



*Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer 1973–76*

- 1. VW ID.3 GTX är riktigt sportig**
- 2. Kompakta suvar i duell**
- 3. Dongfeng lanserar flera nya bilmodeller i Sverige**
- 4. Brasilianska Lecar presenterar modellen 459 Hybrid**
- 5. Eldrivna Mini John Cooper Works får visst mer effekt**
- 6. Porsche tar patent på sextaktsmotor**
- 7. Bygget av ny batterifabrik stoppas**
- 8. EU slår tillbaka mot biljättarnas vädjan**
- 9. Stellantis vill inte ha slappare utsläppsregler**
- 10. Alla utom Volvo måste sälja fler elbilar**
- 11. Provkörning av Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer**
- 12. ISO Rivolta**



## 1. Första åkturen: VW ID.3 GTX är riktigt sportig

Av redaktören bytbil 2024-09-17 Text Peter Engels Ryming

**GTX-beteckningen pryder hela Volkswagens program av nyare elbilar, och här i den minsta varianten känns den särskilt sportig.**



**Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som blev inbjudna till Schweiz av Volkswagen Danmark.**

Oavsett om det är **ID.3**, **ID.4**, **ID.5**, **ID.7** eller till och med den stora **ID.Buzz**, kan VW:s elbilar väljas i GTX-trim. Precis som GTI alltid har definierat de sportiga varianterna med bensinmotor, är GTX definitionen av de sportiga varianterna av elbilarna.

”Är den väldigt annorlunda?” frågar den tyska herren, som håller på att ladda sin första-generations ID.3, när jag kör in på laddstationen med nya **ID.3 GTX**. Det är inte svårt att se – och särskilt inte för kännare – att detta är en annan variant. Jag är på väg till Locarno i Schweiz från München. Resan går via Zürich och över Alperna, med både mycket motorvägskörning och böljande körning i bergen. En rutt på lite över 600 km. Även om räckvidden är angiven till 601 km behövs en laddning med dessa förhållanden. Helt okej.

”Som natt och dag”, svarar jag på hans fråga, och jag vet knappt var jag ska börja. GTX-versionen, och särskilt den nyaste ID.3 i allmänhet, är en helt annan bil än den första **ID.3**. På alla fronter.

### En känsla av vildhet

Senast jag körde GTX var det i långfärdsfarkosten **ID.7 GTX**, som står i stark kontrast till den lilla spänstiga **ID.3 GTX**, som med sitt nya sportiga chassi ger en rätt dynamisk körupplevelse. Den är kanske inte lika engagerande som en gammaldags GTI – en punkt där elbilar generellt har svårt. Men det kan å andra sidan också vara en fördel. Det beror på temperament.



På väg mot laddstationen pressar jag bilen till det yttersta på de "laglösa" sträckorna av tyska Autobahn. Bilen anges vara elektroniskt begränsad till en topphastighet på 180 km/h och jag får upp nålen på 186 km/h, så siffrorna stämmer. Samtidigt gör det höga vridmomentet på 545 Nm att jag knappt behöver trycka på gasen innan bilen skjuter iväg. Även när accelerationen startar från 100 km/h.

Tillsammans med ett hårdare chassi ger gasresponsen en känsla av vildhet utan att vara otämjd. Även vid höga hastigheter känns alla fyra hjulen stadigt planterade i asfalten och styrningen är helt stabil. Undantaget är om man glömmer att stänga av filassistenten innan man trycker gasen i botten, då känns styrningen lite "nervös". Det lär knappast vara ett problem med hastighetsbegränsningarna på de nordiska motorvägarna.

Vid höga hastigheter är ljudnivån i kupén inte så låg som jag hade önskat mig. Speciellt inte på de skumpiga tyska motorvägarna. Det innebär inte att man behöver skrika till varandra, men med **ID.7 GTX Tourer** färskt i minnet så är skillnaden påtaglig.

För övrigt har **ID.3 GTX** en mycket acceptabel förbrukning. På min över 600 km långa tur från München via Zürich till Locarno använde den i genomsnitt 18 kWh/100 km. Resan sträcker sig över Alperna och med 140-150 km/h på långa motorvägssträckor. Batteriet laddas med upp till 185 kW, så väntetiden vid laddstationen är inte olidlig.

### **Utmärkt ruttplanering**

Under resan fick jag möjlighet att testa VW:s ruttplanerare, och den fungerar utmärkt. När man matar in destinationen kommer systemet med laddstoppsförslag längs rutten, samt meddelar hur många minuter man behöver ladda för att nå fram med mellan 30 och 90 km kvar på batteriet.

Volkswagen har verkligen fått ordning på sin mjukvara. Den adaptiva farthållaren är en fröjd och eliminerar i de flesta fall behovet av att överhuvudtaget röra pedalerna. Även i rondeller och kurvor. Det enda som är ett litet problem är att den är något långsam på att accelerera igen om bilen framför saktar ner och svänger av. Men det är nog justerat utifrån mantrat "better safe than sorry".



Enligt mig är Volkswagens mjukvara bland de bästa på marknaden när det gäller effektivitet och användarvänlighet – och det kan bara bli bättre i takt med att Volkswagens så kallade Swarm-databas utökas.

Som en Cupra Born VZ

Drivlinan i **ID.3 GTX** är nästan identisk med drivlinan i syskonbilen **Cupra Born VZ**. Undantaget är enbart motorn, som i ID.3:s fall levererar 286 hästar, medan Born VZ levererar hela 326 hästar. Det kan man även få i **ID.3 GTX**. Den kraftfullare Edition-versionen kommer också att vara utrustad med ett adaptivt DCC-sportchassi, som automatiskt anpassar bilens chassi för bästa möjliga köregenskaper. Det finns inte på den variant jag kör, men kan köpas till.

Däremot riktar sig **ID.3 GTX** efter en annan målgrupp än den mer, låt oss säga "piggare", typ som Cupra riktar sig till. Medan Born VZ är täckt i kopparfärger och sportiga detaljer, är **ID.3 GTX** mer diskret i sitt uttryck. Både utvändigt och invändigt. Den svarta interiören med de röda accenterna gör också GTX-modellerna mindre rymdskeppsliknande än de "vanliga" ID-modellerna. Det har också skruvats ner rejält på pianolacken invändigt i **ID.3 GTX**. Däremot är bilens sidokjolar – precis som på **ID.7 GTX Tourer** – utförda i högblank svart. Det blir intressant att se hur de klarar en nordisk vinter med vägsalt.

Värt att satsa på Edition-versionen

Startpriset på 544 900 kronor kanske inte känns avskräckande, men som vanligt hos VW blir man heller inte särskilt bortskämd med utrustning. Det värsta är att till och med assistentpaketet är ett tillval, medan värmepump trots allt ingår. Den version jag kör är dock utrustad med alla tillgängliga paket (Assistentpaket Plus, Interiörpaket Plus och Komfortpaket).

