



Lamborghini Countach 2022.

1. Volvo Cars stoppar tillverkningen i Torslanda
2. Nya hårda avgasregler stoppas
3. Biltillverkare väntas satsa 13,6 biljoner kronor på elbilar och batterier
4. Stäng av autopiloten innan du krockar
5. Inga bevis för att Tesla fuskat
6. VW återinför fysiska knappar
7. BMW:s nya lösning larmar för parkeringsskador
8. Nästa Alpine är en elektrisk Renault 5
9. Pionjären Renault Zoe går i graven
10. GMC visar ny eldriven pickup
11. Ny eldriven sommarbil från Nederländerna
12. Aiways U6
13. Alpine A110 testad
14. Test LEVC VN5
15. Ken Blocks 1 400 hk Gymkhana-Audi kostar 135 miljoner
16. Nu har filmen om Lamborghini premiär
17. Lamborghini Countach
18. Volvos konceptbil VESC blev en succé

Teknikens Värld

1. Volvo Cars stoppar tillverkningen i Torslanda.

PUBLICERAD AV MATTIAS RABE.

25 OKT 2022, KL 11:51.

På grund av brist på halvledarkomponenter tvingas Volvo Cars tillfälligt stoppa produktionen i Torslanda-fabriken.



Bristen på halvledarbaserade komponenter fortsätter att gäcka biltillverkarna. Nu uppges det att Volvo Cars stoppar produktionen i sin fabrik i Torslanda och att stoppet kommer att vara under hela nästa vecka.

– Ja, det stämmer, det blir en tillfällig paus i produktionen i Torslanda under vecka 44. Det är det pågående problemet med halvledarbrist. Det är precis samma situation som det varit tidigare, säger Merhawit Habte, presstalesperson på Volvo Cars, till [Göteborgs-Posten](#).



Mattias Rabe

2. Bilindustrin fick EU att vika sig: Nya hårda avgasregler stoppas.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 22/10/2022.

Nu kan EU tvingas vika sig gällande de nya stränga Euro 7-reglerna. Billobbyn vann och slipper de tuffa reglerna, enligt [Politico](#). I ljuset av de nuvarande geopolitiska och ekonomiska omständigheterna har en slutlig översyn gjorts, uppger EU-kommissionen.



Den nya avgasnormen Euro 7 skulle ha införts om drygt två år och skulle innebära en kraftig skärpning jämfört med Euro 6. Det skulle även ha innefattat partikelutsläpp från bromsarna. Men nu uppges bilbranschens lobbyister ha vinnit över EU.

Enligt Politico kommer de nya tuffa reglerna inte att bli verklighet. Istället kommer samma nivå som gäller enligt Euro 6 att fortsätta gälla för både personbilar och skåpbilar. Bilindustrin har klagat över kostnaderna, och gör nu stora vinster på att slippa införa de nya kraven för förbränningsmotorer som ända ska fasas ut om 12 år.

Istället låter EU bilindustrin fokusera mot 2035 då all försäljning ska vara helt elektrisk.

– Ur ett branschperspektiv behöver vi inte Euro 7, eftersom det kommer att dra resurser som vi borde spendera på elektrifiering. Varför använda knappa resurser för något för en kort tid? Branschen behöver det inte, och det är kontraproduktivt, säger Carlos Tavares, vd för Stellantis.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Har tidigare arbetat bland annat på Aftonbladet.

Nås på maths.nilsson@carup.se.



3. Biltillverkare väntas satsa 13,6 biljoner kronor på elbilar och batterier.

Skriven och publicerad av Kristofer 2022-10-22.

Världens främsta biltillverkare planerar att fördubbla sina i investeringarna i elbilar och batterier tills 2030. Det skriver Reuters som gjort en sammanställning utifrån prognoser från bolagen.



Omräknat i pengar innebär det investeringar på närmare 13,6 biljoner kronor (1,2 biljoner dollar) fram till 2030. Det för att utveckla och producera elbilar i miljonvolymers tillsammans med batterier och nödvändiga råvaror.

Prognoserna från biltillverkarna visar på en tillverkningsvolym om 54 miljoner elbilar år 2030. Då är hälften av den totala produktionen helt elektriska bilar. Batteriproduktionen kommer uppgå till 5,8 TWh.

Bland tillverkarna med högst mål och störst investeringar finns Tesla på förstaplats **noterar Reuters**. I följe finns Volkswagen, Toyota, Ford och Mercedes. Längre ner på listan kommer BMW, Stellantis och General Motors.

För att sätta den enorma summan 13,6 biljoner kronor i ett sammanhang, så är det nästan lika mycket som hela Alphabet Incs börsvärde (Googles moderbolag). Alphabet är värderat till 14,8 biljoner kronor.



Kristofer Rask

Allt om Elbils grundare/skribent.

4. Nios krav: Stäng av autopiloten – innan du krockar.

Publicerad 2022-10-24 kl 13:33. Text Magnus Kvandal.

Kinesiska Nio tvingar kunderna skriva under på att de inte ska krocka med autopiloten påslagen.



När normannen Håvard Siegel Haukeberg skulle hämta ut sin nya Nio ES8 fick han åka hem med oförrättat ärende. Innan bilen kunde överlämnas ville handlaren nämligen att han skulle skriva under ett dokument – med ett löfte om att sluta använda autopiloten innan han kör på vilt, andra djur eller människor.

Det är den **norska tidningen Motor** som rapporterar om händelsen.

– Jag förstod ju att jag genom att underteckna detta kan sitta med all skuld om jag skulle använda Nio-piloten. Därför gick jag från utlämningen utan bilen. Jag vände alltså i dörren, säger Haukeberg till Motor.

Enligt dokumentet, som Motor tagit del av, måste användaren stänga av autopiloten om det är dåligt väder, dåligt väglag, svåra trafikförhållanden eller när människor eller djur dyker upp framför bilen.

I en kommentar till Motor säger Nios norska kommunikationsavdelning att kravet är både lagligt och rimligt.

– Det är för att påminna kunderna om det juridiska ansvaret vid användning av funktionerna, säger Asbjørn Mitusch på Nio till Motor.

Efter några samtal fram och tillbaka kunde Håvard Siegel Haukeberg trots allt hämta sin nya bil, utan att skriva under dokumentet. Men Nios krav får honom att misstro autopilotens kvalitet.

– Det verkar som att de försöker frånskriva sig ansvaret för olyckor och som att de inte litar på sin egen produkt, säger han till Motor.

