



Lancia Thema 8.32

1. Konkursad fabrik måste betala kontant
2. Här är Rimacs självkörande robottaxi Verne
3. Volvo låter XC90 leva
4. Polestar 2 uppdaterad med längre räckvidd och nya designdetaljer
5. Bentley rullar ut nya Continental GT Speed
6. BMW M5 2025
7. Provkörning av Mercedes EQV 300 Long 90 kWh
8. Norge river upp förbud mot bensin och diesel
9. Pylarna som lurade bilägarna gång på gång
10. McMurtry Spéirling sätter rekord på Hockenheim
11. Stora problemet löst med Toyotas ammoniakmotor
12. Elbilstillverkaren Rivian slopar hundratals delar i jakten på vinst
13. VW köper in sig i elbilen Rivian
14. Nya regler för B-körkort från 1 juli
15. Lancia Thema 8.32
16. Datsun Roadster 1967

1. Konkursad fabrik är igång: ”Måste betala kontant”

Av Maths Nilsson

28 juni 2024 kl 19:05

Tillverkningen på konkursade tillverkaren IAC Group har kunnat hålla igång. För att Volvo, Volvo Lastvagnar och Scania ska fortsätta få instrumentbrädor och dörrpaneler måste IAC Group betala sina underleverantörer kontant efter konkursen. – Det är många som är rädda för att leverera dit efter konkursen, de de måste betala kontant, säger Peter Bryntesson, vd för Fordonskomponentgruppen.



Jättekonkursen vid IAC Group hotade att lamslå fordonstillverkningen hos Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania. Men efter att de tre kunderna gått in och garanterat likvida medel så har fabriken kunnat hållas igång. Flera underleverantörer till IAC tvekade att leverera – risken var stor att bli utan betalning.

Lösningen för att hålla igång fabriken är nu kontant betalt vid leverans.

– Alla vill ju hjälpa till att lösa det här, men andra företaget har inte råd att riskera sin egen ekonomi. Det är ett flertal leverantörer som har fordringar redan på IAC, så det vore olyckligt om det blir en andra våg och dominoeffekter, säger Peter Bryntesson, som är vd för Fordonskomponentgruppen som företräder underleverantörer.

IAC Group hade Sveriges största skatteskuld: 1,2 miljarder kronor. Dessutom hade de enligt uppgifter skulder på 50-100 miljoner till underleverantörer. Men konkursförvaltaren har goda förhoppningar om att han ska kunna rädda företaget. Orsaken är att IAC Group är en så viktig leverantör till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania. Företagen är beroende av sin underleverantör. En dag efter konkursen finns redan flera intressenter.



IAC Group har en av sina anläggningar i Torslanda med närhet till både Volvo Cars och Volvo Lastvagnar.

– Det finns väldigt goda förutsättningar att sälja bolagets verksamhet eftersom bolaget producerar komponenterna som kunderna är i stort behov av. Vår förhoppning är att en köpare tar över hela verksamheten och all personal, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu [till DN](#).

Förhoppningen är att kunna rädda jobben för alla 1400 anställda i Göteborg, Färgelanda och Skara. De stora förlorarna ser istället ut att bli skattebetalarna som kan bli utan en stor del av skulden på 1,2 miljarder kronor. För Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania finns det risk för höjda priser för att företaget långsiktigt ska kunna överleva, något som hänt efter tidigare konkurser, uppger Peter Bryntesson.

LÄS MER:

- [Kampen för att hålla igång konkursade fabriken](#)
- [Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs](#)
- [Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri](#)
- [Behöver 295 dagar för att betala en faktura](#)
- [BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige](#)
- [Efter förseningen: Första Volvo EX90 tillverkad](#)



Maths Nilsson

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



2. Här är Rimacs självkörande robottaxi Verne

Posted by Kristofer Rask juni 26, 2024

Mate Rimac som grundade supersportbilstillverkaren Rimac Automobili har nu expanderat till en helt ny bransch. Nämligen robottaxis, som dessutom ska börja rulla så snart som 2026 i flera städer i Kroatien.



Utvecklingen har skett vid Rimacs nya campus utanför Zagreb och som partner har man också mobilitetsföretaget Mobileye. Den självkörande elbilen som fått namnet Verne använder sig av deras Mobileye Drive-system som inkluderar en uppsättning kameror, lidar och radar-sensorer.



Den eldrivna bilen har plats för två passagerare. I kupén som nås genom två skjutdörrar finns bekväma stolar och en stor bred skärm på 43 tum. Här kan man både njuta av underhållning eller ta viktiga konferenssamtal.



Bilen är tydligt utformad för ändamålet helt utan någon ratt och som passagerare är det bara att luta sig tillbaka och åka med. Saker som trådlös mobilladdning, mugghållare och ett mediasystem med 17 högtalare kan säkert komma till nytta. Mediasystemet och andra funktioner når man genom samma mobilapp som man bokar robottaxin genom.



Notera takluckan, den är rund.

Hittills ska det nya mobilitetsföretaget Verne ha tecknat avtal med elva olika städer, och man har förhandlingar med ytterligare 30 stycken. I varje stad där Verne kommer att finnas kommer man att sätta upp en stor central hub, där bilarna laddas, tvättas och inspekteras. De nya bilarna ska tillverkas i en ny fabrik i Zagreb.



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.](#)

3. Volvo låter XC90 leva – så görs den om efter 10 år

Av Maths Nilsson 24 juni 2024 kl 05:58

Volvo XC90 fyller 10 år. Modellen får ett andra liv och kommer att leva vidare bredvid elbilen EX90. Snart får XC90 en stor ansiktslyftning efter ett decennium på bil marknaden, enligt medieuppgifter.



Nuvarande Volvo XC90 firar 10-årsjubileum i augusti i år. Modellen håller förvånansvärt bra fortfarande och säljer i stora antal. Hittills i år har Volvo sålt XC90-bilar, en uppgång med 5,9 procent. Dessutom utsågs bilen nyligen till **årets bästa sjuitsiga bil av brittiska Autotrader**. Tämpligen unikt i bilvärlden för en 10 år gammal bilmodell.

Samtidigt börjar Volvo att leverera nya elbilen EX90 i höst, som är en elektrisk uppföljare till XC90. Volvo har som mål att lägga ner alla sina förbränningsbilar till 2030, men XC90 kommer att få leva vidare, fram tills att Volvo går över till enbart elbilar. En 10 år gammal modell som säljer så bra är en veritabel kassako för en biltillverkare och det skulle vara ett företagsekonomiskt harakiri att lägga ner den.

Volvo kommer att låta XC90 finns kvar parallellt med nya elbilen EX90, men ger snart modellen en ansiktslyftning.

Nu avslöjar branschtidningen Paultan att en stor ansiktslyftning av gamla XC90 är nära förestående, lagom till tioårsdagen. Under sina 10 år på marknaden har XC90 tidigare bara fått en väldigt liten uppräschning 2019. Under ett besök på Volvo Cars i Göteborg såg de en maskerad prototyp av nya Volvo XC90. Bilen får, enligt Paultan, en helt ny front som liknar de som sitter på nya Volvo EX30 och EX90, men förstås med en riktig grill med luftintag. Bakpartiet var nästan intakt jämfört med idag.



Volvo kommer att låta XC90 finns kvar parallellt med nya elbilen EX90, men ger snart modellen en ansiktslyftning.

Den stora förändringen tycks ske av bilens interiör som var helt övertäckt för att dölja nyheterna. När Volvo XC90 kom för 10 år sedan var den en av de första bilmodellerna med pekskärm, men i de senaste modellerna har Volvo i stort sett avskaffat alla knappar i bilen och infört betydligt större skärmar. Kanske går de lika långt i den uppfräschade modellen, även om många bilköpare nog hoppas att Volvo är lite mer konservativa med XC90.

Nyligen kom beskedet att **Volvo gör en helomvändning i Storbritannien och tar tillbaka sina nedlagda kombimodeller V60 och V90**. När XC90 fått sin ansiktslyftning är det sannolikt att Volvo ger övriga modeller med förbränningsmotor som bygger på SPA1-chassit samma behandling.



Elbilen Volvo EX90 börjar levereras i höst, och XC90 sägs få en ny front som mer liknar elbilens.

LÄS MER:



Volvo räddar kvar bilar med förbränningsmotor – XC90...



Volvo bekräftar: Visar upp nya elektriska XC90 senare i höst



Volvo Cars ökade sin försäljning av elbilar med 160 procent



Så satsar Volvo vidare på laddhybrider: "Ett nästa steg"

Jätteökning för Volvo XC40 i USA

Volvo kommer med ny elektrisk crossover – mindre än XC90



Maths Nilsson

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



4. Polestar 2 uppdaterad med längre räckvidd och nya designdetaljer

Posted by Kristofer Raskjuni 25, 2024

Polestar putsar nu till Polestar 2 inför modellåret 2025. Det inkluderar nya designdetaljer, en ny paketstruktur, individuella tillval men också en längre räckvidd för alla versionerna.



