



Renault 5 Turbo 2 1980-1984

- 1. Ny anläggning viktigt steg mot Northvolts hållbara batterier**
- 2. Rolls-Royce släpper ännu en specialare**
- 3. Premiär för nya Kia EV5**
- 4. Polestar 2 når en milstolpe**
- 5. Prov av Zeekr 001 gökungen i Volvoboet**
- 6. Cadillac Escalade IQ**
- 7. Gemera med takbox spärrad till 300 km/h**
- 8. Transportstyrelsen om Tempo 100**
- 9. Husbilstillverkaren har gått från himmel till helvete**
- 10. Provkörning av amfibiefordonet Craftcart Omni**
- 11. Fiat visar världens minsta eldrivna glassbil**
- 12. Turbobomben från Renault**



1. Ny anläggning viktigt steg mot Northvolts hållbara batterier

Publicerad 2023-08-24

Svenska Northvolt bygger inte bara batterier. Inom programmet Revolt arbetar företaget också med att återvinna uttjänta batterier från elbilar för att använda materialet vid tillverkning av nya batterier. I anslutning till den första fabriken i Skellefteå planeras också återvinningsanläggningen Revolt Ett.



Inför den planerade tillverkningen av batterier i en ny fabrik i Tyskland väljer Northvolt nu att först börja med återvinning. Idag torsdag drog Northvolt igång en 12.000 kvadratmeter stor återvinningsanläggning i Hamburg. Där kan 10.000 ton batteripaket årligen monteras isär för återvinning. Själva anläggningen drivs i samarbete med företaget EMR som är aktiv inom metallåtervinning. Northvolt har stått för kunnande och installation av bland annat urladdning och isärplockning av batteripaketen.

– Möjligheten att effektivt återvinna batterier är avgörande för att göra elbilsrevolutionen så hållbar som möjligt. Med anläggningen i Hamburg är vi redo att återvinna stora volymer av europeiska batterier och göra ytterligare framsteg i vår strävan att skapa en cirkulär batteriindustri, säger Emma Nehenheim som är miljöchef hos Northvolt.

Som exempel på material som ska återvinnas för att användas vid tillverkningen av nya batterier nämns koppar och aluminium. Resten av batteripaketen krossas för att ur det återvinna litium, nickel, mangan och kobolt. Det kommer då ske i den kommande anläggningen Revolt Ett.

Redan 2021 meddelade Northvolt att de tillverkat battericeller med enbart återvunnet nickel. Förra året öppnade företaget i Norge tillsammans med norska Hydro en återvinningsanläggning för batterier som uppges vara Europas största.



Carl Undéhn

Feber

2. Rolls-Royce släpper ännu en specialare

Roger Åberg 2023-08-25 kl 19:30

Med klocka från Vacheron Constantin.



FILM: <https://youtu.be/brCQRLXAzV0>.

Rolls-Royce spottar verkligen ur sig specialare, här kommer veckans andra! Återigen är det en droptail och den här kallar man för Rolls-Royce Amethyst Droptail. Precis som namnet antyder är temat ädelstenen ametist, som är den lila färgvarianten av kvarts. Förutom ädelstenarna så har denna en stor trädela, som ska vara den största trädelen någonsin på en Rolls och den största trädelen som har ett aerodynamiskt syfte.

Köparen bor i Gstaad, Schweiz, och då måste man såklart ha en riktigt bra klocka i bilen. Här har Vacheron Constantin levererat en specialare som faktiskt skruvas upp för hand, måste erkänna att det är mycket läckert.

Prislappen ska ligga på 28 miljoner dollar.



Roger Åberg



Ny specialare från Rolls-Royce - Droptail
Ska kosta runt 25 miljoner dollar



3. Premiär för nya Kia EV5

Posted by Kristofer Rask augusti 25 2023

Ett mindre syskon till Kia EV9



Kia visade idag upp sin nya mellanstora elsuv Kia EV5 på bilmässan i kinesiska Chengdu. Ett sorts småsyskon till Sverigeaktuella Kia EV9 med många designmässiga likheter. Den nya modellen är initialt planerad för Kina men kommer nå fler marknader.

– Kia EV5 skapades för att omdefiniera den kompakta SUV-genren med en form som formats efter Kias unika designfilosofi "Opposites United", berättar Karim Habib, Chef för Kia Global Design Center.

– Som ett resultat sätter EV5 en ny standard för design, prestanda och funktionalitet samtidigt som den ger nya nivåer av förarglädje och användarupplevelser, fortsätter Karim Habib.

En upprätt och kantig kaross ger en praktiskt och rymlig bil som tar vara på hela den ytan som EV5 tar upp. Kia EV5 blir femsitsig och får dessutom ett rymligt bagage.

Kia har idag inte avslöjat något om de tekniska detaljerna eller prestandan. Förväntningen är dock att den bygger på samma E-GMP-plattform som sitter i Kia EV6. Det kan troligtvis innebära ett batteri på runt 80 kWh och en räckvidd på över 500 kilometer.

Bilen kommer erbjudas med tio olika exteriöra kulörval, varav en är matt precis som hos EV9. Interiört går det att välja mellan fyra olika färgteman, och två olika sätesklädslar.

Kia har tänkt om mittkonsolen som ska föra tankarna till favoritfåtöljen hemma. Det ska bidra till att skapa en mer avkopplande interiör. Det finns turligt nog ett armstöd som går att fälla ner för att vila armen på.

Planen är att först lansera Kia EV5 i Kina under den senare delen av detta året. I oktober kommer Kia också i samband med evenemanget Kia EV Day att berätta mer om sina elbilsplaner framåt. Vilket också inkluderar vilka fler marknader som Kia EV5 kan nå.



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. Polestar 2 når en milstolpe

Publicerad av John Sempill 2023-08-24

Uppdaterad: 2023-08-24

Polestars första elbil har nu tillverkats i 150 000 exemplar.

Polestar 2 når en milstolpe i samband med leveranserna av den uppgraderade versionen.



En milstolpe är nådd för svenska Polestar. Det handlar om modellen [Polestar 2](#), som nu är uppe i milstolpen 150 000 tillverkade bilar. Polestar 2 är märkets första volymbil och når denna siffra i samband med leveranserna av den uppgraderade versionen, som bland annat ger utökad räckvidd och mer effekt.

– Den uppgraderade Polestar 2 är den bästa versionen hittills. Med längre räckvidd, snabbare laddning, förbättrad mjukvara och bättre kvalitet utgör den grunden från vilken vi fortsätter att växa vår verksamhet, säger företagets vd Thomas Ingenlath i ett pressmeddelande.

