



IFA F8 "Spänkorgen"

1. Hyundai Ioniq 9 är större och har bättre räckvidd än EV9
2. Så är det att köra när ratt och hjul inte sitter ihop
3. Vad är Steer by Wire-teknik
4. Mercedes nya elbil får supereffektiv bensinmotor
5. DS vill förvandla SM Tribute-konceptet till en riktig bil med V6-motor
6. Stora prisskillnader vid försäkring av begagnad elbil
7. Varnar igen för ny EU-lag som gör äldre bilar till skrot
8. Besikttningsregler för entusiastbilar
9. Euro NCAPs första lastbilstest
10. Nevs Emily provkör
11. Lancia Beta
12. IFA



1. Premiär: Hyundai Ioniq 9 är större & bättre räckvidd än EV9

Av Christoffer Gullin 2024-11-21

Hyundai Ioniq 9 är märkets största helelektriska bil och delar mycket med syskonet Kia EV9, som vi fick se förra året. Bilen bygger på samma plattform men batteriet har växt, räckvidden har blivit längre och Hyundais numera ikoniska pixel-design finns på plats. Jag fick möjlighet att klämma på bilen inför lansering och testade såklart utrymmena.



På LA Motor Show har Hyundai visat upp sin nästa elbil i Ioniq-serien. Det handlar om 7-sitsiga Ioniq 9 som också kan beställas som 6-sitsig. Bilen kommer byggas i Korea och Hyundais nya fabrik i Georgia, USA. Bilen är ett viktigt steg mot elektrifiering i framförallt USA där den här typen av bilar är populära. Men det hindrade inte Hyundai att flyga in ett par medier från Europa, där jag var en av dem.

Ett batteri på 110 kWh med över 600 km räckvidd

Nya Hyundai Ioniq 9 bygger på E-GMP-plattformen från Hyundai-gruppen där också Kia ingår. Många hade nog förväntat sig att Ioniq 9 skulle bli just en liknande version av Kia EV9 men så har man inte valt att göra. Istället har man fått in ett större batteri, ökad på effekten på motorerna och faktiskt förlängt hela bilen för att utrymmet ska bli så bra som möjligt.



Liknar den inte en Volvo 855?



Bromsljuset fulländrar kransen.

Hyundai Ioniq 9 kommer finnas i tre olika versioner, en Long Range med en motor i bak på 160 kW (218 hk), en AWD som även får en motor på 70 kW (95 hk) på framaxeln samt en Performance som får dubbla 160 kW (218 hk) för en total systemeffekt på 320 kW (435 hk). Den enda batteristorleken man talade om var 110,3 kWh och det ska ge en räckvidd på 620 km enligt WLTP med RWD-versionen. Man ville inte nämna några övriga räckvidds-siffror då de inte är helt klara än.

	Long Range	Long Range AWD	Performance
Drivning	RWD	AWD	AWD
Motoreffekt	160 kW (218 hk)	230 kW (313 hk)	320 kW (435 hk)
Batteristorlek	110,3 kWh	110,3 kWh	110,3 kWh
WLTP	620 km	Okänt	Okänt
Längd	5,06 m		
Hjulbas	3,13 m		

Bilen har en längd på 5,06 m vilket är ca 4 cm längre än syskonet Kia EV9 och hjulbasen är 3 cm längre. Självklart är bilen byggd med 800V-teknik och laddningen går riktigt fort, 24 min för att ladda 10–80%. Det är en snitteffekt på 193 kW vilket ändå inte är fy skam. Vad maxhastigheten är vet vi inte idag då det var information man inte ville släppa. För AC-laddning handlar det om 11 kW.



Hyundai Ioniq 9 är 5,06 m lång.



Design med inspiration från båtar

Det finns mycket man kan säga om designen på Ioniq 9, den sticker verkligen ut, om det är positivt eller ej låter jag vara osagt. Pixlar är det häftiga hos Hyundai och så även på Ioniq 9. Strålkastarna är tydligt Hyundai och kollar man på baken så är den omringad av ett bälte med pixlar. De stående lyktorna i bak får mig att tänka på Volvo 855, en annan boxig bil som de flesta svenskar antagligen har en relation till. Högst upp har vi bromslyktor som fulländar kransen.

Bilens form är speciell och ska efterlikna en segelbåt om Hyundai's designchef får beskriva det. En segelbåt är oftast som bredast på mitten för att sen gå tillbaka lite och skapa en tydlig kurva från början till slut. Så även på Ioniq 9, där den är som högst vid sätesrad nr 2 och sen börjar svacka nedåt. Det gäller även bredden där bilen smalnar av i bak för att underlätta för luften.

