bensin och svindlande 1 600 hästkrafter när den tankas med E85-biobränsle. Tack vare ett internt utvecklat motorstyrningssystem kan bilen köras på vilken blandning som helst av dessa bränslen.

För att ge föraren den äkta GT1-känslan introducerar Koenigsegg ett helt nytt växlingssystem: Koenigsegg Sequential Shift (KSS), kopplat till den blixtsnabba 9-stegade *Light Speed Transmission* (LST). Systemet har en fysisk kopplingspedal som används när man startar från stillastående. Därefter sker de sekventiella växlingarna helt utan koppling via tändningsavbrott – exakt som på en riktig racerbil. På mittkonsolen sitter ett reglage märkt "ASMR" där föraren väljer läge: *Auto*, *Sequential*, *Manual* eller *Reverse*.

För de kunder som föredrar en mer klassisk manuell känsla finns även det hyllade *Engage Shift System* (ESS) som tillval – samma kulissväxlade sexväxlade manuella låda med kopplingspedal som introducerades på CC850. Att hålla 1 600 hästkrafter på vägen kräver extrem aerodynamik. CCGT1 är utrustad med en ny, gigantisk aktiv bakvinge som kan vinklas i upp till 30 grader.



Vid 250 km/h genererar bilens aerodynamiska paket hela **800 kg marktryck**. Det placerar CCGT1 mellan modellerna Jesko Attack och Sadair's Spear vad gäller maximalt marktryck. Andreas Tjernberg Persson, ansvarig ingenjör för CFD (beräkningsströmningsdynamik) hos Koenigsegg, förklarar balansen bakom designen:

– Allt inom aerodynamik handlar om balans. Bakvingen fungerar fantastiskt och är både en visuell och funktionell nick till den ursprungliga CCGT, men den skulle vara meningslös helt på egen hand. Vi var tvungna att hantera balansen längst fram i bilen också, säger Andreas Tjernberg Persson och fortsätter:

– Bakvingen är stor, ja, men den har faktiskt en liten yta jämfört med golvet. Golvet är mycket större och därför mycket mer effektivt på att kontrollera och styra luftflödet.

Han betonar att bilens styrka ligger i tillgängligt marktryck vid lägre hastigheter:

– Jesko Attack var en gång vår bil med högst marktryck. Sedan kom Sadair's Spear, som har 30 procent mer marktryck än Attack. CCGT1 hamnar mittemellan de två i maximalt marktryck, men den har utformats specifikt för att ge tillgängligt marktryck vid jämförelsevis lägre hastigheter, vilket ger föraren en enastående körupplevelse. Det är vad bra aero-design kan göra.

Premiär för "Ghost Fibre" – nästa generations kolfiber

Med CCGT1 återintroducerar Ängelholmsföretaget konceptet med "vit kolfiber". Redan 2009 väckte Koenigsegg uppmärksamhet i bilvärlden med Trevita-projektet, som använde en unik vit kolfiberväv. Det var dock extremt svårt att tillverka och produktionen stoppades.

Nu lanseras uppföljaren: Ghost Fibre. Det nya materialet är utvecklat från grunden och kombinerar en kristallvit, skimrande estetik med fördelar som kan revolutionera super- och hyperbilar. Karosspanelerna blir lättare än med traditionell kolfiber. Materialet har dessutom ballistiska skyddsegenskaper som gör panelerna tåligare och ger dessutom en ljuddämpande effekt i kupén.



För kunder som vill ta sin CCGT1 till racerbanan erbjuder Koenigsegg för första gången ett officiellt, fabriksutvecklat banpaket. Paketet kan monteras och demonteras av auktoriserade Koenigsegg-återförsäljare efter behov. Banpaketet förvandlar **bilen** från en väglaglig megabil till märkets snabbaste banfordon någonsin. Det ingår bland annat helbur i kolfiber och HANS-kompatibla racingsäten med sexpunktsbälten, inbyggda luftdomkrafter (air jacks) för snabba hjulbyten i depån. Ljudet och väghållning lär inte heller gå av för hackor, racingavgasrör och uppgraderad banfjädring ingår. När paketet är monterat gör däck- och avgasuppgraderingarna, i kombination med bilens utökade kylsystem, att CCGT1 ska sätta de snabbaste varvtiderna någonsin för en Koenigsegg – varv efter varv.

