



Goliath GP700 Sport Coupé.

- 1. BMW:s nya batteri hälften så dyrt**
- 2. Tvärnit för Borgward ansöker om konkurs**
- 3. Toyota satsar på laddhybrider och förhandsvisar nästa C-HR**
- 4. Ny superlyxbil från Mercedes-AMG kör ifrån Porsche 911 GTS**
- 5. Ford GT en racingbil för gatan provkörd**
- 6. DHL beställer 2000 eldrivna Ford E-Transit**
- 7. Polisens identifieringsljus blir kvar**
- 8. Monarch Tractor släpper självkörande traktor**
- 9. Top Gear testar Koenigsegg Jesko i svensk trafik**
- 10. Allvarlig brist avslöjad i uppkopplad biltjänst**
- 11. McLaren säljer historiska bilar för att finansiera laddhybriden Artura**
- 12. Nu finns super-Teslan som kör ifrån Bugatti Chiron i Sverige**
- 13. 100-tals lyxiga Range Rover övergivna**
- 14. Goliat-berättelsen**

1. BMW:s nya batteri hälften så dyrt – får 100 mils räckvidd.

PUBLICERAT 04/12/2022 AV MATHS NILSSON

BMW håller på att ta fram ett nytt batteri som ska revolutionera elbilarna. Det är hälften så dyrt och har 30 procent längre räckvidd jämfört med dagens batterier. – Energitätheten är mycket högre än tidigare. Du kan lägga in fler celler i batteripaketet, säger BMW:s Simon Erhard batterichef till en grupp journalister.



BMW kommer att lansera ett nytt elbilsbatteri som ska vara mer miljövänligt, billigare och få längre räckvidd. Batteriet kommer att sitta i de kommande Neue Klasse-elbilarna från BMW. I praktiken ska det ge bilarna en räckvidd på 100 mil.

Batteriet, som kallas Generation 6, utvecklas just nu hos BMW Group Battery Cell Center of Excellence. Jämfört med dagens batterier kommer bilarna att få 30 procent längre räckvidd. Dessutom laddas batteriet 30 procent snabbare än idag. Hemligheten bakom den längre räckvidden och de lägre kostnaderna är en ny cylindrisk form på battericellerna, uppger Simon Erhard som leder utvecklingen hos BMW, för AutoNews.

Idag har BMW:s elbilsbatterier prismatiska celler som sitter bultade tillsammans i paket. Med de nya cylindriska cellerna försvinner modulerna, och många fler celler som har en diameter på 46 millimeter kan pressas in i batteripaketet.

Det nya batteriet ska hjälpa BMW att göra elbilarna lika billiga (eller dyra) som förbränningsbilar, idag utgör batteriet 40 procent av kostnaden för att tillverka en elbil. Det effektiva batteriet innebär också att koldioxidutsläppen kan minskas med 60 procent vid tillverkningen. Dessutom används 50 procent mindre kobolt vid tillverkningen och anoden har 20 procent mindre grafit.

Det nya batteripaketet blir en integrerad bärande del av chassit vilket gör elbilarna både lättare och mer vridstyva.

– Den största utmaningen är att uppnå rätt kompromiss mellan styvhet och flexibilitet. Den mest integrerade designen skulle vara där fordonsgolvet blir den övre delen av batteripaketet, säger Eberhard till Autonews.

2. Tvärnit för Borgward – ansöker om konkurs

Publicerad 2022-12-05 kl 17:23.

Text Erik Söderholm.

Tyska bilmärket Borgward ansöker återigen om konkurs, den här gången med skulder på över sju miljarder kronor.



För några år sedan kom nyheten att insomnade bilmärket **Borgward skulle återupplivas**. Det är inte helt ovanligt i bilvärlden – genom åren har flera nedlagda bilmärken fått nytt liv. Men för tyska Borgward, som på 1950-talet var Europas största bilkoncern, ser framtiden numera inte särskilt ljus ut.

Varumärket köptes av ett kinesiskt företag som började sälja en Borgwardmodell, men enligt **Autocar** har Borgward nu ansökt om konkurs med skulder på mer än 7,7 miljarder kronor.

Huvudkontoret låg i Stuttgart men verksamheten styrdes från Kina. Nu blir det alltså inget av märkets planer, bland annat på **flera elbilsmodeller**.

Borgward grundades 1919 och hade flera storsäljande modeller, men halkade efter konkurrenterna varpå försäljningen sjönk. Märket gick i konkurs 1961.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Borgward Isabella återuppstår.



Borgward gör suvstildad comeback.



Borgward Isabella låg helt rätt i tiden.

3. Toyota satsar på laddhybrider – förhandsvisar nästa C-HR.

Publicerad 2022-12-05 kl 12:15.

Text Erik Söderholm.

Nästa generation av populära Toyota C-HR kommer som laddhybrid. Att gå över helt till eldrift tror biltillverkaren fortfarande inte på.



När allt fler biltillverkare väljer batterielbilar som enda väg framåt för att kapa utsläppen står Toyota fortfarande fast vid sin inställning om att elbilar inte kan vara den enda lösningen.

Det sa Gill Pratt, chef för Toyotas forskningsinstitut, på företagets årliga konferens, enligt [Autocar](#). Beräkningar han gjort visar att hybrider, oavsett om de är laddbara eller inte, kan spela en viktig roll för att sänka utsläppen utan att kostnaden blir högre än i dag. Hybriderna har dock fått kritik från miljöhåll eftersom de fortfarande har en förbränningsmotor.

