



Opel Aero GT 1969.

1. Northvolt köper smutsig nickel och kobolt från Ryssland
2. Hyundai-koncernen miljardsatsar på batterifabrik med LG
3. Indiska Tata Motors kan bygga batterifabrik i Storbritannien
4. Stellantis och Mercedes inviger batterifabrik i Frankrike
5. Sveriges första V8-Amazon
6. Dagens elbilar är alldeles för tunga
7. Här är Mercedes utmanare till Tesla Model 3 och Model Y
8. Den bevingade besten från Tesla
9. En första titt på Kia EV9
10. Då kommer den ihopfällbara stadsbilen CT-2
11. Räckviddsrekord på elväg
12. Så dyr riskerar läckan bli för Tesla
13. Billigast att köra lastbil på el
14. Visste ni om detta diskreta budskap på körkortet?
15. Människor tycks älska P1800 Saint
16. Opel GT var en sportig blixtnyhet från klar himmel
17. Provkörning av Opel GT

1. Northvolt köper smutsig nickel och kobolt från Ryssland

Publicerat 29/05/2023 av Maths Nilsson

Northvolt säger sig tillverka världens grönaste batterier. Men nu avslöjar Sveriges Radios Kaliber att de köper nickel och kobolt från det hårt kritiserade ryska gruvbolaget Nornickel i Norilsk. – Det här är en av de mest chockerande platserna i världen, säger Frederic Hauge på miljöorganisationen Bellona.



Svenska batteriföretaget Northvolt har marknadsfört sig som världens mest miljövänliga batteritillverkare och nyligen [kritiserade grundaren Peter Carlsson kinesiska batteriföretag i en krönika](#). Nu avslöjar [Sveriges Radio Kaliber](#) att Northvolt själva köper nickel och kobolt från Ryssland och det kritiserade ryska företaget Nornickel.

Nornickel har kritiserats för att ha smutsat ner miljö och luft i norra Ryssland och enligt miljöorganisationen är företaget en av världens största förorenare. Norilsk har uppmärksamats som världens mest förorenade plats, och floder i stadens omgivning som färgats röda av föroreningar har väckt uppmärksamhet. Bilden ovan är tagen av Greenpeace för några år sedan.

– I Norilsk finns en av de största förorenarna i världen, omkring två miljoner ton svavel släpps ut i atmosfären – och förgiftar och orsakar mycket död skog. Det är väldigt, väldigt problematiskt, säger Frederic Hauge på den oberoende ideella stiftelsen Bellona till [Sveriges Radio](#).

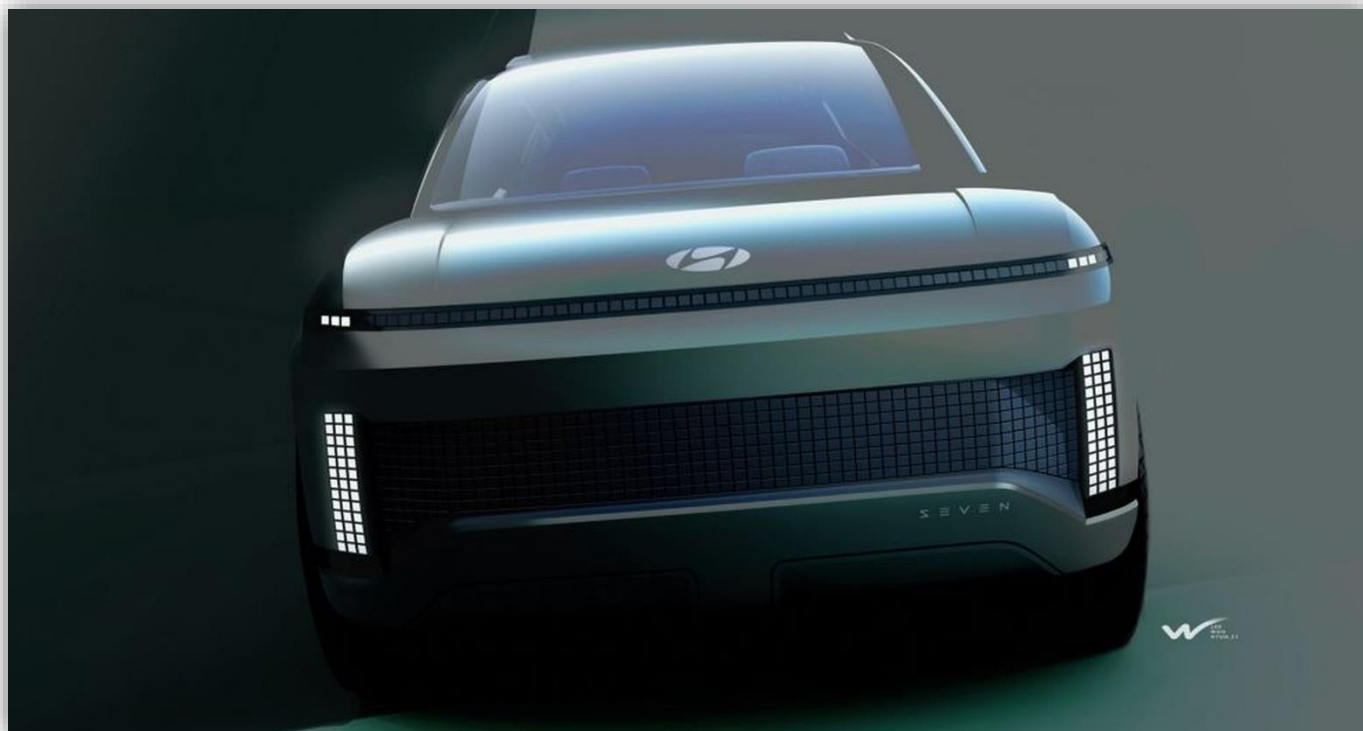
Enligt Bellona går det inte att hävda att man är världens mest miljövänliga företag om man köper smutsig nickel och kobolt från Ryssland. Northvolt uppger att de ska börja fasa ut de ryska metallerna på grunda av kriget i Ukraina, och att de ställt miljökrav på det ryska företaget.

– Vi håller ju med om att det finns utmaningar lokalt och det var ju därför som vi tyckte att det var väldigt viktigt och bra att vi kan få vara med och påverka som en ny marknad till de här miljöförbättringarna, säger Northvolts miljöchef Emma Nehrenheim till [Sveriges Radio](#).

2. Hyundai-koncernen miljardsatsar på batterifabrik med LG

Av Carl Undéhn publicerad 2023-05-29

Koreanska LG levererar redan batterier till bilar från Hyundai-koncernen, där även Kia och Genesis ingår.



Nu fördjupas samarbetet när Hyundai-koncernen och LG tillsammans investerar 4,3 miljarder dollar, omkring 460 miljarder kronor, i en gemensam amerikansk batterifabrik.

Den väntas vara igång 2025 och ha en årsproduktion på 30 GWh, vilket innebär batterier till 300 000 elbilar om året.

Att den hamnar där förklaras med samma anledning som att Volkswagen bygger en batterifabrik i Kanada och att svenska Northvolt uppges ha planer på samma sak: Inflation Reduction Act.

Paketet från den amerikanska regeringen som togs fram för att stävja inflationen innefattar även stora statliga stöd för gröna industrisatstningar. Men också att amerikanska elbilsköpare endast har rätt till klimatbonus på upp till 7 500 dollar om en viss andel av bilens komponenter tillverkats i Nordamerika.



Carl Undéhn



3. Indiska Tata Motors kan bygga batterifabrik i Storbritannien

Posted by Kristofer Rask maj 24, 2023

Ett avtal om att bygga en gigafabrik för elbilsbatterier i Storbritannien är nära att slutas, rapporterar BBC News. Bakom satsningen står indiska biljätten Tata Motors som också äger Jaguar Land Rover.



Enligt uppgifterna överväger Tata Motors om de ska bygga sin batterifabrik i Storbritannien eller Spanien. Men efter löften om subventioner och ekonomiska incitament från regeringen har Storbritannien seglat upp som det mest troliga alternativet.

Ledningen för Tata Motors förväntas flyga till London nästa vecka för att slutföra affären, noterar BBC News.

