



Chevrolet Corvette 1953.

- 1. Superteknik i svensk elbil med 100 mils räckvidd**
- 2. Cab, coupé och kombi av super-elbilen**
- 3. Premiär för eldrivna MG Cyberster med siktet på Europa**
- 4. Renault ska se över priserna efter Teslas sänkningar**
- 5. Polestar tar över Saabs lokaler i Trollhättan**
- 6. Polestar 4 blir utan bakruta**
- 7. Volkswagen ID. 7 officiell**
- 8. BMW M har lagt vantarna på BMW i7**
- 9. Ryssarna kan nu köpa iranska bilar**
- 10. Renault ska se över priserna efter Teslas sänkningar**
- 11. Vem vågar köpa en elbil när det blir billigare hela tiden**
- 12. Volkswagen kämpar för att få behålla "temperaturfönstret"**
- 13. Så dyr blev 72 år gammal Saab**
- 14. Chevrolet Corvette 70 år**
- 15. F1 någon millimeter från katastrof**

1. Superteknik i svensk elbil med 100 mils räckvidd

Av Maths Nilsson

Publicerat 27/04/2023

På bara 10 månader utvecklade Saab-ingenjörer på Nevs i största hemlighet en av världens mest avancerade elbilar i Trollhättan. Unika elmotorer på varje hjul gör att Nevs Emily GT har väghållning i superklass, 100 mils räckvidd och större utrymmen än andra elbilar. Nu kan den svenska elbilen räddas i sista sekunden. – Det är en för snygg, bra och modern elbil för att gå i graven, säger Nevs vd Nina Selander till Carup.



FILM: https://vimeo.com/469735410/36628ebc9c?embedded=true&source=video_title&owner=105811875

Den svenska elbilen **Nevs Emily GT slog ner som en bomb** i för en vecka sedan när den avslöjades av **Auto Motor Sport**. Nu kan Carup berätta unika detaljer om det hemliga utvecklingsprojekt som på bara tio månader ledde fram till att en av världens mest avancerade elbilar togs fram i Trollhättan. Nu jobbar krafter inom Nevs för att den svenska elbilen ska kunna gå i produktion, trots att Nevs lagts på is.

Allt började med att Nevs ägare Evergrande hade köpt hjulmotorföretaget Protean Electric. Mycket hastigt fick Nevs under 2019 uppdraget att ta fram en unik elbil som skulle visa på fördelarna med hjulmotorer. Kodnamnet för projektet blev Nevs Emily GT, då ordern från Evergrande kom samma dag som Emily. Uppdraget att leda projektet gick till Nevs chefsingenjör och programdirektör Peter Dahl, en rutinerad utvecklingsingenjör som började på Saab Automobile redan 1994.



– Vi har gjort mycket på Nevs men det har varit hemligt, nu kan vi äntligen visa upp lite mer. Bilen togs fram på bara tio månader efter att vår utvecklingschef Frank Smit fått uppdraget i Kina. Vi hade ingenting framme när vi började. Totalt har 350 personer arbetat med projektet, ungefär hälften är anställda på Nevs, berättar projektledaren Peter Dahl på Nevs för Carup.

Resultatet är en unik Grand Tourer med egenskaper som överträffar många av dagens elbilar. Nevs Emily GT har en elmotor på varje hjul som är på 120 hästkrafter, totalt har bilen 480 hästkrafter. En senare version kommer ha totalt 653 hk och 2 200 Nm från fyra hjulmotorer.

Inredningen på Nevs Emily GT är fortfarande toppmodern och ger en lyxig skandinavisk känsla.

Den unika hjulmotortekniken ger flera fördelar, men också några nackdelar hos Nevs Emily GT.

– Det är en rymlig bil med mycket körglädje. Den är väldigt lätt och stabil att köra. Den har en unik balans mellan komfort och körglädje, men kan fortfarande vara en familjebil. Vi hade Porsche Panamera och Porsche Taycan som benchmark under utvecklingen, säger Peter Dahl.

Systemet med fyra hjulmotorer ger unika möjligheter att styra vridmomentet på varje hjul, det kan till och med få bilen att svänga utan att man behöver vrida på ratten. En gammal bil känns som en slalomskida, medan Nevs Emily GT beskrivs som en carvingskida. Dessutom blir bilen rymligare än andra elbilar då inga drivenheter stjälar utrymme.



– Möjligheterna till torque vectoring är fantastiska, allt vridmoment kan styras. Det är som att byta från raka slalomskidor till carvingskidor. Dessutom gör hjulmotorerna att allt glapp elimineras, det blir en oerhört direkt och solid känsla. På minussidan finns att den ofjädrade vikten på varje hjul blir högre. Det har vi löst med ett bra chassi med luftfjädring och aktiva dämpare, säger Peter Dahl.

Bilen har stora innerutrymmen och större plats för batteri än andra elbilar. Det gör att Nevs kan sätta in ett 175 kWh batteri som ger räckvidd på över 100 mil. På prototypbilarna sitter dock bara ett 52 kWh batteri som hämtats från Saab 9-3.

Unika hjulmotorer.

Projektledaren Peter Dahl och vd Nina Selander avslöjar mer om det svenska elbilsprojektet Nevs Emily GT.

Vid långkörning är hjulmotorerna mer energisnåla än en elbil med traditionell fyrhjulsdraft från två elmotorer. Prototyperna gör 0-100 km/h på 4,6 sekunder, med nyare generation hjulmotorer blir accelerationen 3,2 sekunder.

Designen på bilen kommer från första början från en skiss som togs fram av en hemlig italiensk toppdesigner som bjudits in av Evergrande, sedan har den finslipats och gjorts realistisk av designers i Trollhättan. Många tycker att bilen har tydliga Saab-gener.

– Alla som har sett bilen säger att de vill köpa den. Vi fick skissen från Kina och vi gillade den från första början. Sedan har vi jobbat vidare på den och gett den en skandinavisk touch, några som arbetat med den är gamla Saabare, den har rena linjer och skandinavisk design.

När prototyperna togs fram hade Evergrande och Nevs gott om pengar, och det var inte uteslutet att bilen skulle gå i produktionen. Men under 2020 slog krisen till och det som var tänkt att bli 20 prototyper drogs ner till sex stycken körbara bilar. Men i stort sett är det en färdigutvecklade elbil med prestanda i absolut världsklass. Den skulle vara fullt möjlig att sätta i produktion om någon är intresserad. Många biltillverkare visar idag upp prototyper av elbilar som är lika långt från produktionsstart.

MOTORNYTT

– Projektet är ungefär 1,5 år från att kunna gå i produktion. Allt finns framme för att ta den vidare till produktion. Prototyperna är helt kördugliga förutom att det fattas airbag- och Autobroms-system, säger Peter Dahl.

Glädjen och stoltheten att äntligen få visa upp resultatet av arbetet är trots allt stor inom Nevs.

– Det är lite blandade känslor, bara att få genomföra ett sådant projekt med en fantastiskt duktig organisation har varit otroligt roligt, och nu får vi äntligen visa upp det. Många har frågat oss vad vi gjort i 10 år. Vi har tagit fram 13 olika bilprojekt, det här är ett av dem, säger Peter Dahl.

Förhoppningen är nu att hela eller delar av Emily-projektet ska kunna räddas och i någon form bli verklighet. Flera intresserade har redan försökt köpa de sex historiska prototyperna, även om de blir svårt att få dem inregistrerade. Den som är intresserad av affärsuppgörelser runt projektet är varmt välkommen att höra av sig till Nevs.

– Det är till salu, men det är en glädje att få visa det. Det borde få leva vidare, det är en för fin, för bra och för modern bil för att det inte ska bli något av det. Intressenter är välkomna, säger Nina Selander, vd för Nevs.

FAKTA: NEVS EMILY GT

Pris: Förhandlingsbart, hela projektet är till salu!

Motorer: 4 st elmotorer, systemeffekt 653 hk/2 200 Nm, 480 hk i prototypversion.

Prestanda: 0–100 km/h 3,2 sekunder, prototypversion 4,8 sekunder. Toppfart 250 km/h. Räckvidd: 10 000 km (WLTP).

Batteri: Upp till 175 kWh.

Laddeffekt: AC 11 kW, DC 350 kW.

Mått: Längd, bredd, höjd, mm 4 861/1 940/1 395 mm. Axelavstånd 3 000 mm.

Tjänstevikt: 2 375 kg. Maxlast 595 kg. Bagagevolym 540 l. Frunk 150 l.



Maths Nilsson

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







2. Nevs hemliga plan: Cab, coupé och kombi av super-elbilen

Publicerat 28/04/2023 av Maths Nilsson

Den svenska elbilen Nevs Emily GT uppmärksammas nu i hela världen. Men Nevs har mer i bakfickan – den hemliga planen är att släppa en sportkombi, en coupé och cabriolet av den svenska elbilen med fyra hjulmotorer på totalt 653 hästkrafter. – Cabrioleten och coupén har en 300 mm kortare bottenplatta, säger Nevs chefsingenjör Peter Dahl till Carup.