– Genom att använda sina batterier bättre är hybridbilar billigare och enklare att återvinna, säger han.

”Battericellen ska användas där den gör mest nytta”

Gill Pratt tycker inte heller att de råmaterial som används i batterier ska användas i enorma elbilsbatterier som ändå bara körs korta sträckor till vardags.

– Vi vill distribuera den begränsade tillgången av batterimaterial dit de sänker koldioxidutsläppen så mycket som möjligt, så snart som möjligt. Battericellen ska användas där den gör mest nytta.



Nästa C-HR smygvisad

Gill Pratt uppger dock att hybridbilar inte ska användas som ersättare till elbilar för all framtid, utan under en övergångsperiod, och han säger att i vissa länder – som Norge – är det rimligaste att köra elbil redan i dag.

– Men vi kan inte förvänta oss att en enda drivlinetyp kommer erbjuda den optimala lösningen överallt. Koldioxid är fienden, inte en särskild drivlina.

Toyota bjuder också på en förhandstitt på nästa generation C-HR. Designsuven som utmanar bland andra Nissan Juke är märkets fjärde populäraste modell i Sverige, och för första gången kommer nu C-HR som laddhybrid vid sidan av den vanliga hybriddrivlinan.

Nästa generation Toyota C-HR börjar säljas 2024 och bygger på märkets senaste plattformensarkitektur. Den ska även säljas vid sidan av en mindre, helt eldriven suv-modell i den så kallade bZ-familjen för att köparna ska kunna välja mellan hybrid-, laddhybrid- eller eldrift.

Några tekniska detaljer om nästa C-HR finns inte, men batterierna till laddhybriden ska tillverkas i Europa, för första gången för Toyota.







Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Toyotas populära SUV – nu med särskilt sportpaket.



Pionjären lever vidare – men radikala designen försvinner



Slutkört för Toyota Prius – pionjärbilen försvinner.

4. Ny superlyxbil från Mercedes-AMG kör ifrån Porsche 911 GTS

PUBLICERAT 06/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Mercedes-Benz-AMG visar upp super-limousinen S63 E Performance. Bilen får mastiga 802 hästkrafter och fyra personer kan åka i högsta lyx i 290 km/h. Bilen accelererar snabbare än Porsche 911 GTS.



Mercedes visar upp en av sina mest kraftfulla bilar någonsin, och den allra brutalaste S-klass-modellen. Nya AMG S63 E Performance får en V8-motor på fyra liter med dubbel-turbo som i kombination med en elmotor ger bilen 802 hästkrafter.





Bilen har ett batteri på 13,1 kWh, men den elektriska räckvidden är 33 km. AMG har inte tagit fram bilen för att hjälpa miljön, utan fokus ligger helt på extrema prestanda. V8-motorn ger 612 hästkrafter och hybridsystemet hjälper till med ytterligare 190 hästkrafter. Vridmomentet är i klass med en långtradare: 1.430 Newtonmeter.

Resultatet är en acceleration på 3,3 sekunder upp till 100 km/h, det är snabbare än Porsche 911 GTS. Inte illa av en bil som väger 2.520 kg. Topparten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Den som vill åka ännu fortare på autobahn kan köpa AMG Driver's Package som flyttar spärren till 290 km/h.

Luftfjädring med aktiva krängningshämmare, aktiva motorfästen, adaptiva stötdämpare, bakaxelstyrning och kolkeramiska bromsar ser till att färden blir komfortabel samtidigt som bilen kan ligga som ett strykjärn i kurvorna.

Bilens yttre har pimpats upp rejält av AMG, och för första gången finns den klassiska Panamericana-grillen på en S-klass. Dessutom har stötfångarna stora luftintag, bakpartiet har diffusare som flankerar det stora ändrören.

Inredningen har fått sig en lättare översyn, vilket innefattar ny AMG-klädsel med logotyper om nu någon missat vilken bil de köpt. De enorma skärmarna har stora AMG-loggor när bilen startas upp. Den som köper AMG S63 E kan endast beställa sin S-klass med det långa axelavståndet.



Maths Nilsson

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

5. Ford GT provkörd – en racingbil för gatan

Av Andreas Bergman 4 December, 2022.

Ford GT är inget mindre än en väglaglig Le Mans-bil och är en av bilvärldens superbilsikoner. När Ford därför frågade om vi ville provköra den tackade vi ja snabbare än man hinner blinka. Vi lade i Högsta Växeln och begav oss till Tierp Arena, strax norr om Uppsala, för att ratta den legendariska bilen.



En banbil som gjorts väglaglig

Ford GT har byggts med banbilen som utgångsläge, för att sedan genomgå transformeringen till vägbil, något som utmärker den i segmentet.

Det blir snabbt uppenbart när man inspekterar dess funktionella och extrema linjer. Den fullständigt osar dramatisk och kombinerar form med funktion.

Bilen är byggd i kolfiber från topp till tå, inklusive fälgar och interiör.

Ford GT har håligheter för aerodynamik likt en [Pagani Huayra](#), måsvinge-dörrar och aktiv downforce både bak och fram.

Tankarna förs till ett skelett och allt pekar på att det rör sig om en sanslöst seriös banbil vars primära syfte är att optimera aerodynamik och köregenskaper.