I Sverige rullar i dag över 11 000 Polestar 2 och det planeras även en utbredning i Stockholmsområdet med bland annat världens största Polestar retailanläggning. Planerad öppning av anläggningen sker under första halvåret 2024.



5. PROV: Zeekr 001 – gökungen i Volvoboet

Publicerad av Alrik Söderlind 2023-08-23 Uppdaterad 2023-08-23

Geelys nya elbilmärke kliver rakt in i finrummen och ställer Volvo och Polestar i farstun, på vänt. "Halvsvenska" 001 är en Porsche Taycan för halva pengan.



Zeekr 001 blir jobbig för väldigt många konkurrenter och prislappen gör det inte heller lättare för de etablerade.

Det finns inte längre några regler att förhålla sig till, tradition betyder inget, det finns inte ens något som heter familjesammanhållning.

Det vi har är till synes total anarki, fullt gaspådrag och en bilvärld som ritas om snart sagt varje dag.

In med en ny bil på marknaden och ett gäng gamla storsäljare kan plötsligt bli uråldriga, passé, i stort sett meningslösa för de som inte tvunget måste ha en bil av ett speciellt varumärke.

Följaktligen har bilköparna aldrig varit så varumärkesotrogna som nu, och det vet biltillverkarna som alla satts under den största pressen sedan bilarnas barndom, då det snabbt ploppade upp hundratals nya bilmärken, som alla hoppades på ett framgångsrikt och långt liv. Men väldigt få fick det.

Nu upprepar sig historien, med den stora skillnaden att det redan finns etablerade bilmärken, som nu måste slåss för sina liv mot de uppstudsiga nya märkena som tar alla genvägar och skamgrepp de kan för att lyckas.



Designen är ursprungligen gjord åt varumärket Lynk & Co, vilket självklart syns. Framöver kommer Zeekr att hitta sin egen stil som lär bli sobrare. Bilen är designad i Sverige. Namnet Zeekr sägs ha denna mening: Z = Zero. EE = Evolving Electric Era. KR ≈ Krypton – en ädelgas som antänds av elektricitet.

Denna gång handlar det om den gigantiska kinesiska tillverkaren Geely som startades 1986 – 80 år efter BMW – och som tillverkar 2,3 miljoner bilar jämfört med BMW:s 2,1 – alla siffror från 2022.

På Geelys palett finns åtminstone 11 varumärken, varav nio är yngre än tio år.

Volvo har sagts vara kronjuvelen, men det vete tusan om det fortfarande stämmer. Osäkert är också hur högt i kurs det ”svenska” bilmärket Polestar står.

Så här ser det nämligen ut.

In på svenska marknaden kommer redan nu på senhösten Zeekr 001, som är en stenhård konkurrent mot Polestar 2, för att inte tala om kommande Polestar 4 som kommer först nästa sommar. Jämfört med Volvo XC40 är Zeekr på alla sätt mer premium och det enda som kan rädda Volvo är varumärket och rabatterade priser, att rea ut sig.

Zeekr började sälja bilar 2021 men modell 001 designades och konstruerades för att vara flaggskeppet i varumärket Lynk & Co:s uppställning. Strax före försäljningsstart bytte man namn på bilen och skapade ett nytt varumärke.

Min gissning är att bilen blev för påkostad och uppmarket för att passa in i Lynks affärsplan där bilarna inte är huvudsaken, tvärtom handlar Lynk om att man ska slippa äga och i stället hyra, leasa, prenumerera och då är priset väldigt viktigt.

Varumärket som pryder huven på Zeekr är i princip identiskt med Lynks.

Allt det här går tvärt emot alla marknadsföringsregler, men så finns det inte längre några regler.

Inte heller finns det en klar hierarki i Geelys stall av märken, det är alla mot alla på samma spelplan. Stora delar av tekniken delas av kostnadsskäl, men förvånande mycket utvecklas separat för de olika märkena – ”annars skulle vi bli anklagade för att bara syssla med badge engineering” – säger vd Spiros Fotinos.



Ett exempel är att Zeekr har sitt egenutvecklade infotainmentsystem – operativsystem – medan Volvo och Polestar håller sig till Google. Vilket som är bäst kan vi inte svara på, eftersom bilarna vi kör har ”föreseriemjukvara”. Men visst känns det mer premium att ha ett eget unikt system, och systemet har en riktigt snabb processor och det känns bra.

Under karosserna har dagens Polestar 2 och Volvo XC40/C40 den äldre CMA-plattformen som utvecklades för både förbränningsmotorbilar och elbilar. Zeekr 001 bygger på den modernare SEA-tekniken, som är dedikerad för elbilar.

Intressant nog jobbar det drygt 1 200 Zeekr-anställda i Geelys gigantiska Sverigekontor i Göteborg, som man delar med Lynk & Co. 800 ingenjörer och 400 designers.

Man kan alltså med pondus dra ”Sverigekortet” – även om Zeekr 001, Polestar 2, och en hel del Volvo XC40 och så vidare alla tillverkas i Kina.

Det pågår alltså en hård familjefajt även bland svenska ingenjörer och formgivare. Polestar och Volvo tillhör samma bolag (Volvo äger Polestar) men Zeekr är sitt eget företag.

Tittar man på specifikationerna är Zeekr 001 livsfarlig för väldigt många konkurrenter och prislappen gör det inte heller lättare för de etablerade. Ta bort Volvos varumärke ur köpekvationen och eldrivna XC40 och C40 är körda – om man inte nödvändigtvis måste ha en trängre suvkaross.

Argumentet om bättre framkomlighet som en hög suv bör ge – 21 cm – gäller inte om man väljer de fyrhjulsdrivna versionerna eftersom denna stora bil har 20,5 cm under karossen, när man ställt luftfjädringen på det högsta läget. Luftfjädring som Volvo- och Polestarköparna kan drömma om.

Snabbfakta Zeekr 001. 4,9 meter lång, 2 meter bred. 1,56 meter hög – det är ungefär 1,5 dm högre än Porsche Taycan, men de andra måtten är snarlika. Axelavståndet är som för så många andra elbilar 3 meter.





Två motoralternativ erbjuds. Bakhjulsdrift och 272 hk – för övrigt samma motor som kommer i Volvo EX30 och Polestar 4. I Performance-versionerna med 4WD får man 544 hk, vilket betyder att man sniffar på prestandan i Porsche Taycan GTS Sport Turismo (598 hk) som kostar mer än dubbla Zeekr 001-Performancepriset.