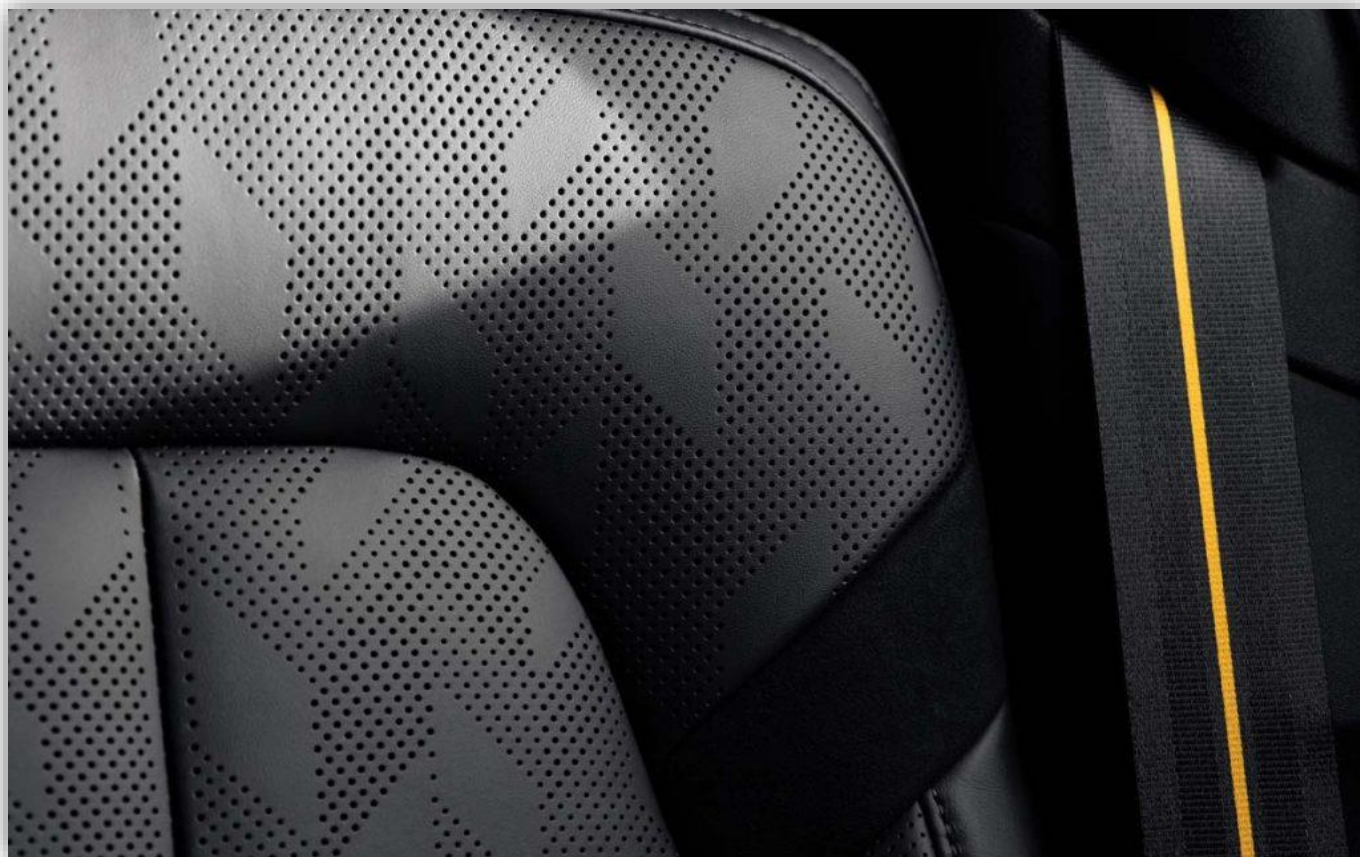
Den nya uppdaterade Polestar 2 lanseras idag i Sverige.

Polestar lyfter bland annat fram två nya exteriörfärger. En av dessa är Vapour som Polestar beskriver som en modern grå färg med en lätt metallisk effekt som ersätter Magnesium som den nya standardfärgen. Den kompletteras av en mörkgrå aluminiumfärg kallad Storm som också finns till Polestar 4.

– Den senaste Polestar 2 är snyggare, bättre utrustad och effektivare än någonsin. En redan attraktiv bil blir nu ännu mer tilltalande. Och med ännu fler individuella tillval och paket tillgängliga är det enklare än någonsin att välja sin perfekta Polestar 2, kommenterar Thomas Ingenlath, Polestars vd.

Ytterligare designuppdateringar till exteriören inkluderar en ny 19-tums Aero aluminiumfälg med aero-inlägg och en ny 20-tums Pro graphite aluminiumfälg som går att välja i samband med Pro-paketet.

Invändigt får Polestar 2 spårbart nappaläder i färgen Charcoal från leverantören Bridge of Weir. Kunder som väljer Pro-paketet får också en ny design på säkerhetsbältet som är svart med en invävd rand i Swedish Gold som löper längs hela bältet.



Swedish Gold på bältet.

Med uppdateringen förändrar Polestar också hur man bygger ihop sina Polestar 2 vid beställning. Det för att mer matcha processerna som Polestar 3 och 4 har. Det innebär en paketstruktur med fler individuella tillval för att göra det möjligt att designa efter egna önskemål.

Polestar erbjuder nu totalt fem paket:

- Climate-paketet innehåller värmepump, eluppvärmt baksäte, eluppvärmd ratt och värme för spolarvätskemunstyckena.
- Pro-paket innehåller 20-tums aluminiumfälgar och detaljer i Swedish Gold på säkerhetsbälten och ventilhattar.
- Pilot-paketet, Plus-paketet och Performance-paketet finns kvar.

Avslutningsvis berättar Polestar att alla Polestar 2 får en förbättrad räckvidd genom ett uppgraderat batteri. Polestar 2 Long range Single motor-versionen får en WLTP-räckvidd på 659 kilometer och Polestar 2 Standard range Single motor en räckvidd på 554 kilometer (WLTP).



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.](#)



5. Bentley rullar ut nya Continental GT Speed

Av Bobby Green 2024-06-26 kl 10:00

Nu som laddhybrid.



FILM: <https://youtu.be/UMIld6-IIQ8>

Nu presenterar Bentley nya Continental GT Speed både som coupé och cabriolet. De kallar den för ny men visst ser det mest ut som en lite kraftigare facelift? Nya grejer finns dock under skalet och det som sticker ut mest är att modellen nu blir laddhybrid. W12:an har fått tacka för sig och istället sitter det en elektrifierad V8:a under huven. Denna har dubbla turbo, är på 4,0 liter och tillsammans med en elmotor inbyggd i den åttastegade dubbelkopplingslådan anges den sammanlagda effekten till 782 och 1000 newtonmeter i vrid. Siffrorna gör denna till den mest kraftfulla Bentley hittills. Batteripacket är på 25,9 kWh och detta är placerat bakom bakaxeln för bäst viktfördelning. Man ska kunna köra upp till åtta mil på bara el och den totala räckvidden ska ligga på hela 85 mil. Drivningen sker på alla fyra hjulen och 0-100 km/h ska gå på 3,2 sekunder och det roliga är slut först vid 335 km/h. På insidan har det inte hänt så mycket men det ska finnas mer ljudisolering än tidigare, alla de senaste ADAS-systemen och ett mer avancerat infotainment-system.

De första leveranserna ska äga rum under årets tredje kvartal. Några prislappar har vi tyvärr inte sett till än.

[bentleymotors.com](https://www.bentleymotors.com)



Bobby Green



**Bentley presenterar sin kraftfullaste modell hittills
Mulliner Batur har över 740 hästar**



**Mulliner har gjort cabriolet av Bentley Batur
16 exemplar blir till**



**Ducati med Bentley Batur-känsla
En specialbyggd version av Diavel**

6. 2025 BMW M5: Det här är det

Författad av Christopher Smith 25 juni 2024 klockan 18:01 ET

Historiens mest kraftfulla M5 är också den tyngsta, över 2,5 ton.



Få fordon rör om i entusiastgrytan som **BMW M5**. Efter en lång uppbyggnad är företagets senaste supersedan här. Den nya M5 är den mest kraftfulla som någonsin burit det ikoniska märket. Men det är också den tyngsta M5:an genom tiderna tack vare sin standardhybrid-drivlina.

Som väntat finns **det XM-DNA** under skalet - nämligen den dubbelturboladdade 4,4-liters V-8:an och en enda elmotor inklämd i den åttaväxlade växellådan. Den totala systemeffekten är 717 hästkrafter och ett vridmoment på 738 pundfot, vilket är lite mindre än vad du får i XM-etiketten. Enbart motorn ger 577 hk, och ytterligare 194 hk kommer från motorn, identisk med vad du hittar i XM. Hybridbatteriet är dock mindre, 14,8 kWh.





