



*Iso Rivolta GT 1966.*

- 1. Fastighetsägaren bekräftar Nevs Emily GT-affären**
- 2. Saab hetare än någonsin**
- 3. Audi köper in kinesisk elbilsplattform**
- 4. Så dyr är superbilen att äga**
- 5. Prov Skoda Enyaq Coupé**
- 6. Nya Mercedes-AMG GLC officiell**
- 7. Test XPeng P7**
- 8. Peugeot 508 PSE provkörd**
- 9. Audi TT tackar för sig med stil**
- 10. Rekordhög lönsamhet för Volvo**
- 11. Volvo ökade leveranserna av eldrivna lastbilar med hjälp av Renault**
- 12. Kalkylerna går inte ihop för ellastbilar**
- 13. Iso Rivolta GT IR 300**



## 1. Fastighetsägaren bekräftar Nevs Emily GT-affären

Posted by Kristofer Rask juli 25 2023

Sedan projektet med den Trollhättan-baserade elbilen Emily GT från Nevs blivit känt under våren har bolaget letat efter en ny köpare. I fredags kom de första uppgifterna om att en köpare ska vara på gång.



Köparen är fortfarande okänd, men enligt bilsajten [Auto Motor & Sport](#) handlar det om ett europeiskt bolag. Affären ska inkludera både elbilsprojektet Emily GT och självkörande mobilitetsprojektet Pons.

Verksamheten ska dessutom förläggas på gammal Saab-mark vid Stallbackafabriken i Trollhättan. Nu bekräftar fastighetsägaren Stenhaga Invest som äger Stallbacka att det finns en köpare, rapporterar Sveriges Radio.

– Det är betydande ytor, om man säger så och det tyder också på att det är en rejäl satsning. De ytorna signalerar också att det är många människor som kommer att jobba med det här, säger Svante Andersson, VD För Stenhaga Invest.

Svante Andersson vet också vem köparen är men överlämnar till Nevs att berätta själva. Han tror att det blir snart, strax efter sommaren. I vecka 32 kommer Stenhaga Invest hålla ett möte med de involverade parterna.

I vilken omfattning elbilen Emily GT kommer att förverkligas återstår så klart att se. När köparen blir känd kommer antagligen detaljerna, och syftet med köpet, bli mer tydligt.



Kristofer Rask

## 2. Saab hetare än någonsin: ”Enorm potential för nystart”

Publicerat 17/07/2023

av Maths Nilsson

Saab är hetare än någonsin som bilmärke. Varumärkesexperten Niklas Turner Olovzon, vd för Passionlab tror att potentialen är enorm för en nystart. – Saab som varumärke starkare än många bilmärken som rullar på ganska bra idag, säger han till Carup.



Intresset bara fortsätter att stiga för Saab och tycks vara större än någonsin. Fina Saab-bilar som finns kvar [säljs för rekordpriser](#) och nyheter om Saab lockar fler läsare än för de flesta nu levande bilmärken. Svenska elbilen [Nevs Emily GT](#) blev en världsnöhet tidigare i år, mycket tack vare att den byggts av tidigare Saabingenjörer. Trots att Saabfestivalen inte hålls i år, väntas en ett stort antal besökare valfärda till Saabmuseet i sommar.

– Vi väntar oss en sommar med väldigt många besökare, intresset för Saab är jättestort, men det är också många turister som kommer hit när kronan är svag, och det gör också att många svenskar semestrar på hemmaplan, säger Peter Bäckström, intendent på [Saab-museet](#) i Trolhättan.

Magin bara ökar runt Saab, knappast något annat insomnat varumärke i världen har fler fans.

Snart tolv år efter konkursen är varumärket hetare än någonsin. Men trots att det finns en svensk elbil från Nevs färdigutvecklade finns inga kända planer på att återuppliva biltillverkning under namnet Saab. Idag ägs rättigheterna till bilmärket Saab av försvarskoncernen Saab. Trots att varumärket skulle kunna vara värt många miljarder har de inga planer på att återuppliva bilmärket Saab. Bud från diverse aktörer på bilmarknaden lär inte ha saknats genom åren.



– I dagsläget finns inga planer på att använda vårt varumärke för biltillverkning. Saab har idag ett starkt globalt varumärke som ledande tillverkare av produkter och lösningar inom försvars- och säkerhetsområdet, har Saab uppgett tidigare för Carup.

Det senaste dryga året har mer än tio nya kinesiska bilmärken etablerat sig i Sverige och Europa. De tycks ha svårt att lyckas med undantag av MG, som har ett anrikt brittiskt varumärke att falla tillbaka på. Genom att återuppliva bilmärket Saab skulle en investerare kunna spara in många miljarder på marknadsföring. Niklas Turner Olovzon, författare, varumärkesexpert och vd för Passionlab bedömer att potentialen är enorm.

Den Saab-inspirerade elbilen Nevs Emily GT är utvecklad av gamla Saab-ingenjörer och har väckt enormt intresse i år.

– Det är ett mysterium att ingen gör något av Saab. På ett sätt är det värt noll och det krävs naturligtvis enorma investeringar för att få igång det igen. Men att etablera ett motsvarande varumärke från scratch handlar om mångmiljardbelopp. Väntar man för länge så finns det ett bäst före datum. Då blir det en nostalgi som flyger över huvudet på folk. Väntar man tio år till är det för sent, säger Niklas Turner Olovzon.

Enligt Niklas Turner Olovzon skulle en nystart för Saab fortfarande ha stora chanser att lyckas, då varumärket är starkare än många aktiva bilmärken.

– Saab som varumärke starkare än många bilmärken som rullar på ganska bra idag. Saab hade en design- och innovationsaura runt märket som är otroligt spännande och den går att återuppliva. Saab hade bara lite otur med timingen och fel ägare, säger han.



**Maths Nilsson**

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



### 3. Klart – Audi köper in kinesisk elbilsplattform

Publicerad 2023-07-20

Häromveckan kom [uppgifter om att Audi förde förhandlingar med en kinesisk tillverkare](#) kring att använda deras plattform för elbilar.



Ryktet pekade mot statsägda SAIC, som bland annat äger märket MG. Rent konkret uppgavs det handla om en plattform från IM Motors som ägs gemensamt av näthandelsjätten Alibaba och SAIC.

Något som nu bekräftas av SAIC, enligt den tyska branschtidningen [Automobilwoche](#). Syftet med samarbetet ska vara att snabba på utvecklingen av elbilar inom Audi. Nyligen meddelades att Audis nuvarande chef Markus Duesmann får lämna sitt jobb i september. Orsaken ska vara missnöje från Volkswagenkoncernen där Audi ingår kring hur den tyska tillverkaren tagit sig an omställningen till eldrift. Volkswagenkoncernens chef Oliver Blume har bland annat uttryckt kritik mot Audi för att inte utnyttja sin fulla potential med elbilar och halka efter konkurrenterna.