Fabriken skulle i så fall ligga i Somerset i sydvästra England. En etablering av en batterifabrik i landet är av särskild betydelse för Jaguar Land Rover som har produktion i landet och framåt ska öka sina investeringar inom elektrifiering. Senare i år kommer Jaguar att presentera en **eldriven fyradörras GT-coupé**.

Biltillverkare i landet sätter stor press på den brittiska regeringen att öppna upp för att det byggs flera batterifabriker i landet. Som följd av Brexit är det inte lika enkelt att tillgodoräkna sig öppnandet av batterifabriker i resten av Europa.

För två år sedan ryktades det om att även **Tesla var intresserade av att etablera en fabrik** i regionen. Men på den fronten har det varit tyst.



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.](#)**



4. Stellantis och Mercedes inviger batterifabrik i Frankrike

Posted by Kristofer Rask

maj 30 2023

Frankrike har idag invigt en ny gigafabrik i Billy-Berclau för produktion av batterier till elbilar.



Bakom fabriken står Automotive Cells Company som är ett samriskbolag ägt av Stellantis, Mercedes-Benz och TotalEnergies. Bakom satsningen finns också statligt stöd från Frankrike, Tyskland, Italien och EU.

Gigafabriken i Billy-Berclau är på 60 000 kvadratmeter och kommer initialt ha en produktionskapacitet på 13 GWh. Till 2030 ska det öka till 40 GWh och kommer då att direkt sysselsätta 2 000 personer.

Den första av tre produktionsenheter kommer att vara helt igång innan slutet på detta året, och till slutet av 2024 räknar man med att fabriken ska nå sitt första produktionsmål på 13 GWh. Till 2030 kommer fabriken successivt skala upp till 40 GWh, vilket motsvarar batterier till 500 000 elbilar.

Sedan 2020 har ACC ett forsknings- och utvecklingscenter i Bruges, Frankrike.

– Vi är stolta över att ha utvecklat en batteriteknologi i Frankrike, vars produktion på våra tre anläggningar i Frankrike, Tyskland och Italien illustrerar vårt engagemang för europeisk industriell suveränitet. Det är en viktig bransch som för närvarande domineras av Asien som står för 85 procent av den globala batteriproduktionen. Med denna invigning har alla ACC-anställda åtagit sig att bidra till den ekologiska omställningen av transporter genom produktion av innovativa batterier, säger Yann Vincent, VD för ACC.

Produktionen har ett tydligt fokus på hållbarhet med en industriell vattenförbrukning som är fem till tio gånger lägre än en vanlig biltillverkningsanläggning. Man kommer också kunna återvinna 90 procent av sitt avfall.

ACC har åtagit sig att anskaffa de viktiga batterimaterialen, exempelvis kobolt, litium, koppar och nickel, från leverantörer som värnar om miljön och mänskliga rättigheter och aktivt bidrar till utvecklingen av batteriernas återvinningsindustri.

Fler fabriker på gång

ACC kommer också att bygga två andra gigafabriker i Tyskland och Italien, med invigning 2025 respektive 2026. Tillsammans kommer de tre fabriker ha en årlig produktionskapacitet på 120 GWh till 2030.



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.](#)

BILSPORT

5. Sveriges första V8-Amazon

Efter drygt fyra år är "Tranas" kulturgärning klar. Han har renoverat Sveriges första V8-Amazon som byggdes redan i början av 1970-talet!



FILM: <https://youtu.be/hK5jiIVPNbk>.

6. Pagani: Dagens elbilar är alldeles för tunga

Av Marcus Berggren 29 Maj, 2023

Ett stort problem med dagens elbilar är att de är för tunga. Det ställer främst till det för tillverkare av hyper- och supersportbilar. Enligt italienska Pagani är det något som senare lägger deras elbilsplaner.



Pagani Utopia är en hyperbil av den gamla skolan.

Pagani jobbar febrilt på en elektrisk hyperbil. Kruxet är att dagens batterier är för tunga, vilket i sin tur inkräktar på märkets lättviktsfilosofi.

Det rapporterar brittiska Top Gear.

Långvarig utveckling

Christopher Pagani, Horacio Paganis son, har berättat för den brittiska tidningen att de har jobbat på en elektrisk hyperbil sedan 2018.

Det som emellertid är den svaga länken är tyngden på dagens batterier.

Paganis filosofi grundar sig i att erbjuda lätta bilar, något som inte går med dagens batteriteknologi.

Koffein för en bil

”När det kommer till våra bilar måste de väga lite” har Pagani berättat för Top Gear.

Det är en fråga om att körupplevelsen ska kunna klassificeras som rolig, något som är desto svårare när en bil är tung.

Att skruva ner vikten på en bil är som att addera koffein till körupplevelsen.

Elbilar försöker ofta att kompensera med kraft – ett praktexempel är **Pininfarina Battista** som må väga 2 063 kilogram men har 1 914 hästkrafter.

Pagani är inte rädda för innovation

Pagani menar på att de inte är emot att utveckla elbilar och att de ständigt jobbar med innovation.

Koenigsegg är inte på samma spår och menar på att elbilar måste utvecklas ytterligare för att det ska bli realistiskt för det svenska market.



Utseendemässigt ser Utopia ut som en sammanslagning av Zonda och Huayra.

Tar hjälp från tyskarna

Det italienska märket har fortsatt möten med Mercedes-AMG, som de har jobbat med i flertalet år.

Med andra ord kan inte Pagani göra en elbil helt på egen hand, utan behöver hjälp från tyskarna.

Det italienska märket är öppet för att få hjälp utifrån och är öppna för förslag.

Men när de väl lägger vantarna på något – oberoende av huruvida det utvecklats internt eller inte – är de noga med att det ska kännas som något som kommer från Pagani.



Det fördes diskussioner huruvida Utopia skulle få en elmotor. I stället blev det en V12.

Läs även: [Nya Pagani Utopia har V12 och manuell växellåda](#)

Läs även: [Pagani Utopia blev nästan eldriven](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

7. Här är Mercedes utmanare till Tesla Model 3 och Model Y

Av Carl Undéhn publicerad 2023-05-25

Mercedes har tidigare antytt att de är på väg att släppa beteckningen EQ på sina elektrifierade modeller. De första elbilarna som ser ut att bli utan de båda bokstäverna är eldrivna versioner av fyradörrarscoupén CLA och crossoversuven GLC som lanseras nästa år. Det meddelar branschtidningen [Automotive News](#) efter uppgifter från ett möte med Mercedeshandlare i USA.



Eldrivna CLA blir då först ut att använda Mercedes nya plattform MMA för modeller upp till storleken C-klass. Den är i första hand tänkt för elbilar, men ska även gå att använda för att bygga fossildrivna modeller. Ändå väntas den bli ett kliv upp vad gäller effektiviteten hos Mercedes elbilar genom att MMA bland annat använder sig av halvledare med kiselkarbid.

Eldrivna CLA uppges bli något större än dagens fossildrivna version, men få en slankare kaross för mindre luftmotstånd. Om det även planeras en kombiversion likt CLA Shooting Brake har inte nämnts.

Men även om den eldrivna versioner växer med några centimeter på längden innebär det att Mercedes utökar sitt program med eldrivna sedaner med en modell som är mindre än dagens EQE.

Och med det blir modellen en direkt utmanare till Teslas Model 3 – i alla fall storleksmässigt. Vad priset för eldrivna CLA blir har ännu inte meddelats. Räckvidden anges bli upp till 64 mil, vilket är några mil längre än vad Tesla Model 3 Long Range tar sig på en laddning.



Mercedes CLA uppges komma med elmotor nästa år.

Teslas storsäljare Model Y beskrivs också som den främsta konkurrenten till den kommande eldrivna versionen av GLC. Modellen blir då först att använda ytterligare en ny plattform för elbilar från Mercedes som kallas MB.EA.

Också den ska visas nästa år och då ersätta dagens elsuv EQC. Räckvidden anges bli 48 mil, vilket är fem mil kortare än Model Y Long Range men längre än de drygt 41 mil som EQC tar sig på en laddning.

Inte heller för eldrivna GLC finns det ännu några uppgifter kring vad priset kan bli.



Mercedes GLC



Carl Undéhn



8. Biltest: Den bevingade besten från Tesla

Av redaktören bytbil.com 2023-05-29

Text och foto Morten Bek

Vi har provkört Tesla Model X Plaid.



