



Fiat 124 Coupé 1400 1969

1. Provkörning av Hyundai Inster Long Range
2. Audi e-tron GT har mer kraft och fyrhjulsdraft
3. Porsche utökar Taycan-serien
4. Elbilsmärket Xpeng börjar med hybridbilar
5. Cadillac lovar ny toppversion av Lyriq
6. Så många miljoner blöder tillverkarna Lucid och Rivian på varje såld elbil
7. Fiat och Ford känner pressen
8. Nissan kan säga upp 9000
9. Royal Enfield släpper militärhoj i modern form
10. Nu har Jobys vätgasdrivna flygtaxi flugit i Japan
11. Volvos ovanliga V8-modell i nyskick på auktion
12. Fiat 124 Sport Coupé
13. BMW CS & CSi E9
14. ISO Rivolta Coupe

## 1. Provkörning av Hyundai Inster Long Range

Av Erik Wedberg

Publicerad 1 nov 2024 kl 01:00

Uppdaterad 4 nov kl 10:55

Det här är en hyllningstext. Det kan vi avslöja redan nu. Hyundai Inster är något av det charmigaste, smartaste och mest intressanta som har lanserats i bilvärlden på länge. Är den för bra för att vara sann?



**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-nya-elbilen-hyundai-inster/>

När den står parkerad bredvid andra bilar går den inte att motstå. Den är lika bedårande som en ful men söt hundvalp och vi faller genast pladask för **Hyundai Inster**. Redan innan provkörningen har det här framstått som en av årets mest intressanta nylanseringar och när vi nu står alldeles intill den bekräftas känslan: Det här är något annorlunda!

### Det här är nytt

**Minibil.** Bara drygt 3,8 meter lång är Inster en av mycket få nylanserade minibilar.

**Sovrum.** Alla stolar, inklusive förarstolen, kan fällas ner för att skapa en nästan plan yta som kan bäddas och användas som sovplats.

**V2L.** Lilla Inster har samma vehicle-to-load-teknik som de större och dyrare Ioniq-modellerna.

**30 eller 35 mil.** Inster ska säljas med två batterialternativ: 42 eller 49 kilowattimmar som ger 30 eller 35 mils räckvidd.



Inster upplevs faktiskt ännu mindre än vad måtten antyder. Med 383 centimeter på längden är den bara aningen kortare än **Suzuki Swift**, men hela tolv centimeter smalare! Inster är byggd efter sydkoreanska skatteregler och det ger proportioner vi inte är vana vid att se på våra breddgrader – inte ovanligt hög, men den begränsade bredden får den att se ut som något helt annat och ger intryck av att inte höra hemma här. Som att vi européer egentligen inte ska få se Inster.

Så var nog inte tanken från början heller. Inster började sitt liv som modellen Casper hemma i Sydkorea 2021 och byggs på samma plattform som **Hyundai i10** och **Kia Picanto**. Som elbil heter den Casper Electric och när den nu exporteras till Europa byter den namn till Inster. Varför Hyundai inte stoppar in den i sin Ioniq-serie och kallar den exempelvis Ioniq 2 eller 3 finns det inget svar på.

När den höga och raka förardörren öppnas hinner man tänka "Oj, ska jag få plats där inne?". Ja, det ser trångt ut och när man har satt sig och drar igen dörren hamnar den precis intill axeln. Här sitter man tryckt mot dörren ungefär som i en gammal **Land Rover Defender** och om man har en passagerare till höger om sig får man vara beredd på att axlarna möts i mitten.

Men det går ändå! Det finns inte oceaner av plats och på en riktig lågsittning på motorvägen kanske man kommer tröttna på att inte riktigt kunna sträcka ut benen, men för biltypen är Inster otroligt rymlig och det går att få till en riktigt bra körställning. Även om fotograf Patrik tycker att det ser ut som att jag har "klätt på mig" bilen när jag sitter i den.

### **Hyundai Casper**

Insters bensindrivna tvilling heter Casper hemma i Sydkorea. Modellen har sålts sedan hösten 2021 och är utformad enligt Sydkoreas Gyeongcha-regelverk som ger skattelättnad åt bilar som är kortare än 360 cm och smalare än 160 cm. Casper tog över efter Atos som var Hyundais tidigare bidrag till klassen. Enligt Hyundai är modellnamnet Casper hämtat från ett skateboardtrick med samma namn, uppkallat efter legendariske skateboardåkaren Bobby "Casper" Boyden. Namnet Inster ska härledas till engelskans "intimate" och "innovative".



Det här är inte en bil byggd för långa motorvägskörningar, det ska man ha klart för sig. Redan på släta och mestadels raka, danska landsvägar märks en viss vindkänslighet i den höga och smala karossen och kort axelavstånd tillsammans med lätt styrservo gör att riktningstabiliteten inte är den bästa. Men det spelar inte så stor roll, Inster ska och kommer främst att användas för kortare resor i och omkring städer och då är allt det där bara till dess fördel.

Inster är dock inte riktigt så smidig i stadstrafik som man skulle kunna tro. Smal och lättstyrd, visst. Men den har också märkligt ordinär vändradie. Trots att den är så liten vänder den runt nästan som en stor bil. En bakhjulsdriven **Volkswagen ID.4** kan göra en snävare 180-graderssväng.

Medan Casper har en liten bensinmotor kan Inster bara köpas med elmotor som driver på framhjulen och den kommer att säljas i två utföranden. Den billigaste har 97 hästkrafter och ett batteripaket som rymmer 42 kilowattimmar. Det ska räcka till 30 mils körning på en laddning. Den lite dyrare versionen, märk väl att det inte finns några priser än, är den vi kör i dag och den har 115 hästkrafter och 49 kilowattimmar med en beräknad räckvidd på 35 mil.

Bara för att man köper den starkare motorn ska man inte förvänta sig några blixtrande prestanda, 0–100 km/h går på drygt tio sekunder och toppfarten nås vid 150 km/h. Inster upplevs dock aldrig som slö, med elbilens typiska acceleration från stillastående är den snarare körsmidig och alert.

Det är inte för köregenskaperna man ska överväga ett köp av Inster. Det är interiören som är grejen. Det här är ingen billigt utförd budgetbil, Inster upplevs betydligt mer påkostad än sina syskon Hyundai i10 och Kia Picanto. Inuti Inster är det som att sitta i en förkrympt **Ioniq 5** eller **6**. Allt är snyggt och väl sammansatt. Framför sig har man samma ratt med fyra prickar som i Ioniq-bilarna, samma växelväljare, samma sorts rattspakar. Den har till och med samma kameror i döda vinkeln som Hyundais större bilar.