BMW säger att den nya M5 kan köra från noll till 60 mph på 3,4 sekunder. Topphastigheten är begränsad till 155 mph, men den hoppar till 190 mph med M Driver's Package. Baksidan av den hastigheten är tyst, endast elektrisk drift som följer med en plug-in hybrid. I elektriskt läge projicerar BMW 25 mils tyst räckvidd enbart på batteri. Men om du trycker på gasen eller bestämmer dig för att manuellt växla M Steptronic-växellådan kommer bilen att anta att du är redo att leka och starta motorn för att få mer kraft.

På tal om att spela så finns det tre standardkörlägen för nya M5. Komfort är där bensin och el arbetar för att ge en så smidig och effektiv resa som möjligt. Bensinmotorn stängs av oftare och inställningarna för fjädring/växellåda hålls i sina minst påträngande konfigurationer. Sport och Sport Plus livar upp saker och ting (samtidigt som motorn är igång hela tiden), men de valfria Dynamic- och Dynamic Plus-inställningarna behövs för den fulla M5-upplevelsen. Dessa lägen optimerar drivlinan för full effekt och ökar kylsystemet för bandrift.

Dynamic är också hur du växlar xDrive-fyrhjulsdriften till bakhjulsdraft. Du kan också få det genom att stänga av stabilitetskontrollen, vilket ger förarna "en ännu mer ofiltrerad prestandaupplevelse", enligt BMW. Det finns en elektroniskt styrd differentialspärr bak som kan skicka kraft åt vänster eller höger efter behov för att få jobbet gjort, vilket fungerar inte helt olikt ett stabilitetskontrollsystem. Skillnaden här är att kraft - inte bromsar - används för att hålla M5 snygg och snygg. Det innebär snabbare kurvtagning med mer självförtroende, något som ytterligare underlättas av den aktiva bakstyrningen som vrider upp till 1,5 grader.





M5 stoppas av sexkolvsok på 16,1-tumsskivor framtill, med flytande enkolvsok som biter 15,7-tumsskivor baktill. M kolfiberkeramiska bromsar är valfria, vilket ökar den främre skivstorleken till 16,5 tum samtidigt som du skär av 55 pund i processen. De sitter bakom en uppsättning förskjutna hjul som mäter 20 tum fram och 21 bak.

Allt detta är en del av M5:s skräddarsydda drivline, som går långt utöver styvare fjädrar i **5-serien**. Den femlänkade bakaxeln är modellspecifik och använder förstärkta länkar, camberlänkar och styrarmar som är utformade för högre g-belastning. Framaxeln med dubbla länkar är styvare och använder M5-specifika nav.

Det finns extra stag för fjäderbenstornen, golvstag och fästen för olika chassikomponenter är starkare. Naturligtvis är BMW:s adaptiva M chassi standard, med elektroniskt styrda stötdämpare som föraren kan finjustera.





Och det finns gott om finjusteringar tillgängliga. Förutom de tidigare nämnda körlägena tillåter nya M5 individuella inställningar för fjädring, bromsar, styrning, växellåda och xDrive-systemet för fyrhjulsdraft. När vi ändå är inne på teknik hittar du BMW:s 8.5-operativsystem med M-specifika displayer för föraren och framsätesspassagerarna. En heads-up-display är standard, och för de stunder då du inte känner för att köra bil kan du strömma videor eller spela ett urval av AirConsole-spel.

Visuellt sett är M5 omisskännlig med sina fyrdubbla avgasspetsar på baksidan. Den är också en aning bredare - 3,0 tum fram och 1,9 tum bak. BMW säger att sidorna på M5 är omdesignade jämfört med 5-serien för att ge den en mer aggressiv hållning. Den främre fascian är full av ventiler och kontrasterande vinklar, och en subtil läppspoiler ger lite karaktär till baksidan. Det finns nio standardfärger tillgängliga vid lanseringen, men köpare kan dyka in i många BMW Individual-nyanser för något unikt.

Och nu till elefanten i rummet. BMW M5 2025 väger 5 390 pund. Det är inte lika mycket som en riktig elefant, men det är mer än en **Ford F-150** med fyradörrars hytt och fyrhjulsdraft. Vi har **dock redan kört en förproduktion av M5 på en bana** och vi är förvånade över hur bra den är. Vikten verkar vara en icke-fråga, men hur kommer det att översättas till daglig användning? Det är något vi är angelägna om att undersöka med mer sitttid i bilen, så håll ögonen öppna.

Eller så kan du köpa en för ett startpris på 120 675 dollar och själv bestämma om den tyngsta M5:an någonsin fortfarande är en förarens glädje. Leveranserna kommer att påbörjas senare i år.



Christopher Svensson

Teknikens Värld

7. Provkörning av Mercedes EQV 300 Long 90 kWh

Publicerad 25 jun 2024 kl 18.30

V-klass ska bli lyxigare. Därför har hela det senaste MBUX infotainmentsystemet från EQE tagit plats i bussfamiljen. Men kunde inte laddningen fått lite lyxkänsla?



Mikael Stjerna trivs i specialstolarna för över 100 000 kronor.

Är lyxbussar det nya svarta? Härförleden presenterades sjuitsiga **Lexus LM** för 1,4 miljoner kronor, och **Volvo** lanserar eldrivna **EM90** i november i år. Mot den bakgrunden känns **Mercedes** nya strategier för transportbilsdivisionen klockren. Alla vanliga transportbilar ska växla upp och bli "premium". Men det räcker inte för bilarna som riktas mot privatmarknaden – för dem har den tyska tillverkaren en "luxury strategy". Därför har **V-klassen** i år fått en facelift och lyxifierats.

DET HÄR ÄR NYTT

Lyxkänslan

Instrumentpanelen och många finesser har hämtats från personbilslinjen.

Bildskärmen

MBUX-systemet är det samma som i personbilen EQE.

Fronten

Grillen binds samman med strålkastarna.



MBUX är namnet på Mercedes stora infotainmentsystem, nu även i transportbilarna.

”Facelift” kan i detta fall tolkas bokstavligen. Strålkastarna och grillen har fått en ny design. Men karossen har i övrigt lämnats helt orörd. Själv är jag tveksam till den nya frontens estetiska värde. Blev det verkligen snyggare? Gillar du Mercedes-stjärnan ska du välja toppversionen Exclusive som för första gången har fått en stående stjärna på grillen.

Jag kliver upp till förartronen och noterar att Mercedes verkar ha satsat resten av utvecklingsbudgeten på känslan bakom ratten. Man har plockat in hela MBUX-systemet direkt från personbilarna, från skärmar till assistentsystem och 360-kameror. Därmed har startnyckeln, bilvärldens pensionärsstämpel, försvunnit. Nu startar jag V-klassen med startknapp precis som på personbilarna.

De olika drivlinorna är helt orörda vid lanseringen. Dieselmotorn på två liter finns med tre effektuttag, 163, 190 och 237 hästkrafter. ”OM654” kallar Mercedes motorn vilket förstås ingen normal människa lägger på minnet. En nyhet kommer senare i år, en bensinhybridfyra på 231 hästkrafter. Den nya motorbaben är redan kristnad med det spännande namnet M254.

Men det är inte någon av de motorerna jag kör på provturen i Cannes i Frankrike. Det är den helelektriska **Mercedes EQV**. Elmotorn är på 204 hästkrafter och räcker bra till. Märkligt nog har elmotorn inget namn. Mercedes, ni får ett förslag av mig helt gratis: ”EM381”. Jag tycker det låter ganska fräckt. Modellen är helt identisk med dieselmodellerna, så när som på drivlinan. Precis som dieselversionerna har EQV begåvats med det nya MBUX-systemet, med två 12,3 tums (31 centimeter) skärmar intill varandra.

Jag kör ljudlöst iväg längs ”la croquette”, strandvägen som startar vid festivalpalatset där bland annat stadens berömda filmfestival huserar.

På filmstjärneavenyn i Cannes räcker elmotorns vridmoment, 365 Nm, väl till. På längre resor kan möjligen hastighetsbegränsningen på 140 km/h irritera. Betalar du ett litet tillägg sätter Mercedes gränsen till 160 km/h. Med samma motor. Tydligare kan inte marknadsekonomisk prissättning illustreras, om nu någon fortfarande lever i tron att prislappen beror på tillverkningskostnaden.



Med stolarna vända mot varandra kan man både konversera och spela kort.

Jag gillar den nya interiördesignen, den känns påkostad. Panelen har en sträv fanéliknande yta. Pekplattan känns igen men i övrigt är allt nytt, med en stor, halvmeterbred skärmyta som dominerar cockpiten.

Röststyrningen på svenska fungerar bra när jag matar in adresser, och det är väl mest det den används till. Nytt är att satellitbild kan väljas. Mercedes var tidigt ute med "augmented reality", förstärkt verklighet, och nu har turen kommit till V-klassen. Navigationsanvisningar blir extra tydliga genom att bilden från frontkameran läggs upp i bildskärmen, med pilar som tydligt visar var i rondellen du ska ta av.

Fler omtänksamma tech-finesser: Backspegeln i kupén ser ut som en vanlig backspegel, men med en knapptryckning går den över i bildskärmsläge. Fördelen är att man kan ha många passagerare och bagage i bilen och ändå ha perfekt vy bakåt från bilens bakåtriktade kamera.