I Zeekr får man stå ut med att bli avhängd med 0,1 sekunder till 100 km/h: 3,8 sekunder mot 3,7 för Porschen. Å andra sidan får man med sig 539 liter bagage, mot Porschens 446 liter – och baksätet är rena drömmen.

Räckvidden är 62 mil för den bakhjulsdrivna och 59 mil med fyrhjulsdraft. Även dessa siffror är tuffa för Volvo/Polestar och ställer inte minst Taycan i skuggan. I GTS-version har Porschen bara 42 miles räckvidd enligt WLTP.

Förklaring till att räckvidden är så pass bra är ett 100 kWh stort batteri.

Lite längre fram kan det hända att det sitter ett batteri på 150 kWh i Zeekr 001, i Kina har man sålt ett antal bilar med det nya så kallade Qilin-batteriet, som har mycket hög energidensitet – 255 wh per kg. Man talar om räckvidder runt 100 mil och snabbbladning på tio minuter – och intressant nog kommer batteriet från CATL, som är delägare i Zeekr.

Inget säger att Polestar och Volvo kommer att få tillgång till det. Världens största batteritillverkare vill nog hellre att biltillverkaren man själv äger en bit av lyckas än att i tidigt skede sälja det till konkurrentmärken – även om de är inom Geelyfamiljen.

Däremot krossar inte Zeekr vid snabbbladstolpen, vilket vi absolut hade förväntat oss. Allt man läst om Zeekr 001 indikerade att bilen skulle ha 800-voltsarkitektur, det förnekades inte ens när vi träffade vd Spiros Fotinos på Shanghais bilsalong i april.





Mycket välbyggt och modernt, men kanske också lite för "blingigt" för den svenska marknaden? Stolarna är mycket mjuka samtidigt som de ger bra stöd. De svarta ytorna på ratt-ekrarna har haptiska tryckplattor, riktiga knappar hade känts mer premium.

Men nu visar det sig att bilen bygger på samma SEA-arkitektur som exempelvis Polestar 4 och alltså har 400-voltssystem. Max IDC laddeffekt 200 kW och AD 22 kW. Men Spiros indikerar att 800-volt är på gång, vilket är mycket spännande. Hitintills har ingen bil, vad jag vet, bytt från 400 volt till 800 volt under pågående produktion. Men nu går det undan, eller rättare sagt, kampen är så fruktansvärt hård att det tydligen kan löna sig/vara nödvändigt med stora kostsamma uppdateringar av en bils hela elektriska system.

Priserna gör som sagt det inte lättare att på pappret slå Zeekr 001. 677 000 för Long Range. 707 000 för 4WD Performance och i sitt lyxigaste Privilegeutförande kostar den 757 000 kronor.

Hur är den att köra? Tekniska data och utrustningslistor säger långt ifrån allt.

Det första som slår mig när jag satt mig till rätta är hur mjuk och mysig förarstolen är. En perfekt blandning mellan bra stöd och mjuk, fluffig komfort. Självklart kör jag Privilegeversionen, med bland annat värme/ventilation och massage i framstolarna. Ljudanläggningen kommer från Yamaha och låter riktigt bra. Luftfjädringen är därtill aktiv.

Alla versioner har över 20 självkörningssystem, men inte Lidar, eftersom merkostnaden inte sägs motivera fördelarna. Med andra ord säger Zeekr att Lidar, som till exempel Volvo EX90 har, handlar mer om skryt än funktion.



En riktig volymknapp uppskattas och reglagen i bildens överkant har haptisk känsla och fungerar bra.

Byggkvaliteten är rejäl och alla material känns mjuka och påkostade. Jämfört med en Polestar 2 är det här mycket modernare, fluffigare för att inte tala om rymligare.

Fram finns mycket utrymme och bak är det riktigt slösande. Jämfört med en Tesla Model 3 är det här rena komfortkryssaren, på alla vis.

Bilen rullar riktigt mjukt, även i sportläget, ljudnivån är låg och bilen känns ombonad.

Fartresurserna går inte att klaga på, men det är mer ett starkt sugande än en spark i rygglutet. Styrningen är mjuk och skön, men saknar skärpan och närheten som finns i Polestar 2 och bilen känns bra mycket tyngre än Tesla Model 3, vilket också stämmer, viktskillnaden är cirka 400 kg.

Hade man hoppats på en supervass Taycan-upplevelse blir man också besviken.

Men hur många kräver det? Zeekr 001 har omarbetats rejält inför Europapremiären, och chassi, styrning, bromsar och även interiören har anpassats efter vad man antar är den europeiska kundens preferenser.

Det kan tyckas märkligt att lägga ner mycket utvecklingstid för att göra känslan "svensk" men det här är den första "kinesiska" bil jag kört där fjädringen verkligen träffar rätt när det gäller komfort.

Stabil, mjuk men ändå så fast att kontrollen är riktigt bra. Väg ljudet är också lågt.

Regenereringen är kraftig i sitt starkaste läge, men ett hopp till den bakhjulsdrivna versionen med 272 hk bjuder på ett osmidigt bromsingrepp och enpedalsläget griper in hårt, fast först under 40 km/h.

Zeekr-folket säger att man har flera månader att finjustera allt, att arbete pågår och självklart kan bilen ta emot riktiga uppdateringar via nätet.



*Kopparfärgen genomsyrar kupédesignen.
Förmodligen ska det ge känslan av koppar i elsladdar.*

Standardfjädringen är också mycket bekväm, om än inte riktigt på samma nivå som den fina luftfjädrade versionen. De 272 hk räcker absolut till, framförallt i lägre hastigheter. Så är man ute efter en riktigt bekväm, rymlig och modern eldriven familjebil är Zeekr 001 Long Range ett av de mest lockande valen man kan göra just nu.

Påkostad bakljusramp och en stort öppnande halvkombibaklucka. I versionen med luftfjädring kan bilen sänkas för enklare lastning/lossning. Ingen bakrutetorkare.

Priset är inte lågt, men man får bra valuta för pengarna.

Performance-versionen ger superprestanda och jämfört med en jämnsnabb, men mycket trängre BMW i4 M5, sparar man minst 250 000 kronor. Bortsett från varumärket och eventuellt estetiska synpunkter samt styrningens skärpa finns inget som talar för BMW:n.

Som extra lockbete ger Zeekr fem års garanti/10 000 mil, och tio år/20 000 mil om man servar bilen hos Zeekr.

Det kan också Polestar- och Volvokunderna drömma om.