Förarstolen har en påbyggnad in mot mitten med två mugghållare som nästan sömlöst ansluter mot passagerarstolen och bildar en soffa. Eftersom det inte finns något på golvet mellan framstolarna går det att hasa över till höger sida om man så vill. Under pekskärmen, som är av samma snitt som i övriga Hyundai-bilar, finns flera stora förvaringsfack och ladduttag ovanligt lättåtkomligt placerade.

Har en så här liten bil något baksäte att tala om? Ja! Baksätessoffan är uppdelad i två delar som går att skjuta i längdled och det är här Inster briljerar. Med baksätet i sitt bakersta läge är benutrymmet mer än nödvändigt generöst, trots att förarstolen är inställd efter mina mått. Här sitter man lika bra som i en stor bil. I det här läget är dock bagageutrymmet väldigt litet och om man behöver lasta mer så är det bara att skjuta baksätet framåt. Då går det väl inte att sitta där? Jo! Konstigt nog går det. Trångt och obekvämt, men det går att sitta.

Även bagageutrymmet är smart utformat. När baksätet skjuts framåt följer två golvplattor med och täpper till den lucka som uppstår i golvet och på så sätt blir lastgolvet plant. Skulle man få för sig att man vill sova i bilen går det att fälla alla fyra stolsryggar platt framåt.

Hur Inster kommer att vara utrustad när den börjar säljas i Sverige är inte bestämt. Värmevärmepump och förvärmning av batteriet ingår inte i standardutrustningen, men lär ingå om man köper modellen med det stora batteriet.

Finns det inget smolk i glädjebägaren? Jo, det gör det sannolikt. Inster borde rimligtvis ha krocksäkerhet i samma härad som Hyundai i10. När den testades av Euro NCAP 2020 fick den bara tre stjärnor.

## Hyundai Inster Long Range

**Pris:** Ej fastställt.

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 115 hk (86 kW), max vridmoment 147 Nm. Batteri 49 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/120 kW. Värmepump (tillval).

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

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

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 5,5 tum. Däck 185/65 R15.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 258, längd 383, bredd 161, höjd 158, spårvidd f/b 140/141. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 423, maxlast 322, max släpvagnsvikt i.u. Bagagevolym (VDA-liter) 280–351–1 059 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,6 s, toppfart 150 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,51 kWh/mil. Räckvidd 370 km.

**Garantier:** Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, vagnskada 3 år.

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

## Rivaler



### Suzuki Swift 1,2 Hybrid

Klassisk småbilsform och trecylindrig bensinmotor. Swift är en helt vanlig småbil med lågt pris.

Pris: 234 900 kronor.



### Toyota Aygo X 1,0 VVT-i

Knappast ett fartmonster med sina 72 hästkrafter. Inte heller en bergsget, trots X-kläder. Men billig och liten.

Pris: 193 900 kronor.

## 2. Audi e-tron GT: Mer kraft och fyrhjulsdraft

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 11 nov. 2024 Publicerad 11 nov. 2024

**Audi uppgraderar sin eldrivna sportbil e-tron GT med flera nyheter. Mer kraft och fyrhjulsdraft är några av förändringarna.**



*Audis nya uppdateringar är lockande. De svenska priserna är lite högre bara.*

**Audi** har gett sin eldrivna sportbil **e-tron GT** en rejäl uppdatering inför 2024. Den stora nyheten är att samtliga modeller nu kommer med fyrhjulsdraft som standard.

Dessutom har motorerna fått sig en rejäl dos extra kraft, vilket gör att **e-tron GT** stärker sin position på den allt mer konkurrensutsatta elbilsmarknaden.

### **Prestanda i toppklass hos Audi**

Den mest slående förändringen är utan tvekan den ökade effekten. I toppmodellen RS e-tron GT Performance når den maximala effekten hela 925 hästkrafter.

Det är en markant ökning jämfört med föregångaren som toppade på 646 hästkrafter.

Även instegsmodellen S e-tron GT imponerar med sina 679 hästkrafter. Med dessa siffror kan Audi e-tron GT mäta sig med de allra snabbaste elbilarna på marknaden.

### **Nya priser och exklusiva tillval**

I samband med uppdateringen har Audi justerat priserna på e-tron GT. Baspriset ligger nu på över 1,2 miljoner kronor, medan RS-modellen kostar från 1,47 miljoner kronor. För att motivera de högre priserna erbjuder Audi en rad nya funktioner och förbättringar.

Däremot ligger **priserna i Sverige** på 1,4 för basmodeller, 1,7 miljoner för RS och 1,86 miljoner för RS performance.

Bland annat finns nya kolfiberdetaljer, inklusive "carbon camouflage", som ger bilen en sportigare look. Även chassit har uppgraderats för att ge en mer dynamisk körupplevelse.



FILM: <https://youtu.be/59hs0Jqt-u0>

### Snabbare laddning och längre räckvidd

Batteriets prestanda är en annan viktig aspekt av den nya e-tron GT. Tester visar att batteriet kan snabbbladdas från 10 till 80 procent på bara 18 minuter.

Räckvidden ligger på mellan 594 och 611 kilometer, beroende på modell. Det gör att Audi e-tron GT inte bara är en prestandamaskin, utan också en praktisk bil för vardagsbruk.

Med dessa uppdateringar befäster Audi e-tron GT sin position som en av de mest attraktiva elbilarna på marknaden.

Kombinationen av kraftfull prestanda, avancerad teknik och elegant design gör den till ett lockande alternativ för elbilsentusiaster.

### Fakta:

- **Märke:** Audi
- **Modell:** e-tron GT
- **Motor:** Elmotor
- **Batteri:** –
- **Räckvidd:** 594 – 611 km
- **Laddning:** 10-80% på 18 minuter
- **Förbrukning:** –
- **Pris:** Från 1,2 miljoner kronor
- **Lansering:** 2024



Åsa Wallenrud



### 3. Porsche gör det igen – utökar Taycan-serien

Av: John Sempill

Publicerad: 2024-11-13 Uppdaterad: 2024-11-13

Nu får den helelektriska Porsche Taycan en uppdatering. Här har designen, effekten och räckvidden fått en handpåläggning. Bokstäverna GTS gör också entré.



*Med Taycan-uppdateringen finns nu 16 motoralternativ.*

**Den kompletterande trion** består av Taycan 4 och två GTS-versioner. Det bästa är att de går att beställa redan nu, men tryck inte på beställ innan vi har berättat vad du får.