Alla som har kört den här typen av småbussar vet att bakluckan öppnar som en uppercut. Man måste ta ett steg bakåt för att inte knockas. För att inte riskera att parkera för nära bakomvarande bil kan man numera trycka på en knapp och få bakluckans öppningsyta inritad på bildskärmen.

EQV säljs i två längder, lång och extralång. Jag kör basmodellen EQV Long, och noterar att 514 centimeter räcker för att skapa exceptionellt utrymme i kupén. Testbilen är utrustad med tillvalet "Lyxsäten" i andra raden, med fotstöd, lutande ryggstöd, värme, kyla, armstöd, småbord och massage. I princip allt man kan önska i tillvaron utom norrsken.

Det är inte billigt, 52 625 kronor stycket kostar pjäserna. Men komforten har en liten brist. Bakvagnsfjädringen i V-klass är för skumpig. Man riskerar att spilla ur champagneglasen. Utvecklingspengarna verkar ha tagit slut när bildskärmarna kommit på plats. Det blev nämligen inga euros kvar till att göra något vettigt av räckvidd och snabbbladdning.



Birgit Schramm

3 FRÅGOR till Birgit Schramm – marknadschef Mercedes Vans.

Är lyxkänsla viktig för kunderna i MPV-segmentet?

– Ja, det här är kunder som också bryr sig om lyx. De körde förut en lyxig bil och sedan har behovet förändrats på grund av barn eller fritidsaktiviteter, så att de behöver en bil med större utrymme. Men de vill fortfarande ha en snygg cockpit, personbils känslan.

Hade det inte varit bättre om ni hade satsat på bättre snabbladdning än 110 kW?

– Ur vår synvinkel är det tillräckligt. Om man behöver ladda så behöver man oftast ta en kopp kaffe eller äta en bit. Det hinner man göra under laddtiden som är en halvtimme.

Om man kör på semester med en Mercedes EQV, vill man verkligen äta lunch varannan timme?

– Ur ett företagsperspektiv handlar det också om var vi väljer att lägga investeringarna. Vi arbetar nu med nästa generation eldrivna MPV, och när vi ser på investeringsbehovet och kundbehovet så bedömer vi att detta är en bra erbjudande.

Batteriet är detsamma som tidigare, 90 kWh. Eftersom en fyrkantig container som Mercedes EQV drar oceaner av elektroner när den förflyttas stannar ekipaget efter 36,5 mil. Vad räckvidden skulle vara vid renodlad motorvägskörning vågar jag inte ens tänka på. Med så begränsad räckvidd behövs bra snabbladdning. Tyvärr har Mercedes tyckt att det räcker med 110 kW, i det närmaste oförsäkrat med tanke på att priset är en miljon kronor.

Å andra sidan – nedsjunken i 50 000 kronors-fåtöljen gör det inte så mycket att laddningen tar tid. Som en fransk filosof en gång sade, ”det verkliga sättet att spilla tid är att räkna timmarna”.

MERCEDES-BENZ EQV 300 LONG 90 KWH

Pris: 994 125 kronor, säljs nu.

Motor: Elmotor 204 hk (150 kW), vridmoment 365 Nm. Batterityp litiumjon, 90 kWh. Laddning 11 kW, snabbladdning 110 kW.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 1-växlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädrar (luftfjädring tillval). Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,9 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 245/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 320, längd 514, bredd 193, höjd 190, spårvidd f/b 167/165. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 2 811, maxlast 689, max släpvagnsvikt 750. Bagagevolym (VDA-liter) 1 030-4 630 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h i.u, toppfart 140 km/h, tillval 160 km/h.

Förbrukning (WLTP): Elförbrukning 2,71-2,88 kWh/mil. Räckvidd 34,4-36,5 mil.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, batteri 8 år/6 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år.



Snygg, guldaktig färg och klassisk Mercedes-stjärna. EQV är dyr men har sina kvaliteter.

Rivaler



Volkswagen ID. Buzz Long

Senare kommer den långa versionen av eldrivna Buzz, med sju sittplatser. Batteri på 86 kWh lär ge hyfsad räckvidd. En fyrhjulsdriven GTX-version kommer också i år.

Pris: 659 900 kronor.



Toyota Proace Verso Electric

Instegsmodellen framstår som billig jämfört med Mercedes EQV, men vi talar om en elbil med 50 kWh batteri och 21,4 mil i räckvidd. "Upptäck friheten" skriver Toyota.

Pris: 728 824 kronor.



Mikael Stjerna

8. Norge backar: River upp förbud mot bensin och diesel

Av Maths Nilsson 21 juni 2024 kl 13:09

Norge hade beslutat att bara elbilar skulle få säljas från och med 2025. Men nu backar politikerna på förbudet mot förbränningsmotorer. – Det finns fortfarande en grupp som av olika anledningar behöver något annat än en elbil, säger Øyvind Solberg Thorsen, vd för Opplysningsrådet for Veitrafiken.



Norge är ledande i världen på elbilar och mer än 80 procent av alla nya bilar är helt elektriska. Över 800 000 elbilar rullar på de norska vägarna. Vid nyår var det tänkt att det skulle bli 100 procent elbilar, enligt ett politiskt beslut.

– Nya personbilar och lätta skåpbilar ska vara nollutsläppsfordon 2025, är den senaste formuleringen som antagits av Stortinget.

Men nu tvingas politikerna att backa från sina planer på förbud, [uppges Nettavisen](#). Norges EES-avtalet gör det omöjligt att införa ett förbud mot bensin- och dieselbilar. Istället planeras ytterligare skatter på bilar med förbränningsmotorer som väntas presenteras snart. Enligt norska politiker ska det inte ses som ett misslyckande att de tvingas backa från införandet.

– Kom ihåg att det finns ett mål. Vissa har tagit detta helt bokstavligen, att det ska vara 100 procent. Att det kommer att säljas fossilbränslebilar även nästa år – och det är inget nederlag. Poängen är att policyn har fungerat väldigt bra, säger Norges finansminister Trygve Slagsvold Vedum [i en intervju med Nettavisen](#).

Den som vill köpa en bensin- eller dieselbil kommer även fortsättningsvis att kunna göra det i Norge. Det är oklart när förbudet blir en realitet. Istället väntar ännu högre skatter på fossilbilar för att få bort så många som möjligt.

– Det stora utbudet av bilar är elbilar, och så kommer det en del fossilbilar, och det är inga problem. Det löser bara vissa utmaningar för dem som har det behovet. Så är det, men de allra flesta kommer att köpa el, säger Finansministern.

Norska branschorganisationen Opplysningsrådet för Veitrafiken välkomnar att elbilsmålet inte längre är absolut till 100 procent då det finns grupper som kan behöva något annat än en elbil.

– Vi kanske borde diskutera om 90-95 procent elbilar är tillräckligt bra, för det finns fortfarande en grupp som av olika anledningar behöver något annat än en elbil. Den tuffa vintern har visat att både hemtjänst i kommunerna och utryckningsfordon måste jobba i extremväder, säger vd Øyvind Solberg Thorsen till Nettavisen.

LÄS MER:



Volkswagen slutar sälja laddhybrider i Norge:...



Norge inför skatt på elbilar – chockhöjer laddhybrid-SUV:ar

- **Nytt rekord för elbilar i Norge – slår ut diesel-...**
- **Nu faller elbilar även i Tesla-paradiset Norge**
- **Bosse Bildoktorn: Bara tanten med vedspis klarar sig**
- **Då införs vägskatt på elbilar i Storbritannien: "Rättvisare"**



Maths Nilsson

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

9. Prylarna som lurade bilägarna – gång på gång

Publicerad 2024-06-23 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Det har annonserats mängder av minst sagt tveksamma produkter genom åren. Här är några av de mest uppenbara.



Om någonting låter alltför bra för att vara sant är det förmodligen alltför bra för att vara sant, inte sant? Ändå luras vi, gång efter annan, särskilt i vårt förhållande till bilar. Den egna bilen kan alltid bli lite bättre, lite snabbare, lite snålare, lite bekvämare och lite säkrare. Bara vi förlitar oss på att det som verkar vara alltför bra för att vara sant är sant.

Historien genomkorsas sålunda av den ena bilbluffprodukten efter den andra. Prylar och manicker och vätskor och dundermedel som får din bil att bli lite bättre, lite snabbare, lite snålare och lite säkrare.

Så lita på oss, här är fem metoder som garanterat och dokumenterat (i annonserna) har hjälpt och underlättat livet för bilister jorden runt, genom decennierna. Nu är det din tur, turgubbe där!

Antistatremmen höll svensk 1970-talsbilism i ett fast grepp. Det var en gummisvans med en bit metalltråd i. Remmen apterades i bilens underrede så att dess ena ände släpade i backen och – under över alla under – ledde bort statisk elektricitet. Glada och vid ankomst huvudvärksfria medborgare utlovades och vem ville inte vara det?