Att CCGT1 väcker känslor beror på historien bakom föregångaren. När Christian von Koenigsegg började rita sin allra första prototyp studerade han Le Mans GT1-reglementet in i minsta detalj. Tillsammans med den legendariska ingenjören Dag Bölenius byggdes den ursprungliga CCGT-racerbilen. Den vägde blott 1 000 kg (under klassgränsen på 1 100 kg), hade en sug-V8 på 5,0 liter som gav 600 hk och testades ut av den kända testföraren Loris Bionchi. Bilen visade omedelbart en konkurrenskraftig fart.

Men bara två månader efter att testerna inletts ändrade internationella bilsportförbundet (FIA) reglerna. Kravet ändrades till att bilarna tvunget måste tillverkas i stora volymer, vilket effektivt dödade GT1-klassen för mindre tillverkare. Racingprogrammet skrotades innan bilen hann köra ett enda lopp.

Det tillverkades bara ett enda exemplar av ursprungliga CCGT. Den såldes och ägdes i 15 år av en samlare innan den såldes på Goodwood 2024. I dag har den restaurerats helt av Koenigsegg Legend Division och gör sig redo för sin tävlingsdebut i den historiska GT1-klassen.

– Det har varit så givande att se den ursprungliga CCGT komma till liv igen under de senaste åren. Det här känns som ett lämpligt sätt att fira. Jag är väldigt förväntansfull över att få köra och utforska dess fulla kapacitet, och jag kan inte bärga mig tills den bredare Koenigsegg-familjen får göra detsamma, avslutar Christian von Koenigsegg.

Samtliga 70 exemplar av nya Koenigsegg CCGT1 var redan intecknade och sålda innan bilen visades upp för världen. Det betyder att den allt mer framgångsrika hyperbilstillverkaren från Ängelholm har säkrat intäkter på 3,5-4 miljarder kronor.



FAKTA: Koenigsegg CCGT1

- **Motor:** Koenigsegg dubbelturbo-V8.
- **Effekt:** 1 280 hk (95 oktan) / 1 600 hk (E85).
- **Växellåda:** 9-stegad Light Speed Transmission (LST) med nya *Koenigsegg Sequential Shift (KSS)*. *Engage Shift System (ESS)* 6-växlad manuell finns som tillval.
- **Marktryck:** Upp till 800 kg vid 250 km/h (Aktiv bakvinge med 30 graders vinkling).
- **Kaross:** Tillverkad i nya materialet *Ghost Fibre* (vidareutveckling av vit kolfiber).
- **Tillval:** Fabriksmonterat *Track Package* (med slickdäck, helbur i kolfiber, luftdomkrafter, racingsystem och data-telemetri).
- **Upplaga:** Begränsad till 70 exemplar (Slutsåld).

LÄS MER:

- [Budstrid om Koenigseggs GT1-monster – såld för jättesumma](#)
- [Koenigseggs nya hyperbil: "En tidskapsel öppnas"](#)
- [Se Christian von Koenigseggs egen fantastiska bilsamling](#)
- [Nu säljs Koenigseggs okända GT1-monster för jättesumma](#)
- [Stoppad 2007 – nu ska Koenigsegg få revansch](#)
- [Koenigseggs hemligaste modell ska få revansch](#)
- [Koenigsegg slår tillbaka: "Det här såg jag inte komma"](#)



Maths Nilsson

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

Teknikens Värld

6. Jaguar visar interiören i Type 01

Av Erik Wedberg

Publicerad 12 aug 2026 kl 16.11

Jaguars omdiskuterade elbil Type 01 börjar närma sig lansering. Nu får vi för första gången se hur bilen ser ut på insidan, och ingenting är sig likt.