I och med uppdateringen har nya kulörer lanserats till hela modellutbudet: Slate Grey Neo – som den exklusiva **Porsche-esspressomaskinen** vi nyligen skrev om erbjuds i – samt Pale Blue Metallic och Purple Sky Metallic.

**Under skalet har drivlinan** och bakaxeln utvecklats och levererar 80 kW mer effekt än föregångaren – hos alla modeller. Med Performance Battery Plus får du sedermera tillgång till en laddkapacitet upp till 320 kW.

**Introduktionen av den mytomspunna** bokstavskombinationen GTS – no pun intended – har Taycan-serien begåvats med sportsedanen Taycan GTS samt Sport Turismo.

Hos GTS levereras en 0–100 km/h-tid på 3,3 sekunder och räckvidden hamnar nu på 628 WLTP-kilometer. Unikt för GTS är även dess ljudprofil, vilket särskiljer den från övriga Taycan-utbudet. Exakt hur har vi inte hört något om, ännu.

Väghållningsmässigt erbjuds också Porsche Active Ride som tillval, vilket du kan [läsa mer om här](#).



*Porsche Taycan GTS i siffror: strömförbrukningen (blandad körning) hamnar på 20,7–18,1 kWh/100 km.*



*Nytt för GTS-versionen är detaljer i högglanssvart.*

**Detta om GTS.** Tittar vi närmare på Porsche Taycan 4 är det här en sportsedan som beskrivs vara en "fyrhjulsdriven räckviddsmästare".

Beroende på batteri – Performance Battery alternativt Performance Battery Plus – hamnar räckvidden på upp till 559 respektive 643 WLTP-kilometer. Det här är siffror som börjar närma sig de bakhjulsdrivna Taycan-modellerna.



*Förutom kontrastfärgen Carmine Red finns även Slate Grey Neo till interiören.*



*Med uppdaterade Porsche Taycan 4 tar du dig från 0–100 km/h på 4,6 sekunder.*



*Den blandade strömförbrukningen för Taycan GTS Sport Turismo hamnar på 21,6–19,0 kWh/100 km.*

**Och priserna? Sportsedanen Taycan 4** finns tillgänglig från 1 280 000 kronor. GTS-versionerna börjar på 1 730 000 kronor för sportsedanen Taycan GTS, och från 1 740 000 kronor för Taycan GTS Sport Turismo.

**Som nämnt** är orderboken öppen och i början av 2025 beräknas de första bilarna hamna hos återförsäljarna.

#### 4. Elbilmärket Xpeng börjar med hybridbilar

Publicerad 2024-11-08 kl 14:00 Text Anders Nilsson

Xpeng ska börja tillverka hybridbilar med en ny teknik som ska göra det möjligt att köra mer än 1 400 kilometer med räckviddsförlängare men tidpunkten för marknads lansering är ännu okänd.



**Den kinesiska** elbilstillverkaren Xpeng har avslöjat att de ska börja tillverka hybridbilar för att öka försäljningen och förbättra lönsamheten, rapporterar [Automotive News](#).

Deras nya system Kungpeng Super Electric System ska göra det möjligt att köra mer än 1 400 kilometer med en förbränningsmotor som laddar batterierna när de är tomma. Än så länge är det oklart när modeller utrustade med tekniken lanseras på marknaden.

**Allt fler** kinesiska biltillverkare har börjat anamma tekniken med räckviddsförlängare på grund av att batterierna står för en stor del av tillverkningskostnaderna av elbilar.

Tekniken gällande räckviddsförlängare kommer vara ett potentiellt problem för kinesiska biltillverkare då de kommer omfattas av de strafftullar som EU applicerar på kinesiska elbilar.

– Vi behöver nya typer av laddningslösningar som passar olika marknadsförhållanden globalt. Därför har vi tagit fram hybriderna med utökad räckvidd, säger Xpengs grundare He Xiaopeng.



Anders Nilsson

## 5. V för mer prestanda – Cadillac lovar ny toppversion av Lyriq

Av Carl Undéhn 8 nov 2024

Cadillac har kommit tillbaka till den europeiska marknaden. Återtåget sker med elbilar och Sverige är en av premiärmarknaderna.



Hittills har vi fått se Cadillac Lyriq, sommar ägaren General Motors första modell på den nya elbilsplattformen och batterisystemet Ultium. Priset börjar på 906.700 kronor och för det får du fyrhjulsdraft, 528 hästkrafter och en räckvidd på 53 mil från batteriet på 100 kWh.

Det är den njuvarandåe toppversionen av Lyriq och den bakhjulsdrivna versionen tas för tillfället in till Sverige. Men däremot kommer vi kanske få se en ännu vassare version av Lyriq här hos oss. Från 2026 lanserar Cadillac ännu en version av Lyriq som blir den första eldrivna modellen i Cadillacs sportigare V-serie. "I en tid av eldrift kommer V-seriens bilar att kännetecknas av exceptionella prestanda, omedelbar acceleration, konkurrenskraftig räckvidd och fyrhjulsdraft som standard", skriver Cadillac.

Cadillac har också släppt en teaservideo av Lyriq V, men några tekniska detaljer avslöjas inte. Hur mycket sportigare prestandan blir jämfört med nuvarande fyrhjulsdrivna Lyriq återstår att se.

Om även nästa elbil från Cadillac, den 4,8 meter långa elsuven Optiq också kommer i en V-version har inte bekräftats. Nästa elbil från Cadillac väntas bli en eldriven version av den stora suven Escalade.



Carl Undéhn

**Relaterat innehåll:**



**23 jul 2024**

**Cadillac visar koncept på tidlös eldriven cab**



**30 maj 2024**

**Cadillac visar instegsversion för elbilssatsning i Europa**



**3 jan 2024**

**Cadillac Lyriq till eCarExpo i Stockholm 2-4 februari**



**15 dec 2023**

**Cadillac Vistiq blir en utmanare till Volvo EX90**

## 6. Så många miljoner blöder de – på varje såld elbil

Av Maths Nilsson 8 november 2024 kl 04:30

Förlusterna skenar för elbilstillverkarna Lucid och Rivian. För varje såld elbil förlorar Lucid nu 3,81 miljoner kronor.



För några år **sedan** var de Wall Streets hetaste aktier. Nu har bubblan sedan länge spruckit. Och det tycks vara på goda grunder. Idag är det svårt att förstå hur elbilstillverkarna Lucid och Rivian under en period var mer värda jättar som **Volkswagen** och Toyota.