Tesla Model X Plaid är på god väg att lyfta när de 1 020 hästkrafterna är på full gas. Den stora suven med vingdörrar går från 0-100 km/h på 2,6 sekunder.

Man skulle kunna tro att ett företag som är så teknikbaserat och framsynt som Tesla ofta skulle uppdatera designen på sina bilar. Men den första Tesla i större produktion, **Model S**, är 11 år gammal och fortsätter att köras med bara några få ansiktslyft bakom sig.

Den stora **Model X**, som är baserad på Model S, har varit i produktion sedan 2015, och det senaste faceliftet har inte gjort mycket mer än att ge suven några minimala justeringar och en uppdaterad interiör.

Tesla lägger inte mycket resurser på design eller produktion (jag har aldrig sett en Tesla utan skeva paneler, ljud eller variationer i färgen som inte borde finnas där). Pengarna går till teknik och mjukvara. Så Model X är inte samma bil som den var 2015, även om den ser ut som det.

Med Plaid har Tesla satt en riktig best till suv på vägarna. Plaid är ultimat som Model X och visar hur vansinnig en suv kan vara från en tillverkare som inte känner till några gränser.



Fäll ut vingarna

Bildörrar har alltid varit något som designers har använt för att dra till sig människors blickar. 99 procent av alla bilar har vanliga sidodörrar med gångjärn framtill som öppnas ut från bilen. Men de återstående sju procenten av bilarna har dörrar som gör något anorlunda och extraordinärt.

Det finns saxdörrar, som på en [Lamborghini](#) eller den nya MG Cyberster, och det finns bakåtriktade dörrar som på Opel Meriva. Det finns skjutdörrar som på [Peugeot 1007](#), [Ford B-Max](#) och [Volkswagen Sharan](#).

Och så finns det vingdörrar som på Model X. Falcon-wing-dörrar, eftersom Tesla anser att sparv-flygningsdörrar eller duv-flygningsdörrar förmodligen känns svaga och inte särskilt amerikanska.

Jag förstår idén med dörrarna, samtidigt som jag inte förstår idén med dörrarna. De tar plats och ökar förmodligen bilens vikt med 100 kilo eftersom de har motorer och sensorer så att de öppnar sig själva men aldrig mot andra bilar eller upp i taket i garaget. Du kan nästan gå in på de två enskilda sätena i mittenraden (det finns två mindre säten i baksätet), men en stor SUV som Model X har aldrig misslyckats med vanliga dörrar. Otaliga problem har plågat vingarna sedan Model X kom ut, så även om de kan imponera på ett helt dagis är de inte utan minus.



En stilfull mardröm

Model X och Model S delar inredningsdesign, med vissa skillnader. Den mycket luftiga kupén i Model X kommer med högt i tak och en vindruta i samma storlek som den du ser på en stadsbuss. Det finns fri sikt mot molnen, men när solen är ute har solskydden ett uppdrag som de inte alltid kan uppfylla.

Med en delvis vit interiör som en stark kontrast är illusionen av en ren och elegant interiör fullständig. Det är en illusion, för samtidigt som det är snyggt är det också en mardröm när det gäller kontrollen, med allt som händer på skärmen. I testbilen finns det bara ett enda knarrande ljud, en skev inredningspanel och ett högt främre sidofönster som får ett eget liv. Det är inte påtagligt, men verkligen inget man förväntar sig i en SUV för 1,6 miljoner kronor.

Och ratten med ok utan övre kant? Det har tack och lov blivit ett tillval i Model X, och även i Model S. Jag har inte lärt mig att svänga och svänga av i en rondell samtidigt, och jag tror inte att jag skulle kunna lära mig det.

Det är inte bara intensivt, det är extremt

Om det inte redan är allmänt känt är Model X Plaid här för att tydligt beskriva vad Tesla fokuserar på som biltillverkare. Monteringskvaliteten är som sagt långt ifrån i fokus, och det är inte körprestanda eller komfort som står högt på agendan. Det är maximal motorprestanda, lång räckvidd och mjukvara som Tesla älskar.

Jag vill inte förlora mitt körkort och jag vill absolut inte förlora mitt liv. Model X Plaid må vara formad som ett ägg och den må vara stor och tung, men den kommer att köra om en Porsche 911 GT3 RS utan större krångel. Den bara gör det. Tre elmotorer med en något bullrig karaktär ger onödig kraft.

Jag provar full gas bara en eller två gånger, där 1 020 hk och vridmoment i samma fyra siffror öppnar sig, för jag orkar inte göra det fler gånger. Min kropp skriker NEJ, för jag måste titta på vägen, hålla i ratten och reagera. Och det är väldigt svårt.



Kraften försvinner

Det är inte många ställen där 1 020 hk är säkert och roligt. Model X Plaid stel, tung och lika långt från en 911 GT3 RS som ett ägg är från att vara en höna.

Model X Plaid har luftfjädring och riktigt snabb styrning. Luftfjädringen fungerar faktiskt bättre än i Model S Plaid (den extra vikten hjälper förmodligen till), men fjädringskomforten i en **Mercedes EQE** suv är helt enkelt mycket bättre. Model X är en gammal bil, och toppmoderna elmotorer och löftet om självkörande funktioner kan aldrig ändra på det.

Det finns ingen Tesla med en styrning som inte är snabb och skarp, men medan den är bra för en lägre hatchback är den för aktiv för en stor suv. Model X Plaid står stadigt på vägen, så den skulle kunna dra nytta av en mer dämpad styrning.

Med ett 100 kWh-batteri är den utlovade räckvidden fina 543 kilometer. Jag kan inte komma på någon annan stor suv med många hästkrafter som lovar samma sak. Och än en gång bevisar Tesla att företaget kan sin sak när det gäller batteriteknik och optimering av förbrukning. Jag kan lätt nå ett genomsnitt på cirka 18 kWh per 100 kilometer när jag kör på en väg i 70-90 km/h. Det är en väckarklocka för andra biltillverkare.

Ännu fler laddningsalternativ

Model X, och i ännu högre grad Model X Plaid, är en bil som får en att vända på huvudet. Väldigt lite av det du ser eller upplever i bilen kan du se eller uppleva i elbilar från andra märken. En del av det är positivt, men en del av det är helt enkelt inte tillräckligt bra.

Om jag någonsin skulle betala 1,6 miljoner kronor för en eldriven suv ska den vara monterad på ett sätt som gör att det verkar som om den kommer att hålla i 50 år. Den ska vara bekväm och avslappnad att köra – det är en suv, inte en sportbil.

Det jag kan säga är att du får en bil som, trots att den är åtta år gammal som modell, har en massa häftig teknik. År 2015 var Model X unik på det sättet. 2023 kan du få bilar i samma klass – **BMW iX**, Mercedes EQS suv – som också fungerar som rullande skyltfönster för den senaste tekniken. De har betydligt mindre kraft, men de har lyx och komfort som pengar inte kan köpa hos Tesla.



Det bästa med Tesla, förutom priserna på Model 3 och Model Y, är laddningsnätverket. Det totala antalet Tesla Superchargers i Sverige uppgår till cirka 900. Men eftersom även andra elbilar kan laddas vid många av de stationerna, minskar också den styrkan.

FAKTA: TESLA MODEL X PLAID

Motor & drivlina

Motor	Tre elmotorer
Effekt	1 020 hk/1 020 Nm
0-100 km/h	2,6 sekunder
Toppfart	262 km/h
Förbrukning	17,5 kWh/100 km
Storlek på batteriet	100 kWh
Räckvidd	543 kilometer
Laddningskapacitet	250 kW
Vikt & mått	
Mått (L/B/H)	505/200/168 cm
Vikt vid körning	2 530 kg
Dragvikt	2 250 kg
Volym i bagageutrymmet	Ej angivet

Relaterade artiklar:



Biltest: Vi söker mening i nya Tesla Model S Plaid



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Biltest: Peugeot 408 – ett rakt men också krokigt nummer



Tesla presenterar nya Model S Plaid – 0-100 km/h på 2,1 sekunder



9. En första titt på Kia EV9 – stora elsuven med plats för sju personer

Kia EV9 är en mäktig pjäs.

Posted by Kristofer Rask

maj 30, 2023

Kia EV9 är den sydkoreanska biltillverkarens nya, rymliga toppmodell. Jag åkte till Frankfurt för en statisk förstahandsvisning av den nya elbilen och jag måste säga att jag är imponerad.