Glöm inrökta Chesterfield-fåtöljer, ädelträpaneler och hängande innertak. Brittiska Jaguar är på väg att omskapa sig självt snart är det dags för den första modellen i den nya eran att lanseras. **Jaguar Type 01** premiärvisas i sin helhet i New York den 6 oktober. Redan nu släpps bilder som visar interiören, och det är bilder som understryker att Jaguar verkligen tänker i nya banor.

Den hoppande jaguaren som logotyp finns numera bara diskret placerad på dörrsidorna, ratten pryds istället av jaguar-namnet, och borta är även innerbackspegeln. Eftersom Type 01 inte har någon bakruta finns ingen anledning att ha en traditionell innerbackspegel. I dess ställe finns en bakåtriktad kamera och det Jaguar kallar "ClearSight Rear View Display", det vill säga en liten skärm i vindrutans nederkant som visar kamerans bild. De utvändiga backspeglarna är desto mer traditionella, där är det inga kameror.

Förarmiljön är ovanligt avskalad och skärmfattig. Det finns ingen central pekskärm att tala om, däremot en stor skärm som är centrerad framför ratten och fortsätter en bit till höger. På mittkonsolen finns en liten kontrollpanel som ser ut att kunna skjutas bakåt.

Baksätet består av två fåtöljer som separeras av den stora mittkonsolen som fortsätter bakåt, genom hela kupén. Även om benutrymmet i baksätet lär bli generöst ser takhöjden där bak ut att vara klart begränsad.



Modellnamnet Type 01 uppges syfta på att "0" står för noll utsläpp från avgasröret och "1" för den första i en ny generation. Den nya elbilen kommer att tillverkas i Jaguar Land Rovers fabrik i Solihull, medan batterierna tillverkas i motorfabriken i Wolverhampton.



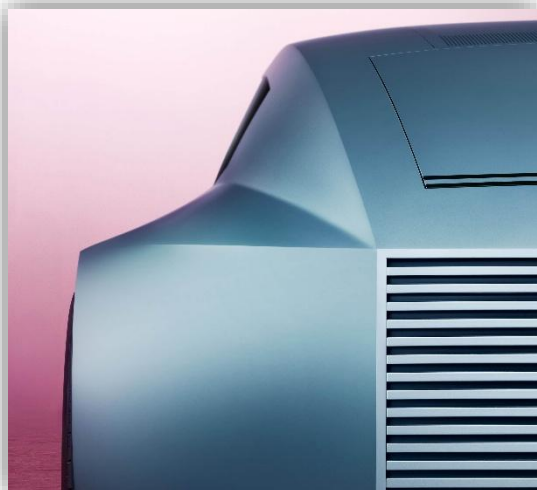


Erik Wedberg

LÄS MER:



Jaguar Type 00 visar märkets framtid



Detta är "nya" Jaguar

7. IF Metall avbryter rekordlånga strejken mot Tesla

Publicerad 2026-08-13 15:46 (uppdaterad 2026-08-13 16:20) Text Erik Söderholm

Den långa strejken mot Teslas svenska bolag avbryts. Anledningen är att de strejkande fackförbundsmedlemmarna köpts ut. "Det saknar motstycke", uppger IF Metall.



IF Metalls strejk mot Teslas svenska bolag, som pågått i nästan tre år, avbryts. Det uppger fackförbundet i ett pressmeddelande.

Anledningen är enligt IF Metall att Tesla köpt ut de medlemmar som strejkat från företaget, och strejken blir därmed verkningslös.

Simon Petersson som är avtalssekreterare på IF Metall uppger att det "saknar motstycke på den svenska arbetsmarknaden".

– Vi kan konstatera att Tesla är så starka motståndare till kollektivavtal att de hellre köper ut anställda som är medlemmar i facket än ge dem trygga villkor, säger han.

Strejken inleddes i oktober 2023 och målet var att få TM Sweden AB, Teslas svenska bolag, att teckna kollektivavtal för sina anställda. Stridsåtgärderna avbryts om en vecka, onsdagen den 19 augusti.

Flera andra fackförbund har stöttat IF Metall med sympatiåtgärder.

