



ISO Rivolta 1967

- 1. Provkörning av Lotus Emeya**
- 2. Skoda har byggt en bepansrad Kodiaq**
- 3. Husbilen som tar dig längre än någonsin**
- 4. Koenigsegg har otroliga nya bilar på gång**
- 5. Allt troligare med fabriksnedläggning för Volkswagen**
- 6. Volvos bilar ska vara kantiga och lätta att känna igen**
- 7. Bästa bilarna just nu**
- 8. Enkelt trick ger batteriet 50 procent mer livslängd och snabbare laddning**
- 9. Så mäter vi motoreffekt**
- 10. ISO Rivolta**
- 11. Borgward Isabella coupé**
- 12. Grattis Cadillac Eldorado Biarritz**

1. Provkörning av Lotus Emeya

Publicerad av Erik Wedberg

25 augusti 2024 kl 07.53

Kan mycket vara alldeles för mycket, och kan lagom vara alldeles perfekt? När det pånyttfödda Lotus lanserar sin andra nya modell Emeya visar det sig att det ibland är bra att inte löpa linan ut.



Lotus nya elbil Emeya imponerar på Erik.

Hur det känns att accelerera från 0 till 100 km/h på 2,78 sekunder? Väldigt odramatiskt. Förmodligen för att det inte går riktigt så snabbt här ute i verkligheten som när **Lotus** har mätt sin imponerande accelerationssiffra i två decimaler i ideala förhållanden, men också för att **Emeya** är nästan odramatisk. På ett bra sätt.

Den är framför allt ovanligt tyst, kanske den tystaste bilen jag har kört på länge eller någonsin. Även i topphastigheten 250 km/h i ytterfilen på Autobahn går det att prata i normal samtalston med passagerarna och i normal motorväghastighet är den lika tyst som ett tomt vardagsrum. Den nya Lotusen har inget dramatiskt motorljud som ska förhöja känslan av fart. Odramatiskt var ordet.



*Framför ratten finns en tunn skärm som visar det viktigaste under körning.
Ovanför den en stor head up-display på vindrutan.*

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/forsta-provkorningen-av-lotus-emeya/>

Det här är nytt

400+

Först sa de 350 kilowatt, nu har Lotus ändrat sig och säger att Emeya kan laddas med upp till 420 kilowatt. 10–80 procent ska gå på under 15 minuter.

Under 2,8

R-versionen av Emeya kan accelerera från 0 till 100 km/h på 2,78 sekunder.

Nivå 4

Emeya sägs ha den hårdvara som krävs för att kunna vara självkörande enligt nivå 4 av 5. Det är bara det juridiska som sätter stopp.

Tvåväxlad

Värstingversionen Emeya R har en tvåväxlad växellåda på bakaxeln för snabbare acceleration.

Nya Lotus

Det nya Lotus är inte så svårgreppbart som det först kan tyckas. Till att börja med är det bara att glömma det gamla Lotus. Det Lotus som ända sedan 1950-talet har byggt små, lätta, körglada och sällan särskilt lönsamma bilar tillhör historien.

Sedan år 2017 **äger kinesiska Geely 51 procent av aktierna i Lotus** och kontrollerar företaget och Lotus Groups vd heter Feng Qingfeng. Huvudkontoret ligger fortfarande i brittiska Hethel och det är där det mesta av utveckling och design görs. Tillverkningen av de nya elbilarna sker dock i kinesiska Wuhan och det är bara lilla sportbilen **Emira**, som kommer att bli Lotus sista förbränningsmotorbil, som byggs i Hethel.

Alla gamla kärnvärden är borta, men det finns ingen anledning att sörja för det. Nya Lotus har nämligen hittat en ny, högst egen identitet. Visst, Emira kanske ser ut som en **Ferrari** och både suven **Eletre** och nya sedanen Emeya må se ut som **Lamborghini**-bilar, men de har en helt egen familjeidentitet.



Den nya identiteten kan beskrivas som raka motsatsen till Colin Chapmans filosofi: Extra allt!

De nya bilarna har en extrem design med fullt fokus på aerodynamik, vilket gör att de har hål lite här och där, vingar som fälls ut både uppåt och nedåt och interiört är det hyperpåkostat med exklusiva material, färger och former som visserligen flörtar med kinesiska marknaden men som ändå inte borde sticka i ögonen på oss européer.

Inget gemensamt

Emeya, vad är det för konstigt namn egentligen? De nya Lotus-namnen är både svåruttalade och obegripliga men att Emeya är som en låg sedanvariant av höga suven Eletre är uppenbart. Båda byggs på samma EPA-plattform (Electric Premium Architecture) som även går under namnet SEA-S och därmed är en förgrening till Geely-koncernens SEA-plattform som utgör grund för en mängd bilar från bland annat **Zeekr**, **Volvo**, **Polestar** och **Smart**.

Släktskapet till trots går det inte att förnimma något av de andra märkena i Emeya och när Gavan Kershaw, som har haft olika roller på Lotus sedan han började som praktikant 1988, får frågan om det finns en enda del från Volvo i Emeya är svaret tydligt.

– Nej, alla delar är antingen unika för oss eller nyutvecklade inom gruppen. Det är inga delar som har tagits från någon hylla, säger Gavan Kershaw.

Fyrsitsiga föregångaren

Lotus har byggt flera nästan fyrsitsiga bilar genom åren, även om varken 1967 års Elan +2, eller 1970-talets Elite och Eclat var särskilt rymliga. Någon modell med fyra dörrar har det dock inte blivit (om man inte räknar med Carlton) förrän nu med Emeya. I början av 1980-talet var det dock nära.



Erik Wedberg till din tjänst.