Kia EV9 GT-Line.

Det första jag slås av är att Kia EV9 är en stor bil. Det är kanske inte så konstigt. Kia har inhyst sex eller sju sittplatser beroende på konfiguration och den har dessutom två väl tilltagna lastutrymmen bak och fram.

Kia EV9 är 5015 mm lång, 1980 mm bred och 1780 mm hög med en hjulbas på 3100 mm. Foto: Simon Hamelius.

Kia EV9 bygger på Hyundai-koncernens E-GMP-plattform som bland annat också ligger till grund för Kia EV6 och Hyundai Ioniq 5. Plattformens paradgren är utan tvekan snabbladdningen som kommer göra EV9 tillsammans med sina väl tilltagna utrymmen till en riktigt bra långfärdsbil för stora familjer.

Att ladda det 99,8 kWh stora batteriet från 10 till 80 procent ska vara möjligt på 25 minuter. Man får då en räckvidd på upp till 497 kilometer (WLTP). Det är toppmodellen Kia EV9 GT-Line som är först ut på den svenska marknaden. Modellen är fyrhjulsdriven med en totaleffekt på 282 kW (384 hk).



Kia EV9 är 5015 mm lång, 1980 mm bred och 1780 mm hög med en hjulbas på 3100 mm.

Exteriör

Exteriören är kantig med skarpa linjer med flera designinslag som följer samma manér. Det skapar ett kraftfullt utseende och stadigt intryck. Min samlade bedömning är att det här är riktigt tilltalande. Formatet står i direkt kontrast till de allt mer rundare och böljande formerna vi ser på många nya bilar idag.

Trots det stora formatet är Kia EV9 relativt aerodynamisk. Luftmotståndskoefficienten ligger på 0,28. Kia EV9 mäter 5015 mm i längd, 1980 mm i bredd och 1780 mm i höjd.

Interiören

Precis lika stor som EV9 är på utsidan är den också på insidan. Här finns det goda möjligheter att sitta bekvämt i riktigt sköna ventilerade och vida justerbara stolar med gott om utrymme både bak och fram oavsett storlek på passagerare. Även om den tredje stolsraden så klart kan göras trång, om de i det främre baksätet väljer att skjuta bak sina stolar för långt.



Trots det stora formatet är Kia EV9 relativt aerodynamisk. Luftmotståndskoefficienten ligger på 0,28. Kia EV9 mäter 5015 mm i längd, 1980 mm i bredd och 1780 mm i höjd.



De raka linjerna från exteriören följer på ett bra sätt in i interiören. En tydlig och skarp linje löper längs hela instrumentpanelen. Här finns en rad omsorgsfullt valda knappar i en mix av fysiska knappar för klimatreglering och stilfullt integrerade haptiska snabbknappar för att växla vyer på pekskärmen.





Utmanar med smarta funktioner

Kia har inga ambitioner att EV9 ska placera sig långt upp i ett premiumsegment även om man vill utmana en storleksklass som ofta förknippas med premiummodeller som Audi e-tron, Volvo EX90 eller Mercedes EQS SUV. Materialvalen i kupén är ändå bra, och håller en nivå som ger ett gott helhetsintryck.

Det är uppenbart att Kia har låtit kreativiteten flöda. Kia försöker utmana genom praktiska och spännande lösningar som vi annars inte ens hittar i de absoluta toppsegmenten av premiumbilar. Stolarna på den andra raden kan roteras 180 grader för att skapa en lounge-miljö där man kan umgås med de i baksätet (när bilen står still).

I bakhjulen finns inbyggda solskydd och den lättillgängliga placeringen andrarradens USB C-uttag på sidan av förarstolarna är briljant. Kia EV9 har också V2L vilket gör det möjligt att mata ström ur batteriet genom en vanlig väggkontakt. Varför har inte alla elbilar det?

Eller vad sägs om en utdragbar låda i baksätet, som också kan dubblera som ett litet fika-bord? Bland andra smarta lösningar finns också en dedikerad klimatkontroll i baksätet, med egna fläktutblås i taket som styrs av ett eget HVAC-system som kan kopplas bort om baksätet är tomt för att spara energi.

Praktiskt är också bagaget som rymmer 312 till 333 liter beroende på om man väljer det 6- eller 7-sitsiga alternativet. Golvet går nästan att fällas helt plant vilket skapar ett väl tilltaget lastutrymme.

Fram finns också en frunk som rymmer 52 liter. Den kan öppnas med antingen en knapp i bilen, mobilappen eller med fjärrkontroll. Borta är den stora spaken under ratten som för tankarna till en era av förbränningsmotorer. På kroken får Kia EV9 GT-Line dra 2500 kilo.



Ett pris som ej är premium

Kia har som mål att de svenska leveranserna ska starta mot slutet av det här året. Priserna kommer antagligen någon gång efter sommaren, men under en intervju med Sjoerd Knipping, Vice President Marketing & Product på Kia fick vi en första indikation på tankarna bakom hur Kia EV9 ska placera sig.

Först behövde vi dock bena ut frågan om vad ett premiummärke är:

– Jag tror att vi kommer väldigt nära med EV9. Och då kan man undra, vad pratar man om när det gäller premium? Är det bara en *image*? Det är en sak. Det är klart att några av de befintliga premiummärkena har en mycket längre meritlista än oss. Vi lanserade här i Europa för 30 år sedan, aldrig med avsikten att bli ett premiummärke, inledde Sjoerd Knipping.

– Premium kan också ses i termer av du vet, hur de skiljer sig i termer av teknik. EV6 skulle jag säga fortfarande, och uppenbarligen går utvecklingen framåt i denna EV-arena, men den erbjuder fortfarande premiumteknik jämfört med några av premiummärkena. När jag laddar min EV6 gör jag det snabbare än många av de premiummärken som jag möter vid lönity-laddningsstationerna, fortsatte Sjoerd Knipping.

– Jag skulle säga att om vi lyckas att locka kunder från det segmentet oavsett vad de kör idag, skulle det vara en komplimang till varumärket och till EV9 såklart, sa Sjoerd Knipping.

– Du kommer att se när vi tillkännager priser senare i år var vi exakt kommer att placera den. Jag tycker att det är rättvist att säga att det inte kommer att vara på premiumsidan av segmentet, avslutar Sjoerd Knipping.



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.](#)

10. Då kommer den ihopfällbara stadsbilen CT-2

Av Carl Undéhn publicerad: 2023-05-29

Redan för några år sedan presenterade företaget City Transformer en färdig version av sin något unika lilla eldrivna stadsbil CT-2.



Med en bredd på endast 1,4 meter är det redan en smal pjäs. Men genom att trycka på en knapp kan bilen klämma ihop sig ytterligare för att då endast mäta en meter på bredden. Genom det går den att klämma in även på de mest trånga utrymmena i en stad. Med ihopfällbart läge aktiverat minskar däremot toppfarten från 90 till 40 km/h.

Även längden är spartansk med 2,5 meter. På höjden mäter den dock lite mer normalt med 1,58 meter.

Två elmotorer vid vardera hjul på bakaxeln ger den lilla stadsbilen en effekt på 15 kW, eller 20 hästkrafter.

Batteristorleken nämns inte, men räckvidden anges till 18 mil och det går att ladda till 80 procent på en halvtimme.

Enligt det israeliska bolaget har de fått in 2 000 förbeställningar, varav hälften uppges komma från privatpersoner i hela Europa.

Priset för den lilla transformern börjar på 16 000 euro, omkring 185 000 kronor, och nästa steg är att vidareutveckla serieversionen i Italien inför en produktionsstart som är planerad till 2025.



Carl Undéhn

11. Räckviddsrekord på elväg: 192 mil utan laddstopp

Publicerad igår 12:15

(uppdaterad igår 12:45)

Text Erik Söderholm

Toyotas laddhybrid kunde köras i över 100 timmar utan laddstopp i ett nytt experiment på en avlyst teststräcka.



Företaget Electreon uppges ha slagit rekord i världens längsta körsträcka på el utan laddstopp. Rekordet gjordes dock inte i en elbil utan i laddhybriden Toyota RAV4 Plug-in Hybrid, med ett batteripaket på 18 kWh.

Rekordet slogs på en särskild testslinga där företagets egen teknik för elvägar installerats. På så sätt kunde bilen laddas medan den kördes. Men förarna behövde alltså inte ta hänsyn till trafik eller annat som hade påverkat körsträckan.