Om man inte vill nöja sig med den utrustning som grundmodellen erbjuder kan det dock löna sig att titta på Edition-varianten. Den har alla nämnda paket som standardutrustning – och dessutom både avancerat adaptivt sportchassi och en motor som levererar 40 extra hästkrafter.

Edition-versionen kostar 50 000 kronor mer än den vanliga GTX. Den enda kompromissen är räckvidden. Men det handlar bara om 10 km.



## SPECIFIKATIONER

### VW ID.3 GTX EU

- **Motor:** Elmotor
- **Effekt:** 286 hk / 545 Nm
- **0-100 km/h:** 5,9 sekunder
- **Toppfart:** 180 km/h
- **Förbrukning:** 14,6 kWh / 100 km
- **Batterikapacitet:** 79 kWh
- **Räckvidd:** 601 kilometer
- **Laddkapacitet:** Upp till 185 kW
- **Mått (L/B/H):** 426/181/156 cm
- **Tjänstevikt:** 2 002 kg
- **Bagagevolym:** 385 liter

**Pris:** 544 900 kronor (ID.3 finns från 444 900 kr)

**Relaterade artiklar:**



**Första åkten: VW ID.7 GTX Tourer har två elmotorer och 340 hk**



**VW ID.3 GTX är redo med upp till 326 hk**



**Första åkten: Drömsresa i nya VW California**





## 2. Kompakta suvar i duell: Vem tar hem segern?

Uppdaterad 19 september 2024 Publicerad 19 september 2024

Dags att ställa tre kompakta el-suvar mot varandra för att se vilken som faktiskt är bäst. Vi bjuder på Peugeot, Škoda och Renault.



*Vilken av dessa tre modeller får högst betyg av den samlade journalistkåren i Europa?*

När kinesiska bilar fullkomligen dräller in i Europa försöker samtidigt de europeiska biltillverkarna att matcha dem.

Det är inte helt lätt att konkurrera med bilar som ligger ljusår framför när det kommer till teknisk utveckling, och framförallt när det kommer till priset.

I den här artikeln ställer vi tre populära kompakta el-suvar mot varandra för att se vilken som är bäst.

### Så har listan tagits fram

**Bäst i alla tester** handlar om att läsa igenom alla tester som gjorts på de bilar vi väljer att ställa emot varandra. Sedan sammanställs alla betyg och vi får fram ett genomsnitt.

På så sätt blir det tydligt vilken bil som faktiskt är bäst, enligt den samlade motorjournalistkåren.

Alla tester har översatts till en 100-gradig skala där 100 är bäst och så vidare. Varje modell har därefter fått en genomsnittsbedömning av de antal tester de varit med i. Texterna under respektive bil är en sammanfattning över vad journalister uttrycker i sina tester.

**Plats 3 – Peugeot E-3008****Snittbetyg:** 68,75**Pris:** 409 900 kronor

*Sist i klassen. Faktiskt väldigt dåliga betyg av majoriteten av journalisterna.*

**Peugeot e-3008** är en bekväm elbil med lyxig interiör och imponerande **räckvidd**.

Även om den inte är revolutionerande, erbjuder den en avslappnad körupplevelse och en känsla av välbefinnande bakom ratten.

Den har dock lite snålt lastutrymme för att vara en så kallad SUV.

**Läs också: Peugeot laddar upp med nya mästare i räckvidd.**

**Plats 2 – Renault Scenic E-Tech****Snittbetyg:** 80**Pris:** 464 900 kronor

*80 poäng är inget man ska vara superstolt över. Journalistkåren är eniga dock.*

Scenic E-Tech är en attraktiv elbil med många fördelar. Rymlig interiör, energieffektivitet, avancerad teknik och en förhållandevis låg vikt gör den till ett lockande alternativ.

Dessutom har den en tilltalande design och en väldesignad kupé.

Journalisterna säger att den kanske inte är den snabbaste bilen och att bromsen känns lite svampig.

Bilens triumfkort är den långa räckvidden till ett konkurrenskraftigt pris.

Läs också: [Renaults kaxiga kampanj mot Tesla.](#)

## Plats 1 – Škoda Enyaq

**Snittbetyg:** 86,6

**Pris:** 559 900 kronor



*Vinnaren och dyrast i gänget.*

*Škoda har verkligen trappat upp och levererar riktigt vassa bilar.*

**Škoda** har återigen lyckats skapa en bil som kan vara ett bättre köp än motsvarande **Volkswagen**. Enyaq överträffar både **ID.4** och **Audi Q4 e-tron** på flera punkter.

Den kör lika bra som sina kusiner, har en mindre irriterande och mer praktisk interiör (särskilt jämfört med ID.4) och kostar ungefär lika mycket eller mindre än sina syskonrivale.

Det negativa är att den inte laddar så fort och att den kanske inte den absolut roligaste bilen att köra.

Dessutom måste du lägga till en hel del tillval för att få en tillräckligt rustad bil.

Plats	Eldrivna kompaktsuvar	Listpris September 2024	Snittbetyg
1	Škoda Enyaq	559 900 kronor	86,6
2	Renault Scenic E-Tech	464 900 kronor	80
3	Peugeot E-3008	409 900 kronor	68,75



Läs också: [Škoda Enyaq RS: Överviktig tjeck i träningsoverall](#)



Läs också: [Fabriksdöden drabbar Volkswagen i Kina](#)



Topplista: [Bästa tjänstebilarna enligt experterna](#)



Läs också: [Kina utmanar Tesla med ny el-suv](#)



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

### 3. Dongfeng lanserar flera nya bilmodeller i Sverige

Publicerad 2024-09-17 kl 13:55 (uppdaterad 2024-09-18 kl 12:52) Text Erik Söderholm

Elbilar, bensinbilar och en laddhybrid – så ser modellutbudet ut när jättekoncernen Dongfeng satsar för att locka svenska köpare. ”Vi är här för att stanna”, lovar landsche-  
fen.



Den kinesiska jättekoncernen Dongfeng har mängder av märken under sitt paraply. Nu görs ett försök att sälja flera av dem i Sverige.

Sedan några år har det gått att köpa **elbilen DFSK i Sverige** genom en generalagent base-  
rad i Växjö. Men nu tar det nystartade bolaget Novus Cars över för att öka försäljningen.

Modellutbudet består vid lanseringen av sex personbilar och en transportbil. Småbilen **Dongfeng Box** verkar dock inte vara aktuell.



**DFSK 500** är en kompaktsuv med 114-hästars bensinmotor och steglös automatlåda som kostar från 224 900 kronor.



**DFSK 600** är en större suv med 181-hästars bensinmotor och sju sittplatser. Den kostar från 351 900 kr.



**DFSK E5** är en laddhybridsuv med prislapp på 381 900 kr. Det blir i så fall Sveriges billigaste laddhybrid, före Kia Ceed som har ett ordinarie pris på 392 700 kr.



I utbudet finns också elbilen **Skywell BE11 LR** som tidigare hette **ET5**. Den går loss på 589 900 kr.