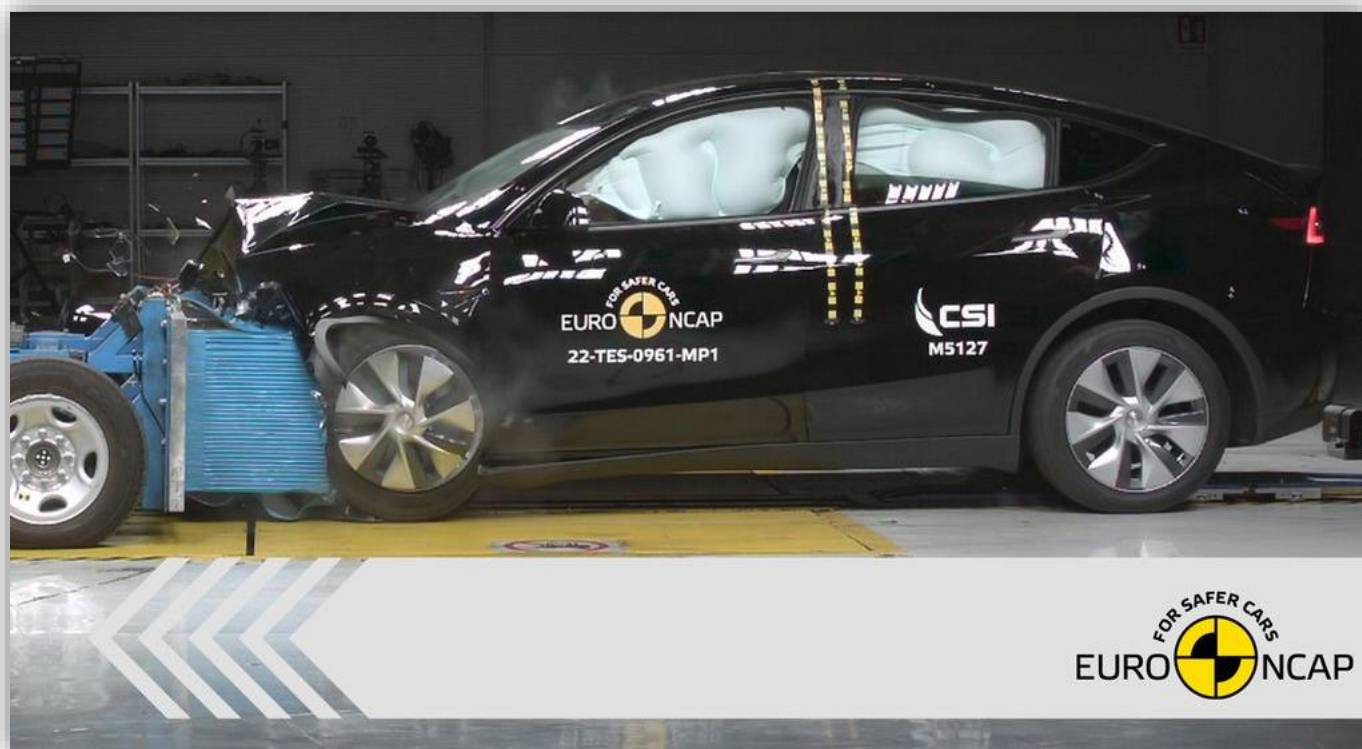


5. Euro NCAP: Inga bevis för att Tesla fuskat.

Publicerad av Wiggo Björck.

2022-10-21 kl 13:15.

Ingen "krockgate" – krocktestorganisationens utredning av Tesla har inte funnit några bevis för mjukvarufusk.



Mjukvaruoptimering hjälper föga vid traditionella krocktest som på bilden, men i den allt viktigare ronden för aktiv säkerhet kan det påverka.

Det var efter att Teslahackaren "Green" hittat [mystiska avsnitt i tillverkarens källkod](#) som [Tesla Model Y:s färskaste toppbetyg hos Euro NCAP](#) ifrågasattes. Avsnitten hade döpts efter organisationens och dess regionala motsvarigheter Australasian NCAP, Korea NCAP och I VISITA (Kina).

Greens twittrade fynd fick direkt ANCAP och senare även Euro NCAP att inleda utredningar. Farhågorna lär inte ha gällt de fysiska krocktesterna utan snarare den aktiv säkerhetsronden där autobroms, fart- och filhållningsassistenter samt förartillståndsövervakning ingår. I den ronden kan mjukvaruoptimering påverka, och Tesla Model Y kammade hem ett rekordbra aktivt säkerhetsbetyg på 98 utav 100.

Hittills har Euro NCAP inte upptäckt några tecken på fusk, berättar programdirektören Aled Williams för den australiensiska sajten [CarExpert.com.au](#). Enligt organisationens regler är det tillåtet för tillverkarna att uppdatera sin mjukvara inför testerna – så länge det gör att testbilarna motsvarar de som är i produktion när testbetygen publiceras.

– Hittills har Euro NCAP kunnat matcha kronologin för mjukvaruuppdateringar till urval och testning av fordon, och publicering av betyg, för Model 3, Model X och Model Y, säger Aled Williams, programdirektör Euro NCAP, till sajten.

Organisationen ska dock inte ha kunnat bekräfta exakt vad "utvecklingsmjukvaran" som Tesla installerat i de krocktestade bilarna innehållit, men tillverkaren ska ha intygat att de delar som rört säkerheten nu gått ut till konsumenterna genom trådlösa uppdateringar.

Varför Tesla haft krocktestorganisationernas namn i sin mjukvara ska ha varit för att identifiera vilken världsregion deras bilar är konfigurerade för. Kodavsnitten rör saker som vägmärkingar och farts skyltformat, ska tillverkaren ha intygat till Euro NCAP enligt Car-Expert.com.au.



Krockgate? Tesla kan ha dolt krocktest-kod i mjukvaran.



Tesla först med nytt system för varningsblinkers.



Folksam listar de säkraste elbilarna.



Tesla Model Y slår rekord hos Euro NCAP – säkraste bilen som någonsin testats.



Wiggo Björck

6. Efter kritiken: VW återinför fysiska knappar.

Publicerad 2022-10-24 kl 15:13 (uppdaterad 2022-10-24 kl 15:20).

Text Magnus Kvandal.

Volkswagen planerar att skrota tryckkänsliga ytor och haptisk feedback – och återgå till fysiska knappar. Det skriver VW-märkets vd Thomas Schäfer i ett inlägg på det sociala mediet LinkedIn. "Vi vässar vår portfölj och design, och gör det enklare att använda våra bilar. Till exempel tar vi tillbaka rattar med tryckknappar!", skriver han. "Det är vad kunderna vill ha från VW", lägger han till.



"Det är vad kunderna vill ha", säger vd:n.

I flera av sina senaste modeller, bland annat dyrare varianter av Golf och Tiguan, har VW ersatt knapparna på rattan med tryckkänsliga plastytor och små vibrationsmotorer som ger så kallad haptisk feedback när man trycker på dem.

Tanken är att tekniken ska fungera på samma sätt som vanliga knappar, samtidigt som det ska ge ett mer exklusivt intryck.

Men den nya typen av "knappar" har kritiserats av användarna – de är nämligen svårare att använda under färd, och lätta att trycka på av misstag.

Att fysiska knappar är att föredra framför tryckkänsliga ytor och pekskärmar framgår också av [Vi Bilägares test](#), där vi jämförde förarmiljön i ett antal nya bilmodeller med en Volvo V70 från 2005. Testet visade att den gamla Volvon är överlägset mest enkel att hantera under färd.

7. BMW:s nya lösning larmar för parkeringsskador.

Publicerad 2022-10-24 kl 18:15. Text Erik Söderholm.

Den som fått en repa eller buckla i lacken på sin bil vet hur irriterande det kan vara, särskilt om bilen är relativt ny. Tesla var tidigt ute med en **särskild kamera** som kan hålla koll på bilens omgivning och avslöja eventuella karosskador som uppstår på grund av oaktsamma parkeringsgrannar.



En ny teknik från BMW kan aktivera ett larm om någon repar lacken eller orsakar en parkeringsskada.

Nu utvecklar BMW ett annat system som också kan larma om någon skadar karossen eller lacken. BMW har sökt patentskydd för lösningen i Kina, skriver sajten **The Drive**.

Systemet går ut på att förse bilen med ett repkänsligt "skinn" som matas med en konstant elektrisk ström. Bilen kan avgöra om strömmen bryts och sätta igång ett larm samt varna ägaren via bilens mobilapp. Förutom den "elektrifierade" lacken har bilen även en kamera och en inspelningsenhet, som Tesla, där området omkring bilen spelas in och lagras om strömmen bryts.

Det är oklart om systemet blir verklighet, och när det i så fall kan lanseras.



Erik Söderholm



**Stellantis storsatsar på elektrifiering.
30 miljarder euro på utveckling.**



**14 bilmärken får tio år på sig att bevisa vad de går för.
Stellantis ger Alfa Romeo, Lancia, Chrysler en chans.**



**Tilltuffad Abarth 695 med fet vinge.
Firar Abarth 70 år.**

8. Nästa Alpine är en elektrisk Renault 5.

Publicerat av Marcus Berggren 24 Oktober, 2022.

Alpine, som startade sitt liv 1955 för att sedan gå i graven 1995, väcktes åter till liv av Renault i samband med lanseringen av A110 år 2017. Nästa modell ska emellertid vara en elektrisk halvkombi.



Så här kan nästa Alpine komma att se ut.

Alpine A110 tar sig an **Porsche 718 Cayman** med ett liknande sportbilsmantra. Skillnaden är Alpines besatthet av att hålla vikten nere och i sin tur erbjuda en körupplevelse som är så renodlad som möjligt.



Alpine A110R är den hittills mest radikala bilen från det franska märket.

Renault 5 i Alpine-kostym

Vi hälsade nyligen på märkets utvecklingscentrum strax norr om Paris. På plats fick vi bekräftat av en mycket pålitlig källa att nästa Alpine ska baseras på kommande **Renault 5**.