Colin Chapman gav år 1980 den tidigare Pininfarina-designern Paolo Martin i uppdrag att rita en fyrsitsig Lotus. Resultatet blev modellen Eminence. Med tidstypiskt raka linjer och V8 på 2,0 liter skulle Eminence bli en succé, men projektet slutade strax efter det börjat till följd av Lotus dåliga finanser.

Kvick och extremt tyst

Från München kör vi i sydostlig riktning med den lilla österrikiska byn Egg som mål. En stor del av resan går på Autobahn med flera frifartsträckor och vi kan avslöja direkt att Emeya har en elektroniskt begränsad toppfart på 249 km/h. Hastighetsmätaren visar dock 256 km/h och bilen skulle väldigt gärna vilja köra fortare än så.

Make till stabil och effektiv högfartskryssare var det länge sedan vi stötte på. De två elmotorerna suger iväg Emeya ljudlöst och kraftfullt och under fullgasaccelerationen från motorvägs påfarten till toppfarten upplevs den som klippstabil och bekväm.

Det går att ladda med så hög maxeffekt som en bit över 400 kW, om man nu hittar en laddstolpe som matchar det.

Ljudnivån är låg även i farter över 200 km/h, så låg att man kan föra ett lågmält samtal med passagerare i baksätet. Emeya har inte bara dubbla glas i sidorutorna både fram och bak utan även aktiv brusreducering. Den senare funktionen brukar sällan göra varken till eller från, men här tycks den fungera för Emeya har påtagligt låg ljudnivå i kupén och det gäller även på asfalt som är dålig enligt tysk standard.

Den sanslösa ljudkomforten störs endast när den adaptiva farthållaren aktiveras, då fälls nämligen Lidar-enheten på taket upp och ger ett visst vindbrus. Emeya har inte mindre än fyra Lidar-enheter, 18 radarsensorer, och tio kameror. Därmed ska den ha all hårdvara som behövs för självkörning.



514 centimeter lång.

Accelerationen är inte blixtrande, inte lika hästsparkslänkande som i **Tesla Model S Plaid**. Emeya bjuder snarare på en kontrollerad och sofistikerad kraftutveckling inte helt olik traditionella fossilbilar. I standardutförande, med 603 hästkrafter, gör Emeya 0-100 km/h på 4,2 sekunder men om man köper den dyrare Emeya R blir effekten hela 918 hästkrafter och då ska den klara 0-100 km/h på 2,8 sekunder.

7 frågor

Till produktchef Gavan Kershaw.

Är Lotus samma företag i dag som när du började som praktikant som 15-åring?

– Ja det tycker jag. Under 36 år med olika ägare, chefer och strategier har första prioritet alltid vara att bygga riktigt bra produkter. Den största skillnaden i dag är att vi jobbar med fler produkter, fler kunder och mer resurser.

Har det varit svårt att kombinera Lotus kärnvärden med elektrifiering?

– Det låter konstigt men, inte så svårt faktiskt. Krasst sett så handlar det om att driva fyra hjul framåt på vägen och har man bra styrning, bra bromsar och välutvecklade köregenskaper så spelar det inte så stor roll vad drivlinan drivs av. Elektrifieringen har inte varit ett problem för oss. På grund av bilarnas storlek och vikt insåg vi tidigt att vi skulle behöva saker som aktiva krängningshämmare, fyrhjulsstyrning och luftfjädring för att få till Lotus-känsla.

Är inte vikten ett problem?

– Ja och nej. Moderna bilar är tyngre oavsett. Under sin livscykel ökade Elise med nästan 200 kg i vikt som följd av nya regelverk. En fossildriven bil i samma storlek som Emeya skulle behöva en stor och tung motor och växellåda för att nå samma prestanda. Nu har vi ett batteri som är väldigt tungt, men den vikten sitter på helt rätt ställe. Med det sagt försöker vi alltid bygga en så lätt bil som tekniken tillåter.

Skulle Lotus kunna överleva utan att göra den här helomvändningen?

– Historien har visat att när man förlitar sig på endast en modell och relativt små volymer så kan den typen av affärer överleva, men det ger inte möjlighet att investera i nya tekniker, nya marknader, större fabriker eller att utveckla märket. Nu har vi en väldigt stark uppställning med Evija i ena änden och Eletre i den andra. Nu har vi fyra modeller, fler än vad Lotus någonsin har haft.

– När det gäller tillverkningsprocesser har vi lärt oss massor av Geely-gruppen som i mitt tycke är världsledande. Till exempel när det gäller hur karosspanelerna sammanfogas, vilka clips man ska använda, vilka material man ska ha på olika ytor och så vidare.



Bagageutrymmet är högst begränsat. Längst bak är lasthöjden låg.

Varför är Lotus-märket så starkt?

– Jag tror att nästan alla har sett vad Chapman åstadkom inom racing. Även om det var länge sedan så har folk långt minne. Vi hade också tur som hade många av den tidens hjältar hos oss. Vi hade Clark, Hill, Rindt, Senna, Mansell och på senare tid även Kimi. Det handlar både om bilarna och personligheterna som körde. Lägg därtill ikoner som James Bonds Esprit. Under alla år så har vi lyckats hålla en sorts snöboll långsamt rullande och nu måste vi ge den nya generationen något att minnas Lotus för.

Kommer ni kunna bevara den känslan även som en del av Geely-gruppen?

– Ja, vi har redan varit i Geely-gruppen i fem år nu och det finns bevis på andra märken som har klarat det bra, till exempel Lamborghini som fortfarande känns väldigt Lamborghini. Vi upplever att våra kinesiska ägare är väldigt stolta över vårt arv och vad vi har åstadkommit.

Hur länge kommer du att stanna hos Lotus?

– Så länge som de vill ha mig! Jag har vuxit upp med Lotus och tror att det skulle kännas som om jag var otrogen om jag skulle jobba någon annanstans. Vi är verkligen som en familj och alla anställda är stolta över bilarna. Ibland känns det som att vi är ett 76 år gammalt start up-företag, och det tror jag är bra.