Under torsdagen kom de sargade tillverkarna med sina kvartalsrapporter. Lucid lyckades något bättre än vad analytikerna trott. Men förlusten landade ändå på 10,6 miljarder kronor. Något som fick aktien att stiga med 8 procent.

Lucid sätter sitt hopp till nya elektriska SUV:en Gravity. Rivian gör förlust på 12 miljarder på ett kvartal. De hoppas nu att SUV:en R2 ska frälsa dem.

Trots att leveranserna ökade kraftigt till 2781 bilar genom att lagerbilar såldes ut så är förlusten per såld bil 3,81 miljoner kronor. Nu är förhoppningen att den nya SUV:en Lucid Gravity ska rädda företaget. Den kommer i slutet av det här året.

Rivian kom också med sin rapport och den var betydligt sämre än väntat. Omsättningen föll kraftigt och förlusten landade på 12 miljarder kronor för ett kvartal. Eftersom företaget lyckades leverera 10018 bilar kan förlusten per bil skrivas till 1,2 miljoner kronor.



Maths Nilsson



*Lucid sätter sitt hopp till nya elektriska SUV:en Gravity.*



*Rivian gör förlust på 12 miljarder på ett kvartal.  
De hoppas nu att SUV:en R2 ska frälsa dem.*

**LÄS MER:**

- [Lucid och Nikola bränner pengar snabbt – fyller på...](#)
- [De förlorar mest och minst per såld elbil](#)
- [Märkets förlust: 5,8 miljoner på varje såld elbil](#)
- [Elon Musk: Därför är Rivian och Lucid dömda att gå under](#)
- [Musks attack på Lucid efter rekordförlusten](#)
- [Kris för Lucid – otroliga förlusten per såld bil](#)

## 7. Fiat och Ford känner pressen – fabrik pausas igen

Publicerad 2024-11-13 kl 8:44

(uppdaterad 2024-11-13 kl 8:50)

Text Erik Söderholm

**Kraftigt vikande efterfrågan på elbilar tvingar både Ford och Fiat att dra ned på tempot i sina fabriker.**



**Stellantis måste återigen** sätta fabriken i Turin som tillverkar eldrivna Fiat 500e och två Maseratimodeller på paus, skriver **Reuters** och hänvisar till uppgifter från den lokala fackklubben.

Det är **andra gången på kort tid** som fabriken stoppas på grund av låg efterfrågan på nya bilar. Tillverkningen pausades i mitten av september till den 1 november, men ska nu enligt uppgifterna sättas på paus under hela december.

**Ford har liknande** problem i fabriken i Köln. Där ska fabriksarbetarna bara jobba varannan vecka fram till julhelgen.

– Vi kan bekräfta att Ford kommer ansöka om statligt stöd för korttidsarbete på grund av att marknadsförhållandena för elbilar försämras snabbt, säger en talesperson till lokala medier.

Ford är i riskzonen att få betala **EU-böter i miljardklassen** om inte försäljningen av elbilar ökar. Fabriken i Köln bygger elbilarna **Explorer och Capri**.



Erik Söderholm

**Mer från Vi Bilägare:**



**Kan säga upp 9 000: "Extremt svår situation"**



**Volkswagen under press – vinsten per bil stört dyker**



**Drar i nödbromsen: "Brist på beställningar"**

## 8. Nissan kan säga upp 9 000: "Extremt svår situation"

Publicerad 2024-11-07 kl 13:11

Text Erik Söderholm

Det råder tuffa tider för flera biltillverkare. Vi Bilägare har till exempel skrivit om krisen för Volkswagen som kan leda till att flera fabriker stängs.



Även för Nissan är läget extremt svårt. Den japanska biltillverkaren vill göra sig av med 9.000 tjänster och minska produktionskapaciteten med 20 procent.

**Målet är att strukturera** om hela verksamheten "för att den ska bli mer slimmad och motståndskraftig", enligt Nissan.

Beskedet kommer efter att Nissan visat förlust under det senaste kvartalet.

– Det är en extremt svår situation, säger märkeschefen Makoto Uchida.



Erik Söderholm

## 9. Royal Enfield släpper militärhoj i modern form

Av Andreas Jemn

10 november 2024 kl 04:48

Militärhoj från andra världskriget återuppstår. Men vår tids Flygande Loppa ska bli elektrisk. – Den byggdes för fallskärmsjägare, säger utvecklingschefen Mario Alvisi på Royal Enfield.



FILM: <https://youtu.be/8ohpBYO4Ypl>

Den här motorcykeln gjorde succé under andra världskriget. Flygande Loppa byggdes för fallskärmsjägare. Med den skulle de kunna hoppa ut från planet över fiendens land och sedan på hoj ta sig till målet.

Den var också mycket omtyckt av soldaterna. Alltid pålitlig, stark och smidig med en lätt 125 kubiks motor. När freden kom var Royal Enfield på väg att lägga ner tillverkningen. Men så fick Loppa oväntad skjuts.

Efterfrågan på billiga och enkla motorcyklar spreds över världen och Loppa blev en storsäljare, tills produktionen lades ner. Därför är det kanske många som höjer på ögonbrynen nu när Royal Enfield återlanserar den här krigsklassikern. Fast i en modern och elektrisk version. Flying Flee som den heter på engelska ska kunna köra omkring 16 mil på en laddning och företaget planerar för fler elektriska modeller.

– Den här modellen blir den första i en serie av elektriska modeller som vi planerar, säger Siddharta Lal, vd för Royal Enfield, [enligt Techradar](#).



Företaget ligger i Indien och är en produkt av kolonialväldet. Men i vår tid ägs det och drivs av indier. Förutom utvecklingschefen som är italienare.

– När det kommer till Loppa så har vi byggt hela modellen själva, från batteri till färdig produkt. Jag tror att många andra företag köper av underleverantörer och får svårt att klara sig ekonomiskt, säger Mario Alvisi.

Ett bra exempel på ett sådant är italienska Energica, som nyligen tvingades i konkurs.

Men hos Royal Enfield ser man framåt. Företaget har investerat i den spanska tillverkaren Stark, som har god kunskap om elektriska motorcyklar. Flygande Loppa är planerad att lanseras 2026. Därefter är man i startgroparna för en äventyrsmodell med namnet Himalaya.