IM Motors L7 säljs på den kinesiska marknaden – snart med Audis fyra ringar i grillen?

Det gäller framför allt på den kinesiska marknaden. Om plattformen ska användas endast för modeller där eller globalt är oklart. Också om det enbart handlar om teknik från IM Motors eller någon annan plattform från SAIC.

Det är första gången som Audi köper in teknik från en kinesisk tillverkare. Att valet föll på just SAIC är inte helt oväntat då Audis ägare Volkswagen sedan länge har ett samarbete med tillverkaren i Kina. Märket IM Motors grundades så sent som 2020 och säljer idag den stora sedanmodellen L7 med 544 hästkrafter på den kinesiska marknaden.



Carl Undéhn



#### 4. 3918 kronor per mil: Så dyr är superbilen att äga

Uppdaterad 20 juli 2023 Publicerad: 20 juli 2023

Oftast innebär en högre prislapp på en bil att den är dyrare att äga. Det är något servicekostnaderna på nya Aston Martin Valkyrie onekligen är ett kvitto på.



*Aston Martin Valkyrie har, inte helt oväntat nog, svindlande servicekostnader.*

I grundutförande kostar Valkyrie norr om 40 miljoner kronor. Att servicekostnaderna är i paritet med det är därför inget märkvärdigt.

Det är dock inte varje dag som man faktiskt får ta del av exakt vad det är för kostnader det rör sig om.

##### **Smakar det så kostar det**

Det är på Facebook som ett servicedokument har delats rörande just kostnaderna för Aston Martin Valkyrie.

Siffrorna talar sitt tydliga språk – på endast tre år kan man vänta sig servicekostnader på närmare sex miljoner kronor.

##### **En lång sista**

Den första serviceintervallen för en Valkyrie är vid cirka 100 mil, eller sex månader beroende på vad som kommer först, och går loss på motsvarande 413 837 kronor om man räknar med svensk moms.

Vid 500 mil (eller 12 månader) får man i stället pynta motsvarande 1 407 045 kronor.

Vid 1 000 mil (eller 24 månader) kommer nästa faktura på hela 2 483 020 kronor.

Efter 1 500 mil (eller 36 månader) kommer nästa räkning, och den landar på 1 572 579 kronor.

### Service Periods

Each item in the service schedules must be performed on time as failure to do so may void the new vehicle warranty or other warranties. It is the owner's responsibility to see that the vehicle is maintained correctly and in accordance with the manufacturer's service schedules.

Due to the nature of this vehicle an initial service is required 1,000 km (600 miles) or 6 months<sub>1</sub> after delivery. Vehicle servicing is then every 5,000 km, 3,100 miles<sub>1</sub>.

- 1,000 km / 600 miles or 6 months initial service
- 5,000 km / 3,100 miles or 12 months
- 10,000 km / 6,200 miles or 24 months
- 15,000 km / 9,300 miles or 36 months

1000 km Service	£25,000
12 Month Service	£85,000
24 Month Service	£150,000
36 Month Service	£95,000

The prices are excluded VAT.

*Så här ser servicekostnaderna ut för Valkyrie.*

### Endast spekulativt

Enligt Aston Martin själva är listan emellertid bara spekulativ och det brittiska märket har varken bekräftat eller dementerat ovannämnda priser.

De ligger dock i linje vad man kan förvänta sig av en [bil](#) av denna kaliber, inte minst när man tar hänsyn till vad bilar av samma typ kostar att bruka.

### En milkostnad som heter duga

Efter tre år och 1 500 mil, ungefär det en svensk kör på ett år, hamnar man på en servicekostnad på 5 876 473 kronor.

I rena servicekostnader innebär det en milkostnad på 3 918 kronor.

Det är dessutom utan att räkna på exempelvis bränslekostnad, parkering, försäkring och eventuell värdeminskning, som i detta fall inte lära ett problem.

Läs även: [Så hutlöst dyrt är det att äga en Bugatti Veyron](#)

Läs även: [F1-bil för gatan – första Aston Martin Valkyrie klar](#)

Läs även: [Så mycket kostar det att äga en Bugatti Chiron](#)



**Marcus Berggren**



## 5. PROV: Skoda Enyaq Coupé – snyggingen

Av Paul Englert Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Hans-Dieter Seufert

Publicerad: 2023-07-20 Uppdaterad: 2023-07-20

Nu kommer Enyaq Coupé med 204 hästars motor i stället för R.S.-modellens 299 hk. Vi har snabbtestat.



*Skoda Enyaq Coupé iV 80 har längre räckvidd och snällare prislapp än den tidigare introducerade Coupé R.S. Men den saknar också fyrhjulsdriften.*

### VAD ÄR NYTT?

Minibussar har i det närmaste utrotats av suvar som ska vara minst lika praktiska, minst lika stora men bra mycket trevligare att se på. Men på sistone har allt fler suv-modeller fått coupéformade syskon som visserligen är ännu lite trevligare att se på men som inte är lika praktiska som modellerna de bygger på. Dessutom betingar suvcoupéer allt som oftast saf-tiga prispåslag.

Enyaq Coupé är dock knappast ny, den har funnits ett tag men då bara i toppversionen R.S. med 299 hk. För alla som inte vill eller behöver ha en värsting på garageuppfarten finns nu ett alternativ i form av iV 80. Drivlinan är densamma som i vanliga Enyaq, det vill säga en elmotor på bakaxeln som genererar 204 hk och som får energi från ett litiumjonbatteri på 77 kWh (netto).

Med den svagare motorn sparar man 28 700 kr samtidigt som räckvidden blir 2,3 mil längre, och så tappar man självklart fyrhjulsdriftens fördelar.



*Coupéformen är snygg, men kostar plats och tär på familjeekonomin.*

Den sluttande taklinjen inkräktar naturligtvis på baksätesutrymmet (i alla fall i vertikalled) och på bagaget, men inte i den utsträckningen man förväntar sig med tanke på bilens silhuett. Bagageutrymmet rymmer 570 liter och man får mängder av praktiska stuvfack. Dörrsidorna rymmer exempelvis stora 1,5-liters flaskor och mängder av snacks. Under mittkonsolen får man plats med flera burkar.

Skulle det mot förmodan inte räcka till för nästa familjetripp är det bra att veta att man får lasta upp till 75 kg på taket och att bilen får dra ett ton. Maxlasten för bilen är dock endast 479 kg.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

Fram och bak i bilen sitter man bekvämt och förvånansvärt luftigt. Långa personer får dock inte plats i baksätet och den sluttande taklinjen gör istället bak något besvärlig. Bakom ratten kan man njuta av riktiga knappar eller sköta bilens funktioner via infotainmentskärmen. Instrumenteringen är självklart digital, men inte särskilt väl tilltagen. Som tillval kan man välja en head-up-display.

Man får gott om återkoppling från ratten och chassit känns som vanligt välbalanserat. iV 80 har dock inga som helst sportambitioner – ESP-systemet ingriper visserligen subtilt men tillåter inget som skulle kunna äventyra säkerheten.