**Seres 5** är en eldriven crossovercoupé med infotainmentteknik från Huawei och fyrhjulsdrift. Den ska kosta omkring 730 000 kronor.



Sist ut bland personbilarna är **Seres 3** som började säljas i Sverige redan 2021. Den ska kosta omkring 400 000 kronor.

**Någon lågprissatsning** är det alltså inte förutom när det gäller laddhybriden. Det återstår att se hur försäljningen går när både bilmaknaden i stort och elbilsförsäljningen minskar.

Owe Gustafsson som är landschef på Novus Cars säger att märkena är här för att stanna – trots hård konkurrens.

– Det finns ledare för europeiska märken som tycker vi är ”dagsländor”, men vi har väldigt starka ägare med mycket uthållighet, säger han till Vi Bilägare.

Enligt honom är serviceorganisationen lika viktig som nybilsförsäljningen.

– Många kan sälja bilar, men kan man inte ta hand om bilen och kunden säljer man inte en andra eller tredje bil.

**Vem ska ni samarbeta med gällande service och försäljning?**

– Det är inte klart. Just nu pågår förhandlingar med olika partners.

**Hur ser ni på att Dongfengkoncernen är helägd av den kinesiska staten och på att EU inför straffullar på kinesiska elbilar?**

– Det finns många olika åsikter och var och en får stå för sin. Produkterna är väldigt bra. Den information som skickas tillbaka till fabriken är bara teknisk information och samtliga märken sätter upp datorer i Europa för kommunikationen. De har även planerat att bygga fabriker i Europa.

**Bilförsäljningen minskar och efterfrågan på elbilar likaså – hur ser ni på det?**

– Vi har varit i en lågkonjunktur och den är inte slut ännu. Det är ett tufft läge.

**Mer från Vi Bilägare:**



**Ännu ett nytt märke på gång – blir dyrare än Volvo**



**Kinesisk biljätte lanserar tre nya suv-modeller i Sverige**





#### 4. Brasilianska Lecar presenterar modellen 459 Hybrid

Av Bobby Green 2024-09-17 kl 16:00

Inte helt olik Tesla Model 3 och Y.



Lecar är en brasiliansk startup inom bilsvängen och nu visar de upp sin nya modell 459 Hybrid. Det är en crossover med räckviddsförlängare som ska ha räckvidd på 100 mil och kosta under 27.000 dollar. Planen är att dra igång tillverkningen i augusti 2026. Om inte Tesla sätter käppar i hjulen innan vill säga, för 459 Hybrid är inte helt olik deras Model 3 framifrån och Model Y i profil. Den är dock lite mer kompakt med sina 4,35 meter på längden och sin hjulbas på 2,7 meter. Vikten ska även bara ligga på 1396 kilo. Vi får inga bilder på insidan nu men där ska det finnas plats för fem och 530 liter bagageutrymme.

Drivlinan består av en elmotor på 165 hästar och 258 newtonmeter som driver bakhjulen. Denna får i sin tur kraft från ett 18.4 kWh-batteri som laddas av en turbomatad trecylindrig bensinmotor på 1,0 liter. Den sistnämnda kommer från [företaget Horse](#) som är ett joint venture mellan Renault och Geely. Bilen ska klara 0-100 km/h på 10,9 sekunder.

Senare i år ska man börja bygga fabriken bilen ska bli till i. Den kommer att ligga i Espírito Santo i Brasilien. När den väl öppnar sina portar i augusti 2026 ska det finnas kapacitet för att tillverka 120.000 bilar om året här. De första prototyperna ska redan vara under testning.



Bobby Green



**Feber**

## 5. Eldrivna Mini John Cooper Works får visst mer effekt

Av Bobby Green 2024-09-18 kl 11:40

**258 hästar driver framhjulen.**



I december skrev vi att Mini John Cooper Works i eldrivet utförande inte skulle få någon mer effekt än vanliga Cooper SE. Men så blir det visst. Bilder och information från kinesiska myndigheter bekräftar nu att versionen får 258 hästar vilket är ett snäpp upp från de 218 hästar som Cooper SE bjuder på. Dock anges bilens vikt till 1670 kilo vilket är 65 kilo mer än SE, lite skumt. JCW borde använda sig av samma batteripack och stämmer det så är det 49,2 kWh som gäller.