De kosmetiska skillnaderna sägs vara minimala – men ”betydligt tydligare än de mellan **Cupra Born** och Volkswagen ID.3” fick vi förklarat för oss.

Alpines lågviktsfilosofi kommer inte att föras över på den nya Renault 5-varianten av det franska märket, utan i stället kommer krutet att läggas på att differentiera körupplevelsen.

Tanken är att göra en rolig vardagsbil för den stora massan, där just sportighet sätts i det främsta rummet. Hela tanken bakom är i linje med att göra märket lönsamt till 2025.



En elbil gjord för att sladda.

Inte enormt med klös

Den kommande elektriska Alpine-halvkombin kommer att ha samma drivlina som Renault Megane E-Tech – vilket innebär en elmotor på upp till 220 hästkrafter och ett batteri på 60 kilowattimmar.

Lanseringen beräknas till 2024 medan en elektrisk suv från det franska sportbilmärket kommer 2025 följt av en helt elektrisk A110 till 2026.



Renault 4EVER Trophy i produktionsutförande ska börja tillverkas 2025.

Läs även: **A110 testad på bana – Porsches värsta mardröm.**

Läs även: **A110R är den mest radika sportbilen någonsin.**

Läs även: **Här är sportbilen Alpine A110 som elbil.**

Läs även: **Renault 5 Turbo 3E är elbilen som kan drifta.**

9. Pionjären Renault Zoe går i graven.

Publicerat av Marcus Berggren.

24 Oktober, 2022.

Renault Zoe var en av de första massproducerade elbilarna vid sin lansering 2012. Sedan dess har närmare 400.000 exemplar rullat ut ur fabriken men nu är det dags för att lägga ned modellen [rapporterar brittiska Autocar](#).



Renault Zoe har varit verksam sedan slutet av 2012.

Det är till förmån för märkets kommande elektriska modeller – som exempelvis Renault 4 och 5 – som den mycket omtyckta modellen läggs ned.

Snabba puckar

Renault Zoe var något av en pionjär inom segmentet för folkelbilar. Det faktum att bilen funnits så länge att det är dags att lägga ned den talar sitt tydliga språk.

De första bilarna levererades till kunder i december 2012 och kundernas tvingades då – likt [Nio](#) idag – att prenumerera på batteriet.

De första Zoe hade ett 22 kilowattimmars batteri och en räckvidd på ungefär 20 mil.

Renault Zoe började sitt liv som en väldigt enkel elbil. Interiören hade samma kvalitet som en Ikea-kasse. Den franska elbilen tog sig an konkurrenter som [BMW i3](#), [Nissan Leaf](#) och [Volkswagen e-Golf](#).

Under åren har flertalet varianter rullat ur fabriken där den med längst räckvidd hade 40 mil.



Renault Zoe ser fortfarande modern ut.



Under åren dök en rad varianten av Zoe upp.



Exakt när Zoe läggs ned har ännu inte kommunicerats.

Renault Zoe: lastad med lärdomar

Faceliftet 2019 erbjöd en högre kvalitetskänsla på interiören och även större batterimöjligheter. Renault Zoe har även lagt grunden för samtliga Renaults elbilar, även på transportbilssidan.

Renault var tidigt ute med med den lilla elbilen och satsar på att bli helt elektriska i Europa till 2030.

Märket är verksamma på en rad marknader där elektrifieringen har långt kvar och exakt när fransoserna kommer att satsa helhjärtat på elektrifiering återstår att se.

Ett specifikt datum för när Zoe ska läggas ner har ännu inte meddelats men det är i alla fall runt hörnet.

Läs även: [Provkörning av Renault Kangoo E-Tech.](#)

Läs även: [Nya elektriska Renault Kangoo är vettig och voluminös.](#)

Läs även: [Ikoniska Renault 4 återuppstår som elektrisk suv.](#)

Läs även: [Redan 1911 hade elbilen 34 miles räckvidd.](#)



Marcus Berggren



10. GMC visar ny eldriven pickup: GMC Sierra får 754 hk och 645 km i räckvidd.

Skriven och publicerad av Kristofer.

2022-10-22.

Förra året lanserade amerikanska biltillverkaren GMC mastodontpickuper Hummer EV. Nu har man premiärvisat en andra pickup-modell.



GMC Sierra EV Denali ska komma 2024 och kommer erbjuda upp till 645 kilometer i räckvidd. GMC uppger dock hur stort batteriet är.

Storleksmässigt är den fortsatt stor som en amerikansk pickup, men betydligt mindre än Hummer EV som till och med beskrivits som för [stor för de amerikanska vägarna](#).

Den bygger på GM:s Ultium-plattform och en 800-voltsarkitektur som ska möjliggöra snabbladdning med upp till 350 kW. Den drivs framåt av en dubbla uppsättning motorer som totalt levererar 560 kW (754 hk). 0-96 km/h (0-60 mph) gör den på 4,5 sekunder.

– Det här är elbilarnas Denali (Nordamerikas högsta bergstopp) och en pickup som är en GMC. Det betyder att den inte lämnar något åt slumpen när det kommer till lastförmåga, bogsering och prestanda, säger Duncan Aldred, vice vd för Global Buick och GMC.

Den kommer fullt utrustad med elbilsattribut som justerbar regenerering och enpedalskörning. Den ärver dessutom fyrhjulsstyrning från Hummer EV och funktionen [Crab-Walk](#) vilket innebär att den kan köra diagonalt.

GMC Sierra EV är av typen dubbelhytt med plats för fem passagerare. Interiören i lanseringsmodellen Denali är extra lyxig.



God lastförmåga

Bakdelen på själva kupén går att öppna och baksätet går att fälla vilket gör det möjligt att lasta extra långa föremål på lastbädden. Sierra får också V2L och är utrustad med strömuttag på lastbädden som kan leverera upp till 10,2 kW.

GMC Sierra EV får också en rymlig frunk med en rejäl öppning i stil med den som [Ford F-150 Lightning](#) har. På kroken får pickusen dra upp till 4,3 ton och på flaket kan den lasta 590 kilo.

Sierra EV i tre utföranden: Denali, AT4 och Elevation.

Kommer i tre versioner

Leveranserna av den första lanseringsversionen Denali ska starta 2024 i USA. Priserna kommer i USA börja på 107 000 dollar.

Under 2025 kommer ytterligare två varianter: Sierra EV AT4 och Elevation. Dessa kommer vara mer nedtonade med ett riktpreis från 50 000 dollar.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



11. Ny eldriven sommarbil från Nederländerna.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-10-24 KL 10:00.

Perfekt strandruggarbil.



Coastrunner EV är en ny sommarbil från Nederländerna. Givetvis eldriven och något för varma dagar där du behöver ett transportmedel och inte är så noga med triviala saker som ett ordentligt tak och dörrar. Designat har Savage Rivale som även ligger bakom [sportbilen Roadyacht GTS](#) och yachten Mirage 18GT gjort.

Coastrunner baseras på ett chassi i aluminium, har en bur i stål och karosspanelerna är i komposit. Vågen ska stanna på 800 kilo. Baktill sitter en elmotor som ger 68 hästar och som har 200 newtonmeter i vrid. Toppfarten ska ligga på 120 km/h. Batteripacket är på 20 kWh och det ska ge en räckvidd på 20 mil. Man ska kunna tanka fullt på bara 20 minuter.

Insidan som har plats för fyra är vattentät och har lånat en del prylar från Volkswagens värld. I frunken kan man stoppa in ett kylskåp på upp till 60 liter.

Vad man får betala för en sån här skapelse framgår inte just nu. Tillverkningen ska dock redan vara igång och lansering ska ske nästa år.



Bobby Green



**Meyers Manx sandloppa återvänder med eldrift.
Villhöver.**



**Tyvärr, det blir ingen eldriven sandloppa från Volkswagen.
Kommer satsa på vanliga elbilar istället.**



**Lekstuga i en av världens största sandlådor.
Blake Wilkey kör, fast inte på gatan denna gång.**



12. Premiär: Aiways U6.

Publicerad av Carl Södermark 2022-10-23, 12:28.

Tidigare i år introducerades suven Aiways U5 på den svenska marknaden. Nu har suvkupén U6 presenterats och den kommer med uppdaterad mjukvara och mer effekt.



Designen ska enligt Aiways tilltala den yngre generationen.