Snart fanns remmarna under nästan var mans bil och den som inte försåg sig verkade nästan lite misstänkt – och såg vederbörande inte rätt sur ut också? Undertecknad är lycklig ägare till en rem i obruten förpackning men har känt sig rätt glad och huvudvärksfri ända sedan remmen kom som present för 20 år sedan. Antistatrem går alltjämt att köpa, exempelvis på Amazon där den utlovas "eliminera statisk elektricitet för att förhindra spontan förbränning". Shut up and take my money.





ökad motoreffekt lägre bensinförbrukning tystare gång

— med

SNAP

turbo-aggregat

lätt att montera på varje avgasrör

Officiella testningsresultat
har bevisat lägre bränsleförbrukning, högre acceleration, SNAP utvecklade en extra kraftreserv som ger ökad svärtsvagningsförmåga och mjukare gång.
Overtyga Er själv genom gratisprov.

Härmed beställer att tillhandas mig med postförskott... st. SNAP för... Mått... Innehåll...

Namn

Adress

Postadress

SNAP betalar sig själv...

VOLVO AMAZON - FIAT 600 - BMW 700 - DAUPHINE - PEUGEOT 403, 203 - FIAT 1100 - LLOYD - GOLIAT
Kr. 61,75 per st.

SAAB - VOLVO PV 444/445/446 - FORD 15 M - ISABELLA - FIAT 1500/2100 - DKW 750/900/1000 - OPEL REKORD - MG NORMAL
Kr. 75,50 per st.

SPECIAL SNAP FOR VOLKSWAGEN, 1 st. - 2 st.
Kr. 73,50 per set

OPEL KAPITAN - MERCEDES 190 - FORD 11 M - JAGUAR
Kr. 102,55 per st.

MERCEDES 190/190 SL/210 A/220 - BMW SPORT
Kr. 115,50 per st.

GARANTI-KUPONG

Varje beställare garanteras full returvärd och pengarna åter om SNAP ej utfaller till beställning.

F.d. ESCHLHUTUNA

Turboaggregatet Snap annonserades flitigt i slutet av 1950-talet, med självaste racermästaren Wolfgang Berge von Trips som garant för dess funktion. Snap var en avgasrörsförlängare som slitsats på så sätt att avgasströmmarna fick en extra blandning tillsammans med "insugningsluft" i ändröret, innan alltsammans for ut i atmosfären. Det förstår ju vem som helst att det måste ha satt en faslig fart på ekipaget. Fanns till alla vanliga bilmärken men också till Goliath och Borgward Isabella, från blott 61,75 kronor.

WITTER 3.7.49
AUTOINSASSENSCHUTZ

Ihr selbständig bei ganz scharfem Bremsen oder Zusammenstoß aus. Die gepolsterte Schiene drückt die Beine des Befahrers ca. 240 mm nach oben, so daß ein Nachschneudern unmöglich ist.



↑

KEIN TODESSITZ MEHR
IMMER EINSATZBEREIT
KEIN ANSCHNALLEN
EINFACHE MONTAGE



DM **86.-**

KEINE SITZBEHINDERUNG
BEI FREIHEITSTYPEN UND RAUSANKÄNDEREN

FRIEDRICH VIETH KG · PORTA / WESTFALEN
POSTFACH 5 · FERNRUUF-SAMMEL-NR. 4077 WINDEN · FERNSCHREIBER 097871

I gamla Västtyskland, där bilar var (och är) allvarliga ting, salufördes "Witter Autoinsatzenschutz" för 86 D-mark, en femhundra ring ungefär. Witter var (också ungefär) en automatiskt uppfällbar domkraft som i sin övre ände var "gepolstert". Den monterades på golvet framför stolen och var avsedd att skjutas uppåt 240 millimeter (varken mer eller mindre) så att förarens/passagerarens ben därmed trycktes uppåt så mycket att man omöjligt kunde falla framåt vid en kollision och sålunda slå ihjäl sig. Tack, Witter, med dig kändes det tryggt på färden genom das Wirtschaftswunder!

COMO EN EE. UU. TRIUNFO TAMBIEN EN LA ARGENTINA!



MOTALOY

Logra un gradual afinado en su motor, que dura 300.000 kilómetros!

ASI ACTUA MOTALOY

AHORRA COMBUSTIBLE

RENUOVA LA POTENCIA Y COMPRESION PERDIDAS

ELIMINA EL GOLPE DE PISTON

MEJORA LA ACCION DE LAS VALVULAS

RELLENA DESPERFECTOS

ELIMINA EL ESCAPE DE ACEITE POR LOS AROS



"MOTALOY" DEBE MANTENERSE EN MANOS!

Sea el tipo que sea, que se desmonte al tiempo de construcción. Este producto se aplica al motor al momento de su montaje.

Por fricción, desgarrando partículas metálicas de MOTALOY de la zona crítica, que se produce en el momento de montar. Este producto se aplica al motor al momento de su montaje.

Publicación RECIP (Caja) muestra marca, el costo máximo de compra normal. Si se trata de motor nuevo, póngalo en uso 24 h, y en caso de motor "desperfecto" se recomienda usar el aceite normal.

Mantenga su motor en 2 Km. l.

DISTINTOS TIPOS "MOTALOY"

TABLETA 00	TABLETA 1	TABLETA 2	TABLETA 3
<small>Para motor de 1000 cc. y 1200 cc. de cilindrada.</small>	<small>Para motor de 1500 cc. de cilindrada.</small>	<small>Para motor de 2000 cc. de cilindrada.</small>	<small>Para motor de 2500 cc. de cilindrada.</small>

COMO TRABAJA MOTALOY

Pequeñas partículas de MOTALOY quedan en suspensión en el combustible adherido a la cámara de combustión. Al ser aspirado por el pistón, se deposita en la superficie del mismo, formando una película protectora, evitando el escape de aceite por los anillos.



SOLAMENTE FOLLETO GRATIS

MOTALOY

Fabricado por MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U.S.A.

Única distribuidora de Motaloy Argentina: DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ, SOCIEDAD ANONIMA (D.A.S.A.) (s.r.l.)

BME, WITPE 008 - BUENOS AIRES - T. E. 30-2100 y 30-1100

Motaloytabletten annonserades också flitigt, inte minst i Vi Bilägare, för ungefär 50 år sedan och några år framåt. Ett set bestod av en näve metalliknande tabletter som skulle släppas ner i bensintanken och där lösas upp, för att vid ankomst till motorn bilda skyddande, smörjande, bensinsparande och gud vet allt lager på diverse ytor som ropade efter just Motaloy för att må bra. Vårt exempel är hämtat från Argentina, bluffen var global – för en bluff var det, förstås. Vid flera tillfällen sågades bensintankar sönder för att se vad som hänt med de arma pillren. De låg kvar i tanken i allt annat än upplösningstillstånd.

DOES *Your* WIFE HAVE AUTOMOBILE NERVES?

SLOW UP FOR THIS CURVE
-DON'T TRY TO PASS NOW
LOOK OUT FOR THIS
SIDE-ROAD - THERE'S A
STOP AND GO LIGHT!
WAIT-GO AHEAD-BE CAREFUL

SHE SHOULD TAKE
DR. MILES NERVINE

Don't be too hard on your wife when she tries to be a back seat driver. She probably is not trying to "bess you" and she doesn't realize how her constant suggestions take from the pleasure of the trip. Chances are she is

JUST PLAIN NERVOUS

One or two teaspoonfuls of Dr. Miles Nervine before she started on the trip might have made things a lot more pleasant for both driver and passengers.

Tense nerves are responsible for much of the Sleeplessness, Restlessness, Irritability, Excitability and Headache, from which most of us suffer at one time or another.

Dr. Miles Nervine helps to relax tense nerves. Why don't you try it?

Get Dr. Miles Nervine at your drug store.
Large Bottle \$1.00—Small Bottle 25¢
BE SURE TO READ FULL DIRECTIONS IN PACKAGE.

DR. MILES NERVINE

Till sist, denna gång kanske ska sägas ty bluffar finns det fler av och kommer i fortsättningen också, lita på det, till sist har vi en bluff där det är svårt att veta om det är en bluff på riktigt eller ej. Kan "Dr. Miles Nervine" verkligen ha existerat?

"Har er fru automobilnervver?" undrar annonsören och vänder sig till mannen vid ratten. Bredvid sitter frun och kommenterar, varnar och uppmanar hej vilt inför allt som kommer i ekipagets väg. "Don't be too hard on your wife when she tries to be a back seat driver" får vi veta. Ge henne en slurk Nervine så lugnar hon ner sig, "det räcker med en tesked eller två". Stora flaskan, en dollar. Lilla flaskan, 25 cent. Visst låter det låter alltför bra för att vara sant!



Calle Carlquist

Feber

10. McMurtry Spéirling sätter rekord på Hockenheim

Av Bobby Green 2024-06-24 kl 09:00

14,1 sekunder snabbare än Mercedes-AMG ONE.



FILM: <https://youtu.be/fl5G7SM7hzQ>

McMurtry har varit ute och kört med sin märkliga eldrivna skapelse Spéirling på Hockenheim. Där fick de med sig varvrekordet för snabbaste bilen med täckta hjul. Klockan stannade på 1.24.43 vilket är hela 14,1 sekunder snabbare än Mercedes-AMG ONE klockats för på banan. Man lyckades även med bedriften trots att bilen bara kördes med 75 procent av effekten och marktrycks-egenskaperna. mcmurtry.com.