Polestar lär också drömma om Zeekrs försäljningssiffror. I fjol såldes det 71 941 Zeekr i Kina mot 51 500 Polestar över hela världen. Nu ska man in på den europeiska marknaden med 001 och en direkt konkurrent till Volvo EX30 – som är mer premium än Volvon ...

Snacka om att det dykt upp en gökunge i Volvo- och Polestarland.

Vad blir motdraget?

Ska vi gissa på prissäskningar?

TEKNISKA DATA/ZEEKR 001 LONG RANGE (AWD PERFORMANCE)

MOTOR: El, 1 st elmotor 272 hk/343 Nm (2 st elmotorer systemeffekt 544 hk/686 Nm). Max laddning AC 22 kW, DC 200 kW. Batterikapacitet 100/94 kWh.

KAROSS: L/b/h 4 955/1 999/1 560 mm. Axelavstånd 2 999 mm. Vikt ca 2 275 kg (ca 2 435 kg) Maxlast ingen uppgift. Bagagevolym 539 liter. Frunk 7 liter. Släpvagnsvikt 1 500 kg (2 000 kg).

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,2 s. (3,8 s) Toppfart 180 km/h (200 km/h). Förbrukning blandad körning 15,2 Wh/km (18,5 kWh/100 km). Räckvidd WLTP 620 km (580 km). Laddning 10–80 % ca 30 minuter.

PRIS: 677 000 kr. AWD Performance 707 000 kr. AWD Performance Privilege 757 000 kr. Aktuell oktober–november.

+ Komfort, utrymmen, byggkvalitet, utrustning, räckvidd, garantier.

– Vikt, varumärke, hur blir andrahandsvärdet?



ZEEKR X



I småbilsklassen går Zeekr X i direkt kamp med Volvo EX30.

Bilarna delar SEA-arkitektur, motorer och har designats och delvis utvecklats i Sverige.

Den stora skillnaden är att Zeekr är den dyrare och större bilen! På längden skiljer det drygt två dm (4,45 meter lång) och axelavståndet är en dm längre (2,75 meter).

Baksätet är mycket bättre för vuxna, medan det är ganska trångt i Volvon.

Bagageutrymmet i Zeekr X rymmer 362 liter mot 318 i Volvo EX30. Är du ute efter utrymmen i exempelvis VW ID.3-klass är det alltså Zeekr X som gäller.

Den andra stora skillnaden är att Zeeker är mycket mer premium med bland annat instrumentering framför ratten, head-up display, finare material, mittarmstöd bak, infällda dörrhandtag, ramlösa sidorutor, flera högtalare, mer inställningsmöjligheter och panoramaglastak som standard. Samt 5 år/10 000 mil garanti och tre års fri service.

Leveranserna startar under senhösten medan det är en väntetid på 8–10 månader för Volvon.

Pris från 550 000 kronor, vilket är 61 000 kr mer än för Volvon med samma motor. Med fyrhjulsdraft och 428 hk är Zeekr 31 000 kr dyrare. Det känns taget.

• [SE FILMEN OM ZEEKR X HÄR!](#)



6. Cadillac Escalade IQ

Av redaktören@bytbil.com 2023-08-24

Text Morten B. Bek

En onormalt stor elbil med ett 200 kWh-batteri.



Vad är 5,7 meter långt och har ett enormt batteri? Det är den elektriska versionen av **Cadillac Escalade**, som har 762 hästkrafter, ett 200 kWh-batteri och en räckvidd på cirka 725 kilometer.

Ett stort land behöver stora bilar. Kanske är det därför, som amerikanerna vältrar sig i stora pickuper och inte vill ha de små bilar som vi gillar att köra på vår sida av Atlanten.

Naturligtvis behöver amerikanerna också stora elbilar, och de måste vara riktigt stora. GMC **Hummer** EV är så stor och tung att den är en av de största och tyngsta elbilarna i världen, och nu får den sällskap av en annan mycket stor elmodell från General Motors: **Cadillac** Escalade IQ.

Escalade, liksom **Hummer**, är nästan ett varumärke i sig, och den stora SUV:en från **Cadillac** har varit ett favoritval för limousineföretag och annat gott folk i ett kvarts sekel. Naturligtvis behöver de också en elektrisk Escalade, så att de kan hjälpa till att rädda världen.



Vikt och storlek

Det är kanske lika bra att en av de enda siffror vi inte kan hitta i [Cadillacs](#) datalista för Escalade IQ är vikten. Den kommer att vara så hög att den enorma elbilen kommer att motsvara två vanliga personbilar. Dess släkting, den stora GMC Hummer EV, väger 4.103 kilo, så även om Escalade IQ är 500 eller 1.000 kilo lättare, är den kraftigt överviktig.





För att driva en elbil på så många kilo måste man förlita sig på ett mycket stort batteri och några mycket kraftfulla elmotorer. Batteriet är större än vad vi européer är vana vid. Ungefär dubbelt så stort som de mest batteritunga elbilar vi känner till: 200 kWh. Detta bör ge en räckvidd som nästan är tillräcklig för en bra bilresa: cirka 725 kilometer, kanske mer. För övrigt drivs en Skoda Enyaq av ett 82 kWh-batteri, och den mängd resurser som behövs för att skapa ett 200 kWh-batteri är uppenbarligen ganska mycket.

Escalade IQ ser stor ut, även om det inte finns så mycket att jämföra den med på bilderna. 570 centimeter lång, alltså mer än 1 meter längre än Enyaq. Tur då att **Cadillac** har utrustat den med elmotorer som i det mest civiliserade läget, Normal, ger 687 hästkrafter. Den kommer att vara snabb, men den kan vara riktigt snabb om Velocity Max-inställningen är redo: 762 hästkrafter.

På bilderna ser även hjulen små ut, men låt dig inte luras av amerikansk densitet. De mäter faktiskt inte mindre än 24", så 17"-hjulen på familjens VW ser plötsligt lite söta ut.

Super Cruise

Escalade IQ har en frunk, ett bagageutrymme fram som är så stort att mannen på bilden måste ha sträckt på sig för att få in sin resväska. Den så kallade eTrunk är med sina 345 liter, lika stort som det enda bagageutrymme i många små och kompakta kombibilar och SUV:ar. Det stora bagageutrymme, som är det som är en del av förarhytten: upp till 3 374 liter.

Och vilken kupé. **Cadillac** har räknat rätt och det finns skärmar för instrumentering och infotainment, inklusive för framsätesspassageraren, som ensam upptar 55". Det finns också en skärm för vissa grundläggande (okej, förmodligen inte grundläggande) inställningar i mittkonsolen, och sedan finns det ett par 12,6"-skärmar för baksätet. Det finns plats för totalt sju personer i bilen, så bilens längd och vikt gynnar en hel grupp människor, även om amerikaner sällan sätter så många personer i sina bilar för något annat än mycket korta resor.