Regenerationsstyrkan styrs via paddlar bakom ratten, vilket innebär att man knappt behöver trampa på bromspedalen förutom för att stoppa bilen helt. Det uppskattas eftersom bromspedalkänslan inte är speciellt linjär. Bromssystemet med skivor fram och trummor bak stoppar bilen från 100 km/h på 36 meter, alltså en halv meter tidigare än vanliga Enyaq.

Det är dock inte särskilt svårt att pressa förbrukningen under 20-kWh-gränsen och då ökar räckvidden till 421 km utan laddningspaus. När det väl är dags att fylla på laddar man med upp till 135 kW, hemma vid wallboxen är laddningseffekten begränsad till 11 kW.



*Infotainmentsystemets navigation har även en funktion för automatisk rutt- och laddplanering.*

### LADDFAKTA

Jämfört med Enyaq iV 80 förbrukar coupémodellen 0,4 kWh mindre per 100 km, vilket ger elva extrakilometer per laddning. Den drygt 2,1 ton tunga bilen förbrukar under vår testkörning i snitt 25,9 kWh/100 km, vilket motsvarar en räckvidd på 316 km.

### BORDE JAG KÖPA DEN?

Den sluttande taklinjen och lägre förbrukning är dyrköpt. Prispåslaget för den formsköna suvcoupén är inte mindre än 80 400 kronor, vilket är mycket för en bil som inte är lika praktisk som ursprungsmodellen. Enyaq Coupé är dock fortfarande en utmärkt elbil och känns genomtänkt, men gillar du fåfängan är nog fyrhjulsdrift och 94 hk värt 28 700 kr extra. Köp en R.S.

### TEKNISKA DATA/Skoda Enyaq Coupé IV 80

**Motor** Synkron permanentmagnetmotor, 204 hk, 310 Nm. Litiumjonbatteri, 82 kWh (brutto). Fast utväxling. Bakhjulsdraft.

**Kaross** L/b/h 4 653/1 879/1 621 mm. Axelavstånd 2 764 mm. Bagagevolym 570–1 610 l. Tjänstevikt 2 121 kg. Maxlast 479 kg.

**Prestanda** 0 – 100 km/h 8,3 sek. Toppfart 160 km/h. Förbrukning 25,9 kWh/100 km.

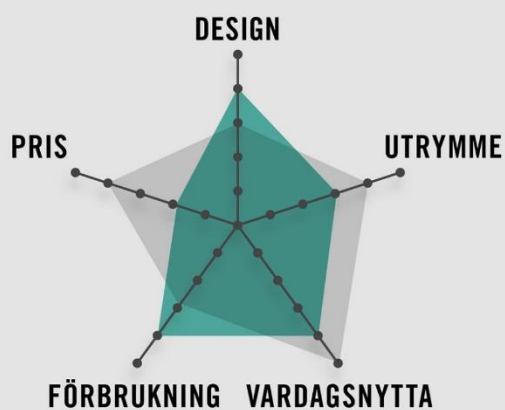
**Pris** från 670 300 kronor. Aktuell nu.



*Bagageutrymmet sväljer minst 570 liter och är utrustat med en rad stuvfack under lastgolvet där bland annat laddkabeln kan gömmas undan.*

## PERSONLIGHET

- Skoda Enyaq Coupé iV 80
- Skoda Enyaq iV 80



## SUMMERING

**Bäst:** Snygg design, fina köregenskaper, många förvaringsfack, genomtänkt design.

**Sämst:** Mindre än vanliga Enyaq, ordentligt prispåslag.



Paul Englert

## Teknikens Värld

### 6. Nya Mercedes-AMG GLC officiell

Publicerad: 19 jul 2023, kl 21:12

Suven Mercedes GLC får sportbehandling och kommer i två versioner: som mild- och laddhybrid.



För lite mer än ett år sedan blev nya **Mercedes GLC officiell** – nu presenterar man inte bara en utan två sportiga AMG-versioner: GLC 43 4Matic och GLC 63 S E Performance. Båda versionerna har en längsmonterad tvåliters bensindriven radfyra av typen M139L som kraftkälla assisterad av en elektriskt assisterad turbo inspirerad av märkets Formel 1-bilar.

Fyrhjulsdreven GLC 43 4Matic har mildhybridteknik som ger en extrakraft på 14 hästkrafter utöver de 421 som motorn presterar. Förbrukningen är 0,98-1,02 liter per mil vid blandad körning och utsläppen av koldioxid 223-232 gram per kilometer.

GLC 63 S E Performance är en laddhybrid med en sammanlagd motoreffekt på 680 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 1 020 newtonmeter, dock bara under tio sekunder i så kallat "boost-läge". Även denna version är fyrhjulsdreven då en elmotorn på 204 hästkrafter driver bakhjulen. Batteriet har en kapacitet på 6,1 kilowattimmar och ger bilen en räckvidd på 1,2 mil på el. Mercedes understyrker dock att elektrifieringen i huvudsak har höjd prestanda som primära uppgift. Förbrukningen för laddhybriden är 0,75 liter per mil vid blandad körning och utsläppen av koldioxid 170 gram per kilometer.

Prestandamässigt tar sig versionerna 0-100 kilometer i timmen på 4,8 respektive 3,5 sekunder. Bilarna toppar 250 och 275 kilometer i timmen. Båda bilarna kommer med bakhjulsstyrning, nioväxlade dubbelkopplingslådor och stålfjädring med Mercedes adaptiva system.

Modellen GLC som sådan har vi på Teknikens Värld så klart kört, vår senaste provkörning läser du nedan.



Peter Klemensberger



## 7. Test XPeng P7 uppdaterad för Europa

Av redaktören @bytbil.com 2023-07-17 Text & foto Jacob Dalby

Kinesiska XPeng P7 har uppdaterats inför lanseringen på den europeiska marknaden och ska konkurrera med Tesla Model 3 och Polestar 2.



Det kommer inte som någon överraskning om du inte har hört talas om XPeng. Det är fortfarande ett nytt och ganska okänt märke i Sverige.

Och det är faktiskt inte så annorlunda på andra marknader, eftersom XPeng bara har tillverkat bilar sedan 2018. Den första modellen som faktiskt säljs på den svenska marknaden är den här modellen: XPeng P7. Den har dock körts på andra vägar än svenska sedan 2020.

Men nu är den här, och med en välbehövlig uppdatering inför den slutliga introduktionen på den europeiska marknaden – med snabbare laddning, snyggare kupé och inte minst en prislapp som är lägre än vi förväntade oss.

Och oroa dig inte, du kan få P7 med vanliga dörrar om du inte gillar de superbilsliknande saxdörrarna på den dyraste versionen.

### **Fina proportioner**

Xpeng P7 är en ganska stor sedan till formen och mäter strax under fem meter på längden. Om du frågar mig så har XPeng lyckats ganska bra med designen. Den långa fronten och den sluttande taklinjen, tillsammans med de fina proportionerna, skapar en attraktiv bild.