Innerutrymmen är goda i samtliga rader

Den bil jag får klämma på är 6-sitsig och har relaxation-stolar på andra raden. Dessa stolar är skjutbara fram och bak ca 15 cm och erbjuder elektrisk justering. De kan också fällas för en "skön relax-stund" (Hyundai's ord). Stolarna kan också vridas i 90 eller 180 grader för enklare lastning av t.ex. en barnstol eller mer social närvaro med de på den tredje raden. Kia tog inte in dessa stolar i Sverige med EV9, om Hyundai kommer göra det är oklart.

Mittkonsolen innehåller gott om förvaring. Dels kan man lyfta på armstödet både från framsätet men också från andra sätesraden. Utöver det kan man även skjuta ut en låda längst ner vid golvet. Båda dessa förvaringsboxar är stora och klarar en hel del CD-skivor (för det hade vi ju ändå i våra 855or på 90-talet?!). USB-C och ventilation finns såklart och det är generellt en god upplevelse att sitta i mittenraden.

På den tredje raden är det inte fullt lika gott om utrymme men ställer jag in stolen på rad två så att jag får plats bekvämt så får jag även plats på rad tre (180cm lång). Det är precis men det går. Här bak finns också ventilation, USB-C och mugghållare så ingen bortglömd.

Längst fram finns lika stolar som på rad två, alltså relaxation-stolar. Den nya skärmen är en klar uppfräschning från tidigare Hyundai och känns mer modern. Den kör en nyare version av deras operativsystem som känns rappt och erbjuder tredjepartsappar som Spotify, Youtube och Netflix. Det finns även trådlös Apple Carplay och Android Auto vilket inte är helt fel. För i slutändan är det fortfarande ett rörigt system som känns lite gammalt.



Vi känner igen oss från tidigare Hyundai-bilar i förarsätet

Materialvalen i kupén känns helt klart som ett steg upp, det märks att det här kommer vara en dyrare bil än vad vi sett tidigare i Ioniq-serien. Även om materialen är veganläder (plast) så är det trevliga ytor att ta på och den upplevda kvalitén känns hög. Ratten har fysiska knappar istället för touch som konkurrenterna kör med, poängen går till Hyundai.



Gott om plats som vuxen på 180 cm.



Även den tredje raden har plats för en vuxen, om än något sämre.

Stor bil betyder stort bagage

Med samtliga rader uppe så är bagaget begränsat, det kommer man inte ifrån. Det är dock ett djup på 56 cm och eftersom taklinjen går hela vägen bak istället för att börja slutta så kan man bygga på höjden som är 73 cm. Tredje raden kan man enkelt fälla med ett knapptryck då de är elektriska. Då blir det desto större och man får ett litermått på 1 323 liter medan djupet blir 123 cm. Är inte det tillräckligt kan du även fälla andra raden med ett knapptryck och vips så har du en mindre lastbil. Dragvikten ska vara 5000 pounds, vad det blir för siffra i Europa vet vi ej men direkt översatt blir det ca 2,26 ton.

Precis som Kia EV9 så finns V2L via adapter att använda i ladduttaget och man kan då få ut 3,6 kW, alltså 1-fas 16A. Men det finns även ett uttag på insidan man kan använda med samma styrka. Bilen är också förberedd för V2H och V2G och kommer aktiveras på de marknader där detta finns tillgängligt.



Med tredje raden uppfälld är djupet 56 cm.



Svenska priser och lansering kommer sen

Även fast Hyundai visar upp nya Ioniq 9 redan nu i slutet på november 2024 så kommer det dröja innan vi får se den i Europa. Första marknaderna för bilen är Korea och USA medan vi i Europa får vänta till andra halvan av 2025, runt Q3. Vad priset kommer landa på i någon region är just nu okänt.



Christoffer Gullin

2. Så är det att köra när ratt och hjul inte sitter ihop

Publicerad av Jan-Erik Berggren 18 nov 2024 kl 10:00

Uppdaterad 19 nov kl 12:09

För tredje gången kör vi en bil med den nya tekniken steer-by-wire där en dator sköter styrningen och ratten inte hänger ihop med framaxeln mekaniskt. Och nu är det klart – Lexus har justerat några saker och ska erbjuda tekniken i elbilen Lexus RZ nästa år.



Vi provkör Lexus RZ med nya steer-by-wire-tekniken på Lexus nya testbana i Japan.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-provkor-lexus-rz-med-steer-by-wire/>

Provkörningen äger rum på den sprillans nya anläggningen Shimoyama som ligger en bit upp i bergen sydost om Toyota City. Här har **Lexus** byggt en helt ny testbana som till vissa delar ska vara som Nürburgring. Banan erbjuder också olika typer av asfalt och höjdskillnaden är hela 75 meter, allt för att Lexus tekniker ska kunna utveckla nya bilar så snabbt och effektivt som möjligt.