Top Gear kollar in McMurtry Spéirling
Den supersnabba bilen som nu kan köpas



Det här är produktionsversionen av McMurtry Spéirling
Suger hårt



Carwow testar supersnabba McMurtry Spéirling
Och slår världsrekord



**McMurtry slog rekordet på Goodwood Hill Climb
Satan vilket drag!**



**McMurtry vill slå rekordet på Goodwood Hill Climb
Har uppdaterat sin lustiga elbil**



**Top Gear spanar in McMurtry Spéirling
Den lilla eldrivna Batmobilen med 1000 hästar**



Bobby Green

11. Stora problemet löst med Toyotas ammoniakmotor

Av Elis Kalmér 25 juni 2024 kl 15:19

Kinesiska GAC och Toyota utvecklar en ny motor som går på ammoniak. Motorn ska minska utsläpp med hela 90 procent. De ska nu ha löst ett viktigt problem. – Vi har övervunnit problemet med att ammoniak brinner för långsamt och är beredda att föra bränslet in i personbilsindustrin, säger Qi Hongzhong, ingenjör vid GAC-centret i Guangzhou, Kina, enligt [Autocar](#).



Den kinesiska statliga motortillverkaren GAC avslöjar att man håller på att utveckla en ny alternativ motor. Prototypen bränner flytande ammoniak istället för bensin och skulle kunna vara ett substitut till vätes- och eldrivna motorer.

Den nya motorn ICE, som GAC utvecklar tillsammans med japanska Toyota, hämtar sin inspiration från sjöfarts- och transportindustrin, och utforskar möjligheterna med att använda ammoniak som ett alternativ till diesel och bensin.

Den 2,0-liters fyrcylindriga motorn ger 161 hästkrafter samtidigt som den släpper ut 90 procent mindre koldioxid jämfört med bensin, enligt GAC. Även om det inte är den första motorn som utvecklas för att drivas med ammoniak, är detta den första som föreslås för eventuell användning i en personbil.

Vid en årlig teknikpresentation sa GAC att de hade övervunnit flera problem, exempelvis överskott av kväveutsläpp och ett ökat förbränningstryck jämfört med bensinmotorer. – Vi har övervunnit problemet med att ammoniak brinner för långsamt och är beredda att föra bränslet in i personbilsindustrin, säger Qi Hongzhong, ingenjör vid GAC-centret i Guangzhou, Kina, rapporterar [Autocar](#).

Ammoniak är ett mycket giftigt ämne som i dagsläget främst används som gödsel och rengöringsmedel, men dess brännbara natur har placerat det i rampljuset som ett potentiellt framtida bränsle. Ammoniak har ungefär hälften av bensinens energitäthet, 3,6 kWh per liter, men avger inget kol, kolväte eller CO₂ vid förbränning.

Produktionsmetoden för ammoniak anses vara energikrävande, men ny utveckling gör framsteg som använder förnybara energikällor för kolfri produktion. Mer än två tredjedelar av världens årliga produktion av ammoniak används inom jordbruket. Ämnet används även vid tillverkning av plast, sprängämnen och bekämpningsmedel.

LÄS MER:



[Toyota: Nytt e-bränsle sänker utsläppen med 75 procent](#)



[Äntligen – nu sitter de lösa hjulbultarna fast igen...](#)

[Jätteras för Toyota i Kina – Europa kompenserar](#)

[Xpeng räddar Volkswagen i Kina – gör nya bilar ihop](#)

[Toyotas nya satsning: Supersmå CO₂-fria motorer](#)

[Tyska utrikesministern: ”Måste minska beroendet till Kina”](#)



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.



12. Elbilstillverkaren Rivian slopar hundratals delar i jakten på vinst

Posted by Kristofer Rask

juni 25, 2024

Elbilstillverkaren Rivian strävar efter att sänka kostnaderna och göra sina elbilar billigare samtidigt som man försöker öka vinsten. Med **nya uppdaterade Rivian R1T** har man framgångsrikt lyckats göra hundratals förbättringar.



Rivian R1T och VD RJ Scaringe.

Nu avslöjar Rivian att man tagit bort 100 steg från batteritillverkningsprocessen, 52 utrustningsdelar från karossverkstaden och över 500 delar från olika designelement i elbilarna R1T och R1S.

– Resultatet av den omarbetad tillverkningsprocessen har resulterat i en 35 procentig minskning av materialkostnaden vid produktionslinjerna, berättade VD RJ Scaringe i samband med en fabrikstur.



Rivian R2 med takbox.

Nyckeln till lönsamhet

Rivian har också gjort ett liknande arbete på sin eldrivna transportbil EDV som de bland annat levererar till e-handelsjätten Amazon – tillika investerare i Rivian. Rivian har aldrig gjort någon vinst sedan bolaget grundades 2009 och förra kvartalet backade man 1,5 miljarder dollar.

Enligt sin senaste kvartalsrapport gör Rivian idag en förlust på 39 000 dollar för varje fordon, men genom de nu genomförda optimeringarna hoppas Rivian på att nå ett positivt bruttoresultat i år. De nya metoderna sparar både material- och personalkostnader samtidigt som det ökar produktionstakten.

– Allt detta tillsammans leder till att vi kan nå vår väg mot lönsamhet och vara positiva till bruttomarginalen, sa Tim Fallon, vice vd för tillverkning vid fabriken.

Att nå ett positivt resultat kommer att vara mycket viktigt för Rivian som planerar att rulla ut den billigare **elbilen Rivian R2** om två år. Det kommer nämligen återigen innebära en period av höga kostnader innan även den modellen når lönsamhet.



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.](#)

13. Ny jätteaffär: VW köper in sig i elbilen Rivian

Av Maths Nilsson 26 juni 2024 kl 06:54

Volkswagen gör en oväntad storaffär och köper in sig elbilstillverkaren Rivian. VW ska satsa upp till 50 miljarder kronor. Affären fick Rivians aktier att rusa 50 procent i efterhandeln.



Den inbromsande tillväxten hos elbilar har i alla fall inte fått Volkswagen att sluta satsa. I ett överraskande drag tillkännager Rivian och Volkswagen att de startar ett gemensamt bolag som ska utveckla nya elbilar och mjukvara. Volkswagen satsar till att börja med 1 miljard dollar, men investeringen väntas växa till 5 miljarder dollar.

Affären fick aktierna i Rivian att rusa med 50 procent på eftermarknaden. Rivian kommer att få nödvändigt kapital för att utveckla sina nya elbilar R2 och R3, uppger vd RJ Scaringe. Dessutom kommer de att kunna sänka sina inköpskostnader genom samarbete med VW. Rivian arbetar hårt för att sänka sina kostnader och att försöka bli lönsamma.

LÄS MER:

- [Rivian tvingas återkalla alla bilar – kan tappa styrningen](#)
- [Därför stämmer Tesla elbilsstartupen Rivian](#)
- [Rivian går över till Teslas standard för laddning](#)
- [Polestar och Rivian släpper klimatrapport: "Agera nu..."](#)
- [Hoppar av från Volvo – här är toppchefens nya jobb](#)
- [Två nya billiga elbilar ska rädda Rivian](#)



Maths Nilsson

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



14. Nya regler för B-körkort från 1 juli

Publicerad av John Sempill 2024-06-25 Uppdaterad 2024-06-25

Från och med 1 juli blir det lättnader i kraven när det gäller transporter med lastbilar som drivs med alternativa bränslen.



Nya regler ska påskynda omställningen till eltransporter.

Inledningsvis blir det en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen.

– Bristen på förare med behörighet att köra tyngre elfordon utgör ett hinder för den gröna omställningen av transportbranschen, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD), enligt regeringen.se.

– **Med detta beslut** där nya regler om försöksverksamhet kommer på plats redan den 1 juli underlättas elektrifieringen av godstransporter genom att fler förare får möjlighet att köra tyngre elfordon.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson menar alltså att detta ska bidra till att påskynda omställningen till elfordon då el- eller gasdrift kan innebära en ökad vikt på lastbilen.

Med undantaget får förare som har haft B-körkort i minst två år möjlighet att framföra lastbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

Därmed kan förare som saknar C-körkort och yrkeskompetensbevis framföra fordon för bland annat godstransporter och paketleveranser.

Reglerna gäller fordon som drivs med el, flytande gas eller naturgas.

Läs även: [EU: Grönt ljus till 4,25 ton med B-körkort](#)

15. Utmanaren från Lancia - Thema 8.32

Publicerad 21 oktober 2020 (uppdaterad 21 oktober 2020)

Text Mårten Carlsson

Lancia Thema fanns förvisso med turbomotorer och en V6:a. Men det räckte inte riktigt till tyckte man och tog hjälp av Ferrari!



Lancia Thema 8.32 (834) 1988–91.

Under åttiotalet uppstod en ny typ av bilar. Stora lyxiga sedaner med sportbilsprestanda - BMW M5 och dom där.