I största hemlighet utvecklades elbilen Nevs Emily GT ingenjörerna på gamla Saab i Trollhättan. Efter att ha varit hemlig i flera år visas bilen nu äntligen upp. Med unika elmotorer på varje hjul har bilen väghållning i superklass och 100 mils räckvidd med de senaste batterierna. Hjulmotorerna gör att ett batteri på hela 175 kWh får plats.

Hittills är det endast en sportsedan som har visats upp. Men Nevs har mer i bakfickan. Carup kan idag visa skisser på ytterligare tre modellvarianter som planerats av de svenska ingenjörerna i Trollhättan.

Den innovativa plattformen där små elmotorer driver varje hjul skulle även kunna släppas som sportkombi/shooting brake, coupé och cabriolet. Med relativt enkla medel kan grundlayouten göras om. Den kraftfulla drivlinan på 653 hästkrafter med en acceleration på 3,2 sekunder upp till 100 km/h skulle passa perfekt i en coupé och cabriolet.

– De övriga karossvarianterna är ännu inte utvecklade, men tekniskt relativt enkelt genomförbara. Samtliga varianter delar samma front som är tekniskt komplicerad av krockskäl, framvagn och bakvagn, medan bakre kaross-struktur och skalplåtar är omgjorda, berättar projektledaren Peter Dahl för Carup.



Shooting break

Nevs Emily GT har extremt bra köregenskaper tack vara att torque vectoring kan användas på varje hjul. Nevs jämför det med att köra en modern carvingskida istället för en gammal rak slalomskida. De sportiga coupé- och cabversionerna skulle få en kortare bottenplatta och extremt bra köregenskaper.

– Cabrioleten och Coupén har en 300 mm kortare bottenplatta, där snittet ligger vid baksätesspassagerarnas fötter. Här finns inga batterier, så relativt lätt att konstruera om och "ta bort" 300 mm av golv och tak. Det betyder också att nästan samtliga verktyg till strukturplåtar kan delas med basmodellen för kostnadseffektivitet. Drivlina och övervägande delen av elsystemet går att dela med basvarianten, liksom batteriet, säger Peter Dahl.

Peter Dahl är Nevs chefsingenjör och projektledare för Emily GT.

Kanske skulle ändå shooting brake-versionen vara storsäljaren i modellpaletten. Det är en bil som skulle bli ganska ensam på marknaden, där stora elektriska kombibilar lyser med sin frånvaro. Audi A6 e-tron som kommer nästa år har hyllats för sin design och kan bli först ut. Nu hoppas Nevs att en ny köpare kan ta över Emily GT-projektet och i någon form tillverka den svenska superelbilen.



Coupé



3. Premiär för eldrivna MG Cyberster med siktet på Europa

Posted by Kristofer Rask april 18 2023

Eldrift och öppet tak. En klockren kombination för att ta in omgivningarna samtidigt som man susar fram ljudlöst längs sommarvägarna. Det blir snart verklighet när MG nu officiellt visat upp nya elbilen MG Cyberster.



Det vi får se är en tvåsitsig sportig elbil med en längd på 4535 mm, en bredd på 1913 mm och en höjd på 1 329 mm. Bakom designen står den brittiska designavdelningen vid koncernbolaget SAIC Motors som leds av chefsdesigner Carl Gotham.

Designen har tagit en lite mer konservativ väg framåt än det mer utsvängda och unika konceptet som MG visat upp inför premiären. Modellen får en lång huv, elektriskt manövrerad sufflett och låg körposition.

MG har inte officiellt släppt några uppgifter om prestanda eller räckvidd. Men detaljerna i samband med typgodkännandet avslöjar flera varianter. Dels en bakhjulsdriven instegsvariant med en motor som levererar 230 kW (309 hk).

Den som söker mer prestanda får vända sig till den fyrhjulsdreven versionen av Cyberster. Den kommer erbjuda en hissande effekt på 400 kW (536 hk). Beroende på variant så är vikten antingen 1 850 eller 1 985 kilo.

I samband med att MG presenterade det första konceptet så man att roadstern kommer att klara 0 till 100 km/h på under 3 sekunder. Vad den produktionsklara modellen kommer att prestera återstår att se.

Den europeiska lanseringen är planerad till sommaren 2024. Därmed hinner MG före både **Polestar 6 som kommer först 2026** och **Tesla Roadster som har ett betydligt mer ovisst lanseringsdatum**.

4. Renault ska se över priserna efter Teslas sänkningar

Publicerad 2023-04-18 kl 13:40 (uppdaterad idag kl 13:54), text Erik Söderholm

Renaultchefen öppnar för att sänka elbilspriserna efter Teslas stora prisdumpningar de senaste månaderna.



Teslas stora prissänkningar de senaste månaderna har hittills inte resulterat i några större prisförändringar hos konkurrenterna.

Men hos Renault verkar det nu som att priserna på elbilsmodellerna ska sänkas. Det uppgav märkeschefen för Renault, Fabrice Cambolive, nyligen i en intervju med journalister.

– Vi kommer analysera land för land, marknad för marknad, vilken konkurrensnivå vi måste ha för att vara kvar i matchen, sa han enligt [Reuters](#).

Hittills i år har Renault registrerat 421 nya elbilar i Sverige, jämfört med Tesla som registrerats i 4 683 exemplar.

En prisgranskning som Vi Bilägare gjort visar att Renault Megane E-Tech Electric blivit mellan 76 000 och 86 000 kr dyrare att köpa det senaste året. För Renault Zoe har prisökningen legat på 67 000–75 000 kr.

I nuläget kostar Renault Megane E-Tech Electric med 45 mils räckvidd 10 000 kr mindre än Tesla Model Y med samma räckvidd. Jämfört med Model 3 är Renault över 30 000 kr dyrare.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tesla kapar priserna – med upp till 150 000 kr



Tesla dumpar priserna på nytt – upp till 56 000 kr billigare



Polestar har prisat bort sig fullständigt: "Ofattbart"

5. Polestar tar över Saabs lokaler i Trollhättan: "Anrik miljö"

Av Maths Nilsson

Publicerat 17/04/2023

Nu är det klart att Polestar tar över Saabs och Nevs gamla lokaler i Trollhättan. Polestar ska använda Saabs teknisk utrymme för utveckling. – Trollhättan har en rik historia från bilindustrin och därför känns det extra kul att få skriva nästa kapitel i utvecklingen av Polestars framtida premiumbilar här, säger Dennis Nobelius, COO för Polestar.



Turerna runt Saabs och Nevs gamla lokaler i Trollhättan har varit många. Redan i januari gick Nevs ut med att hela företaget skulle säljas, men den affären sprack. **Före påsk var Nevs hemlighetsfulla** om vad som skulle ske med deras gamla lokaler och företaget hade bestämt sig för att ha kvar stora delar av fabriken trots att verksamheten låg på is.

Men nu är den fortsatta fordonsverksamheten vid den gamla Saabfabriken räddad. Det blir Polestar som flyttar in i Saabs tidigare tekniska lokaler vid fabriken. Polestar planerar att nyanställa personal.

– Vi är väldigt glada för att göra det. Det är en anrik mark och miljö och en bra testmiljö som vi kan nyttja. Vi kommer bland annat testa elektriska motorer och batterier, främst för Polestar 5 som vi utvecklar helt själva. Etableringen adderar till vår växande europeiska forsknings- och utvecklingsavdelning där det i dagsläget arbetar fler än 800 ingenjörer, i såväl Sverige som Storbritannien, säger Dennis Nobelius, Chief Operating Officer på Polestar.



Bland annat ska Polestar 5 utvecklas i Saab-fabriken.

Till en början kommer Polestar att ha 20-40 ingenjörer på plats i Trollhättan. Vissa av de anställda bor redan i Trollhättan. Totalt är det 15 000 kvadratmeter av de 65 000 som finns i Saabs tidigare tekniska avdelning och laboratorier. Sedan tidigare har Polestar utveckling i Storbritannien, Göteborg och Kina. Polestar kommer att testa och utveckla framtida bilmodeller i Trollhättan, bland annat Polestar 5-modellen.

Nevs har redan sålt av en del av Saabs gamla lokaler till Trollhättans stad som betalade 256 miljoner kronor för mark och fastigheter tidigare i år.

– Trollhättan i allmänhet och Stallbacka i synnerhet känns som klippt och skuret för Polestar med sin expansiva och tydliga hållbarhetsprofil. Därför är det extra kul att det var just de som blev först ut att ta plats på klassisk mark med starka biltraditioner, Anders Torslid, vd för Kraftstaden som hyr ut lokalerna.



Maths Nilsson

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



6. Premiär: Polestar 4 blir utan bakruta – men får desto mer prestanda

Posted by Kristofer Rask april 18, 2023

Polestar har idag visat upp nya elbilen Polestar 4 som kommer till Sverige nästa år. Den får rejält med prestanda där toppmodellen levererar upp till 400 kW (544 hk) från två motorer och ska klara 0 till 100 km/h på 3,8 sekunder.



FILM: <https://youtu.be/F44zWXWz8tA>.

Det är kanske inte prestandan som får gemene man att först reagera. Polestar 4 blir uppseendeväckande nog helt utan bakruta. Den ersätts istället av en backspegel med en högupplöst kamera. Det ger Polestar 4 en snabb, tydlig coupé-taklinje med löfte om bra takhöjd.