Intill har Lexus och **Toyotas** motorsportavdelning Gazoo Racing byggt kontor i tre våningar och besöksanläggning. Här finns allt från yoga-rum till en stor scen och plats för 800 åskådare för bilpremiärer och information samt stora garage för allt testbilar och projekt. Lexus och GR:s respektive vd Takashi Watanabe och Tomoya Takahashihar har kontor sida vid sida och kan gå ut på balkongen och se hela testbanan slingra sig runt berget.



Lexus räknar med att omkring var fjärde köpare kommer att välja steer-by-wire, trots kraftigt prispåslag.

Mycket upp och ner

Jag får först lära mig banan i en **RZ** med konventionell styrning. Höjdskillnaden märks med flera kompressioner och åtminstone två ställen där bilen med lite högre hastigheten än den jag håller skulle kunna lyfta från den nylagda asfalten.

Kurvorna varierar. Här finns flera dolda kurvor och krön och böjar som lutar lite åt fel håll. Efter totalt fyra varv får jag kliva in i en RZ med den nya ratten och steer-by-wire-tekniken. Jämfört med när jag senaste körde en Lexus där en dator styr bilen har tre förbättringar gjorts.

Ny design

Designen på ratten har ändrats. Tidigare hade toppen på den tillplattade ratten lite spetsiga hörn. Nu är det lite rundare och för händernas position är det stor skillnad. Idén med rattens design är att jag inte ska behöva byta grepp oavsett hur mycket jag styr. Därför följer också reglage för blinkers och vindrutetorkarna med när jag styr.

Maximalt rattutslag är nu plus/minus 200 grader jämfört med tidigare 150 grader. Datorn behöver inte styra lika mycket per millimeter ratt rörelse vilket har gjort det möjligt att programmera styrningen lite mjukare.

Mjukvaran har utvecklats och framför allt då returen, när bilen vill tillbaka till neutralläget när du svängt klart. Tidigare behövde du aktivt styra tillbaka bilen och det blev lätt ryckigt om du inte var väldigt försiktig och mjuk i händerna. Nu känns det väldigt likt en konventionell styrning, vilket i det här fallet är bra.



Jan-Erik Berggren har kört steer-by-wire tidigare. Nu har tekniken förbättrats.

Bättre köregenskaper

Steer-by-wire är bättre i trånga utrymmen då bilen upplevs väldigt snabbstyrd och direkt. Och ute på testbanan är det lätt att hålla linjen i kurvorna, även i de kurvor som nyper åt lite. Bilen ligger exakt där jag har bestämt att den ska ligga och genom hela svängen. RZ:an med konventionell styrning är bra den också men jag behöver justera linjen i kurvorna en aning.

Lexus och Toyota har utvecklat tekniken för att förbättra köregenskaperna och ge föraren mer kontroll på var hjulen befinner sig. Den platta ratten ger fler designmöjligheter då ratten inte längre skymmer instrumentpanelen och steer-by-wire är framför allt ett första tekniskt steg mot självkörande bilar. Det ska bli lättare att ta nästa steg om en dator redan sköter styrningen.

Utan vibrationer

Steer-by-wire ger också en möjlighet att helt ta bort alla vibrationer i ratten – eller att tvärtom förstärka dem. I det system som nu är klart för produktion har Lexus försökt att simulera samma vibrationer som när ratten faktiskt sitter ihop fysiskt med hjulen. Det är samma feedback från vägbanan oavsett körprogram. På sikt kan man tänka sig att komfortläget tar bort det mesta av det du känner i ratten medan ett offroad-läge skulle ge mer feedback för minsta gupp eller sten. Möjligheten finns där i alla fall.

Den nya tekniken är godkänd i Japan och Europa medan det behövs flera godkännanden i Kina och USA. Steer-by-wire väger lite mer och tar lite mer plats och enligt chefsingenjören Takenari Yamahaguchi passar tekniken än så länge bäst i mellanklassbilar och större bilar.

Steer-by-wire ingår som en av tre nya tekniker som ska introduceras i Lexus nya elbilar. De andra två är effektivare fyrhjulsdraft och **solid state-batterier**. Den nya styrningen blir tillval på de nya Lexus-bilarna och Lexus räknar med att ungefär var fjärde nybilsköpare ska välja den nya tekniken. Något pris är ännu inte klart med ha spekulerats om cirka 100 000 kronor extra.



3. Vad är Steer by Wire-teknik?

Publicerad av James Dolan augusti 1, 2022

Fordonstekniken förändras och vi går mot halv- eller helt autonoma fordon. Naturligtvis kommer förarna att ha möjlighet att växla mellan autonom och manuell körning när de vill.