Lancia var inga nybörjare inom vare sig prestigebilar eller prestanda - men kombinera dom båda då?

Thema kom 1984 och var ingen oäven bil på båda det ena och det andra, men ribban höjdes ganska fort. Nu gällde det att hänga med i svängarna - bokstavligt talat.

Lancia var även kända för att vara lite okonventionella, så tanken med att sänka ner en Ferrarimotor i en stor sedan kanske inte var helt oväntad.

På Turinmässan 1986 visades en av tidens mest galna bilnyheter - Lancia Thema 8.32. Det stod för åtta cylindrar 32 ventiler, och det var vad Ferraris F105-motor bestod av. 2,9-litersmotorn satt normalt i Ferrari 308 och Mondial. Men det var inte bara lyfta i motorn rakt av, nej den fick en rätt omfattande genomgång för att passa i Theman. Motorn var ju anpassad för en liten lätt och rapp sportbil, så för att få den mer civiliserad för att passa gängkultur för en stor bil som Thema ändrades den en hel del.



En annan vevaxel togs fram, tändföljd ändrades, topplocken fick mindre ventiler med mera. I slutändan gav den 220 hästkrafter vid 6750rpm. Dessa överfördes till framhjulen via en femväxlad låda, automat fanns inte att på till 8.32.

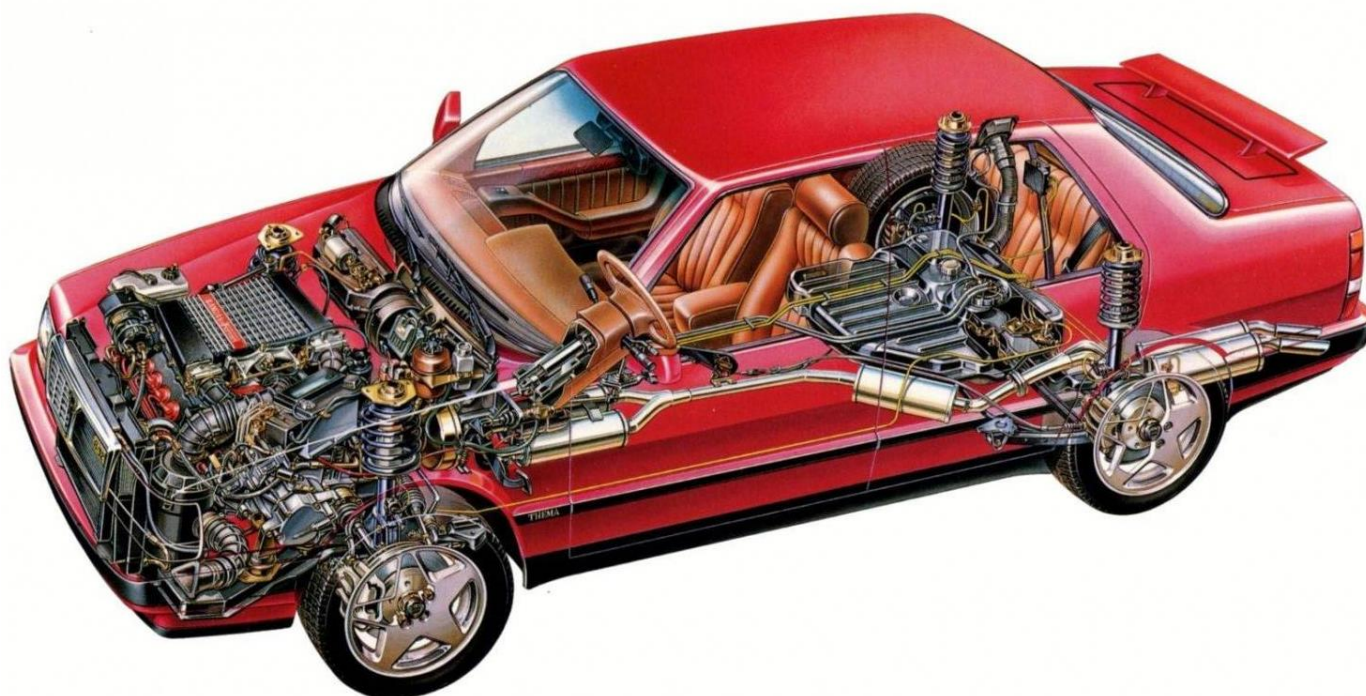
Nu hade man en bil värdig att ta upp kampen med BMW M5. 0-100 gick på 6,8 sekunder och toppfart angavs till 240km/h.

På insidan sparade man inte heller på krutet. Massor med ädelträ och alcantara, alternativt skinnklädsel. Tillvalslistan var väldigt kort - det mesta fanns redan på plats. Men ville man kunde man få telefon i armstödet, sollucka och elmanövrerade säten - fram och bak!

En speciell finess på 8.32 var den uppfällbara spoilern på bakluckan. Den låg gömd i bakluckan och kunde fällas upp med ett reglage från förarplatsen.

För övrigt var 8.32 ganska diskret. Dubbla avgasutblås, ett litet emblem i grillen och fälgarna som starkt påminner om Ferraris. Och så hade den en liten guldrand längs karossidan. Färgvalen var begränsade. Blått, grönt, rött, grått eller svart - samtliga kulörer i metallic.

Här är det tydligt vilken komplex maskin Thema 8.32 var. Men räckte den till för att konkurrera med de snabbaste lyxsedanerna på den tiden då?





På papperet ja - i verkligheten var det lite annorlunda. Det var inte bara trångt under huven, det blev tungt också. Framhjulsdraft med 62% vikt på framaxeln...

På Autobahn kunde man jaga BMW och Mercedes i full komfort, i kurvstrid kom den till korta.

Så även på prislistan, Thema 8.32 blev väsentligt dyrare än en M5, en fullutrustad 8.32 kostade nästan som en Ferrari!

Thema 8.32 fick hänga med i uppgraderingen hösten 1988, nu sjönk effekten en aning på grund av avgasrening. Och Ferrari hade dessutom inte tid att bygga motorer åt dom så det jobbet lejdades ut till Ducati.

Den fick dock inte hänga med i den tredje serien av Thema som kom 1992.

Då hade man gjort 3971 stycken av den Ferrarimotoriserade Lancia - inklusive en kombi. Den gjordes av Pininfarina speciellt för Fiatchefen Giovanni Agnelli.



Mårten Carlsson

16. Datsun Roadster 1967

Författare BK Nakadashi Okt 16, 2013

Denna SR20-infunderade Datsun Roadster bevisar varför rasen borde vara en större legend än den är



FILM: <https://youtu.be/eOuCsCYGze4>

Efter andra världskriget var USA:s misstro och motvilja mot allt japanskt starkt. På 50-talet, och till och med in på 60-talet, hade "Made in Japan" samma stigma som "Made in China" ibland kan ha idag. Men långsamt, som alltid verkar oundvikligt, vände den allmänna opinionen. Radioapparater var den första salvan på amerikanska kuster, där Japans ansträngningar med transistorer och miniatyrisering till stor del skapade marknaden för bärbar radio; Nästa steg var i fotovärlden, där Nikon- och Canon-kameror snabbt arbetade för att ta över ansträngningarna från traditionella europeiska namn som Leica och Hasselblad.

Bilar var den tredje vägen. På gator där Triumphs och MGB:s sportbilar var vanliga iakttagelser (den relativa nykomlingen Datsun sågs som en inkräktare), en copycat och möjligen inte att lita på. Detta, plus ett nystartat återförsäljarnätverk på 60-talet, är orsaken till att Datsun Roadster bara sålde 50 000 exemplar i USA under sin åttaåriga livslängd.

Den första Datsun roadstern från 1963 gav 85 hk ur sin 1500cc; En 1600cc motor dök upp ett par säsonger senare. Det fick praktiskt taget ingen uppmärksamhet i pressen i det här landet. Evolutionära stilförändringar – mest emblem och skärmbreddare – följde.