Totalt kunde bilen köras i mer än 100 timmar och körsträckan uppgick till 192,5 mil. 55 bilförare deltog, men även om bilen stannades många gånger för förarbyte behövde den alltså inte laddas med sladd.

Att just en laddhybrid användes och inte en elbil beror enligt Electreon på att elvägar minskar behovet av stora batterier. En annan anledning är att företaget samarbetar med Toyota för att utveckla trådlös laddningsteknik för bilar samt en eftermarknadslösning för att konvertera äldre bilar till att bli kompatibla med elbilar.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Klart: Här byggs Sveriges nya elväg



Ny rapport: Mer snabbbladdning bättre än nya elvägar



Hundratals mil elväg – och nya snabbladdare för lastbilar



Så ska bilägarna betala för att ladda på elvägen



Nu ska skånska elvägen vintertestas – i Kramfors

12. Så dyr riskerar läckan bli för Tesla: "Många miljarder"

AV Marcus Berggren 29 Maj, 2023

Teslas enorma dataläcka har gjort att flera aktörer riktat stark kritik mot det amerikanska elbilsmärket. Däribland IG Metall, världens största fackförbund.



Slutnotan för Tesla riskerar att bli väldigt hög.

Det var **tyska Handelsblatt** som häromveckan läckte över 100 gigabyte data i form av 23 000 filer.

Filerna innehöll bland annat löner och privata adresser till över 100 000 tidigare och nuvarande anställda.

Öppna för missbruk

Det är Dirk Schulze från IG Metall som berättat för tyska Handelsblatt att de uppmanar Teslas högsta ledning att "omedelbart informera anställda om eventuella kränkningar av deras dataskyddsrättigheter".

De personuppgifter som läckt ska tydligen vara öppna för "alla tänkbara former av missbruk".

Oroväckande utveckling

Dirk Schulze anser att avslöjandet är oroväckande och att elbilsjätten måste ta till olika åtgärder för att säkerställa att företagskulturen tillåter att man kommer med klagomål och synpunkter.

Facket måste kunna spela en större roll hos Tesla för att säkerställa att de anställdas rättigheter skyddas menar IG Metall.



Elon Musk erkänner att märket har problem framöver.

Fortsatt tysta

En Tesla-anställda – som vill förbli anonym – har berättat för Handelsblatt att Tesla betar sig om att ingenting har hänt, trots den enorma läckan.

Den ovannämnda anställda märkte att vederbörandes uppgifter har läckt, inklusive löneanspråk, identitets- och avtalsuppgifter.

Det är flertalet Tesla-anställda som har kontaktat Handelsblatt direkt och berättat om hur deras uppgifter nu finns för allmänhetens beskådning.

Tesla har ingen kommentar

Det amerikanska märket vägrar kommentera läckan till Handelsblatt och tyska **EuGD – European Society for Data Protection** – har skapat en sida där kunder och **anställda har möjlighet att kräva Tesla på skadestånd.**

Det är flera internationella medier – inte minst i USA – som också vill att Tesla ska stå till svars för läckan.

En rad tillsynsmyndigheter verkar dessutom ha fått upp ögonen för läckan och i USA har exempelvis **Meta tvingats böta fem miljarder dollar** för allvarliga dataskyddsbrott.

Den amerikanska elbilsjätten kan tvingas böta 3,26 miljarder euro – motsvarande 37,8 miljarder kronor – ifall det visar sig att de agerat oaktsamt, **det rapporterar Reuters.**

Läs även: Nya trenden – därför överger företag molnet

Läs även: Superläckan på Tesla – ”Autopilot dödade mig nästan”

Läs även: Jätteläcka på Tesla – över 1 000 larm om olyckor



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

13. Studie visar: billigast att köra lastbil på el

Publicerad av Carl Undéhn 2023-05-30

Utbudet av eldrivna lastbilar har breddats snabbt de senaste åren.



Scania är mitt uppe med att **öka tillverkningen av eldrivna modeller** i Södertälje och Volvo rapporterar en **kraftig ökning av orderingången på eldrivna lastbilar**. Med räckvidder på upp till omkring 30 mil är det ännu främst kring städer och för regionala transporter som de används. Men en **ny studie från Chalmers** i Göteborg visar nu att det även kan bli billigare att köra långa transporter på el jämfört med att tanka diesel.

Bakgrund till studien är uppfattningen att eldrivna lastbilar behöver stora batteripaket för att klara långa sträckor – något som i sin tur gör dem dyra att köpa in för transportbolag. Forskarna på Chalmers beslutade sig för att titta närmre på lastbilarnas verkliga körmönster för komma fram till optimal storlek på ett batteri. Till sin hjälp använde de data från ett åkeri som kör varor mellan Helsingborg och Stockholm, en sträcka på knappt 60 mil.

– I studien används lastbilarna för att hämta och lämna last på dagen och långväga transporter på natten. Vi har jämfört två batteristorlekar med två scenarion för priset på snabb-laddning. Den typen av tunga lastbilar ser ut att kunna elektrifieras på ett kostnadseffektivt sätt, säger Johannes Karlsson som är doktorand i regelteknik på institutionen för elektroteknik på Chalmers.

Forskarna kom fram till att det blir billigast att köra på el, förutsatt att lastbilen har en anpassad storlek på sitt batteri och att priset för att ladda inte skjuter i höjden. Beräkningarna har dessutom gjorts med antagandet att en liter diesel kostar 1,20 Euro. Det är en bra bit under dagens priser i de flesta EU-länder. För tillfället är det endast Malta som kommer i närheten av det i Europa. Priset i Sverige ligger idag på strax över 21 kronor litern, vilket blir närmre 1,90 Euro.

Studien visade att det finns flera faktorer att ta ställning till för att optimera batteristorleken och sänka kostnaden. Slutsatsen är att det kan komma att behövas olika batteristorlekar för olika typer av transporter. Med ett mindre batteri går det att lasta mer i lastbilen, vilket gör det till ett mer kostnadseffektivt alternativ. För att klara sträckan på 60 mils måste lastbilen däremot ladda vid publika snabbladdare. Då är det priset vid snabbladdaren som blir avgörande för att hålla nere kostnaderna.

Med ett större batteri går det att dra nytta av billigare laddning över natten vid depån.

– Det är möjligt att elektrifiera tunga lastbilar som kör långt, så att det blir lika billigt eller billigare än diesellastbilar, om man kör på rätt sätt. Batteristorleken kan avgöras om av man kör lätt last, som paket eller grönsaker, eller om man kör tung last, som drycker eller virke, säger Johannes Karlsson.



Carl Undéhn



14. Visste ni om detta diskreta budskap på körkortet?

Av Bobby Green 2023-05-29 kl 13:00

Bra grej!

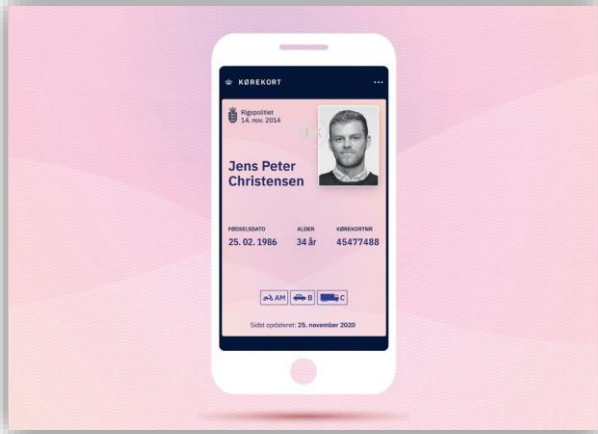


Ser ni vad det står?

För att det inte ska vara så enkelt att förfalska ett svenskt körkort finns det en del dolda grejer i kortet. Bland annat kommer en vägskylt fram om man lyser på det med ultraviolett ljus. Transportstyrelsen har även smugit in ett budskap på kortet som i alla fall jag inte hade koll på innan, och detta har det nu börjat snackas om på Internet. På kort som är tillverkade 2016 eller senare står det nämligen "**Sakta ned vid skolor**" i ett vågmönster i nederkant vilket ju både är ett bra budskap och en liten kul detalj.