Genom att ta bort bakrutan har Polestar kunnat flytta bak takbalken vilket alltså bättrar på takhöjden. För att motverka en klaustrofobisk känsla i baksätet får Polestar 4 ett panoramatak som standard (som tillval går det också att göra glaset toningsbart). Tilltaget har också gjort att Polestar har kunnat ge suv-formatet en bättre aerodynamik med en dragkoefficient på 0,26.

– Med Polestar 4 har vi tagit oss an designen hos en SUV-coupé på ett fundamentalt nytt sätt. Istället för att bara modifiera en befintlig SUV, ge den en snabbare taklinje och, som ett resultat, kompromissa med egenskaper som takhöjd och komfort, har vi designat Polestar 4 från grunden som en ny typ av SUV-coupé som premierar baksätesspassagerarnas komfort och upplevelse, säger Thomas Ingenlath, vd för Polestar.

Nya Polestar 4 bygger på SEA-plattformen från Geely-koncernen. Polestar 4 får en hjulbas på 2 999 mm. Bilens totallängd är 4 839 mm, bredden 2 139 mm och höjden 1 544 mm.



Prestanda

Den kraftfullaste varianten av Polestar 4 levererar alltså 400 kW (544 hk) och det är den fyrhjulsdreven Long Range Dual Motor-varianten. Utöver det kommer också en bakhjulsdriven Single Motor-variant. Den får en motor på 200 kW (272 hk).

De båda versionerna har ett batteri på 102 kWh. Versionen med dubbla motorer har en beräknad räckvidd på 564 kilometer, medan Single Motor-varianten har en preliminär räckvidd på 600 kilometer.

Det är möjligt att ladda Polestar 4 med effekter på upp till 200 kW vid en DC-snabbladdare. AC-laddning är möjlig med upp till 22 kW. Dessutom får Polestar 4 stöd för dubbelriktad laddning (V2L). En värmepump som optimerar räckvidd och förkonditionerar kupén och batteri är givetvis standard.

Interiören

Polestar har designat interiören och dess material kring temat ”soft tech”, med inspiration från modeindustrin och sportswear.

Interiören tar ett betydligt mer avskalat och enkelt grepp mot tidigare modeller från Polestar. Knapparna är färre, och endast några få fysiska reglage är kvar. I centrum står en liggande pekskärm på 15,4 tum och bakom ratten finns ytterligare en display med förarinformationen.

Infotainmentsystemet är baserat på Google Automotive OS, precis som i Polestar 2. Polestar 4 får också stöd för Apple CarPlay.

Ett ljudsystem från Harman Kardon finns som tillval med tolv högtalare med en förstärkare på 1 400 Watt. Ytterligare två högtalare går att integrera direkt i nackstödet på sätena med tillvalet Nappa-paketet. Då blir det totalt 16 högtalare.

Polestar 4 är också fullt uppkopplad med regelbundna OTA-uppdateringar som ska ge både nya funktioner och förbättringar löpande.



Hållbarhet

Med Polestar 4 har Polestar ett större fokus på cirkulära material med ett lägre klimatavtryck. Det säkerställer Polestar genom full spårbarhet med blockchain-teknik.

För att förenkla återvinning får Polestar 4 så kallade mono-material, där materialets alla lager på vissa komponenter tillverkas av samma grundmaterial. Det gör återvinningen mer effektiv genom att ta bort behovet av separering före återvinning.

Polestar introducerar också nya inredningsmaterialet en Tailored knit-textil som består av 100 procent återvunnen PET. De andra två materialvalen är Bio-attributed MicroTech-vinyl eller *animal welfare*-spårat nappaläder.

Tailored knit-texten som Polestar visade i samband med konceptbilen Precept har skapats av Polestars designer tillsammans med Textilhögskolan i Borås och vidareutvecklats tillsammans med leverantörer.

Till Europa 2024

Lanseringen av Polestar 4 i Sverige och den europeiska marknaden är planerad till början av 2024. Försäljningen och produktionen kommer att starta redan under detta året.

De svenska priserna kommer Polestar presentera längre fram, men ett riktpreis på 60 000 euro har satts för Europa.



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.](#)



7. Volkswagen ID. 7 officiell – fakta och bilder

Publicerad av: Magnus Fröderberg 2023-04-17

Uppdaterad: 2023-04-17

”El-Passaten” kommer med två- och fyrhjulsdraft. Ny elmotor, ett större batteri och lågt luftmotstånd ska ge 70 mils räckvidd.



*Volkswagen ID. 7 kan snabbladdas med en effekt på upp till 200 kW.
Det största batteriet är på 86 kWh netto.*

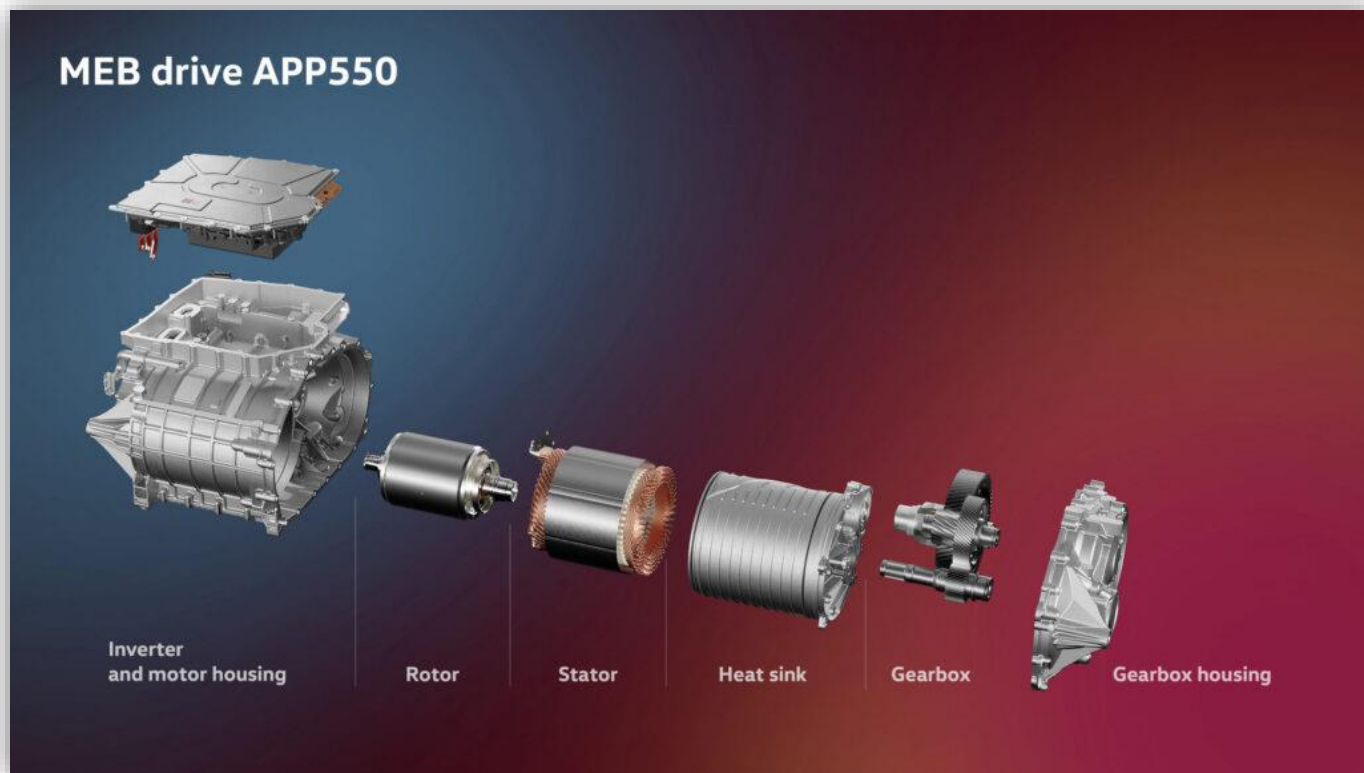
Volkswagen har släppt fler smakbitar på den nya stora sedanen ID. 7, till exempel [den här maskerade](#) visningen och [konceptversionen ID. Aero](#). Men nu är det äntligen officiell premiär.

Med Volkswagen ID. 7 lanseras ett nytt större batteri på 86 kWh (netto) och en ny drivlina kallad APP550 som ska ge mer effekt (286 hk mot tidigare 204 hk) högre vridmoment (550 Nm mot tidigare 310 Nm) samt lägre förbrukning.

Lågt luftmotstånd på 0,23 ska även bidra ytterligare till att hålla elkonsumtionen nere. Frontarean är 2,45 kvadratmeter.

Versionen med det större batteriet kallas ID. 7 Pro S och får 70 mils räckvidd. Med det äldre 77 kWh-batteriet blir räckvidden 61,5 mil och namnet ID. 7 Pro. Båda batterierna kan laddas med upp till 200 kW effekt.

Båda versionerna gör 0-100 km/h på cirka 7 sekunder och toppar 180 km/h. Tjänstevikten är 2 200 kilo. Framöver kommer en fyrhjulsdreven ID. 7 GTX med en extra elmotor på framaxeln.