Det är amerikanerna som hittar på coola namn på nya saker. Super Cruise är General Motors namn på ett avancerat och numera mycket välutvecklat system som gör att bilen kan köra även på större vägar. Och systemet sägs vara bättre än något från Tesla eller Ford, enligt amerikanska medieuppgifter.

Arrival Mode – fritt översatt till ankomstläge – är ett trick för att imponera när man anländer till röda mattan eller butiken på Rodeo Drive. Arrival Mode använder bilens fyrhjulstyrning för att köra i sidled på alla fyra hjulen. Den kan krypa upp till trottoarkanten om du inte lyckas komma hela vägen in på egen hand. Mycket amerikansk.

Den onormalt stora Escalade IQ, som börjar levereras till de första kunderna efter sommaren nästa år, kommer att ha ett startpris på 130.000 dollar. Den är inte bara mycket större, mycket kraftfullare och har längre räckvidd än **Mercedes EQS SUV**, utan den är också dyrare. Det är dyrt att köra runt med så många kilo.



Morten B. Bek

Relaterade artiklar:



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?



Nya Audi A6 är förfinad och förstärkt



Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5



7. Gemera spärrad till 300 km/h – med takbox!

Publicerad av magnus 2023-08-24 Uppdaterad 2023-08-24

Den nya svenska familjebilen Koenigsegg Gemera har vissa begränsningar – max tre barnstolar och 300 km/h med takbox, berättar Christian von Koenigsegg i en intervju.



Koenigsegg Gemera är en hyperbil som hela familjen kan ha glädje av samtidigt.

Den vassare versionen av Koenigsegg Gemera som heter HV8 toppar långt över 400 km/h. Det berättar Christian von Koenigsegg i en intervju med youtubern och Koenigsegg-försäljaren Mr JWW.

Med en systemeffekt på 2 300 hästkrafter från bensenmotorn "Hot V8" och elmotorn "Dark matter" och en vikt på 1,9 ton är Koenigsegg Gemera V8 en riktig best som sätta skräck i föraren både på bana och väg.

– **Den här bilen har den högsta hästkraftssiffran per kilo** som vi någonsin har gjort, och när vi simulerar detta för stora banor är det som att vi inte tror på siffrorna, vi ser även otroliga siffror från noll till 400 km/h. Den här kommer bli vild, det är galenskap, säger Christian von Koenigsegg.

Gemera V8 rymmer inte bara tre passagerare, även varsin fullstor kabinväska ryms i kofferten. Det går att köpa väskor som matchar bilen i utseende, inklusive fälgarna på de små väskhjulen.

Koenigsegg säljer också en takbox till bilen. Sensorer känner av om takboxen är monterad och spärrar toppfarten till 300 km/h.

FILM: <https://youtu.be/wHBR5nWIhAs>

8. Transportstyrelsen om Tempo 100: "Inte prioriterat"

Publicerad 2023-08-24 14:00 (uppdaterad 2023-08-25 10:13) Text Magnus Kvandal

I både Norge och Danmark är det tillåtet att köra i 100 km/h med godkända släpvagnar. Men Sverige kommer inte haka på, säger Transportstyrelsen.



Förra året blev Norge det senaste landet i ordningen att införa så kallade Tempo 100-regler. Det innebär man under vissa omständigheter får köra i 100 km/h med släpvagn, i stället för den tidigare maxhastigheten 80.

Samtidigt höjdes maxhastigheten för obromsade släp från 60 till 80 km/h. Ett av argumenten för regeländringen var att minska hastighetsskillnaden mellan olika fordon på motorvägarna, och på det sättet förhindra olyckor.

Men i Sverige kommer en liknande regeländring inte vara aktuell inom överskådlig framtid. Det säger Niclas Nilsson, utredare på Transportstyrelsen, till Vi Bilägare.

– Vi har inget initiativ till att driva den frågan. Det finns annat vi prioriterar högre, säger han.

Han berättar att frågan som hastigast var uppe i samband med att Norge införde de nya reglerna förra året, men att den inte är prioriterad hos myndigheten.

– Argumenten räcker inte till. Att det finns i andra länder är inte ett skäl att införa det i Sverige, säger han, och fortsätter:

– Det finns förmodligen nackdelar med det också, till exempel ökad bränsleförbrukning och utsläpp.

Tempo 100-reglerna finns även i Danmark och Tyskland, och ställer särskilda krav på både bilar och släpvagnar för att de ska godkännas för 100 km/h.

Certifierade släpvagnar måste bland annat ha hydraulisk stötdämpning och en så kallad stabilisatorkoppling, som minskar slingrande rörelser. De måste också besiktigas vartannat år. Krav på dragbilar inkluderar ABS-bromsar och en totalvikt på max 3 500 kilo.

I Sverige är det aldrig tillåtet att köra fortare än 80 km/h med släpvagn, oavsett omständigheter.



Magnus Kvandal



Finns det några vettiga och moderna dragbilar?



Måste dragkroken fungera på besiktningen?



Eftermontera dragkrok på Tesla och Polestar?



Hur mycket får bilen dra med B96-körkort?



Nya systemet som gör föraren till släpvagnsproffs

9. Husbilstillverkaren: "Har gått från himmel till helvete"

Publicerad 2023-08-25 kl 9:57 (uppdaterad 2023-08-25 kl 10:16) Text Erik Söderholm

Nordic Specialhusbilar i Kristinehamn uppger sig ha blivit utsatt för bedrägeri men siktar nu på att göra comeback med verkstad och uthyrning.



Läget för den svenska husbilstillverkaren Nordic, som nyligen **begärdes i konkurs**, har snabbt gått "från himmel till helvete". Det säger en av företagets ägare, Per Grödevik, till **Husbil & Husvagn**.

Enligt honom gick verksamheten strålande när personalen gick på semester och bland annat hade utleveranserna ökat med 60 procent. Senare insåg ägarna att företaget sannolikt blivit **bedragna av en storkund** som fick företaget att lämna in en polisanmälan. Sedan begärdes Nordic Specialhusbilar i konkurs.

– Det har gått väldigt fort, det är det absolut värsta som hänt i våra liv och vi försöker parera och samtidigt se framåt, säger Per Grödevik till tidningen.

Företaget planerar nu att skifta över en del av verksamheten till service även för andra husbilmärken och uthyrning av husbilar i ett annat bolag.