Bobby Green



**EU vill införa digitalt körkort
Ja tack!**



**EU vill införa B-körkort för A-traktor
Känns ju rimligt**



**Färre körkort återkallades förra året
Första gången på fem år det minskar**

15. Volvon gör succé: "Människor tycks älska P1800 Saint"

Publicerat 27/05/2023 av Maths Nilsson

Volvo P1800-Saint fortsätter att göra succé och människor tycks älska bilen. Efter att ha vunnit fem priser på Custom Motor Show på Elmia lockade bilen fler beundrare än Koenigsegg Gemera under Tjolöholm Classic. – Jag tror det är något charmigt med bilens nätta elegans som i Saint-utförande får en modern aura och detaljkänsla som ytterst få andra bilar levererar, säger skaparen Torbjörn von Braun.



Det svenska bilprojektet P1800-Saint avtäcktes under [Custom Motor Show i Jönköping](#) i påskas och blev snabbt en stor publikföret. Bilen sopade hem massor med prestigefyllda pokaler och vann Juryns Choice och Best in Show i klassen "Streetcars", pris för bästa inredning, pris för bästa motorrum och pris för bästa lackering.

P1800-Saint är en hyllning till Volvos mest ikoniska bilmodell genom tiderna. The Saint ska tillverkas i ett 20-tal exemplar och kan fås med Volvos turbofemman på upp till 750 hästkrafter. Bilen är byggd av von Braun Sports Cars som ville skapa den perfekta moderna versionen av Volvo P1800. Med stor respekt för den ikoniska ursprungsbilen har en moderniserad version av Volvo P1800 tagits fram. Projektet har välsignats av Pelle Pettersson som ritade den ursprungliga P1800.

Endast små detaljer är ändrade i den klassiska ursprungsdesignen. Bilen har diskreta kolfiberdetaljer på karossen som inte tar fokus från helheten, en frontspoiler med horn som är en nick till modellens klassiska stötfångare. Den diskreta sidokjolen i kolfiber har samma tilltalande böj som går igen på dörrarna och bakfönstret i grunddesignen. Lackeringen heter "Frost vid soluppgång", och den magiska kulören skapas tre lager vit pärlemor med tillsammans med en flop i guldton.



Den retromodernistiska **P1800-Saint** är en riktigt snabb och körglad bil med moderna prestanda. Vikten är mellan 950 och 1 100 kg beroende på konfiguration och bilen kan fås med en turboladdad Volvofemman på upp till 750 hästkrafter. Matematiken ger vid handen att vikten i förhållande till effekten ger aktningsvärda fartmöjligheter.

Fjädringar och hjulupphängningar är nya och specialutvecklade för att ge bilen väghållning i paritet med nya sportbilar från Ferrari och Porsche. Bakre fjädringen har tryckstångsteknik som kan ses genom ett glas bakom baksätena. Sötdämparna kommer från svenska Öhlins. Bromsarna kommer från Brembo och bilen har kolfiberkeramiska bromsskivor gjorda med den allra senaste tekniken. Bilen har ABS-bromsar som kan stängas av genom ett "Chase Mode".

Förra helgen ställdes bilen ut på **Tjolöholm Classic** där den tjugade 10 000-tals besökare i Tjolöholms kyrkliknande lada. Besökare vittnade om att P1800 Saint drog till sig fler beundrare än självaste Koenigsegg Gemera, åtminstone lika många. Bilbyggarna bakom P1800 Saint är helt tagna av responsen.

– Vi är helt överväldigade av alla den positiva feedback vi fått mottaga så här långt. Människor tycks älska Saint-konceptet. Vi tycks ha funnit en mycket bra balans mellan en föryngrad klassisk elegans med modern spetsteknik från supersportbilar paketerat tillsammans med en detaljrikedom och finish som får många bilälskande människor att gå igång på ett sätt jag aldrig tidigare upplevt och jag har varit med på många lanseringar från flertalet av de stora sportbilstillverkarna, säger Torbjörn von Braun som är huvudansvarig för projektet.



950 kg bil och 750 hk Volvofemman kan ge aktningsvärda prestanda.

Planen är att producera en liten exklusiv serie av P1800 Saint. Projektet har inneburit extremt hårt arbete för bilbyggarna som tagit fram bilen. Nu väntar arbete med funktions-, kvalitets- och uthållighetstester.

– Vi har egentligen ingen brådska då vi inte står inför någon storskalig produktion som ska igång. Resan är därför lite av det som gör målet och målet är att exklusivt kunna bygga ett fåtal P1800 Saint som kan uppskattas för sin "State of the Art" både visuellt och körupplevelsemässigt, säger Torbjörn von Braun.

Fakta von Braun P1800-Saint

Grundmodell: Volvo P1800 S

Motor: Volvos 2,4-litersfemman med smidda kolvar, Borg-Warner EFR-turbo, 40 kilos ventilfjädrar.

Effekt: Mellan 250-750 hästkrafter.

Vikt: 950-1 100 kg.

Transmission: Bakhjulsdrift, Getrag 7-stegs dubbelkopplingslåda.

Chassi: Dubbla egenutvecklade aluminiumlänkar fram och bak. Öhlins Road & Track Coilovers, ställbara.

16. Opel GT var en sportig blix från klar himmel

Publicerad 29 maj 2022

Text Calle Carlquist

Plötsligt var Opel väldigt långt från skokartongsbilarna från 1960-talets början. Opel GT var en riktig »mini-Covette«, men visades faktiskt före sin amerikanske sportsläkting.



Opel ur-GT visades som projekt vid Frankfurtsalongen hösten 1965. En blixbil från klar himmel för det rekorderliga märke som dittills mest försett bilhungerande tyskar (och svenskar!) med kornbröd. Omsusningen var total; vilken raffinerad formgivning!

Bakom linjerna stod japanättade Lawrence Kiyoshi »Larry« Shinoda. Föga anades väl då, två år före presentationen av Corvette Sting Ray 1967, hur linjerna förebådade vad som skulle komma på »USA:s enda sportbil«, också den huvudsakligen ritad av Shinoda.

Produktionen av Opel GT startade i oktober 1968. I mellantiden fick skalet diverse retuscher och kortat frontparti. Resultatet var mycket lyckat, det räcker ju med att titta på releasebilden som vi gjorde till den största i denna artikel. Det fanns inte en tidning i Europa som inte publicerade denna bild. Karosserna byggdes av ett franskt företag med det klingande namnet Brissoneau & Lotz et Chausson.

Plötsligt stod en mini-Corvette inom räckhåll för gemene man. Tekniskt sett handlade GT om ett chassi från Opel Kadett parat med en motor från Rekord, en 1,9-litersmaskin på 90 hk DIN som introducerats 1966. Motorn låg bakom framaxeln och gav bilen förnämlig fart. Men vad i hela friden skulle 1,1-snurran på 55 hk från Kadett där att göra som andra alternativ? Priset för en GT 1900 var i Sverige 1970 knappt 27 000 kronor.



Designen var oerhört väl genomförd. Förutom linjerna i stort och de i taket uppdragna dörrarna märktes snabbt de snurrbara strålkastarna. Det var bara att dra i handtaget bredvid växelspaken så tittade grodögonen upp. Instrumentpanelen var nyskapande både i form och material. Dubbla avgasrör mitt i baken, snitsiga fälgar och däck med röd rand! Och så de snygga stolarna! Baklucka? Nix!

En läckerbit, ohne Zweifel. Kunderna strömmade till, även i USA där Opel härjade med viss framgång vid den här tiden.

Superseriös förarmiljö i snygg, sluttande sextiotalsstil. Har Opel någonsin haft en snyggare ratt? Visserligen i fuskträ men vilka former! Mittkonsolen hade kvar Opels typiska vipptangenter. Nedanför dem dragreglaget för strålkastarna. Instrumentrundlarna var stora och tydliga. Varvräknaren gick optimistiskt ända till 7 000 r/min men riktigt så långt ville inte den nya Rekordsnurran med »högt liggande kamaxel« vara med.

An advertisement for the Opel GT. At the top, the word "OPEL" is written in a blue, stylized font, with "GT" below it in a larger, similar font. Below the text is a photograph of a red Opel GT. A woman with blonde hair is leaning out of the driver's side window, waving her hand. The car is shown from a front-three-quarter view. At the bottom of the advertisement, the slogan "Born to conquer the hearts of fast sports car lovers." is written in a bold, black, sans-serif font.