### Ingen vassare prestanda i eldrivna Mini John Cooper Works Nehepp



### Nya Mini Cooper och Countryman presenteras 1 september Snart avtäcks elbilarna



### Mini Cooper S nu i JCW-kläder Bara utseende, inte snabbare



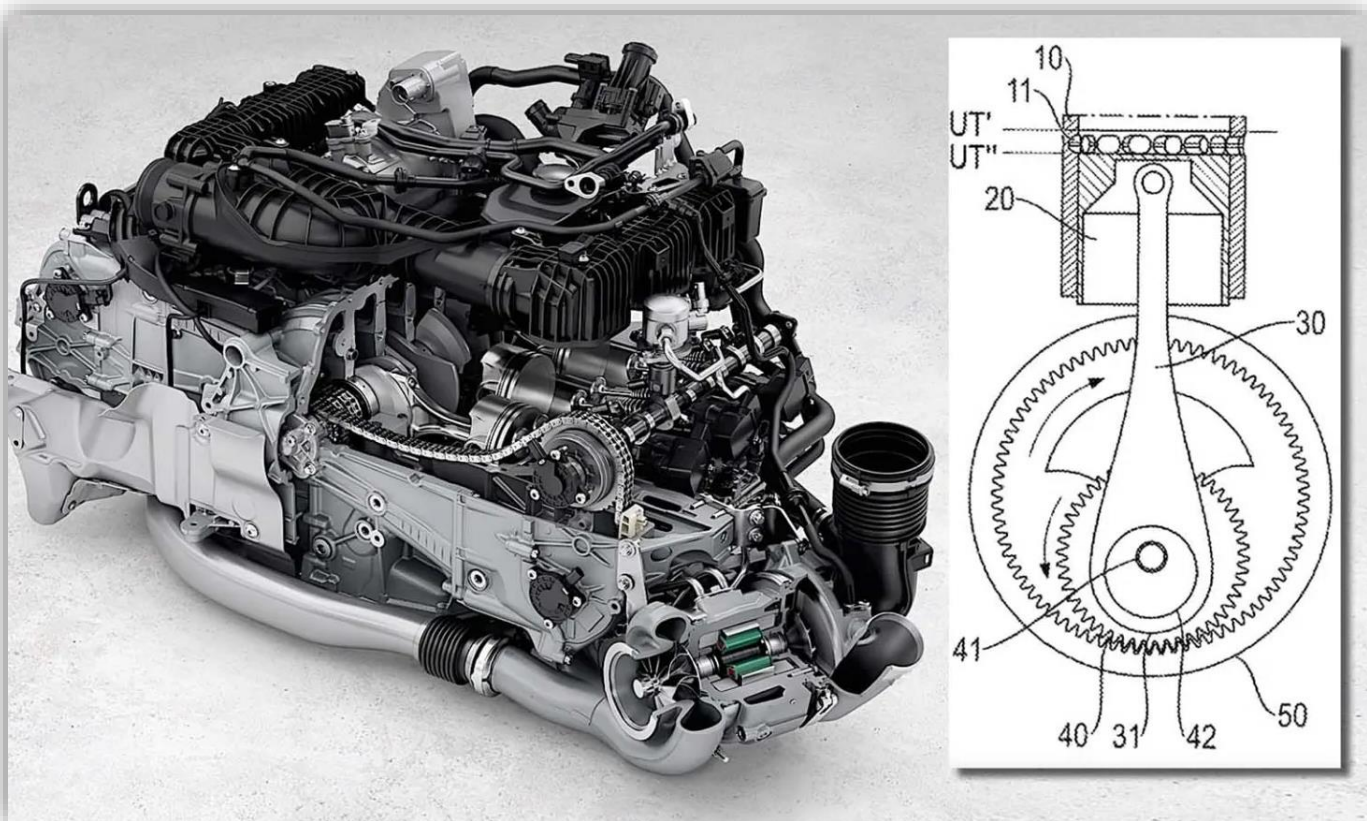
Bobby Green

## 6. Porsches revolution: Tar patent på sextaktsmotor

Av William Karlsson

18 september 2024 kl 19:58

Nya patent visar att Porsche arbetar med en ny revolutionerande motor. Porsche har tagit fram en sextaktsmotor.



I dag är de flesta förbränningsmotorerna av typen fyrtaktsmotorer men Porsche verkar nu vilja spetsa till detta koncept ytterligare med en helt ny design. Genom att lägga till ytterligare kompression och ett kraftslag till processen verkar det som Porsche har planer på att få till sex individuella slag som kan delas upp i två trekvartssekvenser. Detta kommer då bli en revolutionerande sextaktsmotor som biltillverkaren nu tagit patent på hos [US Patent and Trademark Office](#), skriver Motor1.

I ritningarna som Porsche skickat in går det att se hur de har en vevaxel som snurrar på en ring med två koncentriska cirklar, som tillför mer kraft och kompressionslag till cykeln. I en vanlig motor ger bara var fjärde slag en riktigt kraft, men med denna design kommer var tredje slag att ge kraft i stället.

Snart kanske vi får se Porsche 911 med en sextaktsmotor.

Ifall denna nya typ av design faktiskt kommer vara något som får se dagens ljus återstår att se. Fördelarna med sextaktsmotorn är mer kraft, men nackdelarna är att allting blir mycket mer komplicerat. Något patentansökan visar dock är att Porsche inte verkar ha gett upp på förbränningsmotorer helt och hållet än i alla fall.

**LÄS MER:**



**Porsche ska börsnoteras – för att betala omställning...**



**Så mycket tjänar Porsche på varje såld bil – gör...**



**Ferrari tar patent på en märklig vätgasmotor**



**Volkswagen tar patent på ID.Buzz som elektrisk pickup**



**Då kommer Porsche 911 som hybrid – vägrar elbil**



William Karlsson

## 7. Bygget av ny batterifabrik stoppas – pengarna flyttas

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 19 sep 2024 kl 09.36

Stellantis har stoppat bygget av två nya batterifabriker, en i Italien och en i Tyskland. Nu väljer den italienska regeringen att plocka undan pengar som öronmärkts till fabriken. Anledningen är minskad efterfrågan på elbilar och överproduktion av batterier.



Det är inte bara [Northvolts nya batterifabrik](#) i Skellefteå som har problem. Stellantis och Mercedes gemensamma batteriföretag Automotive Cells Company (ACC) hade planerat att bygga tre nya batterifabriker, en i vardera Italien, Tyskland och Frankrike.

Men i juni meddelade Stellantis vd Carlos Tavares att bygget av fabrikerna i Italien och Tyskland stoppats på grund av minskad efterfrågan. Tavares stoppade arbetet i Termoli i Italien och i Kaiserslautern i Tyskland. Däremot har fabriken i Frankrike kommit igång med att bygga batterier.

### Ansträngd relation

Beslutet har gjort förhållandet mellan Tavares och den nya italienska regeringen ännu mer ansträngt. Den italienska regeringen har tidigare kritiserat Tavares beslut att **stoppa produktionen** av elbilen **Fiat 500** i fabriken i Turin.

ACC hade en investeringsbudget på totalt 70 miljarder kronor för de tre fabrikerna. Stödet från Italien var cirka två miljarder. De pengarna flyttas nu till andra klimatvänliga projekt.

Stellantis vd Carlos Tavares har dock inte helt gett upp planerna på en batterifabrik i Italien.

– När jag ser att efterfrågan finns där igen kan vi snabbt börja bygga igen, säger Tavares till [Automotive News](#).

Förutom Stellantis och Mercedes ingår TotalEnergies i företaget ACC.

Stellantis meddelar också att de kommer att fortsätta att bygga förbränningsmotorer i fabriken i Termoli i Italien, den fabrik som var tänkt att ställa om till produktion av batterier.



Jan-Erik Berggren

## 8. EU slår tillbaka mot biljättarnas vädjan

Publicerad 2024-09-18 kl 9:36

(uppdaterad 2024-09-18 kl 9:56)

Text Erik Söderholm

**Flera stora biltillverkare vill skjuta upp de skärpta utsläppskraven som införs nästa år. Men det får kalla handen av EU-kommissionen.**



**Nästa år skärps** kraven för koldioxidutsläpp för biltillverarna inom EU. Enligt en genomgång ligger **Volkswagen och Ford sämst till** – vilket kan innebära miljardböter.

Biltillverkarnas egen lobbyorganisation, Acea, har hävdade att det totala bötesbeloppet kan hamna på 150 miljarder kronor. När elbilsförsäljningen dyker blir det svårare för tillverkarna att sänka snittutsläppen från nya bilar och Acea vill **skjuta upp de skärpta kraven** med två år.

**Men det har** EU-kommissionen inga planer på att göra. Enligt kommissionen har bilindustrin haft tillräckligt med tid för att ställa om.

– Målen som gäller från och med 2025 antogs av lagstiftarna 2019, säger Tim McPhie, talesperson i klimatfrågor för EU-kommissionen, till sajten **Euractiv**.

”Biltillverkarna har tillsammans gjort 1 500 miljarder kronor i vinst de senaste två åren”

**Även tankesmedjan** Transport & Environment kritiserar Aceas förslag.

– Detta är cyniskt och absurt. Biltillverkarna har tillsammans gjort 1 500 miljarder kronor i vinst de senaste två åren och har haft årtal på sig att förbereda sig för kraven, säger Julia Poliscanova på T&E.

Enligt lobbygruppen skulle billigare modeller kunna öka elbilsandelen rejält i Europa redan nästa år.