Men för att autonom körning ska ta fart har biltillverkare utvecklat en teknik som kallas "steer by wire" eller "drive by wire" som kommer att ge förarna mer frihet. Om du är nyfiken på det känns steer by wire annorlunda jämfört med en vanlig ratt – och det kan vara en game changer. Låt oss gräva djupare.

Föreställ dig att du kör en bil och när du kör in i ett potthål känner du inte återkopplingen på ratten. Mer kortfattat känns det som om du kör din bil på en videospelskonsol eftersom du knappt kan känna vägen. Ett steer-by-wire-system kan göra det möjligt.

Hur fungerar det? Till skillnad från en konventionell ratt har ett steer-by-wire-system ingen mekanisk anslutning till fordonets hjul. Istället använder styrkonfigurationen kablar som skickar elektroniska signaler till fordonets växel.

Eftersom steer by wire är beroende av digitala signaler kan den justera återkopplingen från fordonets hjul för att ta bort vibrationer och förbättra styrtväxlingen. Men steer by wire ger dig också friheten att anpassa återkopplingen om du föredrar att känna vibrationerna och vridmomentresponsen. För att inte tala om att det är möjligt att flytta ratten till vilken position som helst inuti fordonet, inklusive passagerarsätet, med hjälp av drive-by-wire.

Om du vill veta hur det känns att köra med steer by wire kan du [komma igång med simracing hemma](#) och minska styrresponsen så mycket som möjligt.



Kan Steer by Wire göra körningen säkrare?

Enligt en forskningsrapport publicerad [av Swarthmore College Department of Engineering \[PDF\] kan](#) steering-by-wire göra körningen säkrare. Om du till exempel är funktionshindrad eller pensionär blir det lättare för dig att köra eftersom drive-by-wire filtrerar bort vibrationsåterkoppling i ojämn terräng.

Men den kanske största fördelen med steer-by-wire är att den ger ett mer exakt styrförhållande. Med andra ord, om du försöker navigera i en snäv kurva i låg hastighet behöver du inte göra hand-över-hand-rörelser. På grund av det gör steer by wire det lättare att köra en bil med en ratt istället för en ratt.

Faktum är att en av de största kritikerna mot en rattyoke är att det kan vara ansträngande att göra hand-över-hand-rattrörelser vid skarpa svängar eller på parkeringsplatser. Det är ännu farligare om du kör i högre hastighet och inte kan få tag i fyrkantig ratt efter att ha tappat kontrollen. En rattyoke som styrs via drive-by-wire kan dock eliminera det problemet.

Utöver det kan ett drive-by-wire-system programmeras för att förhindra att oerfarna förare överstyr. Utöver det gör en steer by wire det lättare för [autonom körning att ta kontroll över ditt fordon](#) eftersom det inte är beroende av en mekanisk anslutning till hjulen.

I framtiden kan ett steer-by-wire-system göra det möjligt att köra ditt fordon på distans från bekvämligheten av ditt hem.



Nackdelarna med Drive-by-Wire

Den största oron för steer-by-wire är att ett programvarufel eller en felberäkning vid överföring av digitala data kommer att orsaka en olycka. Det är på grund av den anledningen som vissa fordon med steer-by-wire är byggda med ett reservsystem i händelse av ett fel.

En annan nackdel med steer-by-wire är strömproblem. Om du upplever elektriska fel när du använder steer-by-wire kan du vara i trubbel. Den kommer också att förbruka mer kraft än en traditionell ratt.

Eftersom ratten är ansluten till känsliga kablar och ställdon kan den bli dyrare att installera och underhålla jämfört med en mekanisk ratt. Drive-by-wire-system är dock utformade med färre mekaniska delar och mindre benägna att gå sönder än konventionella rattsystem.

Ett exempel? **Av** 38 000 Nissan-bilar som använde drive-by-wire var det bara 23 som återkallades av NHTSA på grund av ett möjligt systemfel. Trots det befann sig de återkallade fordonen i kallt klimat och sensorerna utsattes för en tuff miljö.

Vilka bilar har steer-by-wire-teknik?

Steer-by-wire är fortfarande en ny teknik och de flesta biltillverkare har inte implementerat den. Istället används den mest i racingtävlingar som Formel 1 eller sällsynta sportbilar som Audi R8 LMS GT3, BMW M6 GT3 och Mercedes-AMG GT3.

För de bilar som är gatlegala introducerades den först i Infiniti Q50, men Nissan bytte tillbaka till sin traditionella ratt efter kritik. Andra anmärkningsvärda bilmodeller som du kan uppleva drive-by-wire med en ratt är 2022 Toyota bZ4x och 2023 Lexus RZ450e.

Trots att Tesla använder ett rattok i sina Model X och Model S har Tesla ännu inte använt ett steer-by-wire-system, men Elon Musk säger att det kommer att implementeras under de närmaste åren. Vi kan komma att se det **implementerat i Cybertruck och Tesla Semi**.