Snabbladdad

Desto mer imponerande och användbart är laddhastigheten. Likt Eletre har Emeya en 800-voltsarkitektur som tillåter riktigt höga laddeffekter. Lotus garanterar att den ska kunna laddas med 350 kilowatt under en stor del av laddkurvan, men att den kan nå toppar på strax över 400 kilowatt. Det är, vad vi vet, bäst i branschen just nu och gör att Emeya verkligen kan användas som en långfärdsbil. Mellan 10 och 80 procent laddnivå uppger Lotus att snitteffekten ska vara hela 331 kilowatt.

Batteriets 102 kilowattimmar ska räcka för upp till 61 mils körning och får man bara tag i en tillräckligt bra laddstolpe så behöver man inte stå många minuter för att kunna köra vidare.

Om man bortser från de digitala ytterbackspeglarna (som tack och lov är tillval) är förarplatsen en härlig plats att befinna sig. Här sitter man lagom lågt och bekvämt och håller i en greppvänlig ratt som känns otroligt dyr och välbyggd. Allt känns lika väl sammansatt som i en **Porsche**. Den stora pekskärmen i mitten är responsiv och snabbtänkt för det mesta men är långsam på att ställa om från ljusst till mörkt läge när solen går i moln eller när man kör in i en tunnel.



Emeya kan sluka mil som få andra, i högt tempo, med stor körglädje och låg ljudnivå.

Rejäl men lättkörd

Emeya är en stor bil, hela 514 centimeter lång, men på slingrande österrikiska bergsvägar upplevs det som att den styr dit man tittar. Styrningen är fantastiskt direkt och precis och eftersom framskärmarna är upphöjda så att de syns från förarplats är det lätt att placera den stora bilen rätt i kurvorna.

Köp inte värstingvarianten Emeya R för 1 841 500 kronor. Med enorm effekt och lite vassare chassiinställning är den, och det här säger vi inte ofta, lite för mycket. Den är **för** snabb och upplevs **för** vässad. Standardversionen eller Emeya S (bara utrustning skiljer) för 1 313 480 respektive 1 557 000 kronor är bättre köp. I dem finns den perfekta balansen mellan skyhögt komfort och körbarhet.

Lotus Emeya

Pris: 1 313 480 kronor, säljs nu.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 306 hk (225 kW). Bakre elmotor, max effekt 306 hk (225 kW). Max systemeffekt 603 hk (443 kW), sammanlagt vridmoment 710 Nm. Batteri 102 kWh. Laddeffekt AC/DC 22 kW/402 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11 tum bak. Däck 255/45 R20 fram, 285/40 R20 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 307, längd 514, bredd 212, höjd 146, spårvidd f/b i.u./i.u. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 490, maxlast 610, max släpvagnsvikt 2 250. Bagagevolym (VDA-liter) 509–1 388+31 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,2 s, toppfart 249 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,77 kWh/mil. Räckvidd 610 km.

Garantier: Nybil 5 år/15 000 mil, batteri 8 år/20 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler**Audi S e-tron GT**

Precis som kusinen från Porsche är e-tron GT alldeles nyligen uppdaterad. S-versionen ger 679 hästkrafter och kommer 61 mil på en laddning.

Pris: 1 460 000 kronor.

**Tesla Model S Plaid**

För ungefär samma pengar som billigaste Emeya får man dyraste Model S. Blixtrande snabb 0-100 km/h. 60 miles räckvidd. Inte samma wow-faktor.

Pris: 1 331 170 kronor.



Erik Wedberg

2. Skoda har byggt en bepansrad Kodiaq

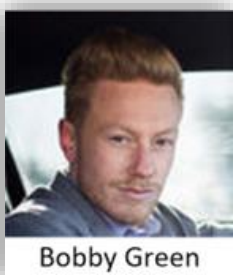
Av Bobby Green 2024-09-26 kl 15:00

Hård.



Skoda i Storbritannien har tillsammans med säkerhetsexperterna UTAC Special Vehicles tagit fram en Kodiaq av förra generation och byggt om den till ett rullande fort. Den har fått bepansring enligt PAS 300-standard, skottsäkert glas, punkteringsfria däck, uppgradeade bromsar, vassare fjädring och sirener och blåljus för att nämna några saker. Inga modifieringar har gjorts med de olika motoralternativen.

UTAC Special Vehicles presenterade 2018 en bepansrad Skoda Superb och har sedan dess sålt nästan 500 exemplar av den. Vad det är för prislapp på den modgade Kodiaqen är fortfarande oklart.



Bobby Green



**Nu kan du beställa nya Skoda Kodiaq
Kostar från 381.100 kronor**



**Nu är den här - nya Skoda Kodiaq
Laddhybrid med plats för sju**

3. 80 mil frihet: Husbilen som tar dig längre än någonsin

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 27 september 2024 Publicerad 27 september 2024

Campa med eldriven husbil är väl en dröm. Nu kommer en husbil som tar dig hela 80 mil och kan laddas på campingen.



Den här husbilen tar dig 80 mil på en laddning. Inte illa.

THOR Industries, moderbolaget till Airstream, presenterar stolt världens första laddhybridhusbil. Denna innovativa skapelse är byggd på en elbilsplattform från EV-tillverkaren Harbinger.

Hjärtat i denna gröna jätte är ett kraftfullt 140 kWh-batteri som ger en imponerande **räckvidd** på cirka 80 mil. Det tack vare en smart bensin-räckviddsförlängare som laddar batteriet under färd.

Dessutom kan **solceller** på taket bidra till att hålla batteriet laddat, både under körning och när du njuter av friheten att campa off-grid.