P7 är en vanlig sedan med en liten baklucka och en liten öppning till bagageutrymmet på 440 liter. Den är ungefär lika stor som Tesla Model S, men det är mer logiskt att jämföra den med Model 3 och Polestar 2. Mer om det senare.



### Tre varianter

Testbilen är toppmodellen "Wing Edition". Du får tre gissningar om varför. Förutom saxdörrarna kommer den med två elmotorer, fyrhjulsdraft och en effekt på 473 hästkrafter. Det räcker för en sprint från 0-100 km/h på 4,1 sekunder. Ganska snabbt och mer än du någonsin kommer att behöva.

Förutom Wing Edition finns det en P7 Performance med samma prestanda men utan specialdörrarna, men den variant som är mest meningsfull är den minsta och billigaste: P7 Long Range. Här får du bakhjulsdrift och 276 hästkrafter.

Tack vare elbilens fulla vridmoment från 0 km/h känns den fortfarande kvick. Och du får en räckvidd på 576 kilometer jämfört med 505 kilometer i de två snabba varianterna. Det är dock värt att nämna att norska NAF (FDM i Norge) har testat räckvidden för P7 Performance och de fick 576 kilometer på en full laddning. Det är mer än vad den är klassad för och samma som Long Range-versionen. Jag undrar om det finns fler kilometer att hämta i Long Range-versionen än vad som anges?

XPeng P7 Long Range börjar på 599 000 kronor och är en direkt konkurrent till Tesla Model 3 Long Range, som börjar på 587 990 kronor. Utmaningen är att Tesla på pappret slår XPeng när det gäller effekt, räckvidd och laddningshastighet. Men P7 har andra ess i rockärmen.



### **Bäst som cruiser**

Som nämnts är testbilen fullt utrustad, inklusive den adaptiva undervagnen. Den fungerar bra och absorberar vägytan med god komfort. P7 är också tyst och med en ganska riktningstabil styrning känns P7 bekväm på långa motorvägssträckor.

Styrningen är ganska viktad, så du kan känna vad som händer, och kurvtagningen är väl kontrollerad, så du känner inte riktigt av den höga vikten på nästan 2,2 ton. Det är långt, långt ifrån BMW i4, till exempel, men P7 går fortfarande att lita på. Faktum är att allt är väldigt smidigt.

### **Autonoma system och varningsljud**

Om det är något som de flesta kinesisktillverkade bilar verkligen kämpar med så är det olika semi-autonoma system. Tyvärr gäller detta även XPeng P7. Och det kan vara svårt att förstå när bilen är utrustad med inget mindre än:

- 5 högupplösta millimetervågsradarer
- 12 ultraljudssensorer
- 4 surroundkameror
- 7 kameror för hög perception.

Trots detta är den adaptiva delen, den del som håller avståndet till bilen framför, ständigt hackig och långt ifrån flytande. Samtidigt seglar bilen runt mellan körfälten. De goda krafterna på XPeng säger att systemet ständigt uppdateras och förbättras. Men som det är nu fungerar det inte och det slutar med att jag stänger av alltihop.

Detsamma gäller för olika ljudsignaler. Ett nytt EU-direktiv säger att nya bilar måste varna med ljud, till exempel varje gång hastighetsgränsen ändras. Och XPeng har tagit detta till sig. Det är ett konstant, högt ding eller dong, och det är tillräckligt för att göra dig lite yr. Ljuden kan stängas av, men du måste göra det varje gång du sätter dig i bilen.

XPeng rapporterar dock att det sedan testet har kommit en uppdatering som gör ljuden mer acceptabla och att det finns en "mute all sounds"-funktion som ska strypa alla irriterande ljud.

## Trevlig interiör

Invändigt finns det däremot en del bra punkter och om man verkligen vill hitta ett plus jämfört med Tesla så är det här man behöver börja.

Materialen och finishen är bättre än Teslas, och det är faktiskt en trevlig plats att vara på, även om den inte är i nivå med till exempel Hyundai Ioniq 6. Sätena är också bekväma, även på långa resor, och de kan kläs i nappaläder som tillval för Long Range- och Performance-varianterna.

Ljudsystemet, om du väljer det, kommer från danska Dynaudio och levererar 840 W genom de 18 högtalarna. De två små högtalarna som sticker upp från instrumentpanelen ger en touch av lyx.

Naturligtvis finns det två skärmar för digital instrumentering och infotainment på 10 respektive 15 tum. Det saknas fysiska knappar för de viktigaste funktionerna, som att justera luftmunstyckena, men skärmen är skarp, responsiv och systemet är intuitivt att använda.

Sedan provkörningen har infotainmentsystemet uppdaterats tack vare ett nytt samarbete. Nu är det möjligt att ladda ner några av dina favoritappar till bilen, till exempel Netflix, YouTube, Instagram Player och TikTok.

## Bil för pengarna

Sammantaget ger XPeng P7 ganska mycket bil för pengarna. All nödvändig utrustning och mer därtill ingår som standard. Bland annat värmepump, panoramaglastak och surround-ljudsystem.

P7 Long Range och P7 Performance kan utrustas med ett Premium-paket så att de också får läderklädsel och ett Dynaudio-system. Premiumpaketet har även soft close-dörrar som stängs automatiskt i slutet av resan.

Det är svårt att konkurrera med Tesla när det gäller pris och prestanda, men med P7 får du något som inte alls är lika vanligt som Tesla 3 har blivit. Dessutom levererar P7 en snyggare kupé och en bekvämare körupplevelse.

Få saker avslöjar att den är av kinesiskt ursprung. Och ingenting avslöjar att XPeng började lansera bilar för bara några år sedan.

## Fakta: XPeng P7 AWD Wing edition

- **Motor:** Elmotorer, fyrhjulsdraft
- **Effekt:** 473 hk/ 757 Nm
- **0-100 km/h:** 4,1 sekunder
- **Topp hastighet:** 200 km/h
- **Förbrukning:** 19,2 kWh/100 kilometer
- **Batterikapacitet:** 86,2 kWh
  
- **Räckvidd:** 505 kilometer
- **Laddningskapacitet:** Upp till 175 kW
- **Mått (L/V/H):** 489/190/145 cm
- **Egen vikt:** 2 180 kilo
- **Bogseringsvikt:** Ej angiven
- **Bagageutrymme:** 440 liter

**Pris:** 799 900 kronor (P7 tillgänglig från 599 900 kronor)

**Relaterade artiklar:**



**Test: Nio EL7 är en häftig men chanslös bil**



**Test: Dacia Duster håller vad den lovar**



**Test: Lexus RX 450h+ misslyckas i sitt försök att ta sig an X5, GLE och XC90**



**Test: Nio ET5 har vad som krävs**



## 8. Peugeot 508 PSE provkörd: Kvick men svindyr

Uppdaterad: 20 juli 2023 Publicerad: 20 juli 2023

Peugeot är inte kända för att erbjuda prestandabilar med många hästkrafter. Det finns dock ett undantag och det stavas 508 PSE.