Drive-by-wire är framtiden

Om vi går mot självkörande teknik är det bara en tidsfråga innan steer-by-wire blir mainstream. Det är säkrare, mer exakt och du kan anpassa feedbacken på din ratt efter dina önskemål som ett videospel.

Drive-by-wire gör det också lättare att använda en rattok, och det bästa är att det kommer att vara möjligt att byta rattoket/ratten från vänster till höger sida av sittbrunnen.



4. Mercedes nya elbil får supereffektiv bensinmotor

Publicerad 2024-11-18 kl 7:36 (uppdaterad 2024-11-18 kl 7:52) Text Erik Söderholm

Mercedes siktar på låg förbrukning och lång räckvidd i nya elbilen CLA. Men den kommer också med bensinmotor. ”Vi närmar oss dieselmotorernas effektivitet”, säger chefsingenjören.



Mercedes ska lansera en ny generation av kompaktmodellen CLA. Den bygger på **plattformen MMA** som är ett prestigeprojekt för Mercedes och som främst är anpassad för eldrift. Men enligt Mercedes skiljer sig kundernas önskemål och krav åt mellan olika regioner, och därför ska CLA-modellen även dyka upp med en nyutvecklade bensinmotor.

Det handlar om en 1,5-litersmotor som designats för att vara så liten som möjligt för att inte ta upp så mycket mer plats än en elmotor. Motorn är fyrcylindrig eftersom Mercedes tycker en trecylindrig motor vibrerar för mycket, men cylindrarna är placerade så nära varandra som möjligt. Motorn ingår i ett mildhybridsystem där växellåda, elmotor och växeriktare integrerats i en kompakt enhet för att spara utrymme. Någon vanlig startmotor finns inte – i stället används elmotorn.

”Närmar oss diesebilarna”

Bensinmotorn är ett tecken på att Mercedes fortfarande ser potential i förbränningsmotorerna trots att de blir förbjudna i nya bilar inom EU om några år.

I Mercedes CLA kommer motorn i tre utföranden – med 136, 163 eller 190 hästkrafter. Några officiella förbrukningssiffror finns inte ännu.

– Men vi känner att vi närmar oss dieselmotorernas effektivitetsnivå med den här hybriddrivlinan, säger Karsten Krebs, chefsingenjör för drivlinor på Mercedes, till Autocar.



Mercedes nya bensinmotor M252 ska vara 17 procent lättare än märkets nuvarande fyrcylindriga bensinmotor.



Snabb laddning och låg förbrukning ska göra långresorna med elbil enklare, enligt Mercedes.

Två växlar i elbilen

När det gäller den helt eldrivna varianten av Mercedes CLA får den 800-voltsteknik för snabbare laddning i den helt eldrivna varianten. Maximal laddeffekt blir hela 320 kW.

Två batteripaket ska finnas att välja på där det större ger en räckvidd på "över 75 mil". Mercedes siktar på att komma ikapp Tesla när det gäller effektivitet och CLA-modellen ska ha en förbrukning på 12 kWh/100 km som bäst.

En egenhet i den eldrivna versionen är en tvåstegad växellåda – något som är ovanligt i elbilar, men som enligt Mercedes ska öka effektiviteten.

Bilen startar på andra växeln, men den används sedan bara för motorvägskörning. Första växeln används i lägre fart eller när föraren behöver accelerera.

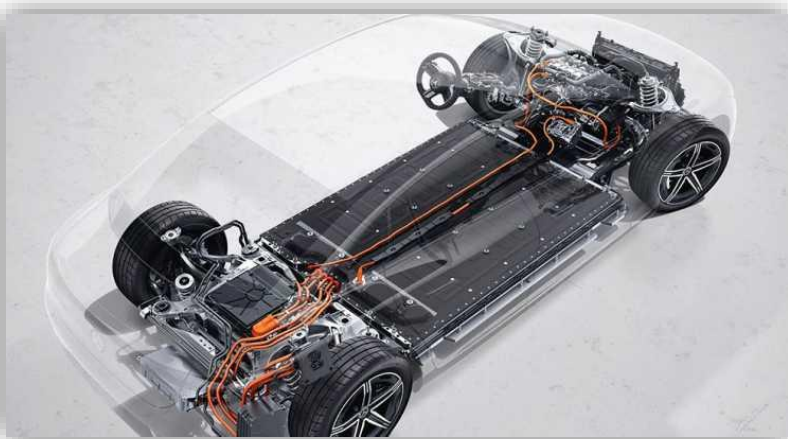


Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Mercedes siktar på Tesla med nya elbilsmodellen



Mercedes satsar på 800-voltsteknik i elbilar



5. DS vill förvandla SM Tribute-konceptet till en riktig bil med V6-motor

Publicerad av Paul Horrell

18 nov 2024

Den kommer troligen att vara i låg volym, dyr och har Maseratis 3,0-liters turbo.