Hej, jag åker gärna med i nya Opel. 80 000 köpte GT i USA.



*Linjerna och detaljerna utgör en sällsynt lyckad helhet.
Den nya 1900-motorn placerades långt bak i Kadettchassit.*

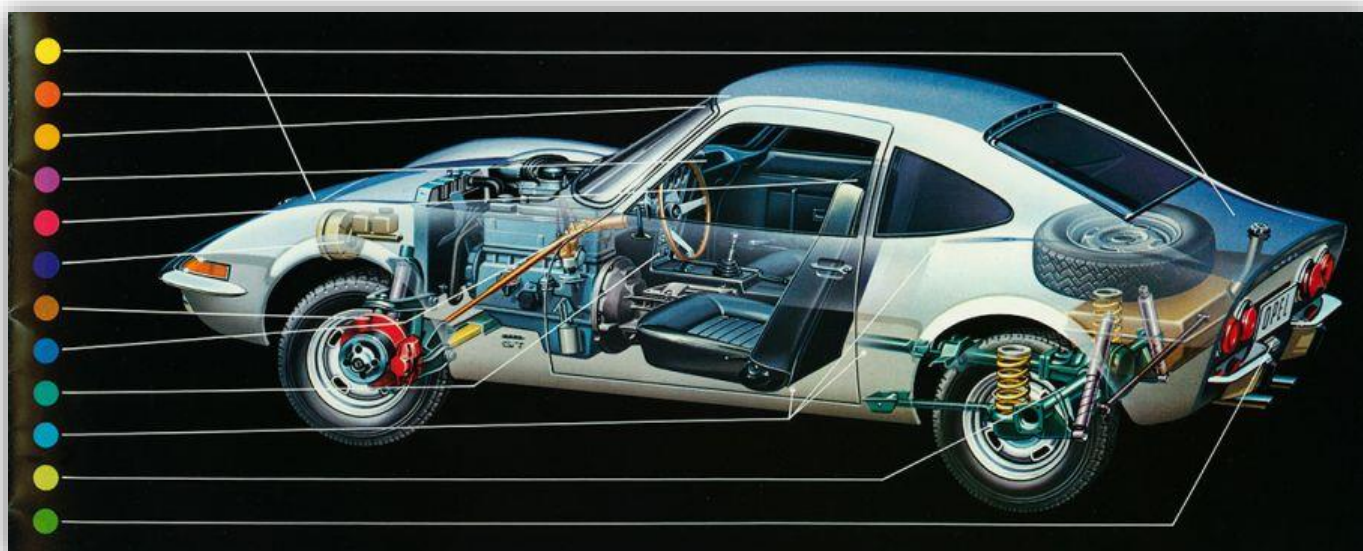
När vi av nyfikenhet därför tittar i den amerikanska broschyren hittar vi ett internationellt stuk med klassisk playboyanstrykning, så som det skulle se ut vid 1960-talets slut. Välansat, lite polotröja, fartigt, förarhandske som greppar en växelspak, sköna kvinnor med pastellfärgade band i håret och lyster i blick inför Opel GT-mannen.

Sprängteckningarna ger visserligen intryck av skottkärrechassi för en nutida betraktare men GT var mycket vass på vägen, välbalanserad och kvick. 0–100 km/tim tog bara 11,5 sekunder för 1900-motorn.

Produktionen upphörde 1973, efter drygt 103 400 exemplar. Ingen dålig siffra, drygt 80 000 av bilarna såldes i USA. Versionen med Kadettspis lades dock ned redan hösten 1970, efter bara 3 553 exemplar.

En specialversion kallad SR hade karosstripes och mattsvart lackering där normalversionen hade krom. Av den läckra Aeromodellen med avtagbart takparti (som Corvette!) byggdes tyvärr bara två exemplar 1969. Annars inga karossförändringar, det behövdes inte.

Opel GT är en klassiker, solklart.

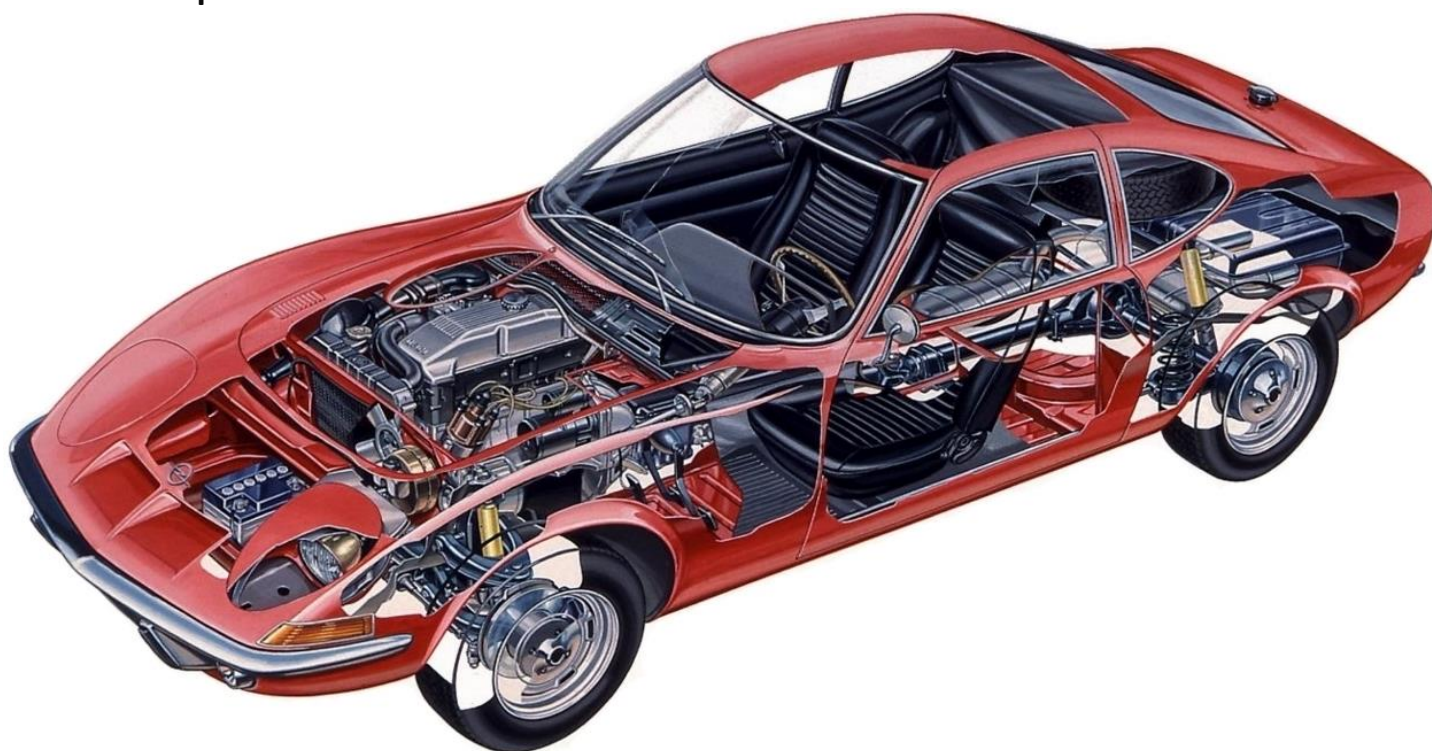




Strålkastarna snurrades upp.



Calle Carlquist



Opel GT 1968–73



Teknikens Värld

17. Provkörning av Opel GT

Publicerad av David Lilja 30 okt 2022, kl 19:02

Opel kämpar för sin överlevnad och vissa bedömare har redan spått biltillverkarens undergång. Om det är sant är det hög tid att titta tillbaka på en av märkets sällsynta sportbilar: den tyska, fransosen Opel GT.



Märket **Opel** förknippas snarare med arbetshästar än med sportbilar.

Fast i slutet av 1960-talet var det just en sådan här man skulle ha om man ville vara lite tuffare. **Opel GT** var för många unga en riktig drömbil som signalerade individualitet och framgång.

Inga-Britt Ekdahl hade blivit stående framför bilhandlaren skyltfönster i Kisa mer än en gång. Den figurslanka lilla sportbilen var draperad i guldmetallic och sa – köp mig, vi kommer att bli ett strålande par!