Tesla uppger att över 250 nya snabbbladdare kommer kunna öppnas när konflikten fått ett slut.

"Tesla Sverige och våra anställda har valt att utnyttja vår lagliga rätt att inte ingå i kollektivavtal, liksom många andra svenska företag. Eftersom det är frivilligt om man vill vara medlem i en fackförening eller inte, anser vi att vi uppfyller huvudpoängen med den svenska modellen", skriver bolaget i ett uttalande.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Rekordlång strejk på tesla så påverkas ägarna



Så påverkas bilägarna service reparation köp



Efter nio månader nu har Marcus fått tillbaka sin Tesla



8. Sällsynt wankel-Citroën till salu – historisk prototyp på auktion

Av Åsa Wallenrud 2026-08-12

Bara 267 exemplar byggdes. Nu säljs Citroën M35, den experimentella 70-talscoupén med wankelmotor och hydropneumatisk fjädring.



Fronten med de gula strålkastarna och den tidstypiska franska registreringsskylten. M35:an har kvar sin originalglans.

Citroën har alltid gått sin egen väg när det gäller tekniska innovationer. I slutet av 1960-talet satsade den franska tillverkaren hårt på **Wankelmotorn** och grundade Comotor tillsammans med NSU.

Resultatet blev Citroën M35, en stilren 2+2-cupé med kaross från karosseribyggar Heuliez och Citroëns berömda hydropneumatiska fjädring.

Modellen såldes aldrig i vanliga bilhallar. I stället lanserades ett unikt utvärderingsprogram där noggrant utvalda kunder fick köpa bilarna som rullande laboratorier. Ägarna förband sig att köra tusentals mil om året och kontinuerligt rapportera sina upplevelser till Citroëns ingenjörer.

Bilarna försågs med två års motorgaranti samt en dekal på bakrutan som informerade om att fordonet genomgick långtidstest i händerna på en kund.

Under den slanka motorhuven sitter en enkelrotor-wankelmotor på 995 kubikcentimeter kopplad till en fyrväxlad manuell låda. Motorns höga bränsle- och oljeförbrukning satte dock snabbt stopp för projektet.



Citroën M35 i profil visar tydligt Heuliez-karossens unika linjer och bilens kompakta 2+2-layout. Notera texten "prototype citroën M35 no 124" på framskärmen.

Ursprungligen var målet att bygga 500 bilar, men tillverkningen lades ned efter bara två år och endast 267 exemplar slutfördes. För att slippa framtida garantikostnader erbjöd sig Citroën att köpa tillbaka och skrota majoriteten av bilarna, vilket gör M35 till en av märkets absolut mest sällsynta modeller i dag.

Unik historik från museum till auktion

Det specifika exemplet, med chassinummer 124, levererades nytt i Frankrike i den karakteristiska mörkgrå kulören Gris Nacré Métallisé. Bilen tillbringade större delen av sitt liv i Dordogne innan den renoverades av en lokal Citroën-handlare och hamnade i en privat-samling i Lyon.



Förarmiljön är minimalistisk men funktionell. Den tunna ratten och den grå nålfiltsmattan var standard, liksom de kraftigt skålade svarta vinylstolarna.



*Ett av få kvarvarande exemplar av Wankel-Citroënen.
Chassinummer 124 är redo för en ny ägare hos Broad Arrow Auctions.*

År 2004 förvärvades bilen av den kände amerikanske samlaren **Peter Mullin** och ingick länge i den berömda samlingen på Mullin Automotive Museum i Kalifornien. Bilen uppges vara i ett mycket fint originalsckick och mätarställningen står på bara 18 704 kilometer.

Nu auktioneras denna franska raritet ut utan reservationspris av **Broad Arrow Auctions** i samband med The Quail Auction i augusti 2026. Enligt auktionshuset uppskattas försäljningspriset till mellan 30 000 och 40 000 dollar.

Det medföljer dessutom ett äkthetsintyg från Citroën och en värderingsrapport från 2025 där bilen beskrivs vara i ett utmärkt skick.