#### LÄS MER:

- [Film: Här lyfter Xpengs nya flygande bil för första gången](#)
- [Lyckade testet med flygande bil: "Utvecklingen går snabbt"](#)
- [Flygande tegelstenen – Volvo 240 Turbo med 335 hk...](#)
- [Snickare blev miljardär på Tesla – förlorade allt](#)
- [Volkswagen släpper elektrisk ID.Beetle – på Netflix](#)
- [Volvo 240 – så skulle bilen se ut om Volvo släppte...](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

**Feber**

## 10. Nu har Jobys vätgasdrivna flygtaxi flugit i Japan. Liten skrytresa

Roger Åberg mån. 4 nov 2024 kl 18:00

Joby och deras flygtaxi har tagit ett litet symboliskt steg närmare en verklig produkt.



FILM: <https://youtu.be/ljOfV50Wfrc>

Det amerikanska bolaget har fått mycket stål från Toyota och för att fira att man nu börjar närma sig en färdig produkt, och att man har samarbetat länge, så gjorde man en flygning i Japan med Fuji-berget i bakgrunden. Farkosten kan frakta fyra passagerare i 320 km/h och göra det utsläppsfritt. Jämfört med en traditionell helikopter så ska Jobys farkost vara betydligt tystare, vilket teoretiskt gör den mer användbar i tätbebyggda områden.

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



Roger Åberg

## 11. Volvos ovanliga V8-modell i nyskick på auktion

Av Andreas Jemn

12 november 2024 kl 07:37

Här är drömmen för alla Volvoälskare. En ovanlig Volvo S80 med V8-motor i perfekt skick. Bilen användes som limousine vid EU-toppmötet i Göteborg 2006.



FILM: [https://youtu.be/6Lgf\\_jy8z\\_A](https://youtu.be/6Lgf_jy8z_A)

**Bilweb Auctions** har fått i uppdrag att sälja en riktig raritet. Den här Volvo S80 har en 4,4 liters V8-motor. Det är en lyxmodell med 2007 som årsmodell. Dessutom är den i ett helt perfekt skick. Bilen har bara haft tre ägare tidigare, alla har skött om den perfekt och på kilometerräknaren står det knappt 5000 mil.

Bilen togs ut sommaren 2006 för att fungera som limousine åt deltagarna vid EU-toppmötet i Göteborg. I den här Volvon åkte höjdarna mellan flygplats, hotell och mötesplatsen. Och det säger en hel del om standarden på interiören.

Om man öppnar dörrarna ska det fortfarande lukta nytt. Man kanske rentav kan ana en uns av pomada från de upphöjda personerna som satt här i sina dyra kostymer. Sätena är av läder och ventilerade så att passagerarna inte ska bli svettiga i kalsongerna.

Efter EU-mötet sålde staten vidare bilen till en Volvohandlare i Varberg. Denne skickade sedan den vidare till sin pappa i Småland. Den ägaren har varit mycket noggrann med bilen. Efter en besiktning har man kommit fram till att allt är i toppskick. Det finns också en bok med noggrann dokumentation kring allt som gjorts på den här lyxiga Volvon.



Volvo byggde den här exklusiva modellen som en ersättare till den gamla S80-modellen. Man kallade den en lyxig familjebil i sedanutförande. Men får snarare ses som en åk för den som har råd att betala både för bilen och bensinen. Men det största är förstås att den har V8-motor, något bara denna model och XC90 haft. Motorn kommer från Yamaha och är ett under både av gångkultur och kompakthet.

**Auktionen pågår just nu och avslutas på torsdag.** Man har bedömt att värdet ligger omkring 330 000 kronor. Reservationspriset är dock bara på 220 000 kronor, men det är redan passerat. Om du har lust att investera i en perfekt Volvo med möjligheter att bli mer värd i framtiden, kan det här vara den rätta affären för dig.





**LÄS MER:**

- [Är detta Sveriges finaste Volvo 745?](#)
- [Gömde bilen i halm när han skulle göra lumpen -...](#)
- [Lyx-Volvo med 5,7 liters V8 från Camaro: "Enastående skick"](#)
- [Lincoln som användes av JFK säljs på auktion](#)
- [Volvo 940 såld för jättesumma – därför blev den så dyr](#)
- [Grävde ner ny bil – låg 50 år i atomsäker bunker](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



## 12. Fiat 124 Sport Coupé

Av Alex Byles

17 juni 2020

**Fiat 124 Sport Coupé erbjöd prestanda och praktiska egenskaper i en vacker Boano-kaross.**



Baserat på Fiats 1966-lanserade familjebil, 124, var Fiat Sport Coupé en omvandling i prestanda, hantering och utseende. Presenterad året därpå efter basmodellen, och designad av chefen för Fiat Centro Stile, Mario Boano-som låg bakom formen på Ferrari 250 GT Coupé "Boano"-Sport Coupé tog en tre-box design och gav den en känsla passande gangsterfilmer från eran.

Coupé rymde fortfarande fyra säten, en frontmonterad motor och en relativt rymlig bagageutrymme, men kapacitet under huven innebar att familjemannen (detta var trots allt Fiats målmarknad för bilen) kunde ägna sig åt lite livlig körning när de kände för det.

Fiat 124 Sport Coupé var den första som drevs av Aurelio Lampredis inline-fyra med dubbla kammar. Baserat på blocket av Fiat 124-överliggande ventilmotor innehöll huvudet en separat gjutning för var och en av kamaxlarna som drevs av rem snarare än kedja och blev därmed världens första massproducerade remdrivna motor.