Aiways är den kinesiska elbilstillverkaren som **tidigare i år äntrade den svenska marknaden med suven U5**. Med målsättningen att i år sälja över 10 000 bilar i Europa, varav 650 i Sverige. Så har Aiways nu presenterat en ny modell, småsyskonet U6.





Modellen kommer likt syskonet bygga på Aiways elbilsplattform MAS. Skillnaden blir att den egenutvecklade motorn kommer få en högre effekt i U6, 160 kW. Vridmomentet sjunker däremot till 315 Nm. Aiways U6 väger 1.790 kg och accelererar från 0–100 km/h på 6,9 sekunder. Toppfarten blir 160 km/h.

Motorn förses av ett batteri på 63 kWh, samma som det i suven U5. DC-laddningen på upp till 90 kW gör att den laddar från 20 till 80 procent på 35 minuter.

Väljer man däremot att ladda hemma med AC-laddning kan man förvänta sig maximalt 11 kW, och då ska man kunna ladda nästan 60 km körning på en timme. Med ett fulladdat batteri ligger räckvidden på 40 mil, enligt WLTP.

Designen av exteriören ska enligt tillverkaren tilltala den yngre generationen. Fronten ska påminna om en hajnos och har försetts med luftintag under framlyktorna som ska kanalisera luften och öka marktrycket. Tillsammans med den lilla vingen bak ska marktrycket erbjuda en stabilare körning.

Apple CarPlay och Android Auto kan nu användas för att koppla mobilen till den 14,6 tum stora infotainmentskärmen. I suven U5 saknades nämligen navigation och det krävdes en USB-sladd för att få upp en karta via telefonen. Bakom ratten sitter en skärm på 8,2 tum som förser föraren med viktig information så som fart, räckvidd och batterinivå.

Runtom föraren och passagerarna sträcker sig LED-remsor som kan färgsätta insidan i 360 olika toner. Växelspaken som befinner sig precis under infotainmentskärmen ska vara inspirerad av reglaget man kan hitta i lyxyachter. Skillnaden är att den används som handtaget på en motorcykel, man vrider reglaget till olika steg för att välja färdriktning.

Aiways U6 mäter 4,8 meter lång, 1,88 meter bred och 1,64 meter hög och med det har den en lastkapacitet på 472 liter – med nedfällida säten får man in 1.260 liter. Luftmotståndskoefficient ligger på 0,248.



Växelspaken kan lätt misstas för ett handtag.

Priset för den nya suv-kupén U6 har inte fastställts än och just nu kan man enbart skriva upp sig på väntelistan. Enligt Aiways ska den nya U6 kunna ses på europeiska vägar i slutet av 2022. Vidare meddelar den kinesiska tillverkaren att de planerar att lansera en ny modell varje år.



Kinesiska BYD kommer till Sverige med tre elbilar i höst – Alrik har kört dem.



Video: Alrik kör kinesiska elbilen Aiways U5 – ja och nej!



Aiways U5 nu godkänd med dragkrok – så mycket får den dra.

13. Alpine A110 testad på bana – Porsches värsta mardröm.

Publicerat av Karl Cajmatz 23 Oktober, 2022.

Numera är bilarna så snabba att även någorlunda folkliga sportbilar är på tok för raska för att kunna sträcka på benen på allmän väg. Annat är det på bana. Låt oss lägga i Högsta Växeln och stifta bekantskap med Alpine A110 på Gelleråsen!



Bilen kördes för kung och fosterland på bana.

Varje år anordnar Renault en bandag för kunder som äger bilar från Renault Sport eller Renaults sportiga systemmärke Alpine.

I samband med detta passar man också på att visa upp nya produkter. Det innebär förstås denna gång att den helt nya, helt elektriska Renault Megane skulle finnas på plats.

Jag råkade ha en sådan hemma för utvärdering, och det ledde till att jag bjöds in till bandagen trots att jag inte äger någon bil som egentligen kvalar in.

Något om nya, eldrivna Renault Megane

Förbehållet var förstås att jag skulle köra dit med just **Megane**, så att även testbilen kunde användas som demoex. Taget!

En fullständig recension av Megane är på gång, men jag kan redan nu avslöja att det är fullt förståeligt att Renault ville ha dit så många exemplar som möjligt.

Skyhöga ambitioner

Den nya bilen representerar ett helt nytt kapitel i l’histoire de Renault, präglad av skyhöga ambitioner.

Fram tills att jag hoppade in i bilen har min officiella hållning gentemot Renault kommit till uttryck i form av följande utlåtande, ”**nya Dacia** är så bra att jag inte för mitt liv kan förstå varför någon skulle köpa en Renault”.

Den saken ska det uppenbarligen bli ändring på.



Det var på Gelleråsen som jag gavs möjlighet att rasta Alpine A110.

Alpine A110 är som en delikat lättviktsratatouille

Men nu var det inte elbilen Megane som stod på agendan för mig, utan den nätta lilla sportbilen Alpine A110. Bilen jag skulle få stifta bekantskap med var närmare bestämt en A110 Légende GT från 2021.

Årgången (det här är trots allt en fransk bil) är viktig, eftersom namnet har betytt lite olika saker genom tiderna.

Ett välsmakande recept

För 2021:an innebär epitetet i varje fall att biltillverkaren från Dieppe bjuder på 300-hästarsspis från A110 S och hjulupphängningen från A110 GT i kombination.

Det är en så välsmakande blandning att alla nya A110 GT är lagade enligt samma recept.

Som vilken A110 som helst stavas Légende GT:s svurna ärkefiende "vikt". 300 hästkrafter inte är ju inget man skämtar bort, med det är definitivt inte från den lilla fyrpipen som A110 hämtar sin briljans – även om den ettriga lilla motorn har sin bestämda charm.

Väghållning som eggjar fantasin

Det är när man når en kurva som man verkligen fattar varför en sådan här bil går loss på åtminstone 655.000 kronor.

Motorn är ett verktyg vars huvudsakliga arbetsuppgift är att se till att man flyger in i nästa sväng med tillräcklig fart för att det ska vara roligt.

Bilen jag körde var utrustad med gatudäck, om än sportiga och franska sådana, men jag ska inte låtsas att jag är en tillräckligt stor gummikonnässör för på något sätt måla upp det som ett otillräckligt paket.

Turerna ute på banan var ändå så pass korta att de främsta egentliga skälen till att däck för bankörning existerar, aldrig hann uppenbara sig.



Den Alpine jag testade var en A110 Légende GT.

Vad däcken och det lite mjukare GT-chassit uppenbarligen gjorde ihop var att leverera progressiv greppförlust på gränsen.

Det börjar med en lätt antydning till understyrning, som därefter busenkelt övertalas att mjukt och fint förvandlas till överstyrning.

Råkar man närma sig en kurva med lite för hög fart är det alltså lätt som en plätt att ändå trycka sig igenom kurvan genom att peka nosen dit man vill – inget man vinner tid på, men alla gånger underhållande och något som ger upphov till en sorts trygghetskänsla.

Låt säga att man till exempel skulle ringa polisen för att tjalla på en annan trafikant, som använder vägen som sin personliga racerbana, och konstaplarna i andra änden av tråden ber en att hänga på (jag har en kompis som svär på att ha råkat ut för exakt detta), då finns det få bilar man hellre skulle sitta i än en Alpine A110.

Möjligtvis skulle en sann bandagsräv uppleva detta som för ofarligt, och således tråkigt, men för åtminstone 99 procent av världens bilister är väghållningen i A110 något alldeles ljuvligt.

Interiören känns lika exklusiv som i en Renault (exklusive nya Megane)

Om väghållningen i Alpine A110 kan man uppenbarligen skriva flera hyllmeter, men eftersom det endast skulle bestå av positiva utlåtanden vore det av begränsat värde för läsarna.

Därför lämnar jag nu motvilligt rollen som evangelisatör och tar på mig den konsumentjournalistiska kritikerhatten för ett ögonblick. Utifrån min erfarenhet av Alpine A110 denna dag är min första kritik av bilen dess interiör.

Lätt att förlåta en så rolig bil

Den är det första man möts av när man öppnar upp det delikata skalet, och känslan är lite som att få in en väldoftande maträtt efter en timmes väntan, bara för att upptäcka att kocken har gått vilse i kryddhyllan.