*508 har moderniserats och fått ett ansiktslyft.*

Franska Peugeot meddelar att elektrifiering står högt upp på prioritetslistan.

År 2030 ska alla Peugeots modeller vara helt eldrivna och från och med i år är alla bilar elektrifierade på något vis.

Innan vi går över helt till el finns det dock lite kvar att hämta från de fossildrivna förbränningsversionerna, även om ett batteri är med och hjälper till.

Vi har provkört toppmodellen Peugeot 508 PSE i Malaga, Spanien.

### **508 PSE är sportigast av alla**

Benämningen PSE står för Peugeot Sport Engineered vilket innebär att den, som namnet antyder, är sportigare än sina stallkamrater.

Modellen 508 har uppdaterats och det innebär att designen har fått en modernare look.

Formen är sig lik men grillen har växt och LED-ljusen har blivit större och tagit formen av tre rivmärken istället för ett som den hade tidigare.

Även baken har blivit mer stilren med nya, slankare bakljus och en ny, modernare Peugeot-logga.

Det handlar dock inte om några våldsamma förändringar utan mer ett sedvanlig ansiktslyft.

### **508 med en udda ratt**

Insidan bjuder på en kompakt och aningen rektangulärformad ratt som det råder delade meningar om. Vissa gillar den, andra inte.

Interiören liknar den i kompakt-suv:en [Peugeot e-2008](#) som vi har provkört på samma plats i Spanien.



*Interiören liknar Peugeots andra modeller.*

Dock är kupén i 508 mer lik en cockpit där föraren är mer omsluten av mittkonsolen och diverse reglage.

De tangentialt liknande fysiska knapparna under skärmen är snygga och känns behagliga att klicka på.

### **Helt på el eller maximal prestanda**

När bilen startar och vi påbörjar ruten som leder oss upp i bergen runt Malaga visar displayen 28 kilometer räckvidd på el. Det är lägre än WLTP-siffran som lyder 45 kilometer. Det går att välja på ett antal körlägen som eldrift, hybrid, komfort, sport och 4WD.

508 PSE rullar iväg tyst på eldrift men om man trycker gasen i botten vaknar bensinmotorn till liv och hjälper till att leverera all tillgänglig kraft.

Gasresponsen är dock relativt seg och det tar en stund innan bilen börjar röra på sig. Det känns lite som att drivlinan tvekar trots att elmotorerna borde leverera direkt vrid.

### **Peugeot 508 PSE är inte helt genomtänkt**

Om man inte trycker gasen hela vägen ner märker man hur elmotorerna hjälper till innan växellådan har hunnit växla ner.

Vi pressade 508 PSE hårt på de kurviga bergsvägarna för att se hur väl den lever upp till sitt namn.

Kurvtagningsförmågan är god och komforten är bra trots att den inte lutar särskilt mycket.

Något som är tydligt märkbart i kurvor när man håller hög fart är att sätena inte ger det stöd som önskas.

Jag hade hellre sett att sätena kramade kroppen mer och att sidostöden var lite hårdare än vad de är. Dessutom finns det inga handtag i taket ovanför passagerardörren.

### **Bekväm men högljudd 508 PSE**

En annan underlig detalj är att det inte går att få upp något varvtal trots att displayen är digital. Det är som att den inte är anpassad för att köras entusiastiskt.

I övrigt är svängradien tajt och styrkänslan god, och inte för tung som den kan bli i andra prestandabilar.

I motorvägshastighet känns 508 PSE bekväm men det sipprar in en del vindljud.

### **Summan av kardemumman**

I Sverige tror man inte att 508 PSE kommer att bli någon storsäljare, utan att den kommer att säljas till trogna Peugeot-kunder som känner sug efter fler hästkrafter.

Det resonemanget är rimligt med tanke på att 508 PSE kostar hela 200 000 kronor mer än 508 som vanlig laddhybrid.



*Bakljusen är smalare än tidigare och har ny design.*

Prislappen är med andra ord svår att svälja och konkurrenterna är både riktigt bra och många.

Man får exempelvis en **BMW M340i**, eller varför inte en **Volvo S60/V60 Polestar Engineered** med 100 fler hästkrafter och dubbla räckvidden på el för samma pris.

Peugeot 508 är med andra ord en trevlig bil, men inte i prestandautförandet PSE som är för dyr för sitt eget bästa.

#### **Peugeot 508 Peugeot Sport Engineered**

**Motor:** 1,6-liters, 4-cylindrig, bensin, 200 hästkrafter + elmotor. Systemeffekt 360 hästkrafter, 520 newtonmeter.

**Kraftöverföring:** Åttastegad växellåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 5,2 sekunder

**Toppfart:** 250 km/h

**Räckvidd på el:** 45 km (WLTP)

**Vikt:** 1 950 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4750/1859/1403 mm

**Pris:** 769 900 SEK

**Redaktionens intryck av uppdaterade Peugeot 508 PSE**

**Slutbetyg: 3/5**

**Peugeot 508 är en snygg och bekväm bil.**

508 PSE däremot är snabb, men för dyr och ogenomtänkt. Konkurrenterna i modellens prisklass är många och väldigt bra.

508 PSE är en skapelse som uppskattas av en mycket nischad målgrupp och det gör den till allt annat än en framtida storsäljare.



**Joel Sandberg**

Redaktör på Högsta Växeln. Har kört allt från Ferrari till det mest spartanskt utrustade man kan hitta. Stolt ägare av en Fiat 500 från 1974.



## 9. Test: Audi TT tackar för sig med stil

Av redaktören @bytbil.com 24 juli 2023 Text och foto Simon Hallenslev

Det är inte så att bilälskare frossar i bilmodeller som byggts med dem i åtanke och snart kommer det att finnas en mindre. Vi kör den allra sista versionen av Audi TT.



“En bil för bilentusiaster.” Så presenterade Audi sin nya konceptbil på bilmässan i Frankfurt 1995. Bilen skulle heta TT, uppkallad efter den ikoniska motorcykeltävlingen Isle of Man TT.

Konceptbilen väckte tillräckligt mycket uppmärksamhet för att Audi skulle förverkliga TT bara tre år senare. Sedan dess har det kommit tre generationer, och i år firar Audi TT sitt 25-årsjubileum – men det är ett firande med vemod. Nästa gång vi ser TT-namnet kommer det att vara på en elektrisk crossover.

Förtjänar entusiastbilen att gå i graven, eller har den åldrande tredje generationen vad som krävs för att bevisa sitt värde? Det tar vi reda på när jag kör den sista Audi TT.

### En ny-gammal bil

Denna Audi TT 40 TFSI Limited Edition må vara från 2023, men det finns verkligen inget nytt med den. Audi TT körs på samma tredje generation som såg dagens ljus för första gången för nio år sedan, med ett (mycket) mildt ansiktslyft som enda uppdatering år 2018.