*Volkswagens nya drivpaket ska sänka förbrukningen.
Även resten av ID-modellerna väntas få det i sinom tid.*

Dragvikten på den bakhjulsdrivna modellen är 1 200 kg, men den fyrhjulsdrivna modellen lär få dra mer än så likt övriga GTX-modeller.

Volkswagen ID. 7 är 496 cm lång med ett axelavstånd på 297 cm. Det ska ge stora innerutrymmen. Trots det har vi inte fått några bilder från Bredden är 186 cm (speglarna borträknade) och höjden är 154 cm.



*Volkswagen har slipat på aerodynamiken för att öka räckvidden,
något som förhandsvisades med konceptet **Volkswagen ID Aero** sommaren 2022.*



*I bak halvkombi-lucka för att underlätta lastning.
Nästa år ska en **kombivariant med namnet ID.7 Tourer** lanseras.*



*Stolarna som erbjuds i VW ID. 7 är mer avancerade än i tidigare ID-bilar,
med bland annat en massagefunktion.*



Dolda luftutblås och stor skärm, men fortfarande touch-knappar.

Som vi kunnat berätta tidigare är inredningen delvis ny med dolda luftutblås och högre kvalitetskänsla i materialet. De omdiskuterade pek-knapparna är dock kvar, **trots att Volkswagen talat om att sluta med dem.**

Infotainmentskärmen har vuxit till 15 tum och heads-up-display-funktionen har utvecklats jämfört med tidigare ID-modeller. Information till föraren kan projiceras på vägen 3,5 meter framför bilens front.

Volkswagen har även vidareutvecklat stolarna och nu finns det upp till 14 olika elektriska inställningar och ny massagefunktion.



Soltaket kan skifta mellan att vara genomskinligt och ogenomskinligt.



8. BMW M har lagt vantarna på BMW i7

Posted by Kristofer Rask april 17 2023

BMW M visar idag en ny prestandamodell baserad på elbilen BMW i7. Det är den kraftfullaste och snabbaste elbilen från BMW med en maximal effekt på 490 kW (660 hk).



BMW i7 M70 xDrive är den tredje helt eldrivna modellen från BMW M efter i4 M50 och iX M60. Med en systemeffekt fördelad på 210 kW (258 hk) på framaxeln och 365 kW (489 hk) på bakaxeln klarar den nya prestandastinna i7:an 0 till på 3,7 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Får ett effektsparande läge

I elbilen sitter ett batteri på 101,7 kWh som ska ge en räckvidd på upp till 560 kilometer. Genom ett nytt körläge kallat *Max Range* kan räckvidden dessutom uttökas med ytterligare 15 till 25 procent. I det körläget begränsas den maximala effekten och toppfarten till 90 km/h. Dessutom begränsar den klimatanläggningen för att effektivisera drivlinan.

BMW M ser *Max Range* läget som ett användbart verktyg i situationer där föraren inte kunnat ladda elbilen vid ett delmål på grund av att laddaren varit ur funktion, och föraren måste köra vidare till ett annat alternativ.

När det kommer till just laddning kan BMW i7 M70 xDrive ladda med upp till 195 kW på en snabbladdare. Förkonditioneringen av batteriet för snabbare laddning kan både aktiveras automatiskt som en del av navigationsrutten men också manuellt av föraren. AC-laddningen är möjlig med upp till 22 kW.

I äkta M-manér har flertalet optimeringar gjorts till chassit och plattformen. Chassit är omarbetet för en mer aktiv körning. Bland standardutrustningen finns en M-specifik adaptiv tvåaxlig luftfjädring, aktiv integralstyrning samt Executive Drive Pro som är en aktiv lutningsstabilisering som använder sig av elektriska svängmotorer som jämnar ut svajnings-tendenser mycket snabbt och med hög precision.

Det svenska priset för BMW i7 M70 xDrive börjar från 1 826 100 kr och lanseringen är planerad till andra halvan av 2023.



FILM: <https://youtu.be/WpNixyXQV1U>.



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](#).

9. Ryssarnas lycka: Kan nu köpa iranska bilar

Av Marcus Berggren 18 April, 2023

Den ryska bilmarknaden tömdes på alternativ när nästan samtliga tillverkare valde att lämna landet. Kvar finns bara kinesiska, inhemska, och nu även iranska bilar.



Ryska konsumenter kan nu även köpa sig en iransk bil, närmare bestämt en Saipa Shahin.

Irans bilindustri är större än man anar. Det finns två iranska tillverkare – Iran Khodro och Saipa – som dels tillverkar egna bilar, dels tillverkar mer etablerade märken på licens. Exempelvis Peugeot 405 tillverkades i Iran fram till 2022 av Iran Khodro. Bilindustrin i Iran sysselsätter närmare 800 000 personer. [Det rapporterar Iran International.](#)

MISSA INTE: Vår podd om bilar – Dragläget – avsnitt 19.

Ryska bilköpare kan nu köra iranskt

Från och med i juni 2023 kan ryska kunder nu slå till på [Saipa Shahin](#).

Saipa Shahin lanserades 2018 och bytte namn från Rohan 2020.

Bilen är framhjulsdreven och bygger på en gammal Toyota-plattform. Bilen finns med 1,5-liters turboladdad fyra 112 hästkrafter och 178 newtonmeter.

Kraften går ner via framhjulen och antingen en femväxlad manuell- eller sexstegad automatlåda.



Bilen sägs vara en katastrof.

Inget att ha

Saipa Shahin är enligt iranska medier en riktigt usel och osäker bil. Den har en rad kvalitetsproblem och säkerheten sägs vara icke-existerande.

Nu ska alltså bilen börja säljas i Ryssland och märket räknar med att sälja 10 000 bilar under det första året och öppna upp 120 återförsäljare.

Konsumenterna har inget val

Alireza Peyman-Pak, chef för den iranska handelskammaren, kommenterar expansionen och säger att "det faktum att flertalet biltillverkare har lämnat den ryska marknaden innebär att det finns möjligheter för iranska tillverkare att lyckas".

Med andra ord kan de iranska bilarna vara framgångsrika enbart för att ryska konsumenter inte har något val.

Det är inte ett enormt bra försäljningsargument och utbudet för tyska konsumenter är allt annat än trevligt.

Läs även: [Bolag lämnar Ryssland utan ett öre.](#)

Läs även: [Kina krossar ryssarna – Lada inte längre etta.](#)

Läs även: [Rysslands miljardkupp – konfiskerar Toyota](#)

Läs även: [Rysslands kollaps – bilindustrin paralyserad](#)



Marcus Berggren

10. Renault ska se över priserna efter Teslas sänkningar

Publicerad 2023-04-18 kl 13:40 (uppdaterad idag kl 13:54), text Erik Söderholm

Renaultchefen öppnar för att sänka elbilspriserna efter Teslas stora prisdumpningar de senaste månaderna.



Teslas stora prissänkningar de senaste månaderna har hittills inte resulterat i några större prisförändringar hos konkurrenterna.

Men hos Renault verkar det nu som att priserna på elbilsmodellerna ska sänkas. Det uppgav märkeschefen för Renault, Fabrice Cambolive, nyligen i en intervju med journalister.

– Vi kommer analysera land för land, marknad för marknad, vilken konkurrensvå vi måste ha för att vara kvar i matchen, sa han enligt [Reuters](#).

Hittills i år har Renault registrerat 421 nya elbilar i Sverige, jämfört med Tesla som registrerats i 4 683 exemplar.

En prisgranskning som Vi Bilägare gjort visar att Renault Megane E-Tech Electric blivit mellan 76 000 och 86 000 kr dyrare att köpa det senaste året. För Renault Zoe har prisökningen legat på 67 000 –75 000 kr.

I nuläget kostar Renault Megane E-Tech Electric med 45 mils räckvidd 10 000 kr mindre än Tesla Model Y med samma räckvidd. Jämfört med Model 3 är Renault över 30 000 kr dyrare.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tesla kapar priserna – med upp till 150 000 kr



Tesla dumpar priserna på nytt – upp till 56 000 kr billigare



Polestar har prisat bort sig fullständigt: "Ofattbart"

11. Analys: Vem vågar köpa en elbil när det blir billigare hela tiden?

Publicerat 19/04/2023 av Maths Nilsson

ANALYS – ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTS EGNA

Hur billig kan en Tesla bli? Ingen vet ännu. Tesla och andra bilmärken lever väldigt farligt på grund av märkets upprepade sänkningar av priset i år. Risken är överhängande att den som funderar på att köpa elbil väljer att vänta – det kan ju bli ännu billigare.



Inatt hände det igen, Tesla sänkte sina priser kraftigt. Den här gången var det i USA, förra veckan var det i Sverige och Europa. Jag börjar tappa räkningen nu över hur många gånger det har hänt. Visst är det positivt att saker blir billigare i dessa tider av inflation, men både Tesla och andra biltillverkare lever farligt med den här strategin. Och det är inte säkert att den som köper en elbil tjänar på det.