Läs även:



Citroën Ami i retrostil – världens snyggaste mikrobil?



Åsa Wallenrud



9. Ultima GTR 2022



Ultima Sports Ltd. har alltid haft en unik plats inom bilvärlden. Företaget grundades med förslaget att skapa extremt lätta, kraftfulla bilar med fokus uteslutande på prestanda, och det brittiska varumärket har byggt sitt rykte bort från det traditionella rampljuset, men mycket nära banorna. Ultima GTR, i sin 2022-konfiguration, representerar denna filosofis fulla mognad.





Visuellt gör GTR sitt syfte tydligt. Karossen med aggressiva linjer, låga och breda, har formats utifrån strikta aerodynamiska principer. Generösa luftintag, tydlig bakre diffusor och en marklimad hållning avslöjar en bil designad för hög hastighet och maximal stabilitet, utan onödiga estetiska kompromisser.

Hjärtat i Ultima GTR är en V8-motor från Chevrolet, som kan konfigureras brett efter kundens önskemål. År 2022 översteg de mest extrema versionerna lätt 700 hk-gränsen, imponerande siffror i kombination med en extremt låg vikt. Resultatet är ett effekt-till-vikt-förhållande värdigt racingprototyper, kapabelt att sätta GTR på en nivå jämförbar med etablerade hyperbilar.





Det rörformade stålchassit och kompositkarossen säkerställer strukturell styvhet och lätt-
het, medan den justerbara fjädringen möjliggör finjustering för både bananvändning och
sportig vägkörning. Upplevelsen bakom ratten är rå, direkt och ofiltrerad – precis som
Ultimas filosofi föreslår.

Interiören speglar samma anda. Funktionell och minimalistisk erbjuder den bara det nöd-
vändigaste: bucket-säten, tävlingsbälten, enkel instrumentpanel och styrningsfokuserade
kontroller. Det finns ingen överflödig lyx, bara ergonomi och kontroll, vilket förstärker
känslan av att sitta i en racerbil som är homologerad för gatan.

En annan unik aspekt av Ultima GTR är dess handgjorda produktion, som ofta erbjuds som
byggsats eller specialmonterad. Detta möjliggör en nivå av ägarengagemang som är ovan-
lig i dagens bilvärld, samt en nästan obegränsad grad av teknisk anpassning.

År 2022 har Ultima GTR etablerat sig som en av de sista representanterna för en alltmer
sällsynt skola: den extrema brittiska sportbilen, byggd utan kompromisser med överdriven
komfort, påträngande elektronik eller marknadstrender.

Tack vare sin extrema lätthet och brutala kraft har Ultima GTR redan registrerat accele-
ration och varvtider på banor som kan mäta sig med och ibland överträffa – supersportbilar
från mycket mer kända märken, vilket förstärker idén att mindre i vissa fall verkligen är
mer.





10. Hudson Italia 1954



I början av 1950-talet hamnade USA:s oberoende biltillverkare vid sidan av medan försäljningskriget rasade mellan GM och Ford. Bland dem som kämpade för rester fanns Hudson Motor Company i Detroit, som letade efter ett nytt sätt att stjåla uppmärksamhet från de stora grabbarna. Med begränsade resurser valde Hudsons ledning att utveckla en ny liten bil för att konkurrera med Nashs nya Rambler. Den nya Hudson Jet dök först upp 1953 – en kompakt fyrdörrars sedan med innovativ enhjulskonstruktion och en vridmomentsfull 202 kubiktums rak sexa. Tyvärr försvårade överdriven inblandning från ledningen projektet, och Hudsons ordförande, A.E. Barit, insisterade på förändringar som förvandlade vad som kunde ha varit en distinkt liten bil till en konservativ, något tråkig kopia av en Ford från 1952. Nästan alla Hudsons tillgängliga resurser gick till projektet, vilket slutligen ledde till deras fall och tvingade fram en sammanslagning med Nash för att skapa AMC 1954.