Audi använder denna ”Limited Edition” innan kontakten dras ur produktionen i slutet av året. Men det är ändå som om åldern inte riktigt syns.

### “Så lite som möjligt”

När Audi designade TT i mitten av 90-talet arbetade man utifrån filosofin att kupén skulle innehålla ”så mycket som nödvändigt, men så lite som möjligt”. Allt skulle vara enkelt och förarorienterat, en filosofi som Audi TT följer än idag.



Med andra ord känns den spartanska interiören, som saknar infotainmentskärm, helt rätt för bilen. Dessutom finns det en 12,3-tumsskärm i instrumentbrädan som har all information du behöver, och som fortfarande passar visionen om föraren i fokus

Audi var en aning mer kompromisslösa i sin kupédesign 2014 än vad de är idag. Det märks till exempel när man jämför tredje generationens Audi A3, som byggdes samtidigt som TT, med den nya fjärde generationen. Det finns med andra ord inte en panel i Audi TT som känns billig.

Audi TT är förskonad från touchknappar, istället finns det analoga tryckknappar och rattar som gör rätt klick när de används. Så även om den spartanska filosofin från 90-talet fortfarande lever kvar, har TT en stark betoning på kvalitet.

### **Så lite (utrymme) som möjligt?**

Även om den spartanska filosofin officiellt bara gäller interiördesignen, har den smittat av sig på utrymmet i den låga sportbilen.

Föraren står helt klart i centrum, och förarplatsen är inget annat än lysande. Det stora sportsätet är tillräckligt lågt för att ge mig en sportbils känsla från det ögonblick jag sätter mig i bilen, och alla knappar finns inom armlängds avstånd.

Passagerarsätet har samma utrymme, medan baksätet inte riktigt är anpassat efter personer som behöver sitt benutrymme. Även en bilbarnstol är svår att få plats med, och i verkligheten borde baksätet nog vara reserverat för fyrbenta vänner. Bagageutrymmet rymmer 305 liter i en stor, bred öppning som verkar gjord för två små resväskor.



### Konsten att skynda långsamt

Det är kanske att ta i att kalla Audi TT för långsam, men i sportbilstermer är det inte mycket fel på den. Under huven sitter en två-liters turboladdad bensinare på 197 hästkrafter, som tidigare även funnits i Skoda Octavia.

Att accelerera från 0 till 100 km/h på 6,6 sekunder är kvickt utan att vara snabbt, men det spelar ingen roll. Elbilar har för länge sedan tagit luften ur accelerationsfrågan och det är inte längre de partytrick det en gång var. Lättvikt har däremot blivit ett partytrick och TT väger mindre än 1 400 kilo.

Den låga tjänstevikten innebär att Audi TT lever upp till sin ursprungliga vision om att vara en bil för bilentusiaster. På kurviga vägar blandas lättfotad smidighet med stabilitet eftersom den exakta styrningen gör det möjligt för föraren att placera bilen i kurvorna med precision.

Styrningen ska dock inte ha hela äran, sportfjädringen, som för övrigt ingår i standardutrustning, är helt stram och jämn på vägen utan nästan någon som helst överrullning. Det är ett sant nöje att få köra runt i den, och det behöver inte vara (väldigt) olagligt heller, då det inte finns en 400-hästars best under motorhuven. När vägarna är tillräckligt roliga kan du njuta av dynamiken på ett säkert sätt med ditt körkort i behåll

På de mer linjära asfaltsträckorna går TT som på räls, medan den sjuväxlade automatiska växellådan säkerställer behagligt låga varvtal. Dock är dörrarna ramlösa, vilket resulterar i lite vindbrus. Men det är ingenting högtalarna inte löser.

Den automatiska växellådan är en S-tronic med dubbelkoppling, som inte fungerar särskilt bra vid låga hastigheter och start. Det är nästan alltid en staccato-växling.

Däremot är växlingarna sömlösa på motorvägen och vid medelhög acceleration, medan de är mycket snabba vid snabb körning – vilket som tidigare nämnts, är något du ofta vill göra.

En nackdel är att testbilen, en Audi TT 40 TFSI, endast har framhjulsdraft. Även om det finns gott om grepp, har framhjulen fortfarande en extrempunkt som är snabbare att nå än om du väljer en fyrhjulsdriven 45 TFSI Quattro.

## Beslutet har fattats...

... tiden för TT:n, som vi känner till den idag, är förbi. Vad som är säkert är att nästa kommer att vara elektrisk, och det finns ihärdiga rykten om att den kommer att vara lång. Audi kommer att behöva trola rejält om en lång och tung TT på el ska bli i närheten av lika bra som den tredje generationen. Den sista riktiga Audi TT:n är föråldrad, opraktisk och dyr. Ändå kan jag säga direkt att jag hellre skulle ha den, snarare än dess ännu inte lanserade efterträdare.

Den senaste Audi TT:n må vara på ålderns höst, men den gör sin ålder till en bagatell med ren och skär körglädje. Det är en entusiastbil som bevisar sitt värde och förtjänar en värdig efterträdare.

## Relaterade artiklar



### Provtur: Opel Astra Electric gör inte mycket väsen av sig



### Test: XPeng P7 uppdaterad för Europa



### Test: Nio EL7 är en häftig men chanslös bil



### Test: Nio ET5 har vad som krävs

## 10. Rekordhög lönsamhet för Volvo

Publicerad 2023-07-19 kl 1045 (uppdaterad igår 11:06) Text Hanna Brante

Lastbilstillverkaren Volvo har haft en rekordhög lönsamhet under årets andra kvartal.



*AB Volvos vd Martin Lundstedt: "Vi är väl rustade för ned- och uppgångar".*

**Trots lågkonjunktur** och en svag krona gör lastbilstillverkaren AB Volvo en rekordvinst under årets andra kvartal. Detta innebär att företaget är rustade för en ännu djupare lågkonjunktur i värsta fall enligt vd Martin Lundstedt, vilket **TT** är först att rapportera om.

Vinsten rapporteras ligga på 14,4 miljarder kronor före skatt jämfört med samma period i fjol då de hade en vinst på 13,9 miljarder.

– Vi ser en bra aktivitetsnivå bland kunder och har en fortsatt god efterfrågan och bra leveranser. Vi investerar mer än någonsin i framtiden, säger Martin Lundstedt till TT.

**Sammanlagt** för årets första och andra kvartal har Volvo haft en ökning på ordergångar för lastbilar på omkring 9 procent. Däremot är marknaden i Kina slö för tillfället och den totala prognosen har behövt dras ned.

– Den allmänna återhämtningen vi räknat med i Kina går långsammare än beräknat, säger Martin Lundstedt till TT.

För tillfället har den svaga kronan inte påverkat företaget särskilt mycket, men det kan bli ett problem i längden menar vd:n. Endast 2–3 procent av Volvos försäljning är i Sverige, däremot är en stor del av deras anställda här och på så sätt påverkas företaget ändå av den svaga kronan.