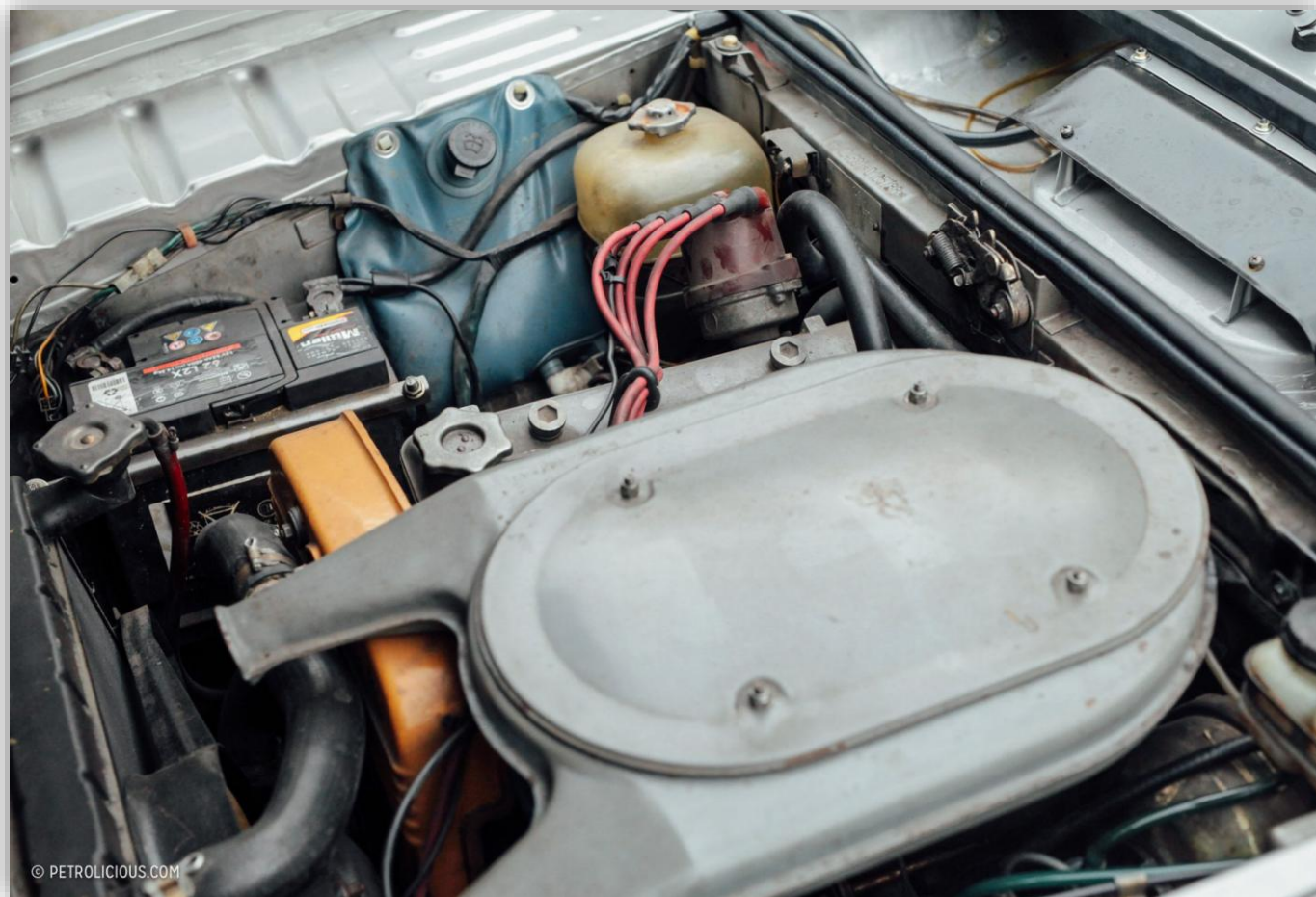


Den första serien Sport Coupé, känd som AC, hade en kapacitet på 1438cc, medan den andra serien (BC, som visas på dessa fotografier) ökade förskjutningen till 1608cc när den lanserades 1969.

Med en dubbel Weber IDF40-förgasarinställning var den andra seriemotorn en fyrkantig 3,15 "x 3,15", som kunde uppnå ett maximalt användbart varvtal på 6.400 och genererade 109 hk till bakhjulen och slog en maximal fabriksbestämd hastighet på 180 kph. Det är ett bevis på Lampredis design att samma motor, mer eller mindre, förblev i produktion fram till 2000 och längs vägen blev den mest framgångsrika motorn i World Rally-historien.

Den andra seriemodellen utmärkte sig också genom tillägget av Cromodora-hjul och dubbla strålkastare, medan 1972 en tredje serie, känd som CC, pressade kapaciteten ytterligare. 1756cc-motorn i CC-bilarna levererade åtta extra hästar och höjde toppfarten till 185 kph. En förbättring, men inte en markant. Som sådan, efter att ha startat den tredje serien med ett alternativ på samma 1608cc-motor som i BC-bilarna, ersatte en mindre 1592cc-enhet detta som valet att vädja till kunder som önskar ett lägre skatteband.

Medan Sport Coupé började livet med en fyrväxlad, dröjde det inte länge innan en femväxlad introducerades. Stoppkraften tillhandahölls av fyra hydrauliska skivbromsar, och fjädring involverade skruvfjädrar och en dubbel länkarm fram. Bromssystemet var mycket effektivt för tiden och sägs kunna uppnå en retardation på mer än 90% av det teoretiska maximumet, med utmärkt balans mellan fram och bak och undvikande av låsning även vid hård inbromsning i vått. De första seriebilarna hade främre och bakre krängningshämmare och en bakaxel med vridmomentrör, men från 1968 och med resten av den andra och tredje serien ersattes denna inställning med en fyrlänkad bakaxel med en panhardstång.



För körning gav Sport Coupé en utmärkt kompromiss. Den hade inte bara det inre utrymmet för att rymma passagerare och bagage, det hade ett elastiskt kraftband som var bekvämt att köra i stan i låga varvtalsområden. Men när kraften öppnades och fjädningen laddades i ett hörn, belönades den med utmärkt väghållning och tillräckligt med kraft i de övre intervallen för att uppnå 0-60 på 10 sekunder (inte snabbt idag, men inte långsamt då heller), med 101lb-ft vridmoment mot en totalvikt på ungefär 2,200lbs.

Interiören var överlag enkel men lånade sig fortfarande till elegans, med möjlighet till en faux-wood-ratt och woodgrain-streck, tygsäten och mattor. Under tiden är instrumentbrädan hem för en klocka och tre mätare för vattentemperatur, oljetryck och bränslenivå. Det är inte överdådigt, men det är inte helt spartanskt.

För att leva med bilen dagligen designades Sport Coupé också med enkelt underhåll i åtanke. Motorrummet, om än med en främre svängbar huva, är ganska rymlig och lätt att komma åt. Detaljer som färgkodning av elsystemet och pluggar visar tanken som gick mot att underlätta underhålls- och reparationsarbetet som utförs av lekmannen. Lampredis motor var också betydelsefull som den första dubbla överliggande kammotorn där ventilspelet kunde justeras utan den stora uppgiften att ta bort kamaxlarna, till skillnad från andra på den tiden som från Alfa Romeo.

Den andra serien Sport Coupé på bilden byggdes 1971 i Turin. Den är original rakt igenom, förutom stötfångarna och förardörren, som har bytts ut. Som sagt, allmän reparation för att rekonditionera karossen har varit den längsta och dyraste uppgiften i bilens restaure-ring.