Efter att ha haft två Teslor känner jag en viss abstinens och är inte främmande för ett bilbyte igen, men jag skulle aldrig köpa en Tesla just nu. Om ett pris sänks hela tiden tänker jag att det kan bli ännu billigare i nästa vecka eller nästa månad. Jag lär inte vara ensam om att tänka så och då faller efterfrågan. Teslas svar på den fallande efterfrågan tycks vara att sänka priserna ännu mer för att försöka hålla uppe sina volymmål.

Dessutom börjar prissänkningarna bli väl magstarka för de som köpt en Tesla. Den som köpte sin bil i december kan ha förlorat 150 000 kronor i värdeminskning på fyra månader bara genom prissänkningar, ovanpå det kommer ordinarie värdeminskning. Det är magstarkt för vilken bilägare som helst och ger extremt dyra mil. Även den som köper elbil i år riskerar att de snabba prissänkningarna ruinerar restvärdet.



Toppchefer hos andra bilmärken börjar bli extremt besvärade över prissänkningarna. Flera stora bilmärken sitter fast med stora orderstockar till kunder som beställde förra året. De kan omöjligen prissätta förrän de bilarna är levererade. Jag har märkt att de börjar åla sig som en dagmask som sätts på metkroken när prissänkningarna förs på tal, det här är ett jobbigt ämne som de inte har någon lösning på. Teslas prissänkningar kommer förstöra både deras marginal och försäljning, både genom att kunder börjar vänta på ännu billigare elbilar och att bilar snart måste säljas med förlust.

Teslas kvartalsrapport kommer ikväll, och då får vi en indikation på vilken marginal företaget hade under första kvartalet, med prissänkta bilar. Men det är historia nu, bilarna säljs just nu ännu billigare och ska efterfrågan hållas upp så att Tesla håller sina marginalmål verkar strategin vara ännu större prissänkningar. Aktien är fortfarande upp 70 procent i år, det är inte uteslutet att marginalen överraskar positivt ikväll, men framåt ser det tuffare ut.

Så vilka är vinnare och vilka är förlorare? Alla som ännu inte köpt en elbil är vinnare, för nu tycks det bara bli billigare och billigare. De som köpte en elbil för ett år sedan eller ett halvår sedan är förlorare, då värdeminskningen varit extremt stor. De gamla tillverkarna "Legacy auto", som har betydligt högre kostnader per såld bil än Tesla och samtidigt tappar efterfrågan riskerar att förlora stort på sina elbilar. De får lita på att ICE-bilarna levererar vinster som täcker upp och sätta igång att effektivisera sin elbilsproduktion. Lagom tills krisen är över kan marknaden ha normaliserats.

Den mest spännande bilnyheten från bilmässan i Shanghai är annars Polestar 4. Extremt djärvt av Thomas Ingenlath att våga ta bort bakrutan på bilen. Läckert, men det är inte alltid extrema designförändringar av etablerade produkter slår väl ut. Bilen verkar i mångt och mycket vara mer tekniskt förfinad än Polestar 3, trots att den modellen inte börjat tillverkas. Två konkurrerande elbilsplattformar finns nu inom Geely och Volvo Cars, mycket talar för att SEA kommer att övertrumfa den mer ålderdomliga SPA2.

Att elbilar skrotas i parti och minut för små repor på batteriet är en myt som flera etablerade vanligtvis trovärdiga medier har spridit på slutet. Det är extremt ovanligt. Men att flera försäkringsbolag tillämpar åldersavdrag på elbilsbatterier när batteriet väl måste bytas är helt galet och oskäligt. Den som ska laga en förbränningsbil slipper undan från det här. Här måste försäkringsbolagen se över sina oskäliga villkor.

12. Volkswagen kämpar för att få behålla ”temperaturfönstret”

Publicerad 2023-04-19 kl 6:23, text Erik Söderholm

Volkswagen kan tvingas uppdatera mängder av bilar om ett särskilt undantag från utsläppsreglerna förbjuds.



Biltillverkarna har i flera år kunnat använda ett särskilt ”temperaturfönster” för att stänga av avgasreningen i kallt väder. Tanken är enligt tillverkarna att spara på motorns komponenter.

Men kritiker hävdar att det här undantaget är onödigt generöst och att avgasreningen borde fungera även vid kallstarter.

Volkswagen vill nu överklaga ett beslut i en lokal domstol som togs i Tyskland nyligen och som har med temperaturfönstret att göra, skriver [Automobilwoche](#).

Att förbjuda undantaget kan innebära att bilarna blir av med sitt typgodkännande och måste uppdateras igen

Bilen i fråga är en Volkswagen Golf Plus 2,0 TDI från 2016, med den ökända så kallade EA189-motorn som omfattas av Volkswagens dieselskandal. Bilen har uppdaterats för att klara lagkraven, men temperaturfönstret behölls och nivån i avgasreningen sänkts därmed i kallt väder.

EU vill bara tillåta den här lösningen i undantagsfall, men Volkswagen ser allvarliga risker för att motorn går sönder om lösningen förbjuds. Att förbjuda temperaturfönstret skulle också i förlängningen – rent teoretiskt – kunna innebära att bilarna blir av med sitt typgodkännande och måste uppdateras igen. Det skulle i så fall vara extremt dyrt för Volkswagen.

Volkswagen påpekar att den slutgiltiga domen fortfarande inte fallit och att det i nuläget inte finns något hot om att bilen inte kommer få köras i trafik.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volkswagens bud: Så mycket får dieselägarna



VW:s besked: Då feras förbränningsmotorerna ut



”Dieselpriset behöver höjas för att snabba på omställningen”

13. Budstrid om 72 år gammal Saab – så dyr blev pärlan

Publicerat 14/04/2023 av Maths Nilsson

Gamla Saabar är glödheta på bilmaknaden. Efter en budstrid blev en Saab 92 från 1951 dubbelt så dyr som förväntat. – Denna bil är en glädje att köra, har inga underliggande problem och är direkt redo att ge sig ut på vägen på nya äventyr, uppger Bilwebauctions som sålde bilen.



Den som söker goda investeringar bör leta efter Saabmodeller som ännu inte har börjat öka i värde. Vissa modeller ökar nu snabbt i värde och överträffar förväntningarna på auktioner. I början av veckan [såldes en Saab 92A från 1951 på auktion](#).

Bilen hade ett uppskattat pris på mellan 160 000 kronor och 180 000 kronor, men auktionen överträffade alla förväntningar. Klubban slogs först på dubbla priset och den fina **bilen gick för 340 000 kronor**. Saaben blev med råge dyrast på auktionen och utklassade Porsche, Mercedes och Jaguar.

– Med sin exceptionellt utförda renovering och ett långvarigt ägarskap är denna Saab 92A ett sällsynt fynd. En drömbil för alla Saab-entusiaster, uppger Bilwebauctions som sålde bilen.

Bilen var av Saabs allra första modell 92A och hade en tvåtaktsmotor på 764 kubikcentimeter och 25 ystra hästkrafter. De första årgångarna fanns bara i kulören buteljgrön, eftersom Saab hade ett enormt lager av färgen kvar efter flygplanstillverkningen under andra världskriget.

Bilen hade renoverats av en tidigare Saabanställd som jobbat 48 år på tekniska avdelningen och som tack vare unika kontakter i fabriken kunde återställa bilen till samma skick som 1951.

Klassiker

14. Chevrolet Corvette 70 år!

Publicerad 2023-01-21 16:00 (uppdaterad 2023-01-21 16:51). Text Märten Carlsson.

I helgen är det 70 år sedan Chevrolet Corvette visades upp för första gången. Den ultramoderna sportbilen tog folk med häpnad på Motorama i januari 1953.



I början av femtioalet var den amerikanska bilfloran ganska konformistisk. Oavsett märke erbjöds det i princip en fyrdörrars sedan en coupé någon cabriolet och kanske en snofsig hardtop. Allt byggt på samma bas - färgtonerna var oftast dova och dunkla.

Så när Chevrolet visade upp en skinande vit ultramodern sportbil på Waldorf Astoria där 1953 års upplaga av det storslagna Motorama ägde rum var uppståndelsen total.

Bländande vit med röd inredning, låg och futuristisk och byggd i ett helt nytt material - glasfiberarmerad plast.

EX-122 var arbetsnamnet och alldeles före Motorama bestämde man sig att den skulle heta Corvette. Det var inget kuttersmycke utan en bil som skulle gå i produktion. Den 30:e juni 1953 rullade den första Corvetten av bandet i Flint, Michigan.

Då man kom igång sent på året och det nya materialet skapade lite inkörningsproblem blev det bara 300 Corvetter av första årsmodellen, alla lackerade i Polo white.