**Än så länge** ligger varsel inte på kartan men vid frågan om det kan bli aktuellt säger vd:n till TT att "man aldrig kan säga aldrig".

– Men vi har inte haft så många varsel tidigare just på grund av att vi jobbat med flexibiliteten. Vi har buffertar inbyggda, men att stå här och säga att det aldrig kommer att hända vore dumt, säger han till TT.



**Hanna Brante**

**Mer från vi bilägare:**



**Volvos ellastbilar ska bli vanligare i trafiken**



**Volvos lastbil med bränsleceller ska klara 100 mil**



**Volvos drag mot Tesla: Fler ellastbilar på ingång**



**Dyra ellastbilar kan göra det svårt att ställa om lastbilstrafiken**

## 11. Volvo ökade leveranserna av eldrivna lastbilar – med hjälp av Renault

Publicerad: 2023-07-20

Leveranserna av eldrivna lastbilar ökade rejält under årets första sex månader för Volvokoncernen, eller Volvo Group. Totalt 1 442 ellastbilar levererades till kund, jämfört med 409 stycken under första halvåret 2022.



Men bakom ökningen hittas inte bara eldrivna lastbilar med Volvos logotyp. Bryts siffrorna ut stod Volvo för 687 av de eldrivna lastbilarna. Majoriteten – eller 748 stycken – var lastbilar från Renault, som ingår i Volvokoncernen tillsammans med andra märken som båtmotorerna från Penta. Sju stycken av de eldrivna lastbilarna var från det amerikanska märket Mack.

När det kommer till orderingången av eldrivna lastbilar under första halvåret ligger däremot Volvo före. Där kom det in 896 beställningar, jämfört med 582 för Renaults eldrivna lastbilar. Med det ökade beställningarna av eldrivna lastbilar från märket Volvo med 10 procent, jämfört med första halvåret 2022.

Även leveranser av eldrivna byggmaskiner från Volvo CE ökade. Under tidsperioden januari till juni uppgick de till 430 stycken. Första halvåret 2022 var det 282 stycken. Där lyfts bland annat fram att de eldrivna byggmaskinerna har lanserats på den viktiga japanska marknaden.



Carl Undéhn

## SvD Näringsliv

## 12. "Kalkylerna går inte ihop för ellastbilar"

Av Tomas Augustsson Publicerad 2023-07-17

Utbyggnaden av laddplatser för lastbilar är i full gång och företagen tävlar nu om en ny stor marknad. Men dyra ellastbilar kan sätta stopp för planerna på att ställa om den tunga trafiken, varnar Transportföretagen.



*Tidigare i år började Eon att ladda eldrivna lastbilar ihop med bland andra Erikssons Åkeri som har en depå i Tomelilla.*

## "Kalkylerna går inte ihop för ellastbilar"

Än så länge finns det bara ett fåtal ställen där det går att snabbladda eldrivna lastbilar i Sverige. Men i höst drar utbyggnaden av nya laddplatser igång för fullt.

Enligt Energimyndigheten är det omkring 50 nya laddplatser för lastbilar på gång som ska vara klara till september 2024. Och fler är på gång.

Bland de som söker statliga bidrag för att bygga ut finns kommuner, bensinbolag som OKQ8 och Circle K, och energibolag som Vattenfall, Eon och Skellefteå kraft.

– Det är tunga investeringar som krävs och vi är beredda att göra dem. Målet är att vi ska vara en av de tre största på marknaden, säger Johan Mörnstam vd för energibolaget Eon i Sverige som nu drar igång ett nytt affärsområde för lastbilsaddning.

**Konkurrenten Skellefteå kraft** har lika expansiva planer. Bolaget bygger ett laddnätverk för personbilar ihop med OKQ8 och nu ska det även bli laddning för lastbilar.

– Vi ska ha Sveriges mest utbredda laddnätverk för personbilar och tunga transporter. Just nu har vi ett stort tryck från kunderna och det går snabbare än väntat, säger Fredrik Jonsson, chef för e-mobilitet på Skellefteå kraft.



*Själva laddningen av lastbilen fungerar som för en vanlig elbil.  
Men lastbilen behöver mycket mer ström och det ökar belastningen på elnäten.*

Fast än så länge har marknaden knappt ens kommit igång. Enligt branschorganisationen Transportföretagen finns det i dagsläget inte mer än drygt 300 eldrivna lastbilar på vägarna i Sverige – att jämföra med de 85 000 lastbilar som går på diesel.

Själva laddningen av lastbilen fungerar som för en vanlig elbil. Men lastbilen behöver mycket mer ström och det ökar belastningen på elnäten. Foto: Tomaz Lundstedt

**För att få ned** utsläppen av växthusgaser är det därför många som driver på för att elektrifiera lastbilarna. Tillverkare som Scania och AB Volvo har till exempel redan flera modeller till försäljning.

Men för att omställningen ska bli av krävs också en stor mängd laddplatser som gör att lastbilarna kan ladda batteriet samtidigt som förarna har sina pauser. Och i det läget vädrar en del företag en ny marknad som de kan tjäna pengar på.

– Vi har bestämt oss för att vara en central spelare i den här omställningen. I en första fas fokuserar vi på att bygga ut laddplatser längs triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö. Sedan går vi vidare, även ute i Europa, säger Johan Mörnstam på Eon.

**De är inte direkt** ensamma om den ambitionen. De tre stora lastbilstillverkarna AB Volvo, Traton/Scania och Daimler Truck siktar till exempel på att under fem år bygga 1 700 laddplatser för lastbilar längs de stora europeiska vägarna.

– För oss är det ett sätt att få fart på försäljningen av eldrivna lastbilar, säger Claes Eliasson, presschef för AB Volvo.

Men samtidigt som flera stora företag förbereder för att bygga ut laddningen kommer varningar om att det kanske inte blir så många eldrivna lastbilar ute på vägarna.

**Orsaken är att** en eldriven lastbil är två till tre gånger dyrare än en diesellastbil. En vanlig lastbil kan kosta omkring 1,5 miljoner kronor, medan den eldrivna kostar runt 4 miljoner kronor.

Visserligen är drift- och underhållskostnaderna lägre för en eldriven lastbil. Men enligt Transportföretagen blir den samlade kostnaden för att köra eldriven lastbil ändå högre.

– Vi är oroliga för att åkerierna inte kommer att ha råd att köpa ellastbilar. Den lastbilspremie som finns i dag räcker inte, säger Anders Josephsson, näringspolitisk expert på Transportföretagen.

– Chaufförerna älskar att köra med elbilarna. Men de ekonomiska kalkylerna går inte ihop. Åkerierna provar med eldrift mest för att testa och för att de har ett miljöengagemang, säger han.