Ford GT är funktionell rakt igenom

Samma filosofi genomsyrar även interiören. Ratten är fyrkantig och pepprad med knappar. Man omges av kolfiber och stolarna är ungefär lika bekväma som en påse skridskor.

Inget av detta är emellertid utan anledning. När man startar Ford GT skriker motorn till liv, en kontroversiell 3,5-liters mittmonterad V6 där effekten skruvats upp till 655 hästkrafter.

Motorljudet är högt, mekaniskt och raspigt och accelerationen är våldsam.



Interiören är lika lyxig som ett ryskt fängelse.

Accelerationen är dock inte bilens trumfkort, utan det häftigaste med att ratta en Ford GT runt en bana är hur effektiva de keramiska Brembo-bromsarna är.

Man måste omprogrammera sina sinnen för att bromsa tillräckligt sent, något som den aktiva bakvingen också bidrar till.

Ford GT med gasen i botten

När man kommer till en raksträcka och mosar gaspedalen möts man av en skrikande motor och vibrationer.

Ens sinnen blir nästan överbelastade av intryck och det är enormt mycket att smälta. En Ford GT är lika avslappnande att köra som en häst i en krigszon, och minst lika exalterande.

GT är även mer tillmötesgående än man kanske anar. Man är ständigt medveten om precis var gränsen går och hur man ska ta sig an de eventuella misstag man begår.

Bilen är förhållandevis lätthanterlig men kräver trots det ens fulla koncentration om man ska ta sig an den utmaning som en Ford GT faktiskt är.

Summan av kardemuman

Ford GT är fullkomligt sensationell. Man förväntar sig att bilen ska vara bestyckad med sponsorklistermärken och enorma skärmkylor för att tydliggöra att man inte ska lämna banan med den. Den är dock helt väglaglig, trots att den upplevs som en bil utan hud.

Det finns ingen skyddande hinna för att skydda föraren från den helt råa och levande körupplevelsen.

I Sverige har 16 lyckliga kunder fått köpa varsin bil och den totala tillverkningen är begränsad till 1.350 enheter. Att jag avundas dem är en underdrift av rang.



Ford GT är redan slutsåld och har redan ökat i värde.

Ford GT (2022)

Motor: 3,5-liters, V6, bensin, 650 hästkrafter, 746 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 3,3 sekunder

Toppfart: 348 km/h

Vikt: 1.385 kg

Mått (längd/höjd/bredd):4763/1110/2113 mm

Pris: från ca. 5.500.000 SEK

Högsta Växeln första intryck av Ford GT

Slutbetyg: 5/5

Ford GT bjuder på en körupplevelse som är få förunnade vilket är synd. Bilen är nämligen helt spektakulär bakom ratten.

[Lyssna på det senaste avsnittet av Dragläget, vår podcast om bilar: "Vi maxade en Jeep Wrangler i Dubai"](#)



Andreas Bergman

Motorjournalist. Medgrundare av Högsta Växeln 2015. Stort fan av tyska lyxbilar från millennieskiftet vilket (tyvärr) återspeglas i hans garage av trasiga bilar.



6. DHL beställer 2000 eldrivna Ford E-Transit

BOBBY GREEN 2022-12-05 KL 19:00.

Alla ska vara levererade i slutet av nästa år.



Nu står det klart att DHL har beställt 2000 exemplar av Fords eldrivna transportbil E-Transit. Alla ska vara levererade i slutet av nästa år och de kommer att användas både i Europa och i USA för transporter sista biten. Några bilar har redan skeppats ut och börjat jobba. DHL har sedan tidigare runt 27.000 eldrivna fordon i sin flotta.

Anna Spinelli som är chief procurement officer hos DHL säger följande:

"Elektrifiering av last mile-logistik är en viktig pelare för att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet. Att lägga till nya Ford E-Transit till vår globala flotta på cirka 27 000 elektriska skåpbilar stärker ytterligare vår förmåga att tillhandahålla gröna leveranstjänster över hela världen. Att gå samman för att tillgodose våra logistikspecifika krav kommer att driva drifts- och serviceeffektiviteten ytterligare."



Bobby Green



**Ford rullar ut eldrivna E-Transit.
Tar sig 35 mil på en laddning.**



**DHL beställer 44 eldrivna lastbilar från Volvo.
Laddat samarbete.**



**Volvo och DHL börjar med självkörande lastbilar.
Volvo Trucks presenterar Volvo Autonomous Solutions.**



**Ford rullar ut E-Transit Custom.
Eldriven skåpbil med räckvidd på 38 mil.**

7. Klart: Polisens identifieringsljus blir kvar

Publicerad 2022-12-05 kl 10:17. Text Erik Söderholm.

Polisen får behålla det fasta, svaga skenet som kallas "cruise lights" permanent när regeringen gör om trafikförordningen.



För några år sedan började polisen använda ett fast, svagt ljus på sina utryckningsbilar i vissa situationer, till exempel när polisen vill visa att de är på plats men där andra trafikanter inte behöver förhålla sig till polisbilen på något särskilt sätt.

Försöket blir nu permanent. Regeringen har beslutat att ändra i trafikförordningen och det innebär att polisen kan fortsätta använda den här typen av identifieringsljus.