Ladda på campingen

Med en 800-voltsarkitektur kan du snabbbladda batteriet vid DC-laddstationer, vilket minimerar väntetiden och maximerar tiden på vägarna. Självklart kan du även ladda på traditionella campingplatser eller via räckviddsförlängaren.

Förutom att erbjuda en grym räckvidd och flexibilitet kan hybridplattformen även fungera som en backup-strömkälla för ditt hem. I framtiden kanske du till och med kan sälja överskottsel tillbaka till **elnätet**. Allt i ett, typ.

THORs Test Vehicle är inte bara en cool teknisk pryl, det är början på en helt ny era för husbilsäventyr – gröna, sköna och helt utan räckviddsångest.

Med det här batteriet kan du dra ut och upptäcka världen med gott samvete, och du slipper oroa dig för att bli stående mitt i ingenstans.

4. Koenigsegg får in 560 milj: "Otroliga nya bilar på gång"

Av Maths Nilsson 27 september 2024 kl 15:12

Koenigsegg satsar på "ännu mer spännande hyperbilar" De tar in nya delägare för att kunna växa och lyfta mot ännu högre höjder. En ny ägare går därför in med 560 miljoner kronor i Koenigsegg. – Tillsammans siktar vi på att ta Koenigsegg till nya höjder, säger Christian von Koenigsegg.



Koenigsegg växer så det knakar och slog omsättningsrekord förra året när bolaget omsatte 750 miljoner kronor, en ökning med 30 procent. Nya Jesko tillverkas i 125 exemplar och den kommande fyrsitsiga Gemera i 300 exemplar, vilket är betydligt mer än tidigare. Och nu ska hyperbilstillverkaren i Ängelholm flyga mot ännu högre höjder.

Koenigsegg Automotive har fått in en investering på 50 miljoner euro (cirka 560 miljoner kronor) från fonden Chieftain Capital Management för att "stödja nästa kapitel av tillväxt för företaget och stärka dess position som ledande inom megabilsindustrin". Dessutom ökar Christian von Koenigsegg sin egen ägarandel ytterligare.

– Tillsammans siktar vi på att ta Koenigsegg till nya höjder, fortsätta att vårda vår familjekultur, samtidigt som vi drar nytta av Chieftains expertis för att driva tillväxt och operativ excellens, säger Christian von Koenigsegg i en kommentar.

Den halva miljarden satsas bland annat på att bygga ut Koenigsegg med ännu fler spännande hyperbilar som är på gång.

– Vi bygger ut en pipeline av otroliga nya bilar som ytterligare kommer att etablera Koenigseggs globala närvaro samtidigt som vi behåller ryktet för banbrytande innovation och exklusivitet, uppger Koenigsegg.

Chieftain Capital Management är ett familjefond som investerar i ett utvalt antal högkvalitativa företag som leds av exceptionella ledningsgrupper. Chieftain grundades 1984 och är baserat i New York.



LÄS MER:

- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)
- [Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"](#)
- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)
- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk](#)
- [Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)
- [Flera svenskar har köpt Koenigseggs nya...](#)



Maths Nilsson

Maths Nilsson är grundare av Carup.

5. Volkswagen: Allt troligare med fabriksnedläggning

Publicerad 2024-09-27 kl 11:52 Text Anders Nilsson

Volkswagens förhandlingar med facket i Tyskland har inte lett till några resultat och blir hotet om fabriksnedläggning allt större.



Volkswagens förhandlingar med facket i Tyskland har inte lett till några resultat och blir hotet om fabriksnedläggning allt större.

Volkswagen har ekonomiska problem och behöver spara motsvarande tiotals miljarder kronor. De kan till och med **tvungas stänga en Volkswagenfabrik**, vilket aldrig har skett i företagets historia. Nu blir hotet om fabriksnedläggning allt troligare, rapporterar **Automotive News Europe**.

De senaste förhandlingarna mellan Volkswagen och fackföreningen IG Metall har inte gett några resultat gällande löner och uppsägningar. I december hotar fackförbundet med strejk, dagen efter att ett arbetaravtal mellan Volkswagen och fackförbundet löper ut.

Facket motsätter sig obligatoriska uppsägningar, en nedläggning av fabriker, plus att de vill att lönerna ska öka med sju procent.

Volkswagengruppen säger i stället att de inte längre kan utesluta fabriksnedläggningar i Tyskland, vilket skulle spara mängder med pengar. Koncernen anser att konceptet med en storfabrik och en komponentfabrik är föråldrat. Koncernchefen Oliver Blume menar att en minskning av personalstyrkan med tio procent eller 30 000 personer i Tyskland är en realistisk siffra.



Mer från Vi Bilägare:



Försäljningen dyker – småbilen flyttar till Sydafrika



Tufft läge för Volkswagen: "De sitter i en rävsax"



6. Volvo: "Våra bilar ska vara kantiga och lätta att känna igen"

Av: Magnus Fröderberg Publicerad: 2024-09-24 Uppdaterad: 2024-09-24

Volvo kommer att få leva med smeknamnet "Sossecontainer". Lådformen är en viktig del av det framtida formspråket och ska göra att folk känner igen att det är en Volvo.



Volvo associeras med praktiska och säkra premiumbilar. Detta ska Volvos design och varumärke bygga på för att bilarna ska särskilja sig mot andra.

I en intervju med tidningen [Drive](#) berättar Florian Mockenhaupt, som är chef för Volvo-bilarnas yttre design, hur Volvo tänker sig att deras bilar ska se ut i framtiden.

Det är tydligt att de inte vill att Volvo liknar vilken bil som helst.

– **Att göra en bil som ser ut som** en Apple-mus kommer med en massa andra kompromisser. Vi vet att våra kunder bland annat dyrkar komfort väldigt mycket, säger Florian och syftar bland annat på sedanen [Hyundai Ioniq 6](#) som är väldigt strömlinjeformad. En nackdel med det är bland annat dålig takhöjd i baksätet och begränsad lastkapacitet.