– Det kommer flera nya, mer överkomliga modeller, säger Lucien Mathieu på T&E:s avdelning för biltrafik till [Automotive News](#).

**Mer från Vi Bilägare:**



**Biljättarna vädjar: Skjut upp hårdare utsläppskrav**



**Här är biltillverkarna som riskerar utsläppsböter**



Erik Söderholm



## 9. Stellantis vill inte ha slappare utsläppsregler: "Har förberett med elbilar"

Posted by Kristofer Rask september 16, 2024

I förra veckan gick bilbranschens intresseorganisation ACEA ut med en vädjan om att EU borde skjuta på 2025-års utsläppsmål till 2027.



Man menar att man inte kommer hinna få ner i utsläppen tillräckligt och därmed riskera miljardböter.

– EU-industrin kommer inte ha något annat val än att avsevärt minska produktionen, vilket hotar miljontals jobb i EU, **löd motiveringen**.

Nu motsätter sig biljätten Stellantis branschkollegornas krav på EU. Det meddelar koncernchefen Carlos Tavares via franska nyhetsbyrån Agence-France Presse:

– Det skulle vara överkligt att ändra reglerna nu. Alla har känt till reglerna länge och har haft tid att förbereda sig, så nu är det dags för ett nytt lopp, sa han.

Stellantis **väntas precis att klara utsläppskraven** i år, men måste stegpa upp rejält under 2025 för att sänka sina CO2-utsläpp från dagens 113 g/km till nästa års nivå på 93,6 g/km. Något som man är redo för:

– Stellantis har förberett med elbilar och har det som krävs för att sälja dem, säger Tavares till nyhetsbyrån.



Kristofer Rask



## 10. Nya utsläppsregler: Alla utom Volvo måste sälja fler elbilar

Av Carl Undéhn 18 sep 2024

Under det pågående året har det kommit många rubriker om att elbilsförsäljningen har bromsat in och omställningen till eldrift tappat fart. Det gäller både här i Sverige, där elbilarna har tappat omkring 20 procent jämfört med förra året, och i Europa, där situationen skiljer sig stort åt mellan de olika länderna.



Nästa år bör elbilarnas andel i försäljningen däremot vara minst 20 procent. Och det kommer vara de mindre och billigare elbilar som har eller är på väg att lanseras som kommer stå för en fjärdedel av försäljningen. Det förutspår lobbyorganisationen Transport & Environment i en ny analys.

Orsaken är de just nu så omtalade sänkta gränsvärdena för utsläpp av koldioxid som införs i EU från nästa år. Utsläppen beräknas per körd kilometer för alla bilar från en tillverkare. Överskrids den nya gränsen på 95 gram koldioxid per kilometer måste tillverkarna betala dryga böter. För att undgå det måste försäljningen av elbilar öka, vilket enligt Transport & Environment alltså blir fallet under nästa år.

Den enda stora tillverkaren som idag klarar de nya gränsvärdena är enligt Transport & Environment Volvo, och då tack vare ökningen av andelen elbilar i deras försäljningen hittills i år. Under årets andra kvartal stod helt eldrivna modeller för 26 procent av Volvos försäljning, jämfört med 16 procent under samma tidsperiod förra året.

Men biltillverkarna väntas även öka sitt fokus på att sälja laddhybrider. Det gäller framförallt stora volymtillverkare som koncernerna Volkswagen och Stellantis.



Carl Undéhn

## Teknikens Värld

### 11. Provkörning av Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer

Publicerad av David Lilja 24 december 2023, kl 18:00

Superbilseran på 1970-talet omfattar de mest mytomspunna bilarna. Alla kom de från Italien och hade exotiska namn som Countach, Bora, Pantera och – hrrm – 365 GT4 BB. Fast säger man i stället Ferrari Berlinetta Boxer låter det genast mer spännande, eller hur?



#### Uppfyll en pojkdrom – köp en körtur i Ferrari till specialpris.

Annonserna som pryder stortavlorna längs infartslederna i Stockholm lockar med en stilstudie på en Ferrari av nyare modell.

Om det ändå vore så lätt, tänker jag, att uppfylla sin pojkdrom. Som om det skulle räcka med en röd och fräck Ferrari, vilken som helst?

För att göra det riktigt besvärligt för mig letar jag i stället upp en tämligen sällsynt Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer. Under de tre första modellåren tillverkades bara 387 exemplar, ska tilläggas.

Från pojkrumsaffisch till verklighet kan hända mycket. Fyrtio år av bilutveckling gör att mina förväntningar faktiskt är ganska lågt ställda trots allt.

Min oro övergår dessbättre i ett glädjerus, så fort jag får en skymt av rariteten. Den ser precis så racingbrutal ut som den gör på bild.

Lång kilformad nos, kort nästan avhuggen stjärt. Bara en dryg meter hög men överraskande bred och lång. Utan tvekan en Ferrari och därmed automatiskt en pulshöjare.

Utseendet är faktiskt ganska modernt men med tidstypiska detaljer som avslöjar vilken epok det handlar om.