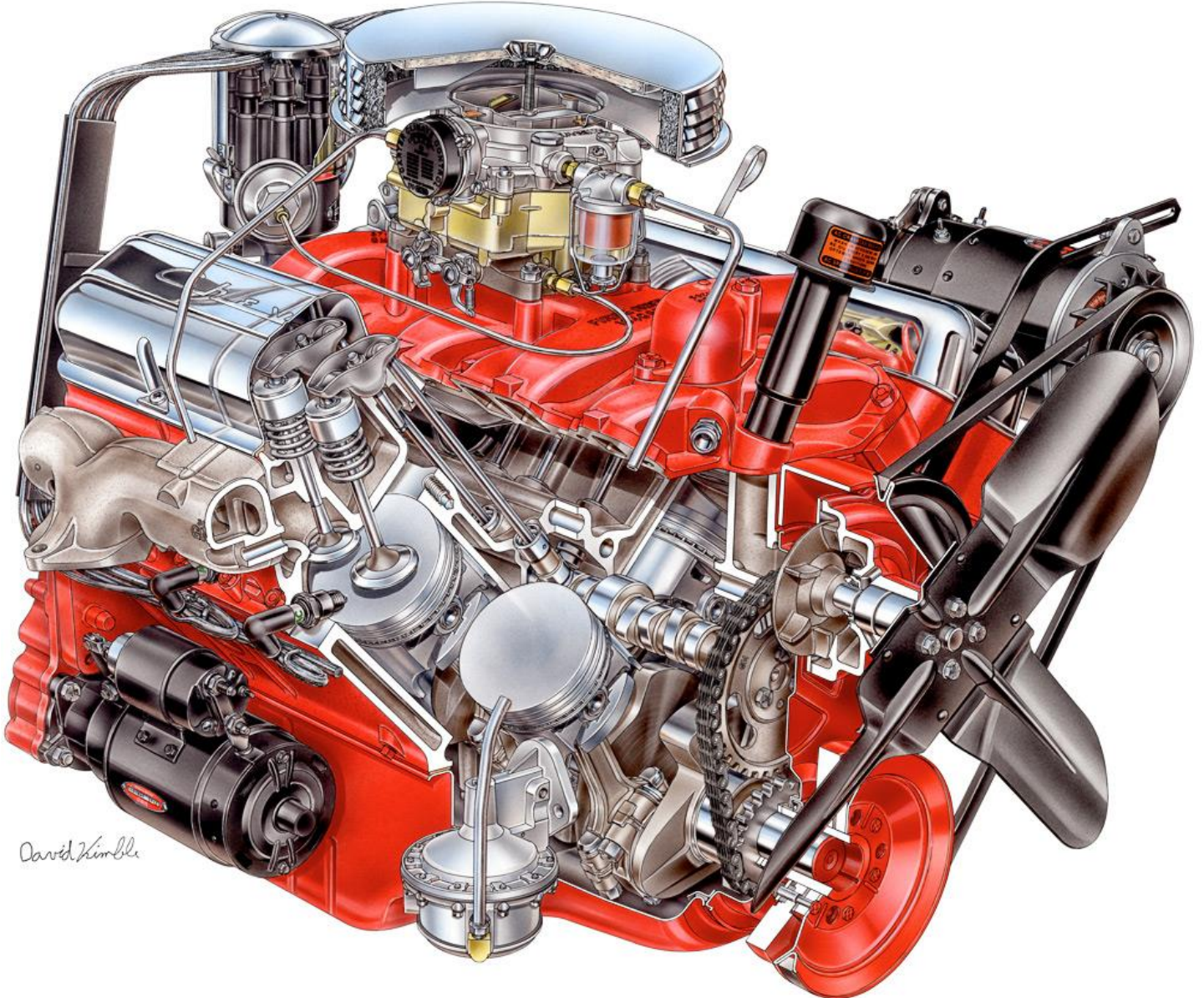
Under skalet var det inte lika modernt som bilen såg ut. Där satt Chevrolets beprövade sexa på 235" med rötter i tjugotalet. Man målade den blå och kallade den Blue flame six.

Ärligt talat var den lite mer än så. Här satt aluminiumkolvar, lyftare från en lastbilmotor (!) ny kamaxel, högre kompression och tre förgasare. Allt det här gav totalt 150 hästkrafter vilket inte var så pjåkigt alls 1953. Transmissionen var en tvåstegad automatlåda.

1954 - Produktionen flyttas till St.Louis. Nu gick den att få i blått, rött och svart med. 3 640 Corvetter lämnade fabriken detta år.



Blue Flame Inline 6 1953–55.



David Kimble

Turbo-fire 1955.

1955- Nu kom en V8 - äntligen! Den kallades Turbo-fire och var på 265 kubiktum och 195 hästkrafter. Det här året byggdes bara 700 bilar. Corvette var en flopp som hotades av nedläggning redan här.

1956 - Bill Mitchell ville inte höra talas om att hans baby - Corvetten - skulle läggas ned. Istället satte han sig vid ritbordet och gjorde en facelift. Vidare fick den nu uppvevbara sidorutor och en hardtop erbjöds för mer komfort. En treväxlad manuell låda ersatte automatlådan som flyttade till tillvalslistan. Antal byggda: 3 467 stycken.

1957 - Året nyhet var bränsleinsprutning, hela fyra olika varianter på den kunde man få. Från 250 till 285 hästkrafter. Standardmotorn gav 230 hästar, Fuel injection var dyrt - runt 500 dollar extra och sattes i drygt 20% av bilarna det här året. Fyrväxlad låda var också nytt för året men bara 664 köpare vill ha det. Totalt gjordes 6 339 Corvetter.



1958 var det dags för en makeover. Nu blev Corvetten längre och bredare. Dubbla lampor och helt ny instrumentering var också bland nyheterna. Motormässigt samma som förut - En 283" V8 i två förgasarvarianter och två insprutningsalternativ som kunde ge upp till 290 hästkrafter. Årets produktion: 9 168 stycken.

1959 - Största förändringen var att man tog bort en del gimmickar från föregående årsmodell. Lite förbättringar i instrumentering samt en växelspak med spärr för backen. Corvetten växte i popularitet - 920 bilar levererades med insprutningsmotor av totalt 9 670 som lämnade fabriken det här året.

1960 - Inget att rapportera - sex nya färgval fanns i listan annars inga förändringar från föregående år. Produktionsrekord: 10 261 stycken.



1961 hände det lite grejor. Borta var nu de kromade tänderna i grillen. Bakpartiet blev mer spetsigt och gav en hint om vad som komma skulle. Nu satt fyra runda lampor bak vilket kom att bli ett trademark för Corvette under flera decennier. Samma motor som förut men nu på upp till 315 hästar med insprutning. 10 939 Corvetter gjordes det här året.

1962 - Lite kosmetiska uppdateringar. Grillen blev nu helt öppen, lite mer krom skalades bort. Ny motor - en 327" hittade ner under huven. Den var på 250 hästkrafter men gick att få upp till hela 360 med insprutning. 1918 bilar fick det detta året av totalt 14 531 stycken.



MOTORNYTT

1963 kom en helt ny generation Corvette. Formen var vass och radikal och nu fanns den även som coupé. Det visade sig vara ett bra drag då försäljningen nu nästan fördubblades. Av de 21 513 Corvetter detta år var ungefär hälften coupéer. Den delade bakrutan fick en del kritik då den störde bakåtsikten. Skinnklädsel lades till i tillvalslistan. Motormässigt inga förändringar från föregående år förutom option Z06 - för nästan 1 300 dollar extra fick man Corvetten som ren racerbil. 199 stycken sådana beställdes.

1964 - Nu försvann den där irriterade stolpen i bakrutan. Chassit fick en rad förbättringar och karossen fick några kosmetiska förändringar. Produktionen uppgick till 22 229 bilar.

1965 - Stora nyheten var en 396" Turbojet motor på 425 hästkrafter. Basmotorn var fortfarande 327:an från 250 till 375 hästar. Det här var sista året med insprutning - bara 337 bilar fick det detta år. Skivbromsar blev standard. 23 562 Corvetter såldes. Fortfarande var cabrioleten mest populär och stod för 15 376 av dom.



1966 - 396 Turbojetmotorn ersattes av en ny 427" - hästkraftskriget var i full gång och kryssade man för kod L78 fick man 427:an med 425 hästkrafter, annars fick man nöja sig med 390. Standardmotorn 327" gav 300 hästar jämnt. På utsidan var skillnaderna modesta. Gälarna på sidan var nu vertikala och 27 720 Corvetter hittade nya köpare det här året.

1967 - Små yttre skillnader, gälarna ändrades igen och en del trim skalades bort. Men på den tekniska sidan var det desto mer. Nu fanns tvåkrets bromssystem, kollapsibel rattstång och lite andra säkerhetsdetaljer. Motormässigt oförändrat med undantaget L88 - vilket innebar ännu mer effekt ur 427:an. För nästan 1 000 dollar extra fick man 430 hästkrafter - dock såldes bara 20 bilar med det. Totalt 22 940 Corvetter detta år - en liten nedgång men en helt ny Corvette väntade runt hörnet.



MOTORNYTT

Dags för tredje generationen Corvette - C3. Ny fräsch form och man var fortfarande ensam om att vara "Americas only true sports car" som man skrev i reklamen. En ny detalj för 1968 var T-top - ett targatak med avtagbara luckor. Corvette var först ut med detta. Motoralternativen var samma som 1967 och det räckte ju mer än väl. Debutåret för C3 slutade med hela 28 566 bilar, av dom var 65 procent cabrioletter.