[Läs hela intervjun med Per Grödevik här.](#)



Erik Söderholm

Teknikens Värld

10. Provkörning av amfibiefordonet Craftcart Omni

Publicerad 25 aug 2023 kl 19:00 Uppdaterad 25 aug 2023 kl 19:01

Drömmen om den fungerande amfibiebilen är inte död! I Söderköping byggs något av det märkligaste som Sveriges fordonsindustri någonsin har producerat. Vi provkör, och inser att vi har ramlat över en bit svensk fordonshistoria.



Vi vänder runt och backar ner mot vattenbrynet vid sjösättningsrampen. När bakhjulen har kommit en bit ut i vattnet, vattnet når ungefär upp till trösklarna, och framhjulet börjar bli blött är det dags att vrida om nyckeln från land- till sjöläge. Det börjar surra om ett flertal elmotorer, bakhjulen dras upp och utombordsmotorn sänks ner. Till slut har även det ensamma framhjulet dragits upp i karossen (eller säger man skrovet?) och en lampa har slutat blinka, vilket indikerar att omställningen från land- till sjöläge är färdig.

Vi ligger och guppar i en tre meter lång glasfibermoped med tre hjul och en utombordare. Nu kan vi ge oss ut på sjön!

Förklaringen till varför vi kan göra den här märkliga omställningen från väg till vatten är lika lång och komplicerad som den är självklar. Bakom företaget CraftCartCompany står Torbjörn Lord och hans son Oskar Lord. Torbjörn har ett helt yrkesliv inom fordonsindustrin bakom sig och fick plötsligt en önskan om att ha ett **amfibiefordon** för eget bruk.

– Jag har suttit utanför Visby i min båt, och tröttnat på den där hamnen. Men att hyra någon bil om man vill ta sig runt på ön är krångligt. Då har jag tänkt att man skulle ha en bil med sig i stället och hur skulle då en bil som man har med sig på en båt se ut? Den måste ju vara en båt också. Det var så det började. Och så stod jag här med en fabrik och några duktiga gubbar som fortfarande ville jobba. Jag hatar själv att vara vd men som tur var så hade min son Oskar precis tagit juristexamen så då fick han bli det. Jag tycker bara det är kul att svarva och meka, säger Torbjörn Lord.



Konferensrummet intill fabriksgolvet utanför Söderköping andas svensk industrihistoria. Doften av skärvätska letar sig även hit och runt det mörka träbordet pryds väggarna av ritningar från tidigare projekt, bland annat instrumentpanelen till **Saab 900** och ett stort pressverktyg till **Volvo**.

Företaget Moderna Verktyg var från 1960-talet fram till 2010-talet en av Europas största tillverkare av formverktyg till bilindustrin och har bland annat tagit fram gjutverktygen till dörrsidor till Saab, instrumentpanelen till Saab 900, fotsteg till **Scanias** lastbilar och liknande delar till flera av de stora europeiska biltillverkarna.

– Till slut sålde jag företaget och jobbade som borgmästare i Söderköping men 2013 bad de mig komma tillbaka till företaget och då fick vi väldigt mycket jobb av Scania. 2015 sålde jag företaget igen, men behöll fastigheten och verktygen och det blev starten för det här. Jag har jobbat med bilindustrin och teknikutveckling hela livet så det här är ju det jag kan, dessutom har jag jobbat lite som båtkonstruktör.

Fordonet som jag sitter och guppar i här vid inloppet till Söderköping kan alltså sägas bära spår av Saab och är resultatet av en mans dröm om att kunna ta med en båt OCH en bil på badbryggan till sin egen båt.

Tanken på att det här är en lösning på ett problem som egentligen inte finns är svår att skaka bort. Ingen behöver väl en Craftcart Omni? Nej, Torbjörn Lord är medveten om detta faktum, och bekräftar att fordonet är en produkt för de välbeställda. De som redan har allt och vill ha något annorlunda. De tilltänkta köparna är från medelåldern och uppåt, de som kanske tycker att det är för barnsligt med en vattenskoter. Men framför allt, de som också vill kunna köra på land.

– Vi har alltid tänkt att den här kanske kan tilltala en lite äldre publik än vattenskotrar, säger Oskar Lord. Därför har vi försökt få till en lite retroinspirerad stil. Det kan också vara så att de nya reglerna för vattenskotrar kan göra att vissa återförsäljare letar efter kompletterande produkter och då kan vi vara ett alternativ.



DRÖMMEN OM AMFIBIEFORDON

Amfibiefordon har i störst utsträckning använts för militära ändamål, men drömmen om den perfekta amfibiebilen för privat bruk har funnits under stora delar av bilismens historia. Under andra världskriget utvecklade båda sidor amfibiefordon; [Schwimmwagen](#) och Ford GPA.

Den mest framgångsrika amfibiebilen för civilt bruk är Amphicar som tillverkades under 1960-talet med ekonomisk stöttning av BMW-familjen Quandt. Med en Triumph-motor på 43 hästkrafter kunde den nå 110 km/h på land och 11 km/h på vatten. Totalt tillverkades hela 3 800 exemplar i fabriken i Västberlin, varav de flesta såldes i USA där en Amphicar kostade omkring 4 000 dollar, lika mycket som en Ford Mustang.

I modern tid har Gibbs Aquada, med Richard Branson bakom ratten, slagit hastighetsrekord för amfibiefordon över Engelska kanalen. Gibbs fortsätter att bygga amfibiefordon, nu i form av fyrehjulingar.

Måtten är nog uträknade. Craftcart Omni är precis så stor att den får plats på bredden på de flesta större båtars badbryggor och den är tillräckligt lätt för att höj- och sänkningsmekanismen ska orka bära den. Smart.

Manövreringen från sjösättningsrampen eller bryggan görs enkelt med två små elturbiner som fälls ut ur skrovet på höger och vänster sida. Man styr dem genom att vrida en liten puck på mittkonsolen och kan på så sätt få fordonet att snurra runt sin egen axel.

I standardutförande finns endast de här elturbinerna, då kallas fordonet Craftcart Eco och gör som mest 4 knop i vattnet. De kan köras på full effekt i upp till fyra timmar och då hinner man avverka ungefär 15 sjömil.

För 40 000 kronor extra får man Craftcart Omni som har en 20 hästkrafter stark Mercury-utombordare på akterspegeln/stötfångaren.

Jag vrider om en nyckel och utombordaren ruskar i gång precis som på en båt. Skillnaden är bullret och vibrationerna. Eftersom utombordaren sitter i höjd med ryggen låter det mycket mer än i en mindre styrepulpetbåt, men nu är också båtkänslan total och man glömer bort att färden började på land.