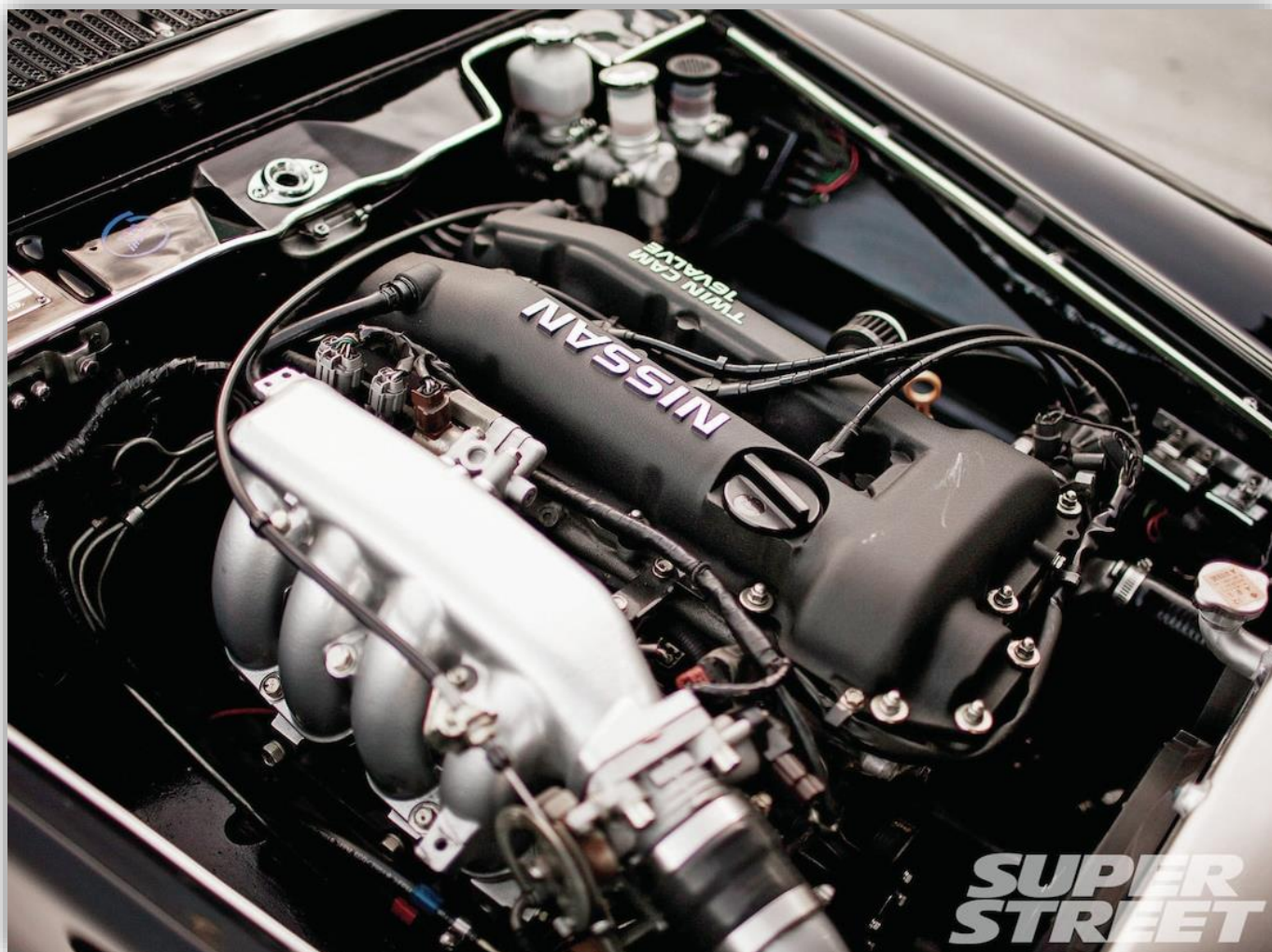
Även om alla Datsun Roadster idag är en njutning, är det ett halvt års produktion (ungefär tusen bilar) som får samlarnas trosor fyllda med bubblig varm yoghurt - förutsatt att de kommer ihåg (eller bryr sig om) det. Varför? Tja, till att börja med var det den dubbla Solex-förgasade 135 hk tvåliters U20 OHC Four med aluminiumhuvud, kopplad till en smidigt växlande femväxlad växellåda.



Men 1968 gjorde Datsun några fysiska förändringar på Roadster, bland annat gjorde han vindrutan två tum dorkier, eh, högre och installerade en vadderad instrumentbräda som hjälpte kupén att överensstämna med de amerikanska säkerhetslagarna som var nya för '68. Dessutom kom smogutrustning in och täppte till verken, vilket tog bort en del av tvålitersmotorns förmåga. En maskin som hade jämförts med pittoreska, kinkiga, uråldriga MGB:er var nu mer i nivå med tekniskt äventyrliga Alfa Romeo, och till ett mycket billigare pris. Ändå innebar de impopulära revideringarna från -68 att de cirka tusen halvårsmodellerna från -67, med den stora motorn som andas fritt, kortare vindruta och den gamla instrumentbrädan, är seriens "heliga graal"-modeller bland fansen.

San Joses Alvin Gogineni var sugen på en Datsun Roadster men ville ha en allround-förare, och när han hittade en '67.5 1600 med en transplanterad U20 nära sig i Modesto för ungefär ett decennium sedan, skrämde inte hela bugaboo av originalitet och samlarvärde honom. Matningen av ett par förgasare skrämde honom dock, och när en sten punkterade det lågt hängande U20-oljeträget på en Datsun klubbkörning, botade han både sin döda motor och sin rädsla genom att använda Datsuns andra högvarviga tvålitersmotor, SR20DE. (Dessutom kunde han behålla 2000-märkena på stänkskärmarna och inte vara en lögnare.)

Kom ihåg att Nissans sugmotor SR20DE helt i legering (som man kan se i Sentra SE-R, NX2000 och Infiniti G20 här i USA förr i tiden) pumpar ut pålitliga 140 hk hela dagen, inte så mycket mer än den förstorade U20-modellen som tillverkades i original. Motorn som ses här, hämtad från en Kouki JDM S14 Silvia, gjorde precis detta. Sanningen att säga var den gamla motorn klassad till bruttoeffekt, medan SR20 är klassad som netto - och SR20:s effektsiffror på hemmamarknaden växte något med tiden - så det var mer av en effektökning än vad siffrorna ensamma kan indikera. Trots det känner du till affären med naturligt aspirerade SR20:or: lite lätt på vridmomentet utanför linjen, men när de väl kommer på cam kommer de att zinga fram till en 7500rpm redline och bortom ganska lyckligt.



Att få den att passa var en annan sak: det vanliga avgasgrenröret kom i kontakt med brandväggen, så de använde en FWD Sentra-header som föll rakt ner för frigång; JDM SR20 med variabel ventilinställning krävde en hastighetssensor, så en justerad JWT-ECU kringgår sensorn och utlöser ventiltiden baserat på motorns varvtal. Själva chassit krävde en del hackning och svetsning för att få spelrum, även om modifikationerna var subtila och minimala. Detta lades ut till Michael Spreadbury från Spriso Motorsports, ZCarGarages Rob Fuller och DGR Fabrications Dan Gallmeister, som vet hur man hanterar gamla Datsuns.

På tomgång, som lägger sig vid 950 varv per minut, är allt krämigt lent - ingen otäck resonans, ingen känsla av att motorn spänner sig på sina fästen, inte ens en antydning från avgastonen. Sedan trycker du på gasen; det 3-tums Borla-avgassystemet gör narr av motorns lugn. Även en snabb ökning till 2000 rpm gör några rorty ljud där ute. Ett par förändringar gjordes på själva motorn, subtila på ytan men i slutändan karaktärsförändrande: en uppsättning Jim Wolf Technology C1-kamaxlar och motorstyrningssystem lyckas stärka vridmomentet vid låga varvtal samtidigt som SR20DE:s frivarvande egenskaper kan lysa igenom. En tur i Alvins roadster kastade oss framåt i en sådan takt att vi undrade om den i hemlighet var boostad. Ingen sådan tur, men dessa kammar (och en JWT ECU) gör det möjligt för Alvins roadster att sätta 156 hästar på marken, vilket innebär ungefär 175 till 180 vid svänghjulet. Det är kraft som du kan känna i en tung Silvia eller en Sentra; men i något som väger ett jämnt ton där den sitter har Alvins roadster blivit en ögonöppnare. Motorn vaknar till liv vid 4000 rpm; tachens siffror stannade vid 8, och Alvin själv bad att vi inte skulle varva hårdare än 7000 rpm, men det är helt klart att ju hårdare du varvar, desto gladare är den här bilen.



Datsun Roadster 1967

Ägare: Alvin Gogineni

Hemstad: San Jose, Kalifornien

Yrke: Cancerforskare

Motor: 1998 Nissan SR20DE; Jim Wolf Technology C1 racingkammare; lager FWD Sentra avgasgrenrör; Walbro 255 bränslepump i tank; Borla XLS ljuddämpare med 3-tums rör

Drivlina: 1998 Nissan Silvia 5-växlad; B&M kort växelreglage

Motorstyrning: Jim Wolf Technology ECU

Fotarbete & chassi: NISMO främre fjädrar och krängningshämmare (fram); handtillverkad fyrlänkad baksida med två parallella länkar per sida; QA1 coilovers; Panhard bar

Bromsar: Wilwood fyrkolvsok med ventilerade rotor (fram); 1985 Mazda RX7 skivor (bak)

Hjul och däck: 16x7" (+11 fram/0 bak) Panasports; 205/45R16 Yokohama S-drive-däck

Yttre: Datsun 1500 galler; fabriksstötfångare borttagna; tydliga körriktningsvisare; Fairlady emblem; Bärnstensfärgade bakre blinkers. Fabriksdardtop som tillval

Invändigt: lager med NISMO fyrpunktsstötbåge; RJS-selar; MOMO Competition-ratt; Nissan 300ZX växelspaksknopp med dubbelturbo; Alpint huvudenhet; MB Quart främre och bakre högtalare

Tack Rob Fuller på Z-Car Garage



Roger Warolin