"Ljuset används i det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet och syftar till att signalera och synliggöra polisens närvaro", skriver regeringen i ett pressmeddelande.

Ljuset kan användas vid exempelvis evenemang eller i stora folksamlingar. En studie som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) gjort visar att identifieringsljuset har god effekt, särskilt i mörker.

– Det har visat sig att ljuset har goda effekter och nu gör vi det möjligt för polisen att använda sig av det mer permanent för att synas och skapa trygghet både vid stillastående och under färd, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



”Polisen vet inte hur nya systemet får användas”.



Polisen satsar på nya 20-minuterskontroller.



Här får polisen inte längre skriva ut böter.



8. Monarch Tractor släpper självkörande traktor

AV WILLE WILHELMSSON 2022-12-05 KL 11:00.

Traktorn MK-V är även eldriven.



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

Det amerikanska traktorföretaget Monarch Tractor har nu visat upp lite mer av sin självkörande traktor MK-V. Det är en eldriven traktor som företaget bygger tillsammans med det taiwanesiska företaget Foxconn, företaget som även spikar ihop de flesta av Apples iPhones.

Monarch Tractor presenterade planer på en eldriven och autonom traktor tidigare i år och nu har traktorn även börjat produceras skriver företaget i ett pressmeddelande. Den autonoma traktorn kallas för Monarch MK-V och använder sig av Nvidias Jetson Xavier NX, ett system som ger traktorn självkörande förmågor och möjlighet att utföra andra jordbruks-relaterade uppgifter. Monarch skriver:

"Monarch använder den senaste autonoma och robotiska hårdvaru- och mjukvarutekniken, inklusive NVIDIA Jetson edge AI-plattformen, för att tillhandahålla förarassistans och förarval. Monarch MK-V kan utföra förprogrammerade uppgifter utan förare, eller så kan en operatör använda Monarchs interaktiva automatiseringsfunktioner inklusive skuggläge för att få Monarch Tractor att följa en arbetare på jobbet."

Monarch MK-V kommer att ha en drifttid på cirka 10 - 14 timmar på en laddning batterier beroende på vilka uppgifter som utförs. Priserna för en Monarch MK-V startar på runt 70.000 dollar utan moms. Här nedan hittas ett videoklipp som visar upp MK-V lite närmare.



**Foxconn ska bygga självkörande eldrivna traktorer.
I General Motors gamla fabrik.**



**Robottraktor som ser rätt så hardcore ut.
Kommer att användas i framtidens jordbruk?**



**John Deere visar upp självkörande traktor.
För lantbrukare som inte vill köra själva.**



Wille Wilhelmsson

9. Top Gear testar Koenigsegg Jesko i svensk trafik: "Så lätt"

PUBLICERAT 04/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu har brittiska Top Gear gjort en av de första testerna av Koenigsegg Jesko ute på svenska vägar. Att säga att de imponeras av hyperbilen med 1600 hästkrafter verkar är en underdrift. – Att köra Jesko som toppar över 480 km/h på allmänna vägar, den har ingen rätt att vara så lätt att köra i lagliga hastigheter att alla kan köra den, säger Jack Rix.



FILM: https://youtu.be/uTd5f_Tj89M.

Koenigsegg är på god väg att leverera de allra första exemplaren av Jesko till de första köparna. Då passar det perfekt att låna ut en förseriebil till Top Gear som gör ett av de allra första testerna av hyperbilen med 1.600 hästkrafter. Den här gången är dock bilen tankad med bensin istället för E85 och då är effekten "bara" 1.280 hästkrafter. Men det verkar räcka och bli över.

Först får vi se Jack Rix på Top Gear piska Koenigsegg Jesko Absolut runt ett flygfält. Han imponeras förstås av bilens V8-motor på fem liter med dubbelturbo, men allra mest imponerar växellådan.

– Men motorn är inte ens den mest imponerande biten, som går till den nya nioväxlade lätta växellådan, säger Jack Rix.

Koenigseggs nya Lightspeed-växellåda har nio växlar och eliminerar behovet av svänghjul. Den har två uppsättningar med tre växlar som skapar nio möjliga utväxlingar. Det behövs sex vanliga kopplingar till framåtväxlarna och en sjunde för backen. Det gör att alla växlingar går blixtnabbt och att motorn inte behöver ett svänghjul och kan varva snabbare än någon annan bil.



Jesko von Koenigsegg får sin Jeskoöl säkert med Koenigsegg Jesko.

Jack Rix och Top Gear blir en av de första som får köra Koenigsegg Jesko på svenska landsvägar. Hans uppdrag är att leverera ölen Jesko till Jesko Koenigsegg med Koenigsegg Jesko. På vägen dit stannar han på Willys för att handla. Och världens snabbaste bil visar sig vara perfekt att åka till snabbköpet med.

– Den har ingen rätt att vara så lätt att köra i lagliga hastigheter med, säger han om bilen som sägs toppa över 500 km/h och kan sätta nytt världsrekord.

Att bygga en vråltrimmad bil som kan accelerera snabbt och köra i extrema hastigheter är svårt. Men att bygga samma bil som samtidigt är körbar till vardags är det verkliga mästarprovet.