Volvo ska ha praktiska former med rakare taklinje

Florian Mockenhaupt menar att det räcker långt med att minska frontytan. Det finns ett värde i att inte ha en kraftigt sluttande taklinje.

– **EX30 har till exempel luftkanaler** mot framhjulet och andra finesser. Dessa små knep gör bilarna avsevärt bättre.

– Vi vet att folk älskar rymliga interiörer. Du kommer aldrig att se en stor Volvo-suv med lågt tak, eftersom det inte motsvarar våra kunders förväntningar.



Volvo ska inte jaga lägsta möjliga luftmotstånd och likna en Apple-mus. Det är viktigare att bilen särskiljer sig som en Volvo, menar chefdesigner Florian Mockenhaupt.

Det är värt att notera att den mest tydliga skillnaden mellan Volvo EX90 och systemmodellen [Polestar 3](#) är just taklinjen som gör en stor skillnad för hur stora bilarna uppfattas. Florian Mockenhaupt berättar att Volvos designavdelning försöker följa med i bilmodet så att bilarna inte känns gamla när de lanseras, men att bilarna också ska ha en tydlig Volvo-identitet.

– **Tanken är att du ska tänka** ”ah det är en Volvo, fast mycket modernare”.

Designavdelningen är också mån om att de enskilda modellerna inte är alltför lika.

– **Du kommer fortfarande att kunna se** att se skillnad på en [XC60](#) eller [XC40](#) och så vidare. De kommer att se ut som att de kommer från samma familj, men inte som om de vore enäggstvillingar.

Gamla Volvomodeller ska bli som nya

Just nu jobbar Florian Mockenhaupt och hans team med de kommande ansiktslyftningarna av de befintliga avgasbilarna. [Volvo XC90 har redan fått sitt sista lyft och sedan kommer en facelift per år framöver.](#)

– **Vi översätter nu de nuvarande Volvomodeller** som rullar på vägarna till nästa era av bildesign, men du kommer fortfarande att kunna koppla den till den nuvarande generationen.

Stick i stäv med tidigare besked

Volvo Cars tidigare vd [Hans Samuelsson gav andra besked](#) så sent som två år sedan.

– **Vi behöver lägre bilar** med en mer konventionell kaross-storlek, men kanske lite mindre fyrkantig än tidigare. Dessa låga bilar kommer att vara ett komplement till våra högbyggda stadsjeepar. Håll utkik! sa han och tillade:

– S/V-modellerna kommer att ersättas med något som är ännu mer attraktivt för konsumenterna. Man kan kalla det coupéaktigt.



Volvo EX90 och Polestar 3 delar bottenplatta och teknik, men har tydligt olika identiteter. Polestar ska vara sportigare med en lägre taklinje och bara en sätesrad. På liknande sätt skiljer Volvo EX40 och Polestar 2.

Läs även:



Volvo utvecklar fem elbilar och hybrider med lång elräckvidd



Första Volvo ES90 tillverkad – lång el-sedan

7. Europas journalister har sagt sitt – bästa bilarna just nu

Uppdaterad 26 september 2024 Publicerad 26 september 2024

En expert har uttalat sig om de bästa bilarna just nu. Vi tog reda på vad resten av Europa tyckte om samma bilar.



*Enligt Waykes expert är detta det fyra bästa bilarna just nu.
Låt oss se vad Europas journalister tycker.*

I **Aftonbladet** har **Waykes expert** listat de fyra bästa bilarna just nu.

Han berättade också vilka som är sämst. Vi kände dock att vi ville ta hans fyra favoriter och se vad den övriga journalistkåren tycker om samma bilar.

De bilar han listar som bäst just nu är **Kia EV9**, **Volkswagen ID.4**, **Toyota RAV4** och **Dacia Duster**.

Att just Dacia hamnar på en lista med ordet bra är för mig en gåta men låt oss se vad som är så bra med den.

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 4 – Volkswagen ID.4

Snittbetyg: 74,7

Pris: 517 900 kronor



Hyfsat höga poäng och en plats i toppen men fortfarande de där usla knapparna.

Sist i gänget hamnar denna ID.4.

Gemensamt för de flesta handlar det om att den är ganska tråkig att köra. Och dessa förbannade touchknappar som retat upp en hel värld typ.

Däremot är den rymlig och bekväm och har bra räckvidd. Så allt som allt är det en ganska bra bil ändå och förtjänar en plats uppe i toppen.

Läs också: [Förvandla laddtid till speltid i din Volkswagen](#)

Plats 3 – Toyota RAV4

Snittbetyg: 78,83

Pris: 404 900 kronor



Billig och bekväm, det tycker Europas journalister om denna RAV4.

Toyotas Infotainment är tydligen något av det sämsta på marknaden. Dessutom låter motorn alldeles för högt i kupén.

På den positiva sidan så är den bra prissatt, det vill säga att man får mycket för pengarna. Den är rymlig och komfortabel att både köra och åka.

Läs också: [Toyota överlägsen i livslängdsrankning](#)

Plats 2 – Dacia Duster**Snittbetyg:** 81,25**Pris:** 269 900 kronor

Dacia kniper en andra plats för sin prisbild och smarta lösningar.

Jahaja, Dacia kniper plats två på listan och har rätt höga poäng.

Så journalisterna gillar faktiskt Dacia. Det de trycker på är så klart priset. Men om man går in och bygger en bil som blir lite roligare så landar man på långt över 300 000 kronor.

Man lyfter bilen som praktisk och det beror mycket på alla smarta små lösningar i bilen. Den anses vara rätt snygg och hyfsat kul att köra. Så toppen om man vill ha en suv till lågt pris.