1969 - Subtila förbättringar, den nya Corvetten hade fått kritik för snålt innerutrymme och lite halvdan kvalitet - sådant rättades nu till. 327:an byttes ut mot en 350" som började på 300 hästkrafter. 427:an var kvar men man utvecklade en ännu brutalare motor - ZL1. Det var en 427" i aluminium med torrsumpsmörjning och en kompression höjd till smärtgränsen på 12,5:1. Den hade transistorändning, krävde 110 oktanig bensin och levererade över 550 hästkrafter! Hela ZL1-paketet gick löst på \$4718 vilket var ungefär vad en ny Corvette kostade. Det byggdes bara två stycken ZL1 Corvetter. Cabrioleten tappade popularitet och coupén sålde för första gången bättre - 57% av de 38 762 bilarna det här året var coupéer.

1970 - Inga större förändringar till det yttre. Under huven kom lite nyheter som 350 LT1 som var en lite häftigare variant på standardmotorn och gav 370 hästkrafter. Ny bigblock för året var 454:an. En ZR1 fanns också. Det var ett viktbantnings/prestanda/väghållningspaket runt LT1-motorn. Bara 25 kunder valde detta - istället föredrog 4 473 stycken den nya 454:an. Det var 25% av de 17 316 Corvetter som såldes 1970.

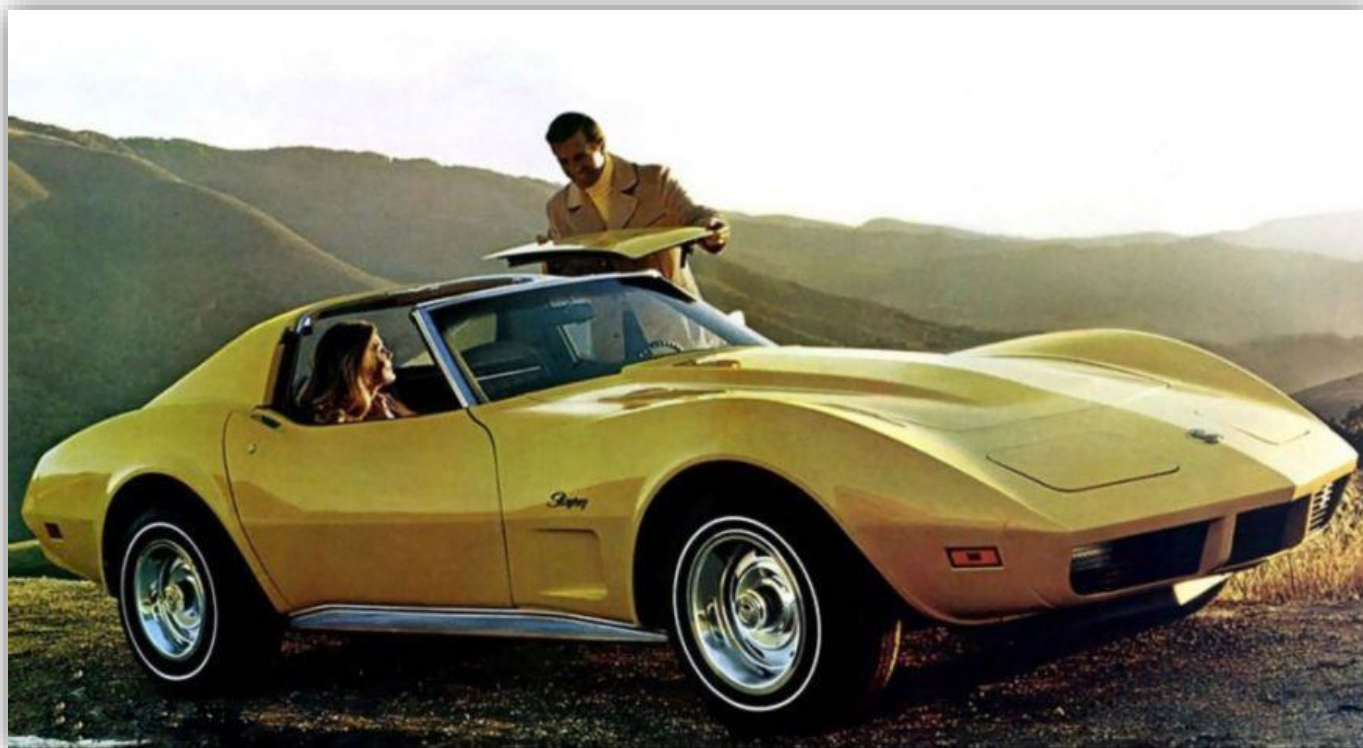


De här åren fick man en liten plakett i mittkonsolen som talade om vilken motor du hade.

1971 - I stort sett oförändrad. Som föregående år 350-motorn fanns från 270 hästar till 330 som LT1. den större 454" på 365 till 425 hästar. ZR1-paketet fanns kvar och kompletterades med ett ZR2 till 454 LS6-motorn. Högt pris och mycket av konceptet var att lätta bilarna på så mycket utrustning som möjligt gjorde att få såldes. Åtta ZR1:or och tolv stycken ZR2. Totalt gjordes 21 801 Corvetter detta år.

1972 - Nu började hästkraftskriget ebba ut, hårdare regler gjorde sitt till. 454:an fick inte säljas i Kalifornien och du kunde inte längre få de tuffa sidepipesen som talade om att du hade en Bigblock. Effekten sjönk till 200 hästkrafter i standardmotorn och 454:an lämnade 270. ZR1-paketet fanns kvar men sattes bara i 20 bilar. Årsmodellen känns enklast igen på den blanka grillen. Produktion: 27 004 bilar där cabrioleten stod för 6 508 stycken.

1973 - Ny front i uretan för att följa skärpa säkerhetsregler. Effekten sjönk lite till och började nu på 190 hästar. Valde man L82 - vilket många i Kalifornien gjorde då dom blivit snuvade på Bigblockmotorn - fick man 250 hästar i 350-motorn.



1974 - Nu fick Corvette ett nytt bakparti som matchade framdelen. På motorfronten intet nytt - däremot började Corvettköparna bli mer och mer bekväma. 63% kryssade för elhissar, 67% av köparna valde automatlåda, 29% valde Air condition. Servostyrning satt i 95% av bilarna. Cabrioleten var på väg att fasas ut och stod nu för bara 14% av de 37 502 Corvetterna från detta år.

1975 - Sista året för cabrioleten – 4 629 stycken såldes finalåret. 454:an hade nu försvunnit men på det hela behöll Corvette sin popularitet trots sjunkande effektsiffror – 38 465 stycken blev det totalt detta år.

Corvetten sålde bara mer och mer trots att utvecklingen gick på sparlåga de sista åren av C3 generationen. 1977 gick det att få dragkrok till den men bara 289 köpare ansåg sig behöva detta. 1978 kom en större facelift och då Corvette fyllde 25 år fick den ett speciellt jubileumsemlen. Samma år fick Corvetten också vara pace car på Indy 500 för första gången. Under 1981 gick flyttlassen från St Louis till Bowling Green i Kentucky där man bygger Corvette än idag.



Nu hade Corvette fått en större bakruta i fastbackstil för bättre bagageutrymme. Det skulle dock dröja till 1982 innan den gick att öppna. Från 1980 såldes Corvette med en mindre 305" i Kalifornien - i övriga Världen behölls 350-motorn. Sista året för generation C3 var 1982.

Det året gjorde bränsleinsprutningen comeback. Cross-fire injection - även kallad TBI. Detta höjde effekten från 190 till 200 hästar. Som final gjordes en Collector series i silver/Beige färgtema. Hela 6 759 stycken såldes i det utförandet. En finess på just Collectormodellen var den öppningsbara bakrutan. Alla 25 407 Corvetter detta år kom med automatlåda.



Det kom inte någon ny Corvette av 1983 års modell. Men 44 stycken testbilar byggdes. Alla utom en skrotades efter utfört uppdrag och den enda överlevande står på Corvette-museet i Bowling Green.

I mars 1983 presenterades äntligen den helt nya Corvetten och nu hade man gått all in på avancerad teknik, aerodynamik och finesser som digital instrumentering. En modern bil för moderna tider flera nivåer över tidigare generation.

350" med Cross-fireinsprutningen och 205 hästkrafter var kvar från 1982, men resten av bilen delade inget med tidigare modeller. Första året såldes 51 407 stycken.



1985 - Ny insprutning - Tuned Port injection - kom och puffade upp effekten till 230 hästkrafter och gav bättre ekonomi. Automatlåda standard manuell på tillvalslistan. 39 729 Corvetter lämnade Bowling Green detta år.



1986 - Cabrioleten gjorde comeback. Dessutom blev den vald till pace car på Indy 500. Där kördes den av general Chuck Yeager - mannen som var först genom ljudvallen. Nu kom ABS-bromsar och man tog ut fem hästkrafter till ur motorn. 7 315 av 31 509 bilarna detta år var av den öppna modellen.