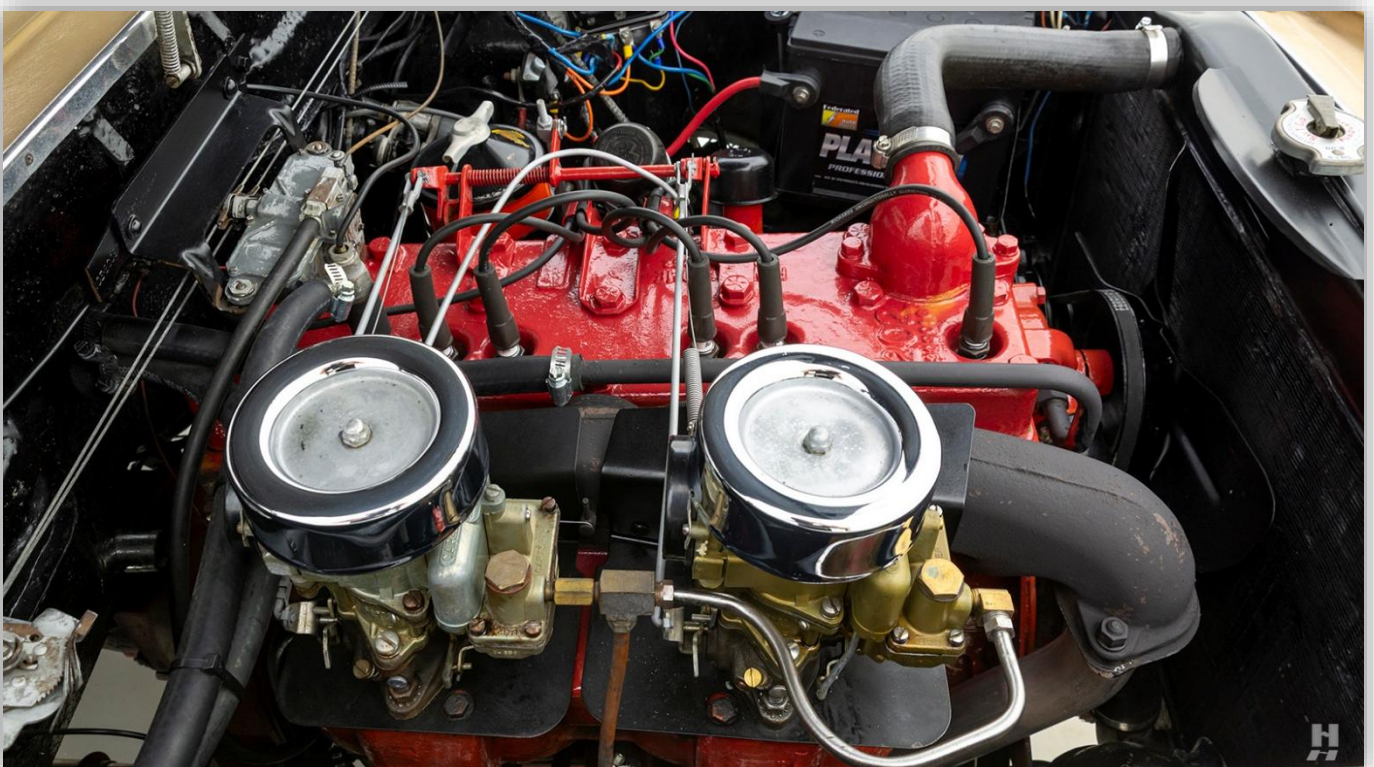


Men inte allt med Jet var allvarligt. Hudsons designchef, Frank Spring, lyckades på något sätt övertyga styrelsen om att en sportig version av Jet skulle locka Amerikas unga, sportbilshungriga köpare, och kanske stjäla en del försäljning från Chevys nya Corvette och de framväxande importbilarna. År 1953 reste Frank Spring till Bryssel, Belgien för att träffa Carlo Felice Anderloni från Carrozzeria Touring i Milano. Under middagen diskuterade de en sportbil med Hudson-underställen och lätt italiensk kaross. De skissade till och med konceptet på en servett som, för övrigt, fortfarande finns kvar i Tourings arkiv! Med detaljerade detaljer och handslag överallt var Hudson Italia-projektet igång.