"Jag letade efter en Sport Coupé i serie ett", förklarar ägaren. "Jag lärde mig att köra i min farbrors första seriebil, men jag stötte på det här exemplaret i reklamen, gick för att se det och blev förälskad."



Bilens design var definitivt en av de främsta attraktionerna. "Sport Coupé har en linje som är aktuell än idag. För mig är det vackert." Vår ägare noterar också det imponerande utseendet och ljudet från avgassystemet, som sparkar ut ett distinkt morrande när det varvas. "Den kan praktiskt användas som vardagsbil, även om det är klart att jag tar hand om den", tillägger han. Hans Sport Coupé finns i en liten samling, som också innehåller en Alfa Romeo Spider 1300 från 1973 och en Porsche 944 från 1983 som för närvarande är under restaurering.

Sport Coupé tillverkades fram till 1975 och byggdes även på licens i Spanien som Seat 124 Sport i två varianter. Exempel idag på Fiat 124 Sport Coupé är inte särskilt vanliga, men om du kan hitta en bra är de också fortfarande ganska prisvärda. Medan många äldre europeiska bilar är överkomliga eftersom de definitivt inte är överkomliga att underhålla och i allmänhet hålla jämna steg med, är den här bilen ett lyckligt undantag.



### 13. BMW CS & CSi E9: Haj lajf!

Publicerad 24 maj 2011 (uppdaterad 2024-11-11 14:50) Text redaktionen

**BMW:s hajnosade 1970-talscoupéer är vansinnigt vackra bilar med matchande atletiska prestanda. Starka sexcylindriga motorer och exklusiv touch. Men skönhet och kraft har sitt pris. Här gäller det verkligen att köpa rätt exemplar!**



BMW hade i 1960-talets början fått rejäl fart på sin försäljning. När kupén 2000 CS släpptes i juni 1965 var succén omedelbar. Bilen baserades på mellanklass-sedanen BMW 2000 vars koncept "Die neue Klasse" introducerats redan 1962.

CS hade dock ett klart flottare linjespel med slank och slimmad kaross, krönt av den luftigaste takkonstruktionen – en elegant hardtop. Det minimala taket balanserade på de mest gracila takstolpar bilvärlden dittills skådat. Puristerna ansåg dock att fronten med lyktorna löpandes runt hörnen skämde bilen.

Detta rättades till inför 1969 när 2800 CS med den saltare versionen av hajnosan sågs blicka in i det tuffare 1970-talet. Att samtidigt installera mer kompetenta motorer blev ett naturligt val – och ett lyckokast.

#### **Fanns det bara ett motoralternativ?**

På sätt och vis. Raka sexor. Beteckningen på bakstammen visar litervolymer och 2800 gav 170 hk. 3,0 Cs som kom 1971 med dubbla Zenithförgasare fick 180 hk och med elektronisk insprutning steg effekten till 200 hk i 3,0 CSi. CSL hade stora delar av karossen i lättmetall och var 100 kg lättare, avsedd för tävlingsbanan. BMW hade kommit långt i utvecklingen av sina raka sexor. De drog förhållandevis lite bensin och hade en fantastiskt mjuk gång vid normal körning. När de pressades ändrades karaktären till något mer påminnande om en besatt demon.

#### **Varför ska jag välja en CS då?**

Du kommer att älska den designen med utstuderade detaljfinesser. Förfiningen är raffinerat elegant. Den omarbetade hajnosan får bilen se ut att när som helst kunna nafsas i sig framförvarande trafikanter. Vill du inte skrämmas, lägg dig i avslappnad glidflykt. CS passar lika bra till detta som för expressförflyttning i Autobahns omkörningsfält.



### **Vad finns bakom den vackra fasaden då?**

Den här bilen har bakhjulsdrift och vid fullgasacceleration förmår den individuella bakvagnsupphängningen inte stå emot kraftutvecklingen. Bilen sätter sig respektingivande på aktern då det bär iväg. Den raka sexan har om den provoceras en mycket vacker stämning. Inredningen är av det lyxigare slaget med en skön exakthet i reglage och material. Mycket trä men också krom präglar instrumentpanel och inredningsdetaljer. Ratten är stor och tunn och skymmer inget av den vackra instrumenteringen. Mittkonsolen stadigt bred och inredningen symmetrisk. Det sistnämnda blir en inbjudande gest åt passageraren om en smula delaktighet i körningen.

### **Men om jag tycker den är trång då?**

BMW:s sedaner använder samma chassi och motorer men har bättre innerutrymmen. Dessutom är de betydligt billigare. Men utseendet kan inte mäta sig med coupés. Takkonstruktionen av hardtoputförande härstammar från exklusiva Bertonedesignen BMW 3200 från 1961. BMW:s egen designer Wilhelm Hofmeister anses skapat C-stolpens signifikativa nedre lilla knäck medan italienaren Michelotti starkt bidrog till designen av CS-modellen. Framtill sitter man kungligt och även om det djupt skålade och delade baksätet verkar än mer inbjudande, är benutrymmet där otillfredsställande för längre åkturer

### **Hur länge fanns den?**

2800 CS tillverkades mellan december 1968 och april 1971 innan den ersattes av ännu vassare 3,0 CS och CSi som fanns fram till 1975 då 6-serien introducerades. Den lättade CSL – Coupé Sport Leichtbau – kom också 1971. Den tillverkades i drygt 1200 ex och många hårdkördes på bana.

### **Går det att få tag i grejer?**

Det mesta kan BMW själva stå till tjänst med genom sina återförsäljare i Sverige. Specialiserade företag finns dessutom i England, Tyskland och USA. I princip allt utom baklucka och motorhuvar finns nytt. Men det är inte billigt och många bilar står undanställda på grund av detta.



### **Så den är dyr att hålla igång?**

Nja, men att renovera ett dåligt exemplar kan kosta väldigt mycket.

### **Vad ska man betala om man hittar en bil till salu?**

Från 15 000 – 20 000 kr för en bil som startar. En körbar som ändå behöver kärlek ligger på 40 000 – 60 000 kr. Fina exemplar vill säljarna ha 100 000 kr och uppåt för att skiljas från.

### **Till sist – hade modellserien någon modellkod?**

Sammanfattningsvis kallas CS-serien för E9 Coupé. Kom ihåg det!