Tack och lov kan man lätt förlåta i en bil som är så här rolig att köra. Men det finns också saker att kritisera vad gäller körningen, och de har allihop med växlingar att göra.



Alpine A110 har tydliga retrovibbar.

Förkrympta paddlar och en växellåda som tappar fokus

För det första är paddlarna alldeles för små. De förflyttar sig inte med ratten när man svänger, vilket tillåter att man skiftar mitt i en kurva även om man har tagit omtag – eller om man skulle råka befinna sig i en sidledes manöver.

Men vänta, det här skulle väl vara kritik? Ja, det bristfälliga består i att paddlarna är så små att man nästan bara når dem om man kör rakt fram, åtminstone om man håller i ratten som folk.

Gelleråsen är knappast ensam om att ha partier där man gärna matar ner all kraft i marken, trots att man inte kör spikrakt.

I dessa partier kan det hända att man initialt ligger på tvåan, men behöver växla upp till trean för att fortsätta accelerera innan man rätar upp rodret.

Borde imitera italienska paddelmakare

Alpine borde studera den italienska paddelmakarkonsten, förslagsvis genom att titta på en nyare Ferrari eller Alfa Romeo.

Paddlarna i dessa bilar är så stora att man nästan skulle kunna använda dem för framdrivning av en kanot.

För det andra består växlingsindikatorn av pip, som börjar ljuda först en tiondels sekund innan man borde dra i högerpaddeln för den perfekta uppväxlingen.

Det vore tacksamt att ha en funktion som mer etappvis uppmärksammar en på det annalkande varvstoppet, gärna baserad på ljus.

Det skulle kunna vara alltifrån något så enkelt som en lampa i a-stolpen till en head-up-display, bara man tillåts ta del av informationen utan att ta ögonen från vägen.

Växling med fördröjning

För det tredje är det som att växellådan ibland blir förvånad över att man vill växla, trots att man närmar sig varvstopp. Växlingen kommer då med en ganska ordentlig fördröjning.

Exakt vad som orsakar detta lyckades jag inte utröna, men det sker vid kanske var tjugonde uppväxling.

Detta gör att man som förare tror att bilen inte har reagerat på uppväxlingen och därför drar i paddeln en gång till.

Det resulterar förstås i att bilen gör en dubbel uppväxling, och lämnar en på varvtal som inte lämpar sig för att jaga fram på en racerbana.



Interiören är inte lika exalterande som resten av bilen.

Vakna läsare inser att samtliga tre minus bara existerar om man kör bilen i manuellt läge, vilket man knappast vinner några hundradelar på.

Snarare handlar det om att det är mer underhållande, men det tycker jag ska vara skäl nog för att grejerna ska fungera bättre i en bil vars enda egentliga syfte är körglädje.

På det stora hela är det emellertid en parentes, och något man hyfsat lätt kan se förbi.

Är man frankofil kanske man till och med bokför den knackiga inredningen och de växlingsmässiga frågetecknen på charmkontot.

Vilken sorts person kör en snabb Renault?

Det för mig till en kort kommentar om Alpine-ägare, som i någon mån tycks vara samma sorts person som Renault Sport-ägare.

Baserat på en rad samtal med andra besökare (som deltog på bandagen i egenskap av faktiska bilägare) tror jag mig kunna dra vissa slutsatser.

Den som köper en snabb Renault verkar vara en äkta bilfantast. Medan en tysk prestandavagn tenderar att skrika lite märkessnobb, verkar Renault Sport- och Alpine-ägandet gå ut på passion blandat med en hälsosam klick vett.

Många av besökarna berättade att de hade flera andra roliga bilar hemmavid – inte minst gamla sådana, som en original-A110 från 60-talet.

Bland bilarna som fanns på plats går best in show till en Renault Sport Spider, med ett fyndigt registreringsnummer.

Ett hedersomnämmande riktas också till den lite smårostiga Clio som inte lät tidens tand hindra den från att hålla takten med blånya Alpine-bilar, och lyfta på bakbenet i var och varannan kurva.



Alpine A110 finns i en rad olika utföranden.

Alpine A110 Légende GT (2021).

Motor: 1,8-liters, fyrcylindrig bensenmotor, 300 hästkrafter, 340 newtonmeter.

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift.

Acceleration 0-100 km/h: 4,2 sekunder.

Toppfart: 260 km/h.

Vikt: 1 134 kg.

Mått (längd/bredd/höjd): 4180/1798/1248 mm.

Pris: slutsåld (nya A110 GT kostar från 750.000 SEK).

Summan av kardemumman

Alpine A110 Légende GT motsvarar närmast nya A110 GT. Kombinationen av en stark motor och ett chassi som inte är inställt för att misshandla en känns inte bara trevlig, det är också det recept som känns mest i linje med klassiska A110.

Inredningen och växellådan lämnar en del att önska, men på det stora hela är det inget som förtar känslan man får av det otroliga chassit.

Det här är en bil som precis vem som helst skulle kunna ta till en bandag och inom ett par timmar köra på gränsen.

Köper man en A110 får man dessutom kvitto på att man är en sådan där vettig bilfantast, som köper Renault Sport eller Alpine.

För en utförlig recension och ett utlåtande om [hur Alpine A110 är att leva med hänvisar jag till vår recension.](#)

Läs även: [Alpine A110R är den mest radikala sportbilen någonsin.](#)

Läs även: [Här är sportbilen Alpine A110 som elbil.](#)



Karl Cajmatz

14. Test LEVC VN5.

Publicerat av Marcus Berggren 22 Oktober, 2022.

Transportbilsbranschen står inför en omställning som heter duga och mängden elektrifierade alternativ ökar lavinartat. Nu har samma företag som tillverkar London-taxin även gett sig in på transportbilsmarknaden. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya LEVC VN5.



LEVC VN5 är baserad på London-taxi som heter LEVC TX.

Förra året provkörde vi då helt nya **LEVC TX** – TX som i taxi – som alltså är den nya London-taxin.

Den tillverkas av Volvos moderbolag Geely och erbjuder en hybridlösning i form av en elmotor och en 1,5-liters trepip.

Förbränningsmotorn agerar generator medan elmotorn alltid är den som driver bilen.

En korsning mellan en taxi och en skåpbil

Utseendemässigt ser man direkt att LEVC VN5 är identisk med TX fram till skiljeväggen mellan kupén och lastutrymmet.

Bilens utseende är onekligen distinkt och uppmärksamheten man får är påtaglig.

I termer av hur galna transportbilar kan se ut tar VN5 tveklöst hem priset på den svenska marknaden.

Den avger samma vibbar som **Nissan NV** som såldes i USA, förutom att LEVC inte har en V8 under den långa huven.



Interiört känner man igen mycket från Volvo.

Interiört möts man det man hade förväntat sig av en **Volvo V60**. Med tanke på bilarnas släktskap via Geely är alla LEVC-bilar försedda med Volvo-reglage, stolar, ratt, infotainment och så vidare.

Det innebär att LEVC VN5 kan skryta om att vara den enda transportbilen med elstolar på passagerarsidan. Lyxigt!

Det innebär också att man som förare – och för den delen passagerare – kan dra nytta av stolarnas mer ergonomiska stuk.

Med andra ord är det verkligen inga bekymmer att köra långt med bilen ur ett ergonomiskt perspektiv.

Infotainmentsystemet är lika intuitivt som när det sitter i en Volvo och mittkonsolen erbjuder goda förvaringsmöjligheter.

LEVC VN5 erbjuder en annorlunda körupplevelse

Drivlinan i LEVC VN5 är av liknande slag som den man finner i exempelvis en tidig BMW i3 eller nya **Audi RS Q e-tron E2**.

Drivningen sker som sagt endast av elmotorn medan det är förbränningsmotorns jobb – samma pjäs man finner i **Volvo XC40 T2** bland annat – att säkerställa att batteriet hela tiden har nog med kräm.

Vid full laddning kommer man ungefär tio mil på ren el medan den totala räckvidden uppgår till 489 kilometer medan den går att ladda upp till 22 kilowatt AC och 50 kilowatt DC.

Man gör bäst i att hela tiden ladda när möjligheten presenterar sig själv eftersom förbrukningen med motorn ständigt i gång blir relativt hög.