Man gasar genom att vrida på styrets högra handtag, precis som på en motorcykel och den stora bromspedalen nere vid fotbrunnen kan man glömma bort. Den gör ingen nytta här. Med full gas kommer man snabbt över planingströskeln och börjar närma sig toppfarten på 20 knop. Det studsar och slår lite i vågorna, vilket inte är så konstigt med tanke på det mycket korta skrovet. Mer besvärande är vattenstänket som ibland sköljer in över den lilla vindrutan och ner i sittbrunnen. En större ruta eller någon typ av sidorutor skulle höja komforten.

Det går snabbt att konstatera att den rör sig bra i vattnet, till skillnad från många andra amfibiefordon är den mycket lik en båt när den är i vattnet eftersom framhjulet dras in helt i skrovet och bakhjulen höjs upp helt ur vattnet. Det finns till och med trimplan så att man kan justera gångläget i vattnet och uppe på land är de nästan osynliga. Kompromissen mellan land- och sjöegenskaper är mycket väl avvägd.

Den är inte särskilt djupgående, utombordaren sticker inte ner djupt, men för säkerhets skull är det bäst att slå av den och köra med elturbinerna mot rampen när vi vill komma upp på land igen. Efter en stunds körning ute på vattnet är det skönt att slå av bensinmotorn och lyssna på tystnaden. När omställningen från sjö- till landläge har kommit så långt att framhjulet är helt nerfällt är det dags att söka sig mot rampen, för att kunna rulla upp är det avgörande att framhjulet har fäste nog att dra upp ekipaget från vattnet. Den här gången går det lätt, och med endast ett svagt vinande från elmotorn där fram rullar vi upp och ut genom båtklubbens område där förundrade blickar kantar färden ut mot stora vägen.

Att ha ett styre i stället för en ratt förenklar konstruktionen väsentligt, vilket gör valet förståeligt, men på land hade det varit bättre med en ratt. Det finns ingen servo och för att få fullt styrutslag i låg hastighet måste man ta i rejält. Väl uppe i fart fungerar det bra. Farten ska dock inte vara för hög, i tvära kurvor är det bra att sakta ner en aning så att man inte välter snett framåt.



Att bara ha ett framhjul har sina nackdelar. Exemplet vi kör är ur en tidig förserie och har en inte helt kalibrerad eller lättkörd gasrespons. Man får sikta noga innan man vrider på gashandtaget. Det här exemplaret är klassat som moped och går i 45 km/h. Kraften i batteripaketet räcker till 5-8 mils körning. Man ska också kunna köpa en version som går i 70 km/h, vilket lär kännas extremt snabbt, även om Craftcarten överraskar med en mycket behaglig fjädringssättning, låg ljudnivå och hyfsat vindfri sittbrunn. Den komfort som lyser med sin frånvaro på vattnet finns i stället på vägen.

Tankarna går osökt till Norsjö Shopper, kanske inte så mycket på grund av utseendet utan mest för historien bakom. Norsjö Mekaniska Verkstads AB byggde sin lilla trehjuliga moped som en alternativ transportlösning, grundad i svensk verkstadsindustri. Men där slutar likheterna.

I Craftcart Omni finns en i det närmaste överarbetad konstruktion där så gott som alla delar, bortsett från elmotorn, stötdämparna, backspeglarna och hjulen, tillverkas i fabriken i Söderköping och vittnar om en hantverkslust som inte tycks gå att stoppa.

CRAFTCART OMNI

Pris: 435 000 kronor.

Motor: Elmotor fram 5,4 hk (4 kW), bensinmotor bak 20 hk

Batteri: Litiumjon, 4 kWh.

Laddeffekt: 3,6 kW.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, propeller bak. Trimplan.

Toppfart på land: 45/70 km/h.

Toppfart på vatten: 20 knop (37 km/h).

Räckvidd: 5–8 mil på land.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 305, bredd 160, höjd 130, tjänstevikt 320, maxlast 180, tank 12 liter.



Erik Wedberg



11. Fiat visar världens minsta eldrivna glassbil

Posted by Kristofer Rask augusti 24, 2023

Fiat har förvandlat den lilla elbilen 500e till "världens minsta glassbil med nollutsläpp. Konceptet är ett svar på större städers skärpta utsläppskrav. Det visades upp i samband med de nya stränga miljökrav som snart införs i London.



De nya reglerna förbjuder bland annat stadens glassbilar som drivs av förbränningsmotorer från att vistas vid flera populära gator och turiststråk i staden. Det har väckt en stor debatt i landet, där många menar att glassbilarna är en del av kulturen och stadsbilden. Samtidigt bidrar de gamla glassbilarna, vars motorer är igång hela dagarna för att driva frysboxarna, till både utsläpp och buller.

– Medan Fiat 500e Gelateria Edition förblir ett engångskoncept i Storbritannien, baserat på 500e Cabriolet, är det en nollutsläppslösning som visar bilens mångsidighet i stadsmiljöer. Den är liten, kompakt och elektrisk, utformad med märkets italienska arv i åtanke, säger Fiat Storbritannien-chefen Damien Dally.

Inspirationen till Fiat 500e Gelateria kommer från 1950-talets italienska glassbarer. Bak-sätet är utbytt mot batteridrivna frysboxar med tillräckligt med glass för att servera 300 personer.

En undersökning som brittiska Fiat låtit göra visar att 83 procent av britterna anser att "glassbilar är en viktig del av den brittiska kulturen". Eldrift kommer bli direkt avgörande för glassbilarna i de större städerna som London i takt med att utsläppskraven skärps till.



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.](#)

12. Turbobomben från Renault

Publicerad 2023-06-08 13:30 Text Mårten Carlsson

Renault 5 Turbo var stålmusen på riktigt.



Renault 5 blev en av tidernas bästsäljare. Praktisk, enkel, ekonomisk och inte särskilt spännande.

Det sista ville man ändra på. Redan 1977 tog Marcello Gandini fram en modell som visade hur tuff en Renault 5 kunde bli och 1978 byggdes den första prototypen.

Man hade ju vid den här tiden förvärvat Alpine i Dieppe som nu fungerade som Renaults motorsportsdivision. Alpinebilarna hade varit framgångsrika i rally och nu skulle gänget i Dieppe få sätta sprätt på Renault femman.

Man siktade på rally grupp 4 och då räckte standarprylarna inte långt - Renault 5 Turbo hade inte många komponenter gemensamt med originalet. Inte karaktären heller - det här var en uppkäftig tuffing på steroider.