– Styrningen är riktigt lätt det är fick ett pisksnärt snabbt förhållande till det och jag gillar att det passar den kolsyrade naturen hos V8-motorn bakom dig, bromsarna är suveräna i väghastigheter och de gjorde jobbet på banan tidigare. Jag ligger i sjätte växeln här nu och genom att växla upp till sjuan känner man varvtalet sjunka direkt och det betyder att den här bilen faktiskt kan bete sig som en riktigt bra cruiser.

Jesko von Koenigsegg får sin Jeskoöl säkert med Koenigsegg Jesko.

Den testade versionen är Koenigsegg Jesko Absolut som är toppfartsversionen av Jesko. Den väger 1.390 kg, vilket är 30 kg mindre än banversionen Jesko Attack. Det som skiljer mellan bilarna är bland annat olika spoilers då banbilen Attack behöver mer downforce. Dessutom har Absolut fenor à la Batmobil på bakpartiet. Ska du köra riktigt fort är det rekommenderat att ha Aero-discfälgar på bakhjulen för att minska turbulensen.

Den stora fördelen med världens kanske snabbaste bil är att den är så användbar i vardagen, för de som inte bara vill ha den stående som ögongodis i garaget. Något som skapar habegär hos Top Gears Jack Rix.

– Jag har kört några hyperbilar i min dag och har jag kört några väldigt väldigt snabba bilar och alla är ganska fantastiska ingenjörsprestationer. Men jag vill faktiskt inte ha en. Men det här ja ärligt talat, det är en allrounder, det hade jag inte förväntat mig.

10. Allvarlig brist avslöjad i uppkopplad biltjänst

Publicerad 2022-12-05 kl 6:30. Text Erik Söderholm.

Amerikanska musiktjänsten Sirius har en allvarlig sårbarhet som nu ska vara "tilltäppt". Innan det kunde hackare starta vilken bil som helst med bara chassinumret.



Att kunna strömma musik eller få tillgång till trafikinformation i realtid kräver internet-uppkoppling, och är något som uppskattas av många bilägare. Men ju mer uppkopplade nya bilar blir, desto fler sätt får brottslingar att försöka ta sig in.

Vi Bilägare har under hösten avslöjat **flera allvarliga brister i it-säkerheten** på nya bilar. Nu har en allvarlig sårbarhet upptäckts i den amerikanska radiotjänsten Sirius XM.

Det är säkerhetsingenjören Sam Curry på företaget Yuga Labs som beskriver hur sårbarheten upptäcktes på **Twitter**. Den drabbar Honda, Acura, Nissan och Infiniti, men samma tjänst finns även i betydligt fler märken som BMW, Hyundai, Jaguar, Land Rover, Lexus, Subaru och Toyota.

Problemet ska nu vara löst genom en uppdatering, men när det upptäcktes kunde it-brottslingar till exempel låsa upp dörrarna, tuta, blinka med strålkastarna och starta motorn utan att ens vara i närheten av bilen, och genom att enbart känna till bilens chassinummer som är enkelt att hitta på distans.

Genom en tilläggstjänst som Sirius erbjuder kan bilen få fler uppkopplade tjänster som kan hanteras i ägarens mobiltelefon. Det enda som behövdes i kommunikationen mellan appen och bilen var alltså bilens chassinummer.

Avslöjandet drabbar inga europeiska bilar eftersom Sirius är en amerikansk tjänst, men det belyser hur sårbara nya bilar kan vara när säkerhetstänket prioriterats ned i utvecklingen. Sårbarheten är alltså löst genom att tjänsten uppdaterats och enligt Sirius var lösningen på plats inom 24 timmar efter att felet anmäldes.



11. McLaren säljer historiska bilar för att finansiera laddhybriden Artura

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-12-03 kl 07:00.

Sportbilstillverkaren har det tajt ekonomiskt. För att ha råd att utveckla laddhybriden Artura säljer de ut bilar från sin samling.



McLarens andra superladdhybrid Artura levererar 680 hk och en toppfart på 330 km/h.

McLaren har sålt delar av sin samling med värdefulla bilar till sin huvudägare, den lilla oljestaten Bahraíns statliga förmögenhetsfond Mumtalakat Holding.

Pengarna behövs för att slutföra utvecklingen av **laddhybriden Artura** som blivit försenad och behöver "vissa tekniska uppgraderingar", ska tillverkaren ha uppgett enligt **Automotive News Europe**.

Samlingen omfattar 54 bilar. Det rör sig både om F1-bilar och **supersportbilar som 90-talsikonen McLaren F1**.

McLaren blöder pengar. Under årets nio första månader var förlusten 203 miljoner pund. Det kan jämföras med 69 miljoner pund under samma period 2021. Detta gör att likviditeten har sjunkit till en kritisk nivå.

Utöver att sälja bilar från sin samling försöker McLaren även rädda livhanken genom att söka nya samarbetspartners och finansierare. Nyligen drog företaget in 125 miljoner pund genom en nyemission.



McLaren Artura saknar backväxel.



Premiär: McLarens superladdhybrid Artura saknar backväxel.



McLaren Speedtail sprängde 400 km/h-vallen med Kenny Bräck bakom ratten.



Efterföljare till McLaren P1 kommer 2024.



T50 by Gordon Murray Automotive – McLaren F1:s riktiga arvtagare

12. Nu finns super-Teslan som kör ifrån Bugatti Chiron i Sverige

PUBLICERAT 03/12/2022.