En dag klev hon helt sonika in och slog till. Sedan dess har de varit just ett par. Körd varsamt, endast sommartid och passionerat och regelbundet omhändertagen. På vintern brukar Inga-Britt smyga ner i garaget för att beundra och småprata lite med sin GT. Hör och lär, hobbybilsföräldrar! Just så håller man lågan ständigt tänd.

Denna krispiga höstmorgon rullas skönheten ut framför våra fötter. Varsågod, ta för er av denna Opel GT modellår 1970, originalskick och knappa 3 000 mil på mätaren.

Exceptionellt smidig, svarvad midja, kraftigt markerade skärmar. En näpen historia men med musklerna på de rätta ställena. Fronten låg och skarp, formvässad med den tunna kromranden i form av en minimal stötfångare.

Strålkastarna – ett kapitel för sig – roterar i sina egna hålor och fälls upp likt ett nyvaket Halloween-monster. Enligt ett enhälligt beslut i Opel GT Club Schweden ska dock ögonen vara släckta i så stor utsträckning som möjligt. Rätt så, utseendet främjas knappast av de charmiga, men ganska klumpiga strålkastarhusen.



Efter den förhållandevis långa huven sveps man med i härligheten via den sluttande obrutna taklinjen som mynnar ut i en kort horisontell linje innan bakänden abrupt huggs av i en ankstjärt. Det kromade tanklocket har placerats som ett ornament mitt på.

De runda bakljusen påminner om **Ferrari Dino**, men desto fler lär dra paralleller till tredje generationens **Chevrolet Corvette**. I sig logiskt eftersom GT:n ritades av Clare MacKichan, som flyttades över från GM i Detroit till Opel i Rüsselsheim för att formge Opels nya sportbil. Annars var inte, som många tror, Corvette inspirationskällan utan en konceptbil vid namn Chevrolet Corvair Monza GT från 1962. Åtminstone om man får tro GT-entusiasterna som avskyr epitetet fattigmans-Corvette.

Dörrarna klipper in en bit i taket och öppnar brett varför insteget är relativt lätt. Utrymmet känns förvånansvärt luftigt med tanke på bilens yttermått. Interiören är inte särskilt in-smickrande. Alla förväntade mätare finns monterade på en hög instrumentpanel vinklad inåt i nederkant och på så vis i harmoni med bakstammens lutning.

Treekrad sportratt och högt placerad golvväxelspak andas rätta takter, samtidigt som det är murrigt och ganska mycket bruks-Opel över det hela. Unik är däremot en mycket speciell spak alldeles snett framför växelspaken. Det är nämligen reglaget till strålkastarnas manövrering som sker mekaniskt med vajer. Handlaget bör vara bestämt annars fastnar inte grodögonen i läge med följden att bilen ser ut som en vindögd groda.

Bagaget får man kasta in bakom sätena, baklucka saknas. Lite mer utrymme får man om man kastar ut reservhjulet, men då får man krypa genom bilen för att komma åt pinalerna.

Från Kisa hamnar vi på väg 134 som löper runt och på smala landtungor genom sjön Åsunden på ett underbart slingrande vis. Vidare till Björnfors, en kort posering vid den gröngula nostalgimacken som Siewert Jonsson så omsorgsfullt håller igång. Rundar därefter nästa sjö, Björkern, genom härliga lövskogar och ett förvånansvärt bergigt landskap. Körningen flyter fint. Färska däck på en nästan ny bil, sett till miltalet.



Någonstans här upplever Opel GT och jag något som kan beskrivas som t h e m o m e n t.

Jag hittar bilen och bilen hittar mig. Eller kanske snarare, bilen hittar vägen och gör allt för att jag också ska känna den. Det kanske går i 80, 110 på sin höjd vilket är alldeles tillräckligt även om den kan sprutta på betydligt fortare.

Bilen känns harmonisk på vägen, behärskad utan sidoskutt vid ojämnheter eller plötsliga gasuppsläpp. Styrningen är delikat. Växellådan är trög och har fasta lägen.

Det behövs ingen sportmotor, varvräknaren rusar obehindrat upp mot 5 000 r/min. Med bara drygt ett ton att dra räcker effekten för just den här typen av avslappnade, men ändå inspirerande körningen.

Körupplevelsen liknar lite grann den i MGB GT, blandat med **Saab Sonett**. Tillförlitlig kärvhet och säregen fingertoppskänsla. En sorts bruksig, lättillgänglig sportighet.

Och exakt i ögonblicket efter att vi funnit varandra, Opel GT och jag, slår trippmätaren över till 30 000 kilometer.

ANDRA ÄGAREN

Inga-Britt Ekdahl är andre ägaren till bilen, den första var också en kvinna som dock inte hade bilen mer än något år och bara hade kört några hundra mil. Innan körde Inga-Britt en Fiat 850 och ville egentligen ha en Porsche, en likadan som hennes bror körde.

– Jo, lite häftig ansågs man nog när man kom åkande i en sportbil, berättar Inga-Britt, som på senare år även börjat köra motorcykel.

Opeln körs inte många mil varje år, men en och annan utflykt brukar det bli till olika bilträffar.

– På årets stora jubileumsträff (Opel 150 år, reds anm.) på Öland kom det fram en dam och var helt säker på att det var hennes gamla bil. Efter ett tag kom vi fram till att så inte var fallet, men hon hade haft en exakt likadan. Det kanske är något med bilens former och i kombination med kulören som tilltalar oss kvinnor?



Opel GT var en bil som tog många med total överraskning. Ingen hade riktigt väntat sig det här från den tyska familjebilstillverkaren. Snyggt jobbat, Opel!

Designen är avgjort amerikansk...

...och vid ritbordet satt ju även en amerikan. Tysk teknik, mestadels från **Opel Kadett**. Men Frankrike?

Vi får nog ta det från början.

Den slimmade fastbackcoupén Opel GT Experimental visades upp på bilsalongen i Frankfurt 1965. Opel hade först inte tänkt bygga någon bil på konceptet, men ändrade sig när intresset visade sig vara stort.

I USA såg man ett ökat sug efter billiga folksportbilar och i Europa behövde Opel tvätta bort tontstämpeln och ge märket en sportigare image.

Produktionsbilen tog tre år att färdigställa trots att mestadels lagervaror användes under den avancerade strömlinjeformen. Motor och drivpaket skulle monteras tre decimeter längre bak i Kadettens chassi för bästa väghållning. Skivbromsar och dubbla triangelarmar fram avfjädrat med tvärgående bladfjäder. Bakvagnen har stel bakaxel, skruvfjädrar och trumbromsar.

Karossen vållade störst problem. Eftersom produktionstaket nåtts i Opels egna fabriker gick uppdraget till den franska bilbyggarfirman Brissonneau & Lotz, som i sin tur med hjälp av en annan fransk firma, kaross-skräddarna Chausson, utförde det mesta av arbetet. De böljande släta ytorna blev en stor utmaning med ideliga slitningar mellan fransmän och tyskar.



GT finns med två motoralternativ. Vanligast är 1900-modellen på 90 hk vid 5 100 r/min. Den tamare 1100-modellen (60 hk) såldes aldrig i Sverige och försvann redan efter två år. Ytterligare en version såldes, GT/J, som i Junior, hade allt krom lackerat svart och enklare utrustning. Tillverkningen startade i början av oktober 1968 och fortsatte fram till 1973 då strängare säkerhetsbestämmelser tog död på Opel GT. Då hade respektabla 103 463 exemplar tillverkats. 70 procent gick till USA.

Kanske lika känd som själva bilen är reklamsloganen: Nur fliegen ist schöner. Artikeln publicerades ursprungligen i [Klassiska Bilar nummer 3/2013](#).

OPEL GT

Ursprungligt pris (1969): 24 450 kronor.

Uppskattat pris (2012): från ca 60 000 kr.

Motor: Bensin. Längsmonterad 4 cylindrar. Cylindervolym 1 897 cm³. Max effekt 90 hk vid 5 100 r/min, max vridmoment 152 Nm vid 2 800 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg fram/bak 5 x 13 tum.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 243, längd 411, bredd 158, höjd 123, spårvidd f/b 125/128. Tjänstevikt 1 030, maxlast ca i.u. Tank 53 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 11,0 s, toppfart 185 km/h.

Bränsleförbrukning: ca 0,98 l/mil.

MOTORNYTT

SLUT