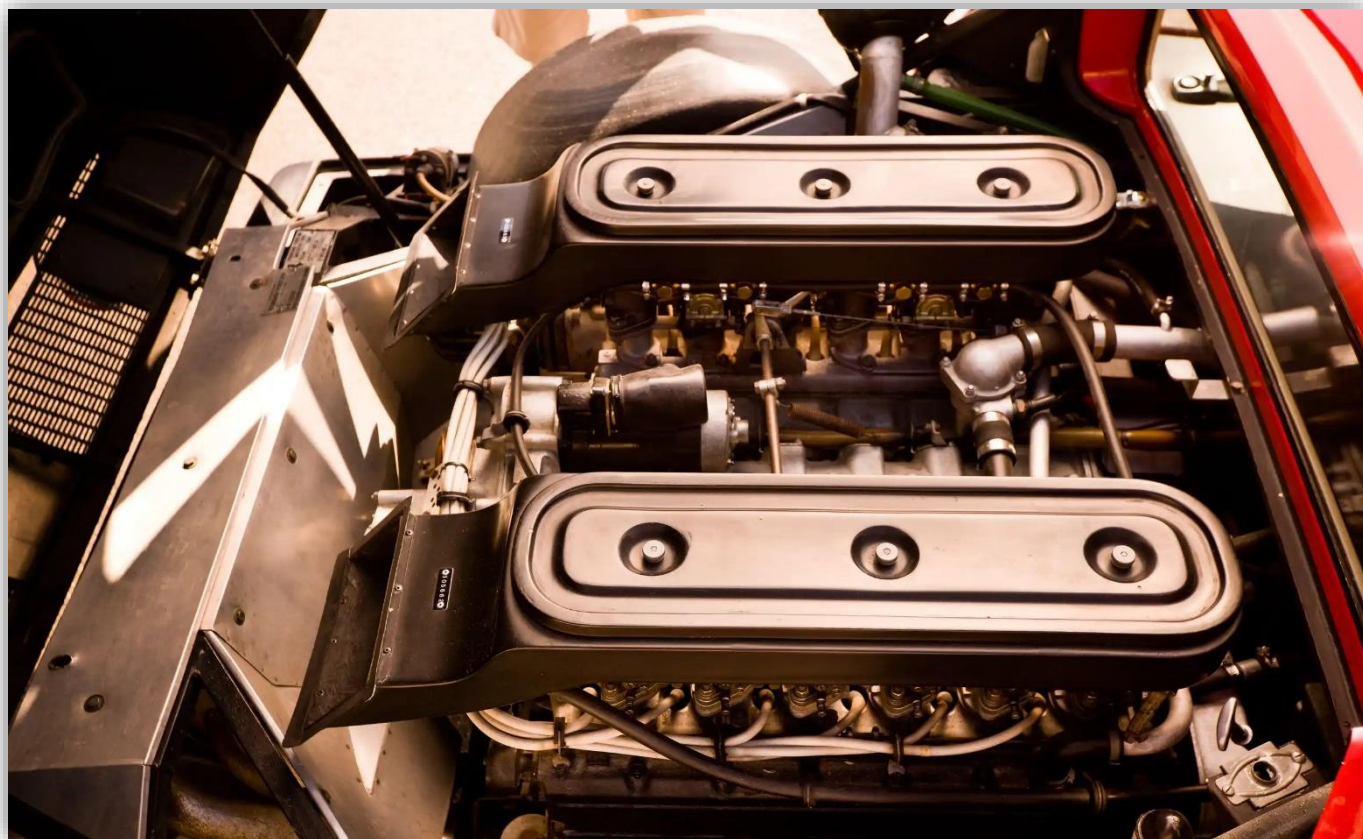
Ett finlemmat litet handtag öppnar dörren till kabinen som är förvånansvärt rymlig. Jag nosar in i en mix av röda mattor, svarta läderstolar och instrumentbräda som är klädd i mockaskinn.

Kravlar mig in över den breda tröskeln, där en askkopp sitter strategiskt placerad, och hamnar i en klart racemässig miljö. Stolarna med ribbat mönster ser nedsuttna ut, men ger oväntat bra stöd. Bakom den treekrade ratten sitter instrumenttavlorna försänkta med tydligt framhävda tecken i lysorange. Ur den nakna sexspåriga växlingskulissen sticker spaken upp till lagom grepphöjd. Den treekrade ratten nås med långa armar medan pedalerna nås med korta ben, på sedvanligt italienskt manér. En mittkonsol med näpna reglage skiljer förar- och passagerarsätet.

Johan Helenius är blott tredje ägaren till denna bil, såld i Sverige. Det var det första exemplaret som kom till Sverige och importören Helge Persson Maskin AB. Där gick bilen en kort tid innan den köptes av paret Åsberg i Göteborg, som hade den goda smaken att köra både Berlinetta Boxer och en **Dino 246 GT**.



Mätaren visar på 6 600 rullade mil. Skicket är välvårdat, orenoverat och helt original. Lacken har fortfarande bra lyster, men det syns att bilen är använd – vilket i mina ögon bara gör den än mer åtråvärd.



Johan sätter sig bredvid och instruerar mig att hålla gaspedalen en aning nedtryckt. Får klartecken på att vrida om nyckeln och startmotorn viner till direkt. De tolv cylindrarna tycks lite yrvakna men behöver bara ett ögonblick att samla sig. Vårt lilla rum fylls av ett maskinellt slammer.

Först går motorn lite rått och man känner att den ruskar lite där den sitter bakom stolarna, men strax går den harmoniskt på en relativt hög tomgång. Väntar en stund för att oljetemperaturen ska gå upp, sedan trampar jag ner den tunga vajerkopplingen och lägger i ettans växel. Styrningen är tung och blir inte mycket lättare ens uppe i fart. Vändradien är usel, precis som bakåtsikten.

Det mullrar ur sportavgassystemets fyra avgasrör. Trummandet är knappast designat som i moderna sportbilar, det bara uppstod när alla manickerna, fyra Weber-förgasare, tolv kolvar, ventiler, axlar, svänghjul och kedjor skulle börja jobba tillsammans.

Första metrarna i en bil av denna kaliber är alltid nervösa. Det tar ett tag att bli van, tröstar Johan som ger förslag på hur bilen ska köras.

– Dra inte onödigt länge på växlar, dra på till åtminstone 4 500 r/min så det kommer seriöst med kraft, mata snabbt i växlar och låt sedan vridmomentet göra jobbet, säger han.

Försöker följa rådet, men blir samtidigt så exalterad över ljudet när motorn gör sitt bästa, att växlingarna blir utdragna historier jämfört med när Johan kör själv.

Tonartsbytet sammanfaller med crescendo av kraft på höga varvtal. Responsen är toksnabb och bilen förvandlas, från att ha varit ganska sansad motormässigt sett, till en fullblods racer. Maxeffekten 380 hästkrafter kommer vid spektakulärt höga 7 700 r/min men kan faktiskt varvas upp till 9 000 r/min utan problem.

– Effekttuttaget är i underkant av vad motorn skulle klara av. Man skulle med enkla modifieringar lätt kunna få ut ett par hundra hästkrafter till. Motorn är extremt stryktålig, berättar Johan som trots allt är nöjd med bilens prestanda i standardutförandet.



Förhandssnacket från Ferrari inför lanseringen gjorde gällande att 365 GT4 BB var etter värre jämfört med Daytona. Prototyperna klarade möjligen de officiella siffrorna 5,4 sekunder och 304 km/h.

Motorn på 4,4 liter sitter på längden och ovanpå växellådan. Drivningen går via vevaxeln från motorns bakkant via en enkelskivig koppling och drev till växellådan.

Flera samtida biltestare ifrågasatte fördelarna med den platta motorns höga placering, att den höga tyngdpunkten gjorde bilen överstyrd körd på gränsen. Kritiken är delvis befo- gad, men skillnaden gentemot konkurrenterna var ändå marginell.

Jag kan tycka att bilens tjänstevikt i så fall är ett större aber, 1 640 kg.

Drivaxlarna sitter placerade i läge med tredje och fjärde cylindrarna, så hela motorn ligger alltså inte framför bakaxeln som man kunde tro. Fördelningen är 56 procent av tyngden över drivhjulen och 44 procent fram.

Det här med mittmotor var verkligen på gång. **Lamborghini Miura** visade vägen redan 1966. **Ferrari** hade visserligen Dino, men insåg att en liten bil som inte ens kallades Ferrari och inte hade V12-motor inte skulle vara konkurrenskraftig. Samtidigt var **Enzo Ferrari** motståndare till mittmotorbilar på grund av att de var för svårkörda. Till slut fick hans med- arbetare honom med sig.

Det magiska årtalet är 1971 då storheter som Maserati Bora, **De Tomaso Pantera**, **Lam- borghini Countach** och Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer visades upp.