AV MATHS NILSSON

Nu har de första exemplaren av super-Teslan Model S Plaid kommit till Sverige. Ingen annan gatlegal bil i Sverige accelererar snabbare. Bilen har 1020 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 2,1 sekunder.



FILM: <https://youtu.be/qR18qkdCgS4>.

Ungefär 1,5 år efter de amerikanska köparna får nu snart de första svenska kunderna sina Tesla Model S Plaid. Det är den snabbaste Teslan någonsin med sammanlagt 1.020 hästkrafter från tre elmotorer med karbonrotorer.

Nu har de allra första bilarna kommit till Sverige och den första bilen registrerats in hos Transportstyrelsen. Den togs i trafik av Tesla den 2 december. Bilen kostar en spottstyver i förhållande till superbilar, men slår både Bugatti och Tesla när det kommer till acceleration. Tesla Model S Plaid klarar kvartsmilen, 402 meter, på 9,23 sekunder. Bugatti Chiron i standardutförande behöver 9,9 sekunder. Koenigsegg Regera sägs klara kvartsmilen på 9,7 sekunder.

Model S Plaid kostar 1.559.170 kronor, hyperbilarna från Koenigsegg och Bugatti som är minst 20 gånger dyrare. Upp till 100 km/h tar det bara 2,1 sekunder med Teslan. Både Bugatti och Koenigsegg senaste modeller behöver 2,5 sekunder upp till 100 km/h. För den som har köpt en bil för över 30 miljoner måste det vara jobbigt att bli frånåkt av en relativt billig Tesla.



Tesla Model S Plaid är en av världens snabbaste bilar.

I toppfart är dock Teslan chanslös mot hyperbilar med förbränningsmotor. Teslan ska toppa 322 km/h, men de som testat uppger att det finns en fartspärr vid 262 km/h. Bugatti Chiron toppar 440 km/h och Koenigsegg Regera gör 404 km/h innan varvtalsbegränsningen går in. I filmen nedan blir det tydligt vilken av bilarna som är snabbast.

I denna film får Bugatti Chiron smaka på 1.020 elektriska hästkrafter. Notera registreringsplåten – W16 LOL.

Den som beställer sin Tesla Model S Plaid idag kan få leverans redan i januari-mars enligt Teslas hemsida. Personer som beställt Plaid-modellen [säljer bilar på Blocket](#), redan innan de fått leverans. Priset ligger under det Tesla tar idag. Anledningen är att de som beställde bilen tidigt endast betalar 1.250.000 kronor och kan göra ett litet klipp på att sälja bilen vidare sedan Tesla höjt priset med 300.000 kronor.

Plaidversionen finns även hos SUV:en Model X. Den får en rekordhög dragvikt för elbilar, hela 2.250 kg. Kopplar du bort husvagnen kan Model X accelerera upp till 100 km/h på 2,6 sekunder. Även Tesla Model S Plaid kommer nu med dragkrok och får hänga på 1.600 kg. Räckvidden hos Model S Plaid är 60 mil, medan Model X Plaid kommer 52,8 mil.



13. 100-tals lyxiga Range Rover övergivna: "För dyra att köra"

PUBLICERAT 02/12/2022 AV MATHS NILSSON.

En stort antal Range Rover och Land Rover har hittats övergivna. Fyndet gjordes på den walesiska landsbygden och har blivit en stor nyhet i flera brittiska dagstidningar. – Jag har aldrig sett så många Range Rover på ett ställe i hela mitt liv, säger youtubern Imstokze som hittade bilarna.



Fynden av övergivna bilar upphör aldrig att fascinera. Nu har 100-tals exemplar av lyxbilen Range Rover hittats på en sluttning på landsbygden i Wales. Platsen måste vara minst sagt avlägsen eftersom Imstokze fick resa i flera timmar för att komma dit, uppger [The Sun](#).

Många av bilarna är av den tredje generationen Range Rover, men det finns också ett antal Land Rover Discovery. Vissa bilar kan se någorlunda räddningsbara ut, men de flesta är i ett sorgligt skick. Trots att de lämnats vind för våg är den brittiska lyxinteriören i trä och läder nästan i perfekt skick på flera av bilarna.

Inredningen i bilarna är fortfarande praktfull. Bilarna upptar en hel sluttning i Wales. Range Rover i långa rader.

Range Rover var enormt populära i Storbritannien på 90-talet och de här modellerna gick åt som smör i skolsken. Men idag är de enormt dyra att reparera, dessutom drar de så mycket bränsle att ingen vill ha dem längre.

– Levnadschanserna för dessa typer av fordon kommer vara obetydliga eftersom de helt enkelt är för dyra att köra, det är verkligen sorgligt, säger youtubern.

Någon verkar ha köpt upp dem billigt, men sedan har planerna på reparation stupat. Det är föga troligt att bilarna kommer att räddas, men för den som behöver delar är det nog ett paradiset.

– Det är lite tråkigt för det kommer att sluta med att bli strippade och aldrig komma tillbaka till vägen. Jag är glad att ingen av mina favoriter finns här. Men för den som behöver delar är det här nog platsen att komma till, säger youtubern.