Spring ordnade leveransen av en komplett Hudson Jet till Tourings verkstad i Milano. Efter att italienarna testat standardbilen började de plocka isär den och bygga om den till en tvådörrars coupé med luftluftintag, ventiler, jetålders falska avgassystem och Borrani-trådfälgar. Byggt i *Superleggera-stil*, använde bilen ett ståltråds skelett täckt med handformat aluminium. Dramat slutade inte heller inutifrån. Unika figurnära säten i tvåfärgat rött och vitt läder hade en skrynklig instrumentbräda. Motorn fick Hudsons Twin-H Power-förgasare, vilket ökade effekten till 115 hästkrafter med en generös vridmomentvåg. Förutsägbart nog spårade kostnaden för att skicka Jets till Italien för att bli helt ombyggda snabbt spårade ur, och med ett hisnande listpris på 4 800 dollar såg styrelsen för det nybildade AMC liten anledning att hålla projektet vid liv.





Chassi 10014 är 14th Hudson Italia på endast 26 färdigställda och är ett charmigt exempel presenterat i till stor del orestaurerat skick. Erbjudet från långvarigt privat ägo är det ett ärligt exemplar som aldrig har demonterats och restaurerats, utan har istället njutits av och underhållits genom åren. Carrozzeria Touring-karossen (nr 4039) visar god passform och korrekt *Crema-lackering* framstår väl överlag, med vissa åldersanpassade brister. På samma sätt är kromen och de ljusa listerna i mycket gott skick överlag, med måttlig patina synlig på vissa ställen. Den körs på autentiska Borrani-trådfälgar, lackerade i silver och utrustade med tidstypiska vita bias-ply-däck. Den övergripande effekten är som en uppfriskande ärlig bil som bär sina små brister som hedersmärken.

Den fantastiska cockpiten har karakteristiska bucket-säten klädda med vita läderytor, i kontrast till röda sidosäteslister, mattor och paneler. Lädret visar en fantastisk patina och karaktär som förtjänats genom användning och omsorg. Instrument och reglage inklusive ratt och strömbrytare är originalmaterial, med tillägg av ett par eftermarknads SW-hjälpinstrument. Mätaren visar 85 000 miles, vilket tros vara korrekt och speglar bilens bevarade skick.

Motorutrymmet är passande prydligt för en orestaurerad originalbil, med Hudsons anrika L-head raksexa, med en slagvolym på 202 kubiktum och 114 hästkrafter med fabriksmonterade Twin H-Power-förgasare. Den matar en 3-växlad manuell växellåda med överväxel, och chassit har hydrauliska trumbromsar och oberoende framhjulsfjädring.

Ingen samling amerikanska sportbilar är komplett utan en Italia, men med bara 26 någonsin producerade är möjligheterna att skaffa en utan tvekan sällsynta. Chassi 014 utmärker sig bland sina konkurrenter som en av de sista bilarna som överlevde utan total restaurering. Den har troget njutits och underhållits av en förvaltare med stark känsla för bevarande, och den är fortfarande ett charmigt exempel att njuta av ute på vägen eller tävla om bevarandeklass i concours-evenemang världen över.



11. Grattis Lamborghini Jalpa!

Publicerad 21 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

När Jon och Jonna har namnsdag uppmärksammar vi Jalpa



Lamborghini är en av dessa envetna tillverkare som för länge sedan borde ha upphört att existera, men som under galgen ständigt försett världen med vackra, häftiga, konstiga och åtråvärda bilar. I regel med hemsk ergonomi, påver kvalitet - men måhända försedda med en själ.

Trots knappa resurser (innan Audi tog över då kvalitet och lönsamhet blev synonymt med Lamborghini) har förvånansvärt många modeller kokats fram i små serier.

Jalpa är en typisk sådan modell, byggd i på Lamborghini Silhouette (bara ett 50-tal tillverkade) som i sin tur baserades på Urraco, den modell som togs fram som en "mini-Miura", med tvärställd 90-graders V8 och transaxel.