Läs också: [Dacia Duster III får muskelbehandling av Carpoint](#)

Plats 1 – Kia EV9**Snittbetyg:** 87,3**Pris:** 807 900 kronor

Och vinnaren är Kia EV9.

Den stora boxiga bilen som är lite klumpig men vinner på det stora hela.

MOTORNYTT

Kia imponerar med en generös kupé, en tyst och välbyggd interiör och en räckvidd som räcker till vardagens äventyr. Lägg därtill en generös utrustningslista och en modern design, så har vi en vinnare.

Bilen kan däremot upplevas som otymplig, och körupplevelsen är inte alltid den mjukaste. Dessutom kan förarassistanssystemen vara lite väl påträngande. Men det är den ju i alla moderna bilar i dag.

Dyrast i gänget men också bäst. Grattis Kia.

Läs också: [Kia EV9 dubbel vinnare – hyllas i många länder](#)

Plats	Aftonbladets topp 4	Listpris Augusti 2024	Snittbetyg	Antal tester	Totala poäng
1	Kia EV9	807 900 kronor	87,3	9	786
2	Dacia Duster	269 900 kronor	81,25	8	650
3	Toyota RAV4	404 900 kronor	78,83	6	473
4	Volkswagen ID.4	517 900 kronor	74,7	9	673



Top Gear bryter tystnaden: The Stig avslöjad

Följare av den episka bilserien Top Gear vet att The Stig har varit ett hett samtalsämne. Två är avslöjade, men vem är den tredje? Den mystiske



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

8. Enkelt trick ger batteriet 50 procent mer livslängd och snabbare laddning

Av Carl Undéhn 23 sep 2024

Att batterierna i våra elbilar har en längre livslängd än vad branschen ursprungligen räknade med har flera studier visat.



Nyligen lades ytterligare en studie till högen, där det visas att elbilarnas degraderingen av elbilarnas batterier är i genomsnitt endast 1,8 procent per år. Vilket betyder att batteriet kommer leverera många körda mil på vägen även efter 20 års användning.

Att behålla en så bra livslängd som möjligt hos batteriet är naturligtvis ändå viktigt. Och forskare vid Stanforduniversitet i Kalifornien presenterar vad som kan vara **en revolutionerande enkel metod** för att göra det. Enligt forskarna innebär det att batteriet livslängd ökar med hela 50 procent.

Dessutom, deras upptäckt kan börja användas direkt av alla batteritillverkare. För trots den stora förbättringen handlar det inte om något stort ingrepp vid tillverkningen utan efteråt. Med hjälp av artificiell intelligens har forskarna vid Stanford kommit fram till att den första laddcykeln påverkar batteriets livslängd. Det är en slags formatering av batteriets celler, vilket idag sker genom långsam och skonande laddning med låg spänning under upp till 10 timmar .

Enligt forskarna i Stanford ska batteriets första laddcykel ske med snabbbladdning med en hög spänning under 20 minuter. Orsaken ska vara att det aktiverar fler av batteriets litiumjoner vid den första laddningen. Samtidigt ska de litiumjoner som inte aktiveras bidra till att skapa en form av skyddande skikt som bidrar till att minska slitaget över tid. Ytterligare en positiv effekt är enligt forskarna att även effektivitet vid både upp- och urladdning av batteriet förbättras. Det ska bero på att vid den första snabbbladdningen och fler aktiverade litiumjoner uppstår mer plats i den positiva elektroden.



Carl Undéhn

9. Så mäter vi motoreffekt

Publicerad av Ruben Börjesson

27 sep 2024 kl 16.14

Det är inte helt lätt att mäta upp motoreffekten hos fordon. Men hur gör vi? Det är en fråga vi ofta får. Här kommer svaret.



Det finns olika sätt att mäta upp motoreffekt på, bland annat som här, på en rullande landsväg.

Hej. Har läst Teknikens Värld sedan 1988 då jag tog körkort. Har länge undrat och ni har heller aldrig skrivit om det, hur ni räknar ut motoreffekten på bilarna. Att ni kör rullande landsväg vet jag men siffrorna ni får fram ligger ofta i paritet med tillverkarnas och hur de mäter vet både du och jag. Med andra ord kan ni inte använda er av de siffror ni får fram, utan att omvandla dem men med vad?

Kollade i veckan på ett avsnitt av Wheeler Dealer med före detta Formel1-mekaniker Marc Priestley. Han sa om en bil de körde i bromsbänk att man kunde lägga på 30%. Jag har alltid levt efter att 15% kanske 20% på gamla bilar och 10% eller lite till på nya bilar men jag menar, han måste ju veta! Men hur kommer ni fram till motoreffekt är min fråga? Jag har nog fnulat på det i 10 år men aldrig kommit till skott.

Tack för Nordens enda vettiga biltidning.

/Håkan

Svar

Hej Håkan! Vi har mätt motoreffekten på en rullande landsväg. Alltså på drivhjulen med en likadan utrustning som branschen använder. Alltså inte en lös motor i bromsbänk som också är en mätmetod.

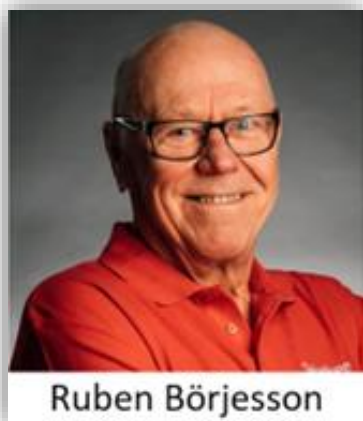
Vi får då fram drivhjulseffekten i siffror genom en mjukvara i anläggningen och den visar effekt i kW (kilowatt) och sedan kan vi mäta effektförlusten i transmissionen ända till och med däcken genom att låta hjulen frirulla på den rullande landsvägen. Effekten på drivhjulen plus transmissionsförlusten ger motoreffekten. Det funkar inte rätt av på fyrhjulsdrift för att framhjulen drar en rulle och bakhjulen en annan i den rullande landsvägen. Så det simulerar inte körning på väg. Vi har använt en omräkningsfaktor när vi körde fyrhjulsdrift. Den faktorn räknade vi fram själva genom att köra med och utan drivning på ena axeln. Vi har även en egen körcykel, Sverigekörcykeln, där vi mäter bränsleförbrukningen. Den tog vi fram för snart 20 år sedan för att dåvarande EU-körcykel, NEDC, (New European Driving Circle), inte speglade verklig körning. Den nuvarande WLTP som kom 2017, speglar riktigt bra verklig körning och är mycket lik vår Sverigekörcykel.