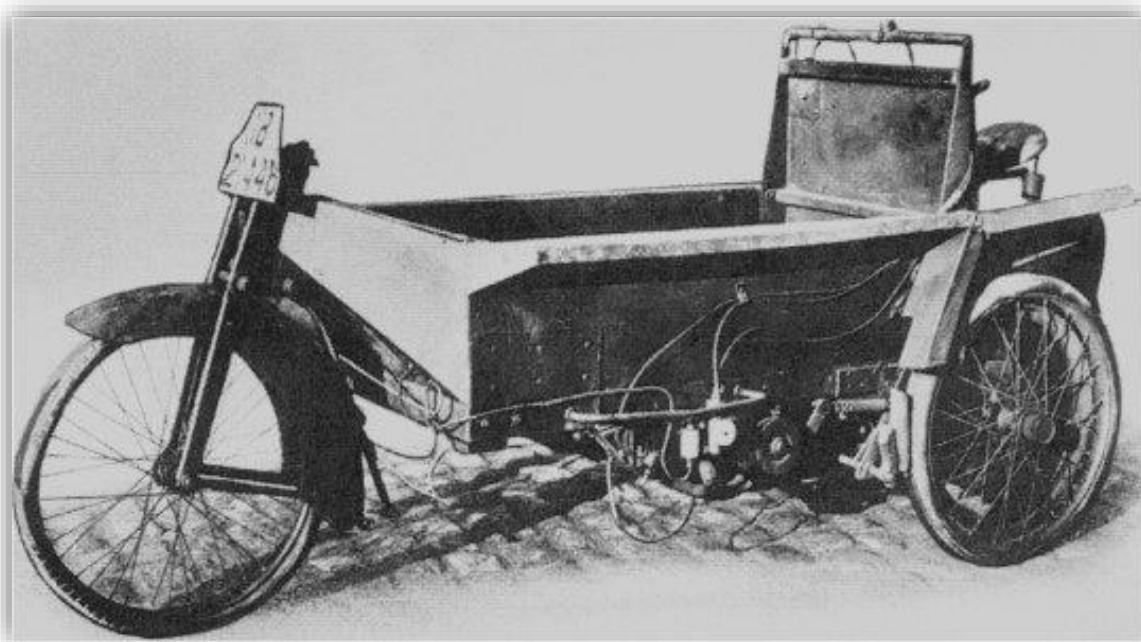
Här kan du se filmen om fyndet: <https://youtu.be/AfVGIvscJDU>.



14. Goliat-berättelsen

MASKINÖVERSATT.

När Carl F.W. Borgward började som fabrikör 1919 tillverkade hans lilla fabrik i Bremen-Hastedt (20 anställda) bildelar – skärmar och radiatorer – som det fanns ett stort behov av; sådana saker hade varit ouppnåeliga under kriget. Kvaliteten på hans produkter var hög och han kunde vinna kontraktet att leverera radiatorer till den gamla etablerade tillverkaren av lastbilar och lyxbilar, Hansa-Lloyd, som också råkade vara i Bremen-Hastedt. År 1921 hade Borgwards firma 60 anställda och Borgward planerade redan att bygga sin egen bil. Han utarbetade planer och började bygga en prototyp av en liten tvåsitsig roadster, men insåg snart att hans lilla fabrik inte hade kapacitet att bygga en bil.



Blitzkarren 1924.

År 1922 kunde det lilla företaget köpa en större fabrik i Bremen-Neustadt. När en anställd, "Opa (morfar) Klie" klagade över att behöva flytta material runt fabriken med handdrivade vagnar, svarade Borgward entusiastiskt - han började arbeta på en enkel trehjulig motordriven vagn, där föraren satt längst bak bakom sin last. Med cykelhjul, remdrift, 120 cc tvåtaktsmotor och varken växlar eller startmotor (det måste tryckas igång, då hoppade föraren ombord!) var det ett absolut minimalt fordon, men den gjorde jobbet. I det fattiga efterkrigstidens Tyskland visade det sig finnas en marknad för den enkla "Blitzkarren" (Blixtvagnen), och 1924 hade den hundrade enheten byggts.



Goliath Standard 1925.

År 1925 utvecklades en kraftigt förbättrad version. Även om anläggningens personal röstade för att kalla det lilla fordonet för "Liliput", kallade Borgward det Goliat, efter jätten i Bibels berättelse, för att föreslå att det kunde göra ett jättejobb. Den ständigt växande produktionen tvingade Borgward att flytta ännu en gång – 1928 – till den större fabriken i ett konkursat karosseriföretag som låg mittemot Hansa-Lloyd-verken. Vid detta skede var vart fjärde nyttofordon i Tyskland en Goliat!

Hansa-Lloyd fortsatte att bygga stora, dyra fordon, som fann få köpare under de rådande ekonomiska förhållandena. År 1928 hade Tysklands motorfordonsproduktion varit 120000, men hade stadigt sjunkit till 45.000 år 1931. När priserna på Hansa-Lloyd-aktier sjönk köpte Borgward listigt upp dem och tog över företaget 1929. Han beskärde modellutbudet och byggde billigare, mindre fordon som lätt kunde säljas.



Goliath Pionier 1931 1934.

Goliat fortsatte att bygga en mängd olika tre- och fyrhjuliga komersiella. 1931 byggde Goliat också sitt första personbil, "Pionier" – en liten trehjulig med 200 cc motor och läderklädd plywoodkaross.