DS undersöker olika sätt att sätta den fantastiska **SM Tribute coupé** i produktion.

Det utformades först som ett koncept. Men för att underlätta uppbyggnaden använde man befintliga produktionsdelar från en annan Stellantis-division – Maserati. Vilket är lämpligt eftersom den ursprungliga Citroën SM gjorde detsamma, med en Maserati-plattform och V6-motor med den franska karossen och hydrauliska fjädrar inympade.

Nu tittar DS på olika sätt att föra in konceptet i begränsad produktion, berättar designchefen Thierry Metroz för TopGear.com. Han säger att den skulle tillverkas av en karosbyggare i ett litet antal med hjälp av Maserati Granturismo-underbyggnad. Konceptet använder till och med en Granturismo-vindruta.

Han hävdar att både Stellantis-chefen Carlos Tavares och DS-chefen Olivier Francois ligger bakom idén, förutsatt att den kan tjäna pengar. Så frågan är om de kan hitta rätt pris för att faktiskt sälja en del, men ändå täcka kostnaden för att bygga den.

I hyperbilsvärlden är någonstans runt 50-200 en sweet spot, eftersom du kan använda många handgjorda 3D-delar, snarare än att investera i dyra verktyg.

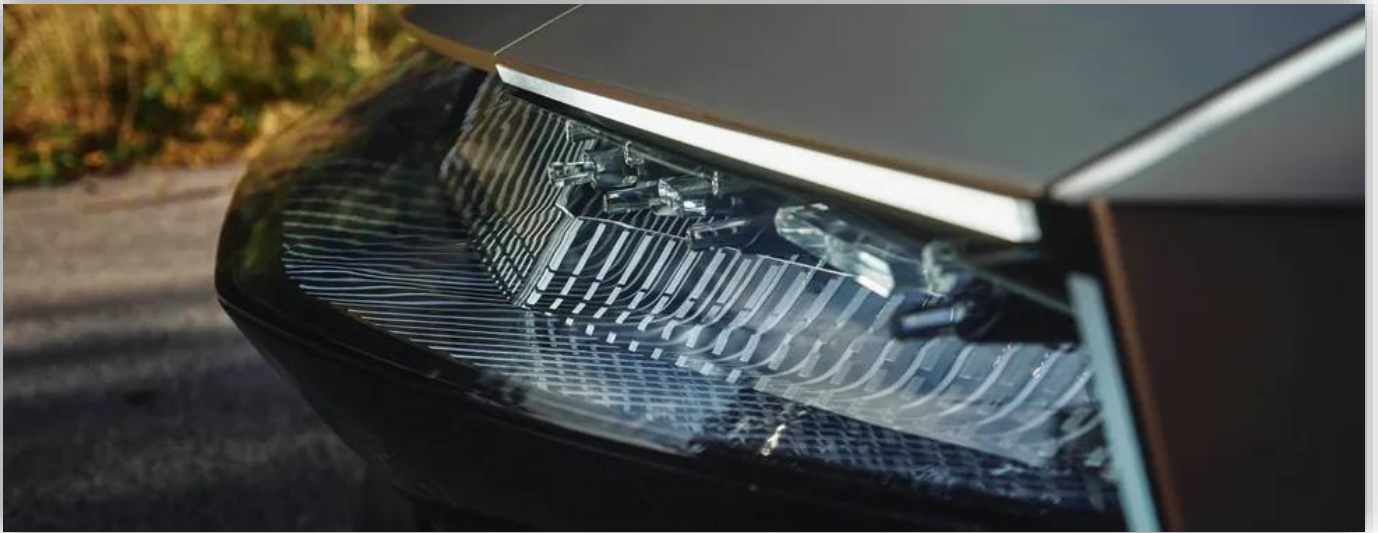


Det kommer att bli ett dyrt samlarobjekt. Jag frågade Metroz om den skulle vara el- eller förbränningsdriven och han svarade: "När du köper en bil värd en miljon euro vill du inte ha en elbil."

Så räkna med att det blir uppemot 850 000 pund då. Och att den ska köras av en Maserati Nettuno V6 3,0-liters turbomotor. Det innebär minst 530 hk. Den ursprungliga SM var framhjulsdreven men Maserati driver nu alla fyra.

Konceptet presenterades, bland en flottilj av originella SM-bilar, på Chantilly Arts and Elegance, en exklusiv fransk concours som grundades samma år, 2014, som det moderna DS-märket.





När konceptet visades sa de att det både var en tillbakablick på SM och en indikator på vissa designdetaljer i framtida DS-bilar.