Det blev krångligare och krångligare för oss att mäta. Toyota Prius gick inte att mäta. Antisladdsystemet störde mätningen. Porsche krånglade på ett annat sätt. Den kände att den stod på en rullande landsväg och då gav den inte full effekt, bara ungefär 80% av effekten tror vi att vi fick ut. Sen slutade den växla upp från ettan och svarade inte på gas. Den tillät bara backväxel för att den ville helt enkelt inte bli mätt, men den tillät oss backa ut från rullande landsvägen. Efter någon minuts körning ute på väg så var den som vanligt igen. Det finns koder som man kan slå in så bilen accepterar att mätas. Vi fick tag i dom till några märken men biltillverkare och generalagenter har inte varit så intresserade av att hjälpa oss med det.

När hybriderna kom så fick vi problem att mäta både effekt och förbrukningen. Det finns inga nedförsbackar i en körcykel på rullande landsväg så hybriderna gör ingen el under körningen och det var svårt att mäta exakt hur mycket el som användes tillsammans med förbränningsmotorn vid effektmätningen.

Vi mäter inte drivhjulseffekten på eldrivna bilar ännu. Ska vi göra det måste vi troligen samarbeta med respektive biltillverkare så att vi är säkra på att det blir rätt. Till exempel att få en modern bil att acceptera fullt gaspådrag rakt mot väggen framför själva rullande landsvägen kan ställa till problem. Den läser informationen så att den bromsar för att stanna innan väggen eller åtminstone reducera skadorna.

I stället kan vi se ungefär att den uppgivna effekten stämmer när vi kör våra accelerationsprov.



Ruben Börjesson

10. Bilar som tiden glömde: Iso Rivolta

Av Richard Dredge 15 november 2023

Det är lätt att tänka på många moderna bilar som lite mer än hushållsapparater, men lyxbilstillverkaren Iso började verkligen med att tillverka kylskåp.



Isothermos **grundades 1939 och** köptes upp 1942 av bilentusiasten Renzo Rivolta. Han döpte om företaget till Iso Autoveicoli och 1948 flyttade han hela fabriken till Bresso, nära Milano, med avsikt att komma bort från kylningen och börja bygga **motorcyklar för efterkrigstidens Italien**. Det var ett bra beslut, för 1950 var Iso Italiens tredje största motorcykeltillverkare, efter Vespa och Lambretta.



Iso Moto 125 1958.



Isetta 1955

Isos framgång kom tack vare den fantastiska ingenjörskonsten och den utsökta byggkvaliteten på sina motorcyklar. Trots att de var dyrare än konkurrenterna var Isos produkter enormt populära, delvis på grund av att Italiens ekonomi kämpade hårt under den omedelbara efterkrigstiden och motorcyklar var billiga transportmedel jämfört med bilar. Men även om motorcyklar var överkomliga saknade de praktiska egenskaper, så Rivolta bestämde sig för att anamma en trend som tog fart: mikrobilen.

År 1953 presenterade Iso bubbelbilen Isetta, ett fyrhjuligt fordon med en mycket smal spårvidd bak, som drevs av en motorcykelmotor och med plats för två vuxna och lite bagage. Den förtjusande ultrakompakta Isetta visade sig vara tillräckligt populär för att inspirera Rivolta att licensiera produktionen av sin bil till andra tillverkare, varav den mest högprofilerade var BMW, som tillverkade Isetta i ett stort antal.

I början av 1960-talet började Isos motorcykelförsäljning att minska, och mikrobilar höll på att bli omoderna i takt med att den disponibla inkomsten ökade och folk ville ha något lyxigare. Efter att ha tjänat mycket pengar genom att licensiera Isetta bestämde sig Rivolta för att gå all in och producera en lyxig grand tourer som föll i motsatt ände av spektrumet från hans udda bubbelbil. Vid det här laget hade Rivolta ägt en rad lyxiga GT:er, inklusive Jaguarer och Maseratis, och han ville ha en del av den kakan.

Rivolta hade börjat fundera på möjligheten att flytta uppåt marknaden så tidigt som i mitten av 1950-talet, men det var inte förrän i slutet av 1961 som han bestämde sig för att bita ihop och göra det. Ett besök på bilsalongen i Frankfurt hösten 1961 blev katalysatorn för hans beslut, då han talade med många människor om idén att Iso skulle bygga en egen GT. Främst bland dem var Nuccio Bertone, som fick i uppdrag att designa den nya bilen; Inom några veckor hade Giotto Bizzarrini skrivit på för att konstruera den.

I februari 1962 hade ett chassi av pressad stålplåt byggts för den nya grand tourern. I näsan fanns en beprövad, pålitlig och prisvärd **Chevrolet 327ci (5,3-liters) V8 lånad från Corvetten**, som erbjöds med antingen 300 eller 340 hk. Köparna kunde till en början välja mellan en fyrväxlad manuell BorgWarner eller en tvåväxlad automatisk växellåda; var och en av dessa fick en extra kugge halvvägs genom produktionskörningen, även om bara 23 bilar skulle utrustas med den utan tvekan bästa växellådan av alla: ZF:s femväxlade enhet.