Det är inte politiskt korrekt att erkänna att nazisterna gjorde något rätt, men faktum är att den tyska ekonomin tog fart markant efter att de tog makten 1933. År 1936 köpte tyskarna 140.000 bilar om året och exporterade ytterligare 27.000. Inte nog med det, de blev mer krävande och ville ha större, bättre bilar. År 1933 ersattes Goliath Pionier av Hansa 400, en fyrhjulig, men också med en plywoodkropp. Det var en flopp – ingen ville ha en så primitiv bil längre. Borgward köpte in pressar för att bygga den stålkarossade Hansa 1100, som med sin attraktiva styling och fyrtaktsmotor blev en sådan succé att Borgward var tvungen att bygga Tysklands modernaste bilfabrik, i Bremen-Sebaldsbrück, för att klara efterfrågan. (Idag bygger denna fabrik olika Mercedes Benz-modeller.) Goliatfabriken fortsatte att bygga små komersiella fram till 1938, varefter det var nödvändigt att bygga militär utrustning.

Efter andra världskriget började Goliat bygga vagnar och släpvagnar för cyklar och återupptog sedan produktionen av sina trehjuliga komersiella, moderniserade och uppdaterade. Dessa hittade en färdig marknad i det sönderbombade landet som långsamt kämpade sig tillbaka till det normala. Material – stål, gummi etc. – var en bristvara, och Borgward menade att han genom att registrera olika företag kunde få större bidrag. Följaktligen, efter att Borgward-Hansa hade återupptagit produktionen i Sebaldsbrück och Goliat hade börjat sin kommersiella produktion, började hans nya bilföretag, Lloyd Maschinenfabrik GmbH, bygga Lloyd LP300 1950. Precis som med gamla Hansa 400 var detta en liten tvåtaktsbil med en läderklädd plywoodkaross,. Lloyd var in kvarterad i Goliatfabriken, men efterfrågan på den enkla men användbara Lloyd var så stor, att det blev nödvändigt att bygga en ny fabrik för den.



Goliath GP700 1950–1957/GP900 1955–1957.



Goliath GP700 Sport 1951–1953.

När Lloyd flyttade kunde Goliat bygga sin egen nya bil. Designad av tidigare DKW-anställda som hade flytt från Östtyskland, hade den ett modernt chassi med smart fjädring, framhjulsdraft och en 700 cc tvåtaktsmotor. På den tiden hade den effektiva, underhållsnåla tvåtaktaren en stor följarskara, särskilt i Tyskland, Skandinavien (Saab var tvåtaktare fram till 1967!) och Grekland. Goliat hade en extremt vacker, rundad kaross, designad av Borgward själv. Det var en relativt dyr bil, eftersom den åldrande fabriken där den byggdes inte var inrättad för hög volymproduktion, och mycket måste göras för hand. Chassit tillverkades genom handsvetsning och varje panel måste avslutas med en handhållen skivslipmaskin före montering. Goliat hade fortfarande en trehjulig billig bilbild i Tyskland, vilket hindrade försäljningen.

Trots allt detta hittade Goliaths många goda egenskaper - stil, hantering och fantastiskt utrymme i en så liten bil - snabbt många vänner, och det var också framgångsrikt på exportmarknader, inklusive (från 1954) Australien. 1952 hade Goliat introducerat bränsleinsprutning, en världsnyhet för bensinmotorer. Detta hjälpte Goliat att uppnå både högre effekt och utmärkt bränsleekonomi (i Mobilgas Economy Run 1956 i Australien vann Colin Oliver och Kenneth Wright med otroliga 54,43 mpg eller 5,12 liter/100 km!) Även under normala förhållanden var Goliat exceptionellt ekonomiskt. Ett Wheels-vägttest fick 43,5 mpg (6,5 liter /100 km) och Cars magazine fick 44,6 mpg (6,32 liter/100 km) från GP 900 E med större motor, som släpptes 1955. I Australien kostade en Goliat nästan lika mycket som en Holden, men dess utmärkta hantering, kvalitetsfinish och ekonomi var skäl nog för ett litet antal kräsna bilköpare att välja en.

Goliath



Goliath Express 900 Kombi 1957.

En rad fyrhjuliga komersiella, med namnet "Express", introducerades 1953 och hade alltid samma motorer som passagerbilarna. Trots attraktiv styling och stora interiördimensioner uppnådde de aldrig någon verklig popularitet.



Goliath Modell Express Typ 1100 Pritschenwagen (Pritsche) (1957-1961).



Goliath 1100 2-door Saloon 1957–1961.

1957, med tanke på att Tysklands nya välstånd skulle göra tvåtaktsmotorer mindre säljbara (de hade fått en fattigmansbilsimage), bytte Goliath till en platt fyrcylindrig fyrtaktare, som var allmänt hyllad som ett mästerverk av motordesign. 1958 fick bilen (med ny baksidesstyling) sitt namn ändrat till Hansa, för att ytterligare distansera företaget från den gamla bilbilden. I Australien såldes dessa bilar som Borgward Hansas. 1959 introducerade Hansa en världsnyhet som blivit standard – ett fällbart, delat baksätes-lean som gav tillgång till bagageutrymmet. Hansa-försäljningen tog stadigt fart fram till det bittra slutet på Borgward Group. En attraktiv ny modell, designad av Frua, var under utveckling; prototypen finns fortfarande kvar. Goliath/Hansa gjorde de mest intressanta bilarna, och världen är mycket fattigare för deras frånvaro.



Goliath Tiger 1100 1959.

MOTORNYTT

SLUT