De två förstnämnda hade V8-motorer och var båda färdiga för marknaden, medan Lam- borghini och Ferrari behövde tre respektive två år på sig att ytterligare utveckla sina V12- bilar. Ferrari började med att använda den nya motorn i Formel 1 i 3,0-litersversion och även sportvagnsracing för att vara säker på hållbarheten innan den hamnade i en gatbil.

Även senare byggdes lättade tävlingsversioner som prövade lyckan i bland annat Le Mans 24-timmars.

Namnet Boxer är egentligen falsk varudeklaration då det är fråga om en 180-graders V- motor. I den senare delar två vevstakar på samma vevaxelbult medan boxermotorn har en egen vevaxelbult för varje kolv. Siffrorna 365 betyder att varje cylinder har en volym på 365 kubikcentimeter och nummer 4 talar om att motorn har fyra överliggande kamaxlar.

Ursprunget från racingbanan märks mer än väl i Ferrari 365 GT4 BB. Nog duger de upp- ländska kurvvägarna alldeles utmärkt, men den verkliga potentialen skulle bevisas i ännu högre grad på racerbanan.



Väghållningen är sagolikt bra, balansen gör att jag vågar stå på rätt friskt. Karossen kränger mer än på en modern sportbil och bromsarna håller väl inte riktigt modern klass även om de räcker gott och väl för amatörracing.

Temperaturen inne i kupén stiger, men inte på grund av jag har gått någon brottningsmatch. Trots sitt otroliga bett både i motorn och på vägen är Ferraris sjuttiotalsikon förhållandevis medgörlig. Men vill du åka på galler förstås att vara vaken, de förlåtande vägegenskaperna gäller bara till en viss gräns. Om greppet går förlorat behövs en kobrasnabb manöver för att hämta upp sladden.

Dåtida jämförelser med Lamborghini Countach visade att Ferrarin hade högre toppfart och var den lättare bilen att leva med.

Visst bullrar den väldiga motorn en hel del precis som de breda däcken, men Ferrari Berlinetta Boxer är faktiskt en anständigt komfortabel bil.

Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer blev den sista modellen som Enzo Ferrari själv var med och aktivt konstruerade. De följande versionerna från och med 1976 började döpas med en ny terminologi där första siffran står för motorvolym (uppborrad till 4,9 liter = 5) och de två efter för antal cylindrar. Motorn fick torrsump i stället för våtsump, något högre vridmoment, snällare kammar gav bättre körbarhet men samtidigt lägre effekt. **512i BB** innebar bränsleinsprutning.

Med svettig hand parkerar jag bilen framför Johan Helenius garage och verkstad, Competition Motors. Här renoveras drömbilar i parti och minut, den ena mer exotisk än den andra. Av sina egna bilar är Ferrari Berlinetta Boxern den Johan värderar högst, rent känslomässigt.

– Den känns som själva essensen av Ferrari. Otroligt cool, kompetent och har roliga sportbilegenskaperna.

Jag har medvetet valt att inte fråga om vad bilen är värd i pengar till efter provkörningen och får nu veta att salubilar i dagsläget kostar mellan 1 och 1,7 miljoner kronor.

Jag känner mig dubbelt lycklig, att ha fått köra bilen och dessutom ta den tillbaka oförstörd.



## Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer

**Ursprungligt pris (1974):** 150 000 kr.

**Uppskattat pris (2011):** 1 000 000 och uppåt.

**Motor:** Bensin, 12-cyl boxer (180-graders V12), 4 förgasare. Cylindervolym 4 390 cm<sup>3</sup>, Max effekt 380 hk vid 7 700 r/min, max vridmoment 432 Nm vid 3 900 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn mittmonterad, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

**Hjul:** Fälg 7,5 däck 255/60.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 250, längd 436, bredd 180, höjd 112, spårvidd f/b 151/156, Tjänstevikt 1 630, maxlast ca 90, Tank 120 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0–100 km/h 5,4 s, toppfart 304 km/h.

**Bränsleförbrukning:** ca 1,59 l/mil.

## Rivalerna



### Lamborghini Countach LP400

Marcello Gandini's brutala design matchat med längsmonterad V12 på 3,9 liter och 375 hk blev själva sinnebilden för den exotiska superbilsdrömmen. En bråkigare upplevelse jämfört med Ferrari GT4 BB.



### Maserati Bora

Mittmonterad V8 på 4,7 eller 4,9 liter med härlig stuns. Vägegenskaperna mer åt Grand Touring än hårdnackat racing. Nådde aldrig riktigt samma stjärnstatus som Ferrari och Lamborghini.



### De Tomaso Pantera

Inte i närheten av samma magi som de italienska finmärkena, men inte heller till samma hutlösa priser. Trots det elaka epitetet "fattigmans-Ferrari" matchade Pantera rådande prestandanivåer ganska väl.