Johan Mörnstam, vd för energibolaget Eon i Sverige, räknar med att laddning av eldrivna lastbilar blir en ny viktig marknad för bolaget. Foto: Christian Andersson, Apeloga

**Enligt Transportföretagen är** det stor risk att det inte kommer att säljas så många eldrivna lastbilar. Då blir det heller ingen efterfrågan på de laddplatser som Eon, Skellefteå kraft med flera nu tänker bygga ut.

För att få fart på försäljningen vill Transportföretagen ha betydligt större subventioner i Sverige. Likande Tyskland där staten kan ge bidrag som motsvarar 80 procent av merkostnaden för att köpa en eldriven lastbil.

Samma problem – och krav på subventioner – finns även när det gäller små lastbilar som till exempel används av hantverkare. Det finns i dag omkring 600 000 lätta lastbilar i Sverige och omkring 95 procent av dem drivs med diesel eller bensin.

**Fast oron delas** inte av alla. Johan Mörnstam på Eon är till exempel övertygad om att de ska få kunder till sitt nya laddnätverk.

– Jag är inte orolig för att det inte ska bli tillräckligt med eldrivna lastbilar ute på vägarna, säger han.

De som bygger laddnätverken oroar sig i stället mer för att elnäten inte ska räcka till. Det behövs nämligen väldigt mycket ström för att på kort tid ladda en lastbil.

– Elnäten är bekymret. Ute vid motorvägen behöver vi plötsligt få samma effekter som krävs för tre-fyra villakvarter, säger Fredrik Jonsson.

### **Stora utsläpp från lastbilarna**

Bilbranschens europeiska organisation **ACEA räknar** med att det till 2025 behövs 350 offentliga laddplatser för lastbilar i Sverige. För att få ned utsläppen behöver det fem år senare vara 1 200 laddplatser.

Vägfrafiken står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Enligt **Naturvårdsverket** står de tunga lastbilarna i sin tur för en femtedel (20 procent) av alla utsläpp från vägarna.

Den allra största delen (60 procent) av utsläppen från vägarna kommer från personbilarna.



**Tomas Augustsson**



### 13. Iso Rivolta GT IR 300 1963-1970

29 September 2020



*Italiensk aggression för den kraftfulla Chevrolet-motorn, som används i Amerika för Corvette och modifierad av Renzo Rivolta för sin Gran Turismo.*

I det här fallet borde "off radar" verkligen ägnas åt ett helt varumärke, med tanke på i vilken utsträckning, även idag med mycket få undantag, de bilar som produceras av ISO Rivolta ofta förbises. Detta är en allvarlig brist, med tanke på hur tillverkaren från Bresso (strax norr om Milano, Italien) kunde producera extremt lyxiga, bekväma, snabba, vackra och pålitliga bilar, i ett ögonblick i historien då, oftare än inte, många av de funktioner som anges ovan saknades från majoriteten av mer kända tillverkare.

För sin första Gran Turismo tog industrimannen Renzo Rivolta det bästa från två världar: motorer och växellådor från Amerika, med den fantastiska V8 5,3-litersenheter tillverkad av Chevrolet och monterad på Corvette, åtföljd av 4-växlad Borg Warner-växellåda (5-växlad på begäran), rekrytering för skapandet av chassit och fjädringen, den senare utrustad med en raffinerad De Dion bakaxel, det Italienskt geni av Giotto Bizzarrini. Och han höll standarden lika hög för karossen: Carrozzeria Bertone, fortfarande kapten av Giorgetto Giugiaro, och utsökta material för interiören för att uttrycka den allra finaste italienska stilen.

Den första bilen som presenterades var Coupé Rivolta GT IR 300, tillgänglig med antingen 300 hk och 340 hk motorer och senare med 350 hk och 365 hk utgångar. Det var en mycket populär GT, i en bekväm 2+2-konfiguration, en stor bagageutrymme och lyxiga ytor, som kunde färdas, även under längre perioder, i 220 km/h. Den presenterades 1963 och förblev i produktion fram till slutet av 1970, med en produktionskörning som uppgick till 797 enheter.



*Bekväma stora lädersäten och den diskreta designen av kabinen i den första Iso Rivolta som producerades. Som du kan se var det en 2 + 2.*

"ISO Rivoltas massproducerades, men anpassade modifieringar var alltid möjliga", säger Federico Negri, från The Bottegone di Clusone (BG), som av många anses vara den största experten på historia och restaurering av ISO-bilar, "det är därför det är så viktigt att börja med varje bils historia, för att kontrollera om det finns några avvikelser över standardspecifikationen och om de utfördes på fabriken eller vid ett senare tillfälle". En bra IR 300 idag, med värden som växer de senaste åren, är värd allt från € 120000 till € 130000 och kan nå så mycket som € 180000 till € 200000 för ett helt perfekt (och därför mycket sällsynt) exemplar. "Det som har förändrats avsevärt är värdet på de totala restaureringsbilarna", tillägger Negri, "från några tusen euro når de nu 20000 - 25000 euro, när de är färdiga och åtföljs av originaldokument och motor."

Reservdelar är inte omöjliga att hitta, men du måste verkligen veta vad du gör: motorerna är Corvette, men ISO, vid ankomsten till Bresso, öppnade dem och utrustade dem med så många som tre olika typer av speciella vevstak, beroende på kraft, dedikerade oljetråg och högpresterande kamaxlar. För karosseriet finns det fortfarande periodreservdelar tillgängliga, men i allt högre grad, särskilt för de delar som är benägna att ruttna, såsom trösklarna och underbrickan (särskilt i bakutrymmet), måste du allvarligt överväga anpassad, handgjord rekonstruktion. En underbar GT som du bara behöver prova en gång innan du blir kär i och omedelbart förlåter vad många kallar den ursprungliga synden att vara utrustad med en amerikansk motor.



*Den eleganta 1963 GT IR 300, den allra första bilen som lämnade Iso Rivolta-fabriken, arbetet med den unga Giorgetto Giugiaro.*



*Den generösa cockpiten på GT IR 300 ger bekväma sittplatser även för bakre passagerare. Utan tvekan har denna modell alla kännetecken för en intressant investering, eftersom den fortfarande betingar rimliga priser.*



**VICTORIA "VICKY" CYKELMOTOR**  
60.000 tillverkade sedan 1946

Så många Victoria "Vicky" är redan tagna i bruk av lika många nöjda köpare — ett enastående popularitetsbevis. Ta Er själv en titt på "Vicky" och förvissa Er om att det är på solid grund dess goda anseende vilar.

- Enastående backtagningsförmåga
- 1 hk — 2 växlar med frigång
- Kedjedrift på bakhjulet
- Belysningsström från magneten
- Skattefri — 6 mån. garanti

Kompl. motor  
Kr. 410:—

**CYKLA UTAN  
ATT TRAMPA  
med  
VICTORIA**

Generalagent: **AB MOTOR-SERVICE**  
Brahegatan 25 — Stockholm — Tel. 62 11 08

Säljes genom cykel- och motorfirmor. Begär prospekt!

Återförsäljare antagas.

SLUT