1987 - En rad förbättringar i chassi och fjädring, ett nytt lite mjukare väghållningskit erbjöds under namnet Z52. Ville man ha bilen stenhård gick man för Z51 istället. Man tog ur 240 hästkrafter ur motorn men man kunde få mycket mer om man frågade snällt. Callaway Twin Turbo gick att beställa genom Chevrolethandlarna och såldes med garantier - bilarna byggdes om hos Callaway. För häftiga \$19 995 (En Corvette coupe började på \$28 000) fick man dubbelturbomotorn på 345 hästkrafter och gjorde bilen god för 285km/h. Det skall ha gjorts 188 stycken av dessa - totalt byggde 30 162 Corvetter det här året.

1988 - Corvette fyller 35 år och med det kom en jubileumsmodell helt i vitt. 2 050 stycken gjordes och kallades Z01 i listan. Callaway twin turbo installerades i 125 bilar och det kostade nu häftiga 26 000 dollar extra. Dom byggde ett exemplar av Sledgehammer - med 885 hästkrafter kom den upp i svindlande 410km/h. Totalt blev det 22 789 Corvetter sålda.



Callaway Sledgehammer.

1989 - Nu kom en sexväxlad låda, 17 tums hjul blev standard och nu fanns en hardtop till cabrioleten. 67 stycken Callaway twin turbobilar beställdes och 26 412 Corvetter såldes det här året.

1990 - Helt omarbetad instrumentering, fortfarande digital. Airbag blev standard. Den stora skrällen hette ZR1 - Med hjälp av Lotus gjorde man Corvetten till superbil med om den [här](#). Med en prislapp på 59 000 dollar var den dubbelt så dyr som en vanlig Corvette. Ändå gjordes 6 939 stycken åren 1990 till 1995. 58 stycken Callaway twin turbos såldes det här året och var nästan lika dyr som ZR1. Totalt: 23 646 bilar sålda.



1991 - Dags för en lite facelift, nu fick Corvette det rundade bakpartiet som kom på ZR1 året innan. Sista året för Callaway Twin Turbo. 71 sådana byggdes och kostade nu 33 000 dollar extra. Av någon anledning skiljde fem hästkrafter mellan coupéen och cabrioleten - 245 respektive 240. Produktion: 20 639.

1992 - Nu kom nya LT1 motorn på 300 hästkrafter och den andra juli rullade den miljonte Corvetten av bandet. Det här året lämnade 20 428 Corvetter fabriken.



1993 fyllde Corvette 40 år och ett paket - Z25 - togs fram. 6 749 kunder beställde detta och alla bilar kom i en vinröd nyans och skinnklädsel. Året efter kom airbag på passagerarsidan och 1995 var sista året för ZR1, den kostade då drygt 68 000 dollar. Samma år fick Corvette äran att vara pace car på Indy 500 för tredje gången. 1996 var sista året för generation C4 och nu kom en ny motor - LT4 på 330 hästkrafter. C4 avsultades med en collectors edition i 5 412 exemplar. Det gjordes också 1 000 exemplar av en Grand Sport som kostade \$ 3 250 extra.



1997 kom en helt ny Corvette där man lagt mycket krut på chassi för att kunna konkurrera på allvar med bilar från Porsche och Ferrari. Växellådan flyttades till bakaxeln. Motorn var också helt omarbetad och hade numer en rätt flyktig förankring i den gamla 350" small-block. LS1-motorn kallas fortfarande 350 men var i verkligheten 346 kubiktum och 345 hästkrafter. Kort modellår gjorde att bara 9 752 Corvetter producerades, samtliga coupéer.

1998 - Nu kom C5 även som cabriolet, och man kunde för första gången sedan 1968 välja mellan fast eller avtagbart tak på coupéen. Cabrioleten fick dessutom en riktig baklucka - något Corvette inte haft sedan 1962. Corvette blev vald till pace car på Indy 500 igen. Den nya öppna Corvetten stod för 11 849 av totalt 31 084 tillverkade det här året.



1999 kom Corvetten som renodlad coupé istället för fastback, targa fanns kvar och cabrioleten likaså. För årsmodell 2000 var den enda egentliga skillnaden att den nu gick att få med blankpolerade fälgar. 2001 kom tillvalet Z06 tillbaka med 385 hästkrafter ur 346" motorn och ett reviderat chassi som skulle funka att åka till från och på racerbanan med. Året efter höjdes effekten i Z06 till 405 hästkrafter. Återigen stod man pace car på Indy 500. År 2003 fyllde Corvette 50 år och en jubileumsutgåva gjordes i vinröd metallic med gråtonad läderklädsel.



Där lämnar vi Corvettes historia för den här gången - redan 2005 ersattes C5 av den helt nya C6 och idag är man inne på åttonde generationen. Vi säger grattis till USA:s piggaste 70-åring.



Mårten Carlsson





F1-BLOGGEN

... MED ANNA ANDERSSON
ANNA.C.ANDERSSON@AFTONBLADET.SE



15. F1 någon millimeter från katastrof: Helt galet!

Av Anna Andersson

30 april, 2023, kl. 22:50

F1 var ett par millimeter från en katastrof i Baku. Funktionärer befann sig på depårakan när **Esteban Ocon** gjorde sitt sista depåstopp under F1-loppet i Baku. – Hade jag missat bromspunkten hade det slutat med en stor katastrof, säger **Alpines** förare. – Det var helt galet.



FILM: <https://youtu.be/nJlrvbkr4pk>.

Esteban Ocon, Alpine, och Nico Hülkenberg, **Haas**, valde att starta F1 i Baku med hårda däck och både två hängde kvar på de däcken under nästan hela loppet. De väntade på en rödflagg eller ytterligare en säkerhetsbil.

Men det kom aldrig.

Därför körde Ocon in i depån när funktionärerna förberedde sig för att fira **Sergio Perez** seger för **Red Bull**, **Max Verstappens** andraplats och **Charles Leclerc**, som tog sin första pallplats för **Ferrari** under årets säsong. Det stod inte bara en människa på körbanan i depån. Flera personer rörde sig på depårakan och fick kasta sig åt sidan för att inte bli träffade av Ocon som körde in i depån för sitt obligatoriska depåstopp. Han hade inte gjort något stopp och måste enligt reglerna göra det.

– Jag förstår inte varför de börjar med förberedelserna för segerceremonin innan loppet är avslutat. Det var ett varv kvar att köra och det fanns förare på banan som inte hade varit i depå, säger Esteban Ocon när han pratar med media efter loppet.

– Det är galet.

Funktionärerna befann sig någon millimeter från en F1-bil i rörelse och situationen hade kunnat sluta i en katastrof för [Formel 1](#).

F1 nära katastrof i depån

Fransmannen Ocon påtalar att situationen hade kunnat sluta riktigt illa.

– Vi måste prata om detta. Detta vill vi inte se igen. Det var väldigt tajt, säger han.

– Jag behövde släppa på gasen. Hade jag missat bromspunkten hade det slutat med en stor katastrof. Det var helt galet, säger han

F1 har granskat situationen, men anser att det inte är ovanligt att det befinner sig människor på depårakan strax innan ett lopp avslutats. De har nu gått igenom situationen med berörda personer så att det inte ska inträffa igen.

”FIA:s representanter är ångerfulla över vad som hänt och påtalar att det inte ska hända igen vid nästa GP.”

Detta är dock andra gången det inträffar, det var nästan lika nära en katastrof i Australien 2022. Då väntade Williams Alex Albon in på det sista varvet innan han gjorde sitt obligatoriska, enda, depåstopp.

Kort om Formel 1 i Baku

Red Bulls motorsportkonsult Helmut Marko har fyllt 80 år. Han firade med en dubbelseger i Baku och kommer inte att trappa ner.

19 pole positions för Charles Leclerc, fyra segrar. Den statistiken är allt annat än imponerande. Han har inte vunnit något av de åtta senaste loppen som han har haft pole positions.

Mercedes vaknade upp i den verkliga världen, deras bilar slutade sexa och åtta.

– När vi får ordningen på plattformen till W14 kanske vi kan utmana Red Bull, säger stallchef Toto Wolff till motorsporttotal.com.

– Men vi måste hålla förväntningarna inom sina ramar.

Stallet räknar med nya uppdateringar till tävlingen på Imola i slutet av maj.

Max Verstappen är inte nöjd med sin andraplats och anser att hans stall måste se över situationen med säkerhetsbilen. Det faktum att han gick i depå efter det att AlphaTauris Nyck de Vries vidrört muren, men innan säkerhetsbilen kom ut. Enligt Verstappen förstörde det beslutet hans lopp och troligen var det också anledningen till att hans kollega (som gick i depå när säkerhetsbilen var på banan) vann loppet. Mer om [F1 i Baku](#) läser du här. Redan tidigare i veckan påtalade Verstappen att han kan [ifrågasätta sin framtid i Formel 1](#).

Sergio Perez har nu tagit sex F1-segrar, två av dem i Baku. Ingen annan förare har vunnit två GP-lopp i Baku, Perez har även en sprintseger. Perez har vunnit mer än 83 procent av sina segrar på just stadsbanor. Här är resultatet från [F1 i Baku](#).

Genom att klicka på länken ovan kan du hitta alla helgens resultat, från träning, till kval, sprint och GP.

I [VM-sammandraget](#) leder fortfarande Max Verstappen, han är sex poäng före Perez när Formel 1 reser vidare till USA och Miami för en tävling nästa helg.