De framåtblickande elementen inkluderar exteriör- och kupébelysningen, den tvåfärgade lacken samt den allmänna inställningen till ytor och skarpa hörn.

När vi blickar bakåt på 1970-talets SM hittar vi den nostunga droppformade flygkroppen, de infällda bakhjulen, den svepande instrumentbrädan och den korrugerade sätesklädseln.

Så tror du att en begränsad upplaga av denna Tribute skulle vara ett bra komplement till ett påkostat flerbilsgarage?



6. Stora prisskillnader vid försäkring av begagnad elbil

Publicerad av Mattias Rabe 18 nov 2024 kl 14:52

Att försäkra en begagnad elbil kan vara kostsamt. Det gäller att inte välja "första bästa" erbjudande som serveras framför en. Var aktiv och ta hänsyn till både pris och försäkringsinnehåll. På så vis kan du spara stora pengar. Här ser du försäkringskostnaderna för 25 elbilar av olika storlek. Skillnaderna är i vissa fall hisnande.



Vågar man köpa en begagnad elbil: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vagar-man-kopa-en-begagnad-elbil/>

Vi har tidigare skrivit om **begagnade elbils försäkringspremier** som lätt blir höga om du har "fel" bil och "fel" motoralternativ, har "fel" ålder och bor på "fel" plats. Exempelvis får vi ett förslag på 73 944 kronor i årspremie för en Tesla-märkesförsäkring hos Trygg-Hansa om ägaren av en 2022 års **Tesla Model Y Performance** är en ung tjej i 20-årsåldern boendes i centrala Stockholm. Priset avser rabatterad helförsäkring med bland annat självriskreducering och årlig körsträcka på max 1 500 mil.

Samma bil och samma försäkringsbolag för en kille i samma ålder som tjejen men som bor på mindre ort en bit från storstaden får 52 100 kronor i årspremie.

För en 47-årig man boendes i villa utanför Stockholm blir priset betydligt lägre – endast 16 176 kronor om året.

Nu har jämförelsesajten Zmarta gjort en liknande jämförelse av 25 olika begagnade elbils försäkringspremier. Slutsatsen är att det är stora prisskillnader mellan olika modeller men också för en och samma modell. Det gäller alltså att välja "rätt" försäkringsbolag för att få en bra balans mellan premiekostnad och försäkringsinnehåll.

Billigaste elbilen i undersökningen är lilla **Peugeot e-208** som "bara" kostar 413 kronor per månad via det försäkringsbolag som erbjuder det prismässigt bästa alternativet. Men samma bil kan också kosta mer än tre gånger mer att försäkra via ett annat bolag. 1 539 kronor per månad är saftiga 18 468 kronor om året – för en småbil som i många fall används som andrabil eller som helt enkelt kan vara ett intressant alternativ för unga som vill köra en nätt och utsläppsfri bil. Premierna är baserade på en man på 30 år som bor i Stockholm och som kör max tusen mil om året.

– Det är lätt att glömma försäkringskostnaden när man köper en ny bil, men den kan variera stort. Två till synes likvärdiga bilar kan innebära helt olika premier. Genom att jämföra försäkringar innan köpet kan man spara tusenlappar, säger Åsa Hauer, försäkringsexpert på Zmarta.



Tesla Model Y sticker ut

Klart dyrast i Zmartas undersökning är Tesla och då specifikt en av Sveriges mest sålda bilar – **Tesla Model Y**. Modellen var 2022 Sveriges sjunde mest sålda bilmodell och är en vanlig syn på våra vägar. För ett tre år gammalt exemplar, Long Range-varianten av årsmodell 2022, landar försäkringspremien på 2 626 kronor per månad, eller 31 512 kronor per år. Som billigast. Gör man "fel" val kan det bli betydligt dyrare än så. Högsta premien som Zmarta fick uppgifter om var 4 141 kronor per månad, det vill säga 49 692 kronor om året. Skillnaden på 18 180 kronor kan man göra mycket kul för.

– Otrohet lönar sig när det kommer till bilförsäkringar. Vår kartläggning visar att skillnaderna mellan både bilmodeller och försäkringsbolag kan vara enorma. Genom att vara aktiv och jämföra kan du spara stora summor, oavsett vilken elbil du kör, säger Åsa Hauer.

Det är svårt att ge ett generellt råd för att inte helt behöva tömma sparkontot enbart för att betala försäkringspremien, men det finns en viss korrelation mellan motoreffekt och pris. De lite motorsvagare varianterna, exempelvis nämnda Peugeot e-208, har betydligt lägre premier än elbilar vars effektsiffror sticker iväg uppåt 300-400 hästkrafter. Det är dock inte alltid det går att dra den slutsatsen. Ett exempel är två av MG:s modeller. Den motsvagare **MG5** är dyrare än den klart starkare **MG Marvel R**.