Nästan 25 centimeter bredare än originalet med stora luftintag som såg ut att kunna svälja småvilt. Motorn var placerad på längden där baksätet hade funnits. I grunden var det Renaults beprövade C-type motor som här var på 1,4 liter. Men efter att gänget hos Alpine fått härja fritt med den var den långt ifrån standard. Här satt både bränsleinsprutning och en rejäl Garrett T3 Turbo. Effekten gick sen genom en femväxlad växellåda från Renault 30TX vidare ut till bakhjulen. Framvagn och bakvagn var Alpines egna saker som även satt i A310.

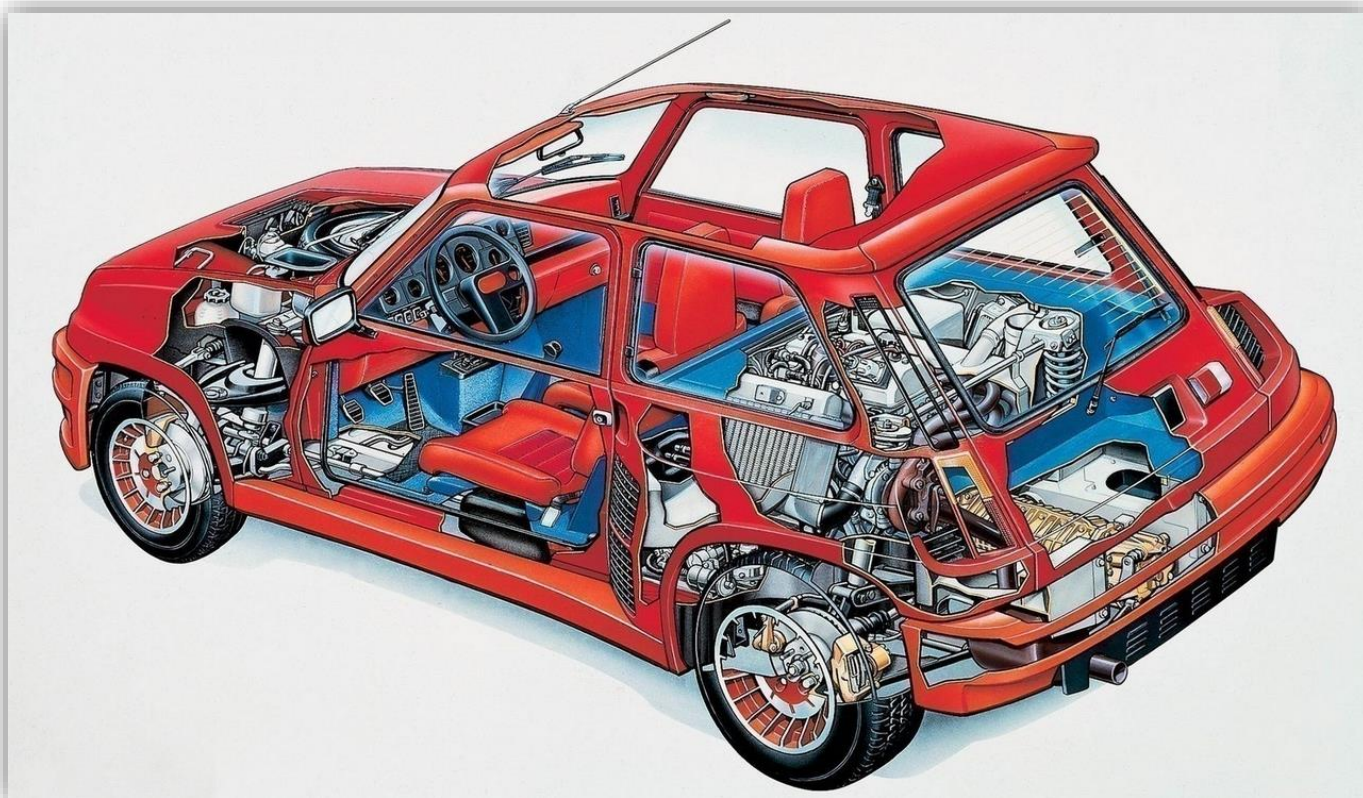


Effekten uppgavs på 160 hästkrafter och det i en bil som vägde drygt 900 kilo. Premiären skedde på Bilsalongen i Bryssel januari 1980 och för att klassa bilen skulle man bygga minst 400 exemplar.

Det hade man inte det minsta problem att klara av - efterfrågan på Frankrikes då hetaste bil var stor. Både bland allmoge och proffs.

Man gjorde 400 gatbilar av Turbon för att homologisera den - sen var det fritt fram att bygga racerbilar på riktigt. Turbon gick att få i en mängd varianter beroende på vad man skulle köra med den. Dessa kom med motorn borrarad till 1,5 liter och ett grundutförande på 180 hästkrafter, men det skulle snart bli mer.

Grupp 4 omvandlades till Grupp B och här ville Renault med och leka. Nu tog man fram den ultimata renaultfemman - Maxi Turbo. 20 bilar gjordes av den absoluta värstingen. Med en 2,1 litersmotor med ännu större turbo och intercooler var man upp på 350 hästkrafter. 1984 ställde man även upp i Supertouring championship på bana och då kramade man ur hela 385 hästar ur motorn.





När man klarat av vad man skulle med Renault Turbon hade man byggt hela 1 820 stycken i den första serien. Nu kom en ny modell kallad Turbo 2.

På utsidan skiljde sig inte mycket, den kaxiga looken behölls intakt.

Men inuti var den betydligt nedtonad. Den första Turbon hade varit lite för spektakulär och ganska dyr.

Många av de mer extrema delarna i chassi och motor byttes nu ut mot standarddelar från hyllan. Effekten var samma som på föregångaren men med lite mindre vridmoment. Vikten ökade också, Turbo 2 vägde 970 kilo. 0-100 avverkades på 7,7 sekunder - nån dryg sekund långsammare men var 1984 ändå bland de snabbaste bilarna man kunde köpa.

Borta var även den klatschiga specialinteriören som hade designats av Marcello Gandini hos Bertone. Nu ersattes den av standardinteriören från Renault 5 Alpine. Här fanns el-hissar, radio och annat som visade att det här var en civiliserad bil trots allt.

Turbo 2 byggdes huvudsakligen i Belgien och inte hos Alpine. När den sista rullade av bandet 1986 stannade räkneverket på 3 167 bilar. Totalt gjordes 4 987 stycken av Renaults turbomonster.





Roger Warolin