V8:an levde vidare med Jalpa - som till skillnad från sina förlöpare var strikt tvåsitsig. Ett annat karaktärsdrag var targataket.

Prototypen till Jalpa visades första gången på Gènevesalongen 1981. För designen stod Bertone och dess namn (uttalat xalpa) var en anspelning på en spansk tjur. V8:an hade förstorats med en halv liter till 3 480 kubik och den gav 255 hk vid 7 000 r/min.

Sammansättningskvalitén var medioker och kunderna klagade på dåliga strålkastare (pop-up) och begränsad sikt genom en flack vindruta som gav hemiska reflexer i kupén. Driftsäkerheten var inget vidare, i likhet med flera andra italienska exotiska bilar vid den här tiden.

Jalpa kom att leva parallellt med Countach och blev därför lite osynlig och aldrig riktigt accepterad som en "riktig" Lambo. Designen var inte tillnärmelsevis så dramatisk och läcker som Countach, som i planschform satte prägel på tusentals pojkrum världen över. Jalpa var lite "grov" i formen, med fokusering på skärmbreddare och lite klossiga, plastiga exteriöra detaljer.



En karaktär i varje tum. Jalpa var kilformad som tidens mode förskrev. Medan Ferrari och Pininfarina satsade på slankare former öste Bertone på med skärmbreddare och klossformer.

Produktionen av Jalpa upphörde i juli 1988 efter 416 tillverkade bilar. Den hade då blivit uppgraderad kontinuerligt med en större visuell omgörning 1984 då de svarta plasticsjoken bak och fram lackerades i samma kulör som karossen. Bakljusen gjordes också runda, men bara själva linsen.



Mera kloss. Tufft. Jalpas ryggstöd gick att justera. En nyhet.



Du kommer ikapp en gammal konstig bil. Kantig. Låg. Gissningstävlingen kan börja. Lamborghini Jalpa var ganska utslätat i formen, inte minst då Countach fanns i familjen.



Lamborghini Jalpa P350 1981-84

12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Aston Martin DB7 1993

Om det inte hade varit för DB7 hade Aston Martin inte varit något annat än en fotnot i motorhistoriens hall of fame vid det här laget. Med bara en handfull bilar som sipprade ut ur **Newport** Pagnell-grindarna i början av 1990-talet var Aston Martin ett basketfall som behövde några allvarliga investeringar.

Den nya ägaren Ford kunde tillhandahålla exakt det, och den underbara DB7 blev resultatet. Den katapulterade Aston Martin in i en ny era, med sin smäckra design, kompressor-matade raka sexmotor och engagerande köregenskaper. Saker och ting blev ännu bättre 1999 när **DB7 Vantage** kom med sin V12-motor på **420 hk**.

Hedersomnämningen 1993: Fiat Punto, Peugeot 306





13. Fredagsfilmen: HELA Scania's historia

27 feb. 2026

Från konkurs till V8-kungen



FILM: <https://youtu.be/ygjWW8ERRfQ>

Hur blev en konkursmässig svensk verkstad den obestridda Vägens Kung? Upptäck Scania's obehöriga historia – från den förödmjukande debuten i "Yellow Peril" till det hemliga Volkswagen-avtalet som finansierade den legendariska V8:an. Vi dyker djupt in i den modulära revolutionen, miljardkartellskandalen och det höginsatsspel som spelas i Kina. Håller gripens vrål äntligen på att avta i tystnadens tidsålder? Detta är den brutala sanningen bakom upp-komsten och risken för ett mekaniskt imperium.

00:00 Introduktion

00:57 Kapitel 1: Bubban som byggde ett imperium

05:26 Kapitel 2: Lego för lastbilar: Den modulära revolutionen

09:48 Kapitel 3: Den amerikanska mardrömmen & Outback King

14:24 Kapitel 4: Assault Boats & Saddam-skandalen

18:34 Kapitel 5: Miljardkartellen & Vargen Takeover

23:24 Kapitel 6: Kina-pivoten och batterikrisen



Roger Warolin