Fördelarna är till stor del skattemässiga – årsskatten på LEVC VN5 är bara 360 kronor – och bilen får rattas i även de striktaste av miljözoner.

Det erbjuder även en fossilmotors flexibilitet om en dags arbete kräver att man kör lite längre. En stor del av de som skulle kunna tänka sig en LEVC VN5 till sin verksamhet kör i själva verket inte särskilt långt under en genomsnittlig arbetsdag.



Vändradien är det mest imponerande.

Trots den korta elektriska räckvidden framstår LEVC VN5 framstår som bestämt vettig i det hänseendet. Att köra är VN5 trevlig och man sitter väldigt bra.

Gasen i botten möts inte av särskilt mycket och den är verkligen ingen bil man rastar på landsväg. Med det sagt är det heller inte det den är till för utan utgör en arbetsplats för flera yrkesgrupper.

Toppfarten är begränsad till 128 kilometer i timmen och ljudnivån på motorväg är ganska hög. Det är en hel del vindbrus från de enorma backspeglarna.

Med andra ord trivs VN5 bäst i en så kallad urban miljö även om komfortnivån på längre turer som sagt är hög.

Praktiska bitar

När det kommer till de praktiska egenskaperna stoltserar LEVC VN5 med 5,5 kubikmeter lastutrymme och en lastkapacitet på upp till 830 kilogram beroende på utförande. Bilen får emellertid inte dra någonting.

Summan av kardemumman

LEVC VN5 är lätt att tycka om. Den utmärker sig med ett halvobskyrkt utseende vilket drar till sig blickar – på gott och ont – samtidigt som drivlinan innebär en rad fördelar, inte minst om man bedriver en verksamhet där räckvidden och infrastrukturen räcker till.

Möjligheten att dessutom kunna dra nya av en fossilmotor är fördelaktigt de gånger det vankas långkörning och även om den elektriska räckvidden inte är den längsta, bör den kunna tillgodose de flestas behov.

Transportbilsbranschen står onekligen inför en omställning och när det kommer till elektrifiering består marknaden i dagsläget av antingen rena dieselpjäser eller helelektriska alternativ.

LEVC VN5 drar nytta av fördelarna från båda – inte minst de skattemässiga – och är ett av få alternativ som gör det.

På sätt och vis erbjuder den det bästa av två världar.



Så här ser 5,5 kubikmeter ut.

LEVC VN5 (2022)

Motor: Elmotor, 150 hk, 250 Nm

+ räckviddsförlängare (1,5-liters 3:a, 91 hk, 160 Nm)

Kraftöverföring: Automatlåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 13,2 sekunder

Toppfart: 128 km/h

Elektrisk räckvidd: 101 km

Vikt: 2 230 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4.857/1.888/1.945 mm

Pris: Från motsvarande 770.000 SEK ink. 25% moms

Högsta Växels helhetsintryck av LEVC VN5

Slutbetyg: 4/5

LEVC VN5 kombinerar eldriftens fördelar med förbränningsmotorns flexibilitet. Som transportbil framstår den som oerhört vettig och är både bekväm och smidig att köra. Den elektriska räckvidden är inte fenomenal och prestandan är inte på topp.

Läs även: [Elbilarna med kortast räckvidd.](#)

Läs även: [Provkörning av Volkswagen ID. Buzz Cargo.](#)



Marcus Berggren



15. Ken Blocks 1 400 hk Gymkhana-Audi kostar 135 miljoner.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-24, 12:58.

Bilakrobaten Ken Block har spelat in en ny Gymkhana-film. Han kör en elektrisk Audi som kostat minst 135 miljoner att bygga.



Audi Sport Quattro S1 E2 från 1987 står för inspirationen.

Den 25 oktober är det premiär för en ny Gymkhana-film med Ken Block. Han har setts spela in både i Las Vegas och Paris till den nya filmen.

Ken Block är numera sponsrad av Audi och de har byggt en ny bil åt honom. Den kallas **Audi S1 e-tron quattro Hoonitron** och är inspirerad av Audi Sport Quattro S1 E2 som vann Pikes Peak 1987 med Walter Röhrl 1987.

Audi satsar på elbilar och därför är Blocks "Hoonitron" eldriven. Bilen beräknas ha kostat minst 12 miljoner amerikanska dollar att bygga, motsvarande 135 miljoner kronor.





Bara strålkastarna har kostat lika mycket att ta fram som en ny gat-Audi kostar.

Likheterna med originalet är just bara likheter. Allt i Hoonitron är nytt, bara strålkastarna kostar mer än en ny Audi för gatbruk. Karossen är byggd i kevlar på ett rörramschassi.

Bilen har två 800-volts elmotorer från Audis [Formel E](#)-bil. Tillsammans ger motorerna en systemeffekt på 1.400 hästkrafter och 6.000 Newtonmeter i vridmoment.

– **Att snurra in i en donut** i 150 km/h direkt från stillastående – bara med min högra fot – är en helt ny upplevelse för mig, berättar Ken Block.



Bilen rullar på speciella Toyo Proxes R888-däck på Rotiform-turbinfälgar. Under Gymkhana-inspelningen gick det åt omkring ett hundra däckuppsättningar. I videon nedan berättar Ken Block med om den vansinniga bilen.

FILM: <https://youtu.be/zsa-SxpiCU0>.



Träffsäker parodi på Ken Blocks Gymkhana-filmer.



Ken Block visar upp nya Audi S1 e-tron quattro Hoonitron.



Gymkhana 11 – Subaru Impreza är tillbaka, men inte Ken Block.



Ken Blocks vansinnesfärd i London med Matt LeBlanc – i förlängd version.

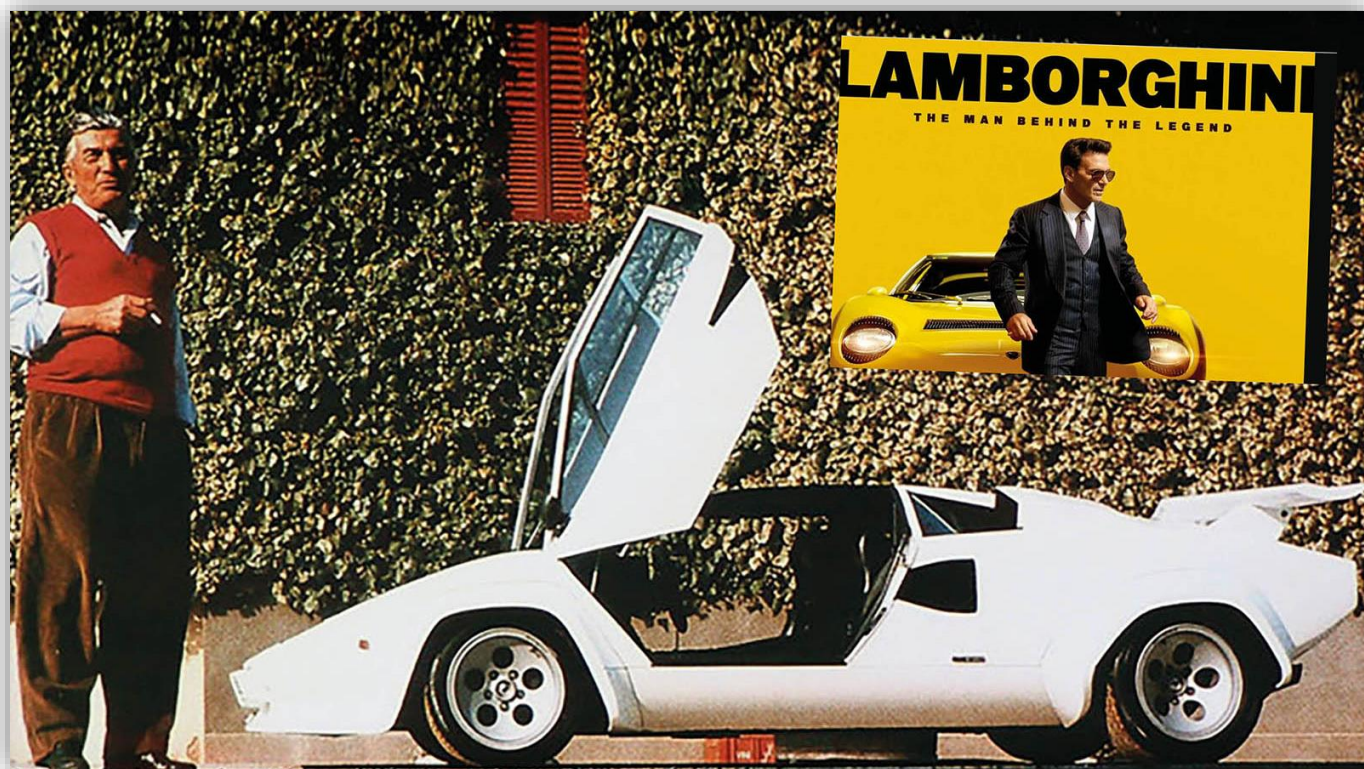


Magnus Fröderberg

16. Nu har filmen om Lamborghini premiär, startades som hämnd mot Ferrari.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 24/10/2022.