### Ferrari 288 GTO mot Ferrari F40

## 12. ISO Rivolta 1967



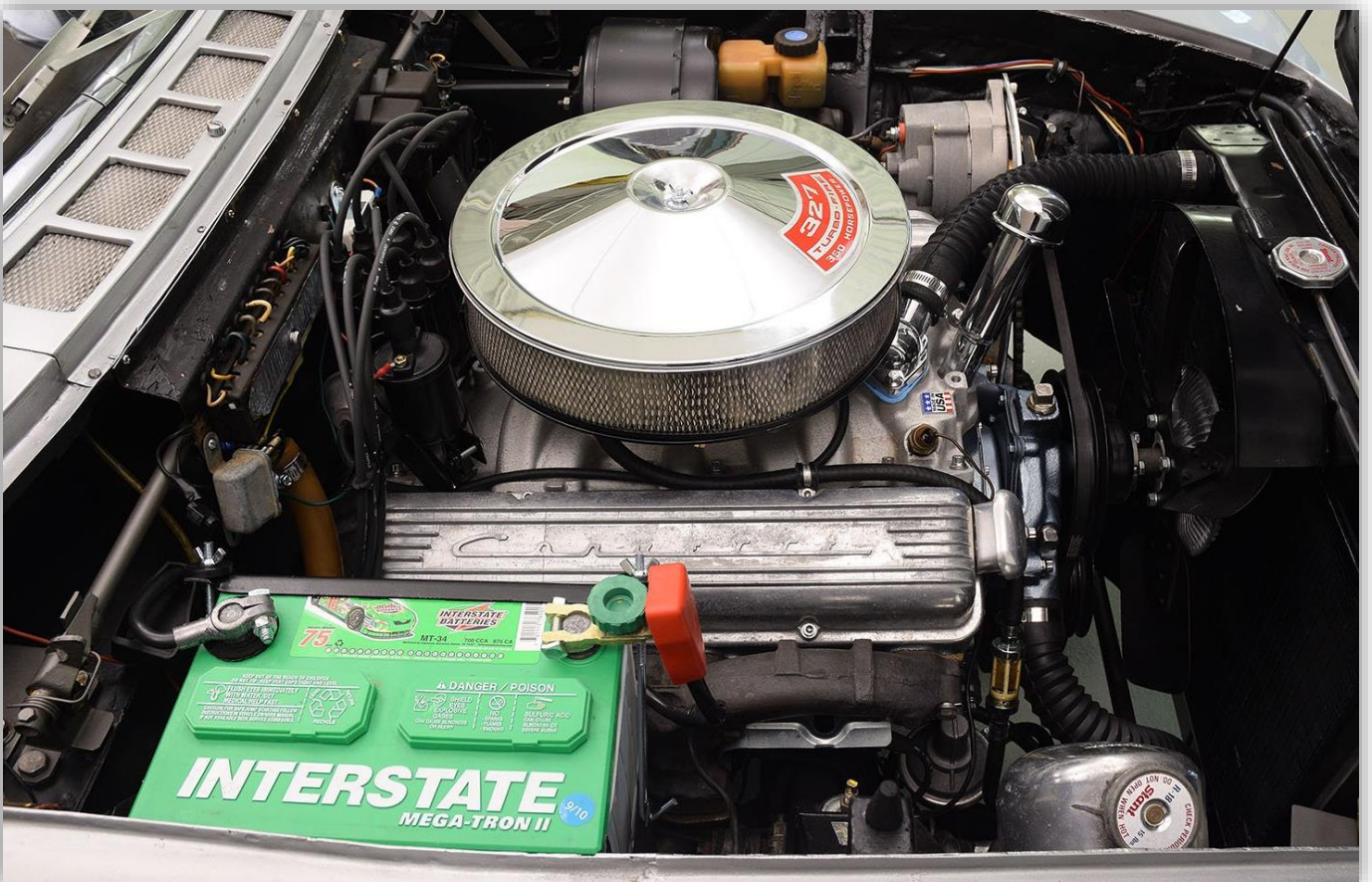
Tillkomsten av lätta, kraftfulla och pålitliga V8-motorer i Amerika i början av 60-talet skapade ett attraktivt alternativ för europeiska byggare av högpresterande Grand Touring-bilar. Det var inte längre nödvändigt för en inspirerad konstruktör att designa, utveckla och utrusta sig för att bygga en högvarvig rak sexa eller V-12 för att konkurrera med Ferrari, Maserati, Jaguar eller Mercedes-Benz när en Chevrolet eller Ford V-8, byggd i stort antal med avancerad gjuteriteknik som gjorde gjutjärnsmotorer konkurrenskraftiga i vikt med motsvarigheter i lättvikt, tjänade samma syfte till en blygsam kostnad.





Facel-Vega, Jensen, AC Cars, Peerless och andra tog tillfället i akt och byggde några av de bästa, snabbaste och mest bekväma GT-bilarna från den tiden. Ingen gjorde det dock bättre än Renzo

Rivoltas ISO, som kombinerar den bästa italienska designen, sofistikerat chassi och en amerikansk V-8 för att skapa bilar som fortfarande väcker fantasin och levererar körglädje som kan jämföras med det bästa från Ferrari.





Rivolta's utveckling från en tillverkare av små hushållsapparater för efterkrigstidens återuppbyggnad av Italien (namnet är en sammandragning av handelsnamnet Isothermos som används för företagets värmare och kylskåp) via motorskotrar och små motorcyklar till de berömda Isetta-bubbelbilarna gick snabbt. Efterkrigstidens Italien expanderade snabbt med en växande klass av entreprenörer och proffs som höll Ferrari och Maserati sysselsatta med att förbättra sin glamorösa livsstil med snabba, vackra, lyxiga GT-bilar. Vid det här laget hade Rivolta samlat en grupp begåvade ingenjörer och designers som tänkte annorlunda än sina mer traditionella motsvarigheter i Italien och 1961 lade man till det sista elementet, den tidigare Alfa Romeo- och Ferrari-ingenjören Giotto Bizzarrini.

Den GT som Renzo Rivolta föreställde sig var spännande annorlunda, med en stämplad, svetsad plattformram, individuell framhjulsupphängning och deDion-bakfjädring med invändiga skivbromsar. Kraften kom från en lätt Chevrolet 327 kubiktum V-8, tillgänglig från hyllan i USA i en mängd olika konfigurationer upp till 360 hästkrafter och uppbackad av nästan skottsäkra Borg Warner 4-växlade eller Powerglide automatiska växellådor. Rivolta vände sig till Bertone för den eleganta, distinkta 2+2-karossen designad av den unge Giorgio Giugiaro. Bertone-karosspanelerna i stål svetsades fast på ISO:s plattformschassi, vilket förstärkte varandra och skapade en enhet med ovanlig styrka och styvhet som perfekt kompletterade kraften och vridmomentet hos Chevrolet V-8.

Endast cirka 799 Iso Rivolta GT byggdes under sju års produktion som slutade 1970, men de är fortfarande mycket eftertraktade exempel på det allra bästa inom italienska Grand Touring-chassin, bromsar, väghållning och klassiska italienska karosser från sextioalet. Lyxiga detaljer, bekväm körställning och gott om utrymme i kupén kompletterar deras köregenskaper och kraftfulla, pålitliga Corvette-motorer.



Detta, chassi IR420639, är ett anmärkningsvärt välbevarat exemplar som ägdes och bevarades av en enda familj från 1984 till 2003. Den drivs av en av de bästa GT-bilmotor- och transmissionskombinationerna som någonsin byggts, 300 hästkrafter, 360 lb-ft vridmoment enkel 4-cylindrig förgasare Chevrolet Corvette V-8 med 4-växlad Borg Warner T-10-växellåda. Snyggt färdig i silver med smörkolaklädsel, det senaste mekaniska arbetet inkluderar ombyggda topplock, ny vattenpump, startmotor, bränslepump, koppling, Edelbrock högpresterande insugningsrör och 4-cylindrig förgasare och avgassystem. En Rivolta GT från USA, den har fabriksfälgar och möjlighet att installera luftkonditioneringsystemet som medföljer men som för närvarande inte är monterat.

**ISO** spenderade stora summor på produktionsanläggningar, fixturer och verktyg för volymproduktion som aldrig förverkligades, och introducerade sedan den förföriska Grifo 2-sitsiga coupén med mittmotor och 4-dörrars Fidia innan de så småningom gav efter för de massiva investeringarna utan motsvarande försäljningsvolym. Bristen på försäljningsframgångar bör dock inte minska kvaliteten, prestandan, lyxen, designen och väghållningen hos Iso-Rivolta GT, en bil som kanske bättre än någon annan uttrycker den framgångsrika integrationen av högpresterande amerikanska V8-motorer med vägduelig europeisk chassidesign och vacker, banbrytande, italiensk karosseri. Med sin topphastighet på nästan 140 mph är det få högpresterande sportbilar, för att inte tala om GT-bilar, från sin tid som kommer i närheten av samma upplevelse.