*TEXT Stefan Wulff FOTO Per Hammarsjö*



### **Reservdelar och service**

BMW har ganska bra koll på sina klassiker. BMW Sverige kan fixa fram en hel del. Tyska Walloth&Nesch [www.wallothnesch.com](http://www.wallothnesch.com) är specialiserade på CS liksom Coupé King i USA, [www.coupeking.com](http://www.coupeking.com)

Begagnade delar finns men en bra begagnad främre innerskärm kan kosta 12 000 kr. Mekaniken stämmer på många områden med de senare 5-och 6-serierna och passar om man har lite tur. Inom klubben vet man.

**Hårdfakta BMW 2800 CS 1970****Nypris:** 54 000 kronor**Motor:** Rak sexcylindrig, en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Dubbla tvåportsförgasare. Vattenkylning. Volym 2 788 cm<sup>3</sup>. Max effekt 170 hk DIN vid 6 000 r/min. Max vridmoment 235 Nm vid 3 700 r/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda alt. tre-steps automat. Golvspak.**Mått:** Axelavstånd 263 cm. Längd/bredd/höjd 470/167/137 cm. Spårvidd fram/bak 145/140 cm. Tjänstevikt 1 430 kg. Tank 70 liter.**Fjädring/hjulställ:** Fram McPhersonben, bak individuell med triangelstag och skruvfjädring. Teleskopstötdämpare fram och bak.**Styrning:** Styrnacka, 4,25 varv mellan fulla rattutslag. Vänd-cirkel 10,5 m.**Hjul:** Plåtfälgar 6 tum, däck 195/70 HR 14.**Elsystem:** 12 volt.**Bromsar:** Skivbromsar fram, trummor bak. Servo.**Fartresurser:** Toppfart 206 km/h. Acceleration 0 - 100 km/h 9,0 s.**Förbrukning:** 1,1 l/mil blandad körning.**Källor:** Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyr.**Klubbliv**BMW Club Sweden (BMW CS) den rikstäckande Svenska BMW-klubben, [www.bmwcs.com](http://www.bmwcs.com), har över 2 000 medlemmar. Årsavgiften är 400 kr.**Checklista – kolla detta innan du slår till!****KAROSS**

Plåt som dubbelviks, ibland trippelviks främjar rosten. Att takluckans dräneringsrör och dörrarnas fönstertätningar krymper skapar samma problem. CS har bådadera. Kolla efter rost runt takluckan, i skärmkanter, golv, trösklar och dörrarnas över- och nederkanter. Kolla McPhersontornen, öppna handskfacket och kika bakom, är det rostigt där blir det svårt att laga. Ställ dig frågan – kan du svetsa? Den tjocka golvisoleringen döljer effektivt även kraftiga rostangrepp. Sker detta i samband med murkna trösklar kan skräckexemplaren av CS knäckas på mitten.

**MEKANIK**

Den raka sexan innebär sällan några typproblem. Viktigt är att motorn fått regelbunden service. Största faran är topplocket som kan spricka runt kylkanalerna. Då blir det dyrt. Otäta ventiltätningar kan orsaka rökmoln vid start. Växellådan kan skrapa på tvåan, som på de flesta bilmärken, bakaxeln brukar ha klarat sig. 2800 har trummor bak och icke ventilerade skivor fram, sällan några problem där.

**CHASSI**

Hjulupphängningarna är kraftigt dimensionerade och brukar klara sig bra. Kolla efter glapp i yttre styrled och hjälpstyrarmens lagring samt bakvagnsupphängningens bussningar.

**INREDNING**

Fler bilar verkar ha skinninredning idag än när de såldes nya. BMW har ingen speciell kod på identitetsplåten som avslöjar vilken utrustningsnivå de enskilda exemplaren haft. Textilmaterialet var ömtåliga och kan se hemska ut så här efter 35 - 40 år. Tilltalas du av läder finns en mängd alternativ. Att hitta textilier är värre. Elfönsterhissarna bak måste gå lätt annars brinner motorerna. Smörj mekanismen!

**Länk:** [BMW Club Sweden](http://www.bmwclubsweden.com)

## 14. ISO Rivolta Coupe 1965



Renzo Rivolta hade gjort sig en förmögenhet på att bygga kylskåp och mikrobilar, men på bilsalongen i Turin 1962 debuterade hans företag med något mycket, mycket annorlunda. Iso Rivolta med Bertone-kaross var en elegant GT-bil med fyra säten, en lyxigt inredd interiör och en 327 kubiktum stor V8 som hämtades från Corvetten.





Den före detta Ferrari-ingenjören Giotto Bizzarrini designade det starka pressade stålchassit, och fjädringen bestod av olika långa armar och skruvfjädrar fram med en De Dion-bakfjädring. Bromsarna var också skivor fram och bak, vilket gjorde Iso Rivolta ganska avancerad för sin tid. När den var ny kostade den hela 9 000 dollar, och eftersom Iso aldrig byggde mer än 200 exemplar under ett givet år var den mycket exklusiv från dag ett. Idag gör de vettiga exotiska klassiker tack vare sin blandning av italiensk stil och design med pålitliga, okomplicerade GM-löparkläder. De är också fantastiska höghastighetstourers och kommer lätt att täcka långa sträckor med ett bra klipp.





Renzo Rivoltas son Piero mindes flera år senare att han hade jagat ikapp en Ferrari Superamerica på Autostrada tills den sprack. Så kompetent och pålitlig är en Iso Rivolta.

Denna **Iso Rivolta från 1965** är ett rakt, ärligt och till stor del originellt exemplar som skulle vara en idealisk kandidat för en enkel restaurering som också kan avnjutas under processen. Den är för närvarande färdig i svart grundfärg och har ett vinyltak och en mörkröd knapptuftad läderinredning i vitt som gjordes om för några år sedan. Viktigt är att den har den 4-växlade växellådan som kompletterar sin kraftfulla Chevy V-8. Den har också målade Borrani-trådhjul och fabriksluftkonditionering. Bortsett från lite rost i de inre viporna är bilen rak och, lika viktigt, komplett. Iso Rivoltas erbjuder inte bara bekväm höghastighetskörning i ett elegant och elegant paket, de gör det också mer tillförlitligt och ekonomiskt än många av sina italienska motsvarigheter. En sällsynt, vacker och exotisk vintage GT, detta exemplar skulle lätt kunna föras tillbaka till bästa skick.

Om du behöver hjälp av återförsäljare av klassiska bilar för att komplettera din samling av veteranbilar, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt **sändningsprogram** för klassiska bilar. Vårt sändningsprogram är en sömlös tjänst utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som letar efter mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.



Roger Warolin