Nu har filmen om Ferruccio Lamborghini haft premiär på Roms filmfestival. Sagan om bilmärket Lamborghini börjar med ett bråk med Enzo Ferrari. Lamborghini sökte upp honom efter att kopplingen gått sönder på två Ferrari-bilar. – Du kan inte köra mina bilar, kör dina traktorer, sa Ferrari. Hämnden blev att starta bilmärket Lamborghini.



Historien om bilmärket Lamborghini är så spännande att den nu blivit till filmen "Lamborghini – The Man Behind the Legend". Ferruccio Elio Arturo Lamborghini föddes den 28 april 1916 i Bologna i Italien. Hans föräldrar var bönder och Ferruccio blev snabbt intresserad av traktorer. Han började skruva på sin fars traktorer och började studera på teknisk skola i Bologna.

Under andra världskriget gjorde han tjänst inom transportavdelningen i det italienska flygvapnet och när britterna tog honom som krigsfånge fick han reparera trasiga brittiska militärfordon och lärde sig hur man fick fordon att fungera igen utan reservdelar.

När kriget var över var efterfrågan enorm på traktorer i Italien. Lamborghini började skruva ihop överskottsmaterial från kriget till traktorer som bönderna i Bolognatrakten köpte av honom. Allt började i ett litet garage, men verksamheten blev snabbt väldigt framgångsrik, och snabbt flyttade han till större lokaler i Cento utanför Bologna.

Bilintresset var stort hos Ferruccio och han började trimma upp Fiat-bilar. Han deltog i 1948 års Mille Miglia med en rejält vässad Fiat Barchetta Sport, men fick bryta efter en olycka. Traktorfabriken gick allt bättre och 1949 kunder han börja bygga traktorer från grunden utan överblivna delar. Lamborghini Trattori var ett faktum och fabriken fick

snabbt stora framgångar. Traktorerna blev berömda som de bästa i hela Italien. För att göra reklam hade Ferruccio Lamborghini uppvisningar i tractorpulling i Bologna.



Ferruccio Lamborghini med Lamborghini Miura.

På 1950-talet blev Ferruccio Lamborghini snabbt en mycket förmögen man och köpte flera exklusiva bilar, bland annat Mercedes 300 SL, en Jaguar och två Ferrari, en vit som han själv körde och en svart som hans fru använde. Men han retade snabbt upp sig på Ferrari-bilarna som fick problem med kopplingarna. Han upptäckte att det var vanliga traktorkopplingar som satt i Ferraris bilar. Genom att installera en Borg & Beck-koppling direkt från reservdelslistan på en traktormodell lagade han sina Ferraribilar.

Han bestämde sig för att ta hämnd på Enzo Ferrari genom att starta ett konkurrerande bilmärke. Han var så irriterad att han besökte Ferraris högkvarter i Maranello för att personligen söka upp Enzo Ferrari. Men Ferrari ville inte prata en enkel traktorfabrikör: "Du kan inte köra mina bilar, kör dina traktorer", sa Ferrari. Detta gjorde Ferruccio mycket upprörd.

För att slå Enzo Ferrari anställde han de bästa konstruktörerna som gick att hitta i Italien. Giotto Bizzarrini och Gian Paolo Dallara hade lägligt nog slutat året innan efter en schism med Enzo Ferrari. De bestämde sig för att bygga en GT-bil som skulle spöa Ferrari och en ny fabrik uppfördes i ett industriområde i Sant'Agata Bolognese som ligger mellan Bologna och Modena. Bizzarrini började konstruera en V12-motor som kom att bli legendarisk.

Ett år senare stod den första prototypen av Lamborghinis sportbil klar: Lamborghini 350 GT. Lamborghini byggde snabbt upp en bilfabrik i Sant'Agata Bolognese drygt två mil från Bologna och 1964 levererades de första bilarna till kunderna. Trots att Lamborghini i grund och botten var en traktormekaniker visade sig den nya sportbilen vara ett mästerverk. Den hade en V12-motor på 270 hk och en toppfart på hela 254 km/h. Med visst fog kunde bilen

sägas vara bättre än dåtidens Ferrari. Den hade en femväxlad låda i stället för Ferraris fyrväxlade. Den vägde bara 1050 kg och accelererade snabbare än nya Ferrari 275 GTB.



Lamborghini gick från traktorer till bilar – historien är ren sagan.

Bara ett par år senare chockade Lamborghini Ferrari och världen på nytt. Lamborghini Miura presenterades och var den första superbilen med mittmotor och lättviktschassi. Bilen hade en V12-motor på 350 hk och var världens snabbaste produktionsbil 1966. Men från början var Ferruccio Lamborghini emot mittmotorbilar, men tvingas ge efter. Miura satte ett fantastiskt världsrekord på 288,6 km/h 1967.

Men det skulle komma att bli ännu mer extremt. Ferruccio Lamborghini initierade 1970 utvecklingen av en ny superbil. Lamborghini och hans ingenjörer ville ta fram en bil med en design som både var mer strömlinjeformad och som skulle chocka världen. Resultatet var den kompromisslösa Countach som visades upp på bilsalongen i Genève 1971. Men det skulle ta företaget ytterligare tre år innan bilen var klar för produktion.

Men tiderna hade försämrats kraftigt, inflationen steg och oljepriserna gick upp (känns det igen?). Och både traktorfabriken och bilfabriken hade börjat gå dåligt. Ferruccio bestämde sig för att sälja merparten av sina företag och dra sig tillbaka för att börja odla vin, det mest kända vin som blev känt som Sangue di Miura, tjurens blod. Ett Barolo vin du kan köpa än idag.

Precis som med affärlivet och biltillverkningen var privatlivet dramatiskt. Ferruccio gifte sig tidigt med Clelia Monti, 1947 fick de sonen Antonio Lamborghini, även kallad Tonino. Tragiskt nog avled Clelia under förlossningen. Senare gifte Ferruccio om sig med Annita Borgatti, men äktenskapet tog snabbt slut. Ferruccio gifte sig en tredje gång med Maria-Teresa Cane och de fick dottern Patrizia.

Ferruccio byggde upp den stora vingården La Fiorita Lamborghini som producerar 800.000 flaskor vin per år. Ferruccio Lamborghini dog i februari 1993, kort före sin 77-årsdag. Idag

MOTORNYTT

drivs vinegendomen av dottern Patrizia Lamborghini. Tidigare fanns ett museum med Lamborghini-bilar på egendomen, men sonen Tonino Lamborghini byggde ett nytt museum, "Museo Ferruccio Lamborghini", som invigdes 1995. Senare har museet flyttat till Fano di Argelato. Där visas både bilar, traktorer, båtar, helikopter och allt annat som signore Lamborghini skapade under sitt händelserika liv.

Filmen om Lamborghini har nu premiärvisats på filmfestivalen i Rom och i januari får den publik premiär på Amazon Prime. Filmen skrevs och regisserades av Oscarvinnaren Bobby Moresco och i huvudrollerna syns Frank Grillo, Mira Sorvino och Gabriel Byrne.



FILM: <https://youtu.be/f4YCKk6WJ70>.



Maths Nilsson



FILM: https://youtu.be/neyoqW_K6y0.

17. Nya Lamborghini Countach avtäckt – så mycket kostar den.

Publicerad 16 augusti 2021,

(uppdaterad 16 augusti 2021).

Text Magnus Kvandal.