Fjädringen bestod av dubbla länkar fram, med spiralfjädrar och teleskopdämpare; Baktill fanns en de Dion-axel med Salisbury-differential med begränsad slirning, placerad med dubbla parallella radiearmar på varje sida och en Watts-länkage, och återigen fanns det spiralfjädrar med teleskopdämpare. Skivbromsar monterades runt om med tillstånd av Dunlop, komplett med servoassistans.

Rivolta's nya GT presenterades i juni 1962. Denna eleganta tvådörrars coupé, som fick namnet Iso Rivolta, hade en lyxig fyrsitsig kupé, som i tidstypisk litteratur beskrevs som att den hade "Effektiv funktion förenad med sober elegans". Målet var att tillverka 2000 Rivolta varje år, men med en rejäl prislapp skulle en sådan siffra alltid vara paj i himlen. År 1965 Rivolta IR300 noterades till £ 4360, medan den nyligen introducerade IR400 var en stark £ 5060; en Jensen CV-8 kostade däremot 3491 pund och en Jaguar E-Type 4.2 coupé kostade 1992 pund, medan Aston Martin DB5 kostade 4248 pund. Andra italienare var dock ännu dyrare, med Ferrari 330 GT för 6217 pund och en Maserati Sebring för 5185 pund. Pressens reaktioner på Rivolta var nästan genomgående positiva. När *Autocar* provade en av de första högerstyrda Rivoltorna 1965 sa man: "Det är tydligt att konstruktören har uppnått sina huvudmål, att producera en exceptionellt snabb och säker touring-sedan, mycket trevlig att köra, som lätt anpassar sig till sådana tråkiga uppgifter som kortdistanspendling och shoppingexpeditioner."

I slutändan gjorde dock den positiva mediebevakningen ingen större skillnad, och när Rivolta-produktionen upphörde 1970 hade bara 797 exemplar sålts. Under tiden hade Renzo Rivolta oväntat dött i augusti 1966, ett år efter [den eleganta Grifo](#) Grand Tourer debuterade. I Renzos frånvaro tog hans 25-årige son Piero över tyglarna i företaget, som presenterade Lele 1969, redo att ersätta Rivolta året därpå. 1974 hade dock Iso gått i konkurs. [Varumärket återupplivades](#) 2021 med den Zagato-liknande Iso Rivolta GTZ, även om bara 19 exemplar tillverkades.





11. Borgward Isabella coupé (1958-61)



Ryktet säger att företagets ägare Carl Borgward skapade Isabella coupé för att hindra sin fru från att köpa en Karmann Ghia från konkurrenten Volkswagen.

Oavsett om det är sant eller inte är resultatet en vacker coupé med 2+2-säten och fina köregenskaper.

Den robusta 1,5-litersmotorn erbjöd tillräckligt sportiga prestanda för en kupé, även om den fyrväxlade kolonnväxeln var mindre imponerande.

Det är en bra allroundbil, så Volkswagens förlust av en försäljning gynnade dem som valde den dyrare Isabella.



12. Grattis Cadillac Eldorado Biarritz!

Publicerad 7 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Idag firar vi Birgitta och Britta. Men på Klassikers unika vis även Biarritz. Cadillac Eldorado Biarritz. Hurra!



Biarritz är en stad i sydvästra Frankrike alldeles vid Biscayabukten. Bad och kurort på samma gång. Cadillac lät sig 1956 inspireras av sitt franska arv och döpte cabrioletversionen av fina modellserien Eldorado till Biarritz.

Biarritz var inte den dyraste Cadillacen, det var den extrema Eldorado Brougham med sitt karaktäristiska borstade rostfria tak som sattes samman hos Pininfarina i Italien 1957-58. Inte näst dyraste för det var limousinen Series 75 men bra dyr var ändå Eldorado Biarritz.

Biarritz såldes som Cadillacs exklusivaste convertible. Andra till utseendet snarlika convertibles bytte genom åren namn mellan Series 62, Seville och De Ville.

Den mest säljande Eldoradomodellen var annars Seville vilken också fanns som tvådörrars hardtop.

Eldorado Biarritz tillverkades i första etappen mellan 1956 och 1964 med varierande specifikationer men ändå alltid ansedd som toppmodellen bland Eldorados.

1961-64 års Biarritz var inte längre lika utstickande jämfört med vanliga Eldorado Seville. Utrustningsnivån sänktes och de yttre kännetecken gjordes mer diskreta, borta var Biarritzens speciella kromlistkollage.

1976 kom ordet Biarritz till användning igen. Denna gång som ett utrustningspaket för den numer framhjulsdrivna Eldorado.

Det mest spektakulära tillbehöret, gick att beställa mellan 1979-85 och bestod i att främre takhalvan försågs med ett hölje av borstad aluminium medan bakre halvan kläddes med ett tjockt stoppat vinyltak.

Många av de vräkigaste tillbehören försvann 1985 men utrustningspaketet Biarritz fanns kvar till 1991 i mindre omfattning. Där efter försvann Biarritz in i dimmorna igen.



Cadillac Eldorado Biarritz 1956



Biarritz 1957



Biarritz 1958



Maxade fenor på maxad Biarritz 1959.



Över berg och genom dalar med framhjulsdrevenna Eldorado 1979. Biarritz var nu ett utrustningspaket som det gick att beställa mer eller mindre av. Fortfarande var dock Eldorado Biarritz en "fullsize".



Biarritz 1982



*Mindre och klenare det blev Eldorado Biarritz definitivt med tiden.
Men ändå ser väl denna vita vagn från 1983 fortfarande lite maffig ut!?*

Läs mer om: [Cadillac Eldorado.](#)



Roger Warolin