Efter **förhandstitten** förra veckan har italienska Lamborghini nu visat upp nya Countach i sin helhet. Reinkarnationen av det klassiska modellnamnet kommer 50 år efter att det först introducerades på bilmässan i Geneve 1971.



Nya retromodellen är baserad på Aventador men kostar fem gånger så mycket.

Den nya modellen är baserad på Aventador, men har en kaross som är inspirerad av den klassiska Countach. Dock saknas utan den stora, triangelformade vingen längst bak som gjorde sig känd för att inte de några aerodynamiska fördelar över huvud taget.

Den nya bilen kommer att byggas i 112 exemplar och kostar omkring 23 miljoner kronor. Enligt uppgift är samtliga bilar sålda redan innan produktionen har startat.

Nya Countach drivs av samma 6,5 liter stora V12-motor som sitter i Aventador. Här har den 770 hästkrafter starka motorn dock även utrustats med ett hybridsystem som drivs av superkapacitorer och ger ytterligare 34 hästkrafter. Totalt är det alltså 824 hästkrafter som driver alla fyra hjulen. Det räcker till en 0–100-tid på 2,8 sekunder och en toppfart på 355 km/h.



MER FRÅN VI BILÄGARE:



Lamborghini Countach: "Ett fartvidunder med rymdkänsla".



Nya larmet: Lamborghini kan låsa in sina ägare.



Tjurrusning.



Fick nobben – vill fortfarande köpa lyxmärket.



Nu kan du få en Lambo på din uppfart.

18. Volvos konceptbil VESC blev en succé – av en slump.

Publicerad 2022-10-23 kl 6:15. Text Fredrik Nyblad.

BACKSPEGELN

Volvos kantiga konceptbil som fokuserade på säkerhet blev en pr-succé och bjöd på mängder av tekniknyheter. Lika bra gick det inte för illustratören.



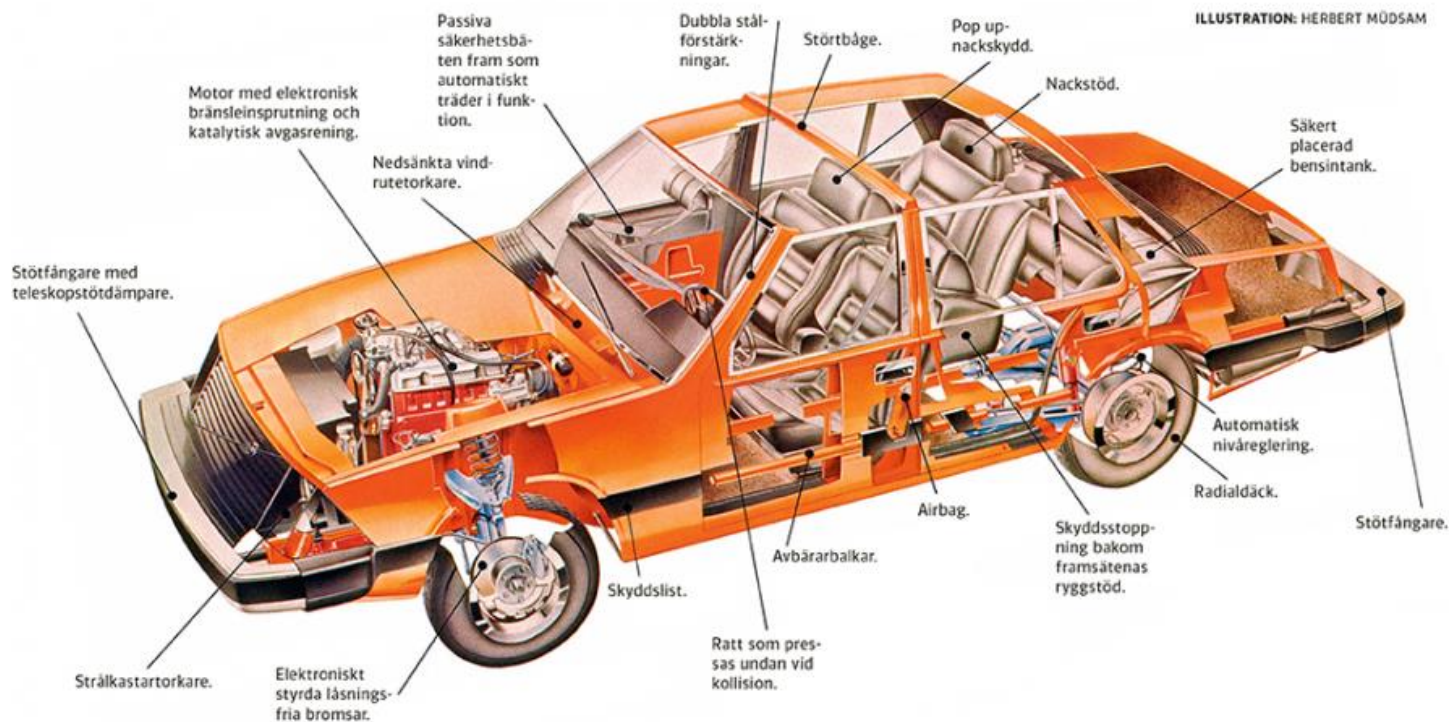
I **Vi Bilägare 6/2012** skrev Fredrik Nyblad från tidningen Klassiker om **Volvos säkerhetsbil VESC** från 1972, lagom till det som då var bilens 40-årsdag. Ingen kunde därtill vara mer lämpad, Nyblad gav samtidigt ut boken "Krasch! Drömmen om säkerhetsbilen", en läsvärd genomgång av de säkerhetsbilar som dök upp i början av 1970-talet.

Flugan emanerade från det nyinstiftade amerikanska trafiksäkerhetsverket och från landets vägverk som startat projektet ESV, Experimental Safety Vehicle. Där stipulerades kraven för en "säkerhetsbil", krav som skulle vara idédrivande och förhoppningsvis sippra ut i produktion.

Det krävdes bland annat överlevnadsskydd vid frontalkrock, sidokollisionsskydd och embryonala försök med såväl låsningsfria bromsar och backningskameror som krockkuddar förekom. Somliga tillverkare baserade sina ESV-skapelser på befintliga modeller, andra gjorde nykonstruktioner. Gemensamt var att de såg rätt underliga ut.

Volvo gick emellertid sin egen väg. VESC-bilarna, cirka tio stycken, byggde på P1560-projektet som kunde ha blivit både en ersättare till 140-serien och en ny lyxbil med V8-motor om inte nybakade vd:n Pehr G Gyllenhammar dragit i bromsen. Ett antal prototyper och karosser lämpade sig för ombyggnad och så satte man igång under ledning av konstruktionschefen Rolf Melde och projektledaren Arne Åsberg.

Resultatet blev en påtagligt orange skapelse (väl synlig!) med enorma stötfångare fram och bak, rejäl skyddslist längs sidorna och kolossalt underbett i fronten. Vacker var fel ord, även om just frontens linjer i mildare form återkom på Volvo 240/260.



Säkerhetsdetaljerna omfattade störtbåge, automatiska bilbälten, automatiskt uppfällbara nackskydd, backningskamera med "tv-monitor", låsningsfria bromsar, skyddsbalkar i dörrarna, krockkuddar etc. Till och med katalysatorrening fanns.

Men Volvos bil var inte någon officiell ESV-representant och fick därför stå vid utgången på en mässa i USA när ESV-programmets resultat skulle visas. Av en slump förvandlades mässutgången till entré så det första publiken fick sig till livs var Volvo VESC, som snabbt blev känd över hela världen. En pr-succé!

Röntgenteckningen av VESC gjordes av Herbert Müdsam, vid denna tid anställd av Volvo. Han togs till ett rum där bilen stod och skulle avbilda den men "hade fel papper", enligt en Volvochef som kastade ut honom – fem gånger på samma dag! "Till slut gav jag upp och åkte hem", berättade Müdsam för Fredrik Nyblad. På teckningen var också ovanligt mycket täckt av plåt ...

Nyblads bok är utgiven på Trafik-Nostalgiska Förlaget och kan beställas på nätet för cirka 150 kronor. Det enda återstående exemplaret av Volvo VESC finns på fabriken museum i Göteborg.

Läs också:



Volvos genialiska idé – som aldrig blev verklighet.

SLUT