Så kommer unga undan billigt

Peugeot e-208 kostar för ovanstående Stockholmstjej i 20-årsåldern 31 416 kronor om året i helförsäkring. Klart mer än för exemplet med en man på 30 år på samma bostadsort.

Skulle samma unga kvinna i stället välja en Peugeot 208 med bensinmotor (något effektsvagare än elvarianten) blir årspremien 12 699 kronor. En skillnad på enorma 18 717 kronor jämfört med den eldrivna modellversionen.

Det är inte lätt att vara ung och välja eldrivet.

MOTORNYTT

Bilmodell	Årsmo del	Hästkrafter (hk)	Räckvidd (km)	Billigast (kr)	Dyrast (kr)
Peugeot e-208	2022	136	400	413	1 539
Peugeot e-2008	2022	136	330	461	1 555
Nissan Leaf	2022	217	350	569	1 409
Kia e-Niro	2022	204	455	598	1 117
Volkswagen ID.3	2022	204	390	607	1 159
BMW i3	2022	170	312	685	1 494
MG Marvel R	2022	288	370	689	1 589
MG ZS EV	2022	156	440	716	1 428
Skoda Enyaq iV	2022	204	532	742	1 314
Volvo XC40 Recharge	2022	231	400	750	1 205
Kia EV6	2022	228	528	775	1 229
Volkswagen ID.5	2022	204	513	793	1 357
Audi Q4 e-tron	2022	204	508	910	2 840
Cupra Born	2022	231	375	919	1 331
Polestar 2	2022	231	515	932	1 723
MG5 Electric	2022	177	320	949	1 417
Mini Cooper	2022	184	229	950	1 978
Volvo C40 Recharge	2022	408	415	1 094	1 651
Ford Mustang Mach-E	2022	269	440	1 182	1 539
BMW i4	2022	340	520	1 521	1 521
BMW iX	2022	326	372	2 054	2 054
Audi e-tron	2022	408	402	2 335	2 335
Tesla Model 3 LR	2022	440	602	2 444	2 444
Tesla Model Y LR	2022	514	533	2 626	4 141

Uppgifterna är hämtade från Zmartas jämförelsetjänst för bilförsäkringar. Prisuppgifterna gäller helförsäkring för en man, 30 år, bosatt i bostadsrätt i Stockholm med en årlig körsträcka på upp till 1000 mil.

7. Varnar igen för ny EU-lag: Äldre bilar blir sopor

Av Andreas Jemn

20 november 2024 kl 12:44

Faran är inte över: EU kan tvinga dig att skrota bilen nästa år. M Sverige fruktar att ELV-förordningen kan röstas igenom redan 2025 trots att den bryter mot svensk grundlag. Den har kommit oroväckande långt, säger Henrik Nyberg på M Sverige.



Redan andra halvåret 2025 kan ELV (End of Life Vehicles) klubbas igenom av EU. Det kan innebära att många som äger äldre bilar kan tvingas skrota dem. Förslaget väcker stort motstånd, inte minst i Sverige där det finns en utbredd veteransbilskultur. Många hade blåst faran över – men det var för tidigt.

– Om det blir lag ska det upprättas en kontrollmyndighet som ska bestämma vilka bilar det gäller och sedan vilka sanktioner det blir för dem som inte följer lagen.

EU vill öka återvinningen och återbruket av fordonskomponenter. Men förslaget slår hårt mot alla som äger äldre bilar eller veteranfordon. Ingen kommer att gå säker och det blir byråkrater som bestämmer om just din bil är godkänd eller inte.

– Du kan få uppskov på tvångsskrotningen i ett par år om du kan uppvisa en plan och visa att du har de ekonomiska möjligheterna att du kan klara att rusta upp den. Dessutom ska man uppvisa ekonomisk deklaration för att behålla sitt fordon, säger Henrik Nyberg.

För många som äger äldre bilar blir det massor med pappersarbete. Sverige är kanske det land som lagen skulle slå hårdast mot. Förslaget står **enligt M Sverige** i direkt konflikt med artikel 7 och 17 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna liksom den svenska grundlagen. Konsekvensen kan bli att du mot din vilja fräntas ditt fordon utan ersättning.

MOTORNYTT

– Det är mycket som skiljer Sverige från våra grannländer. Vi har bland annat en äldre fordonspark och det betyder inte bara att vi tycker om äldre bilar. Det finns kanske en lite sämre köpkraft, men samtidigt har vi en lång tradition av självhushållning.

De som drabbas av ELV är alla människor som bor långt från städerna. Där finns en bilkultur där man återvinner och använder gamla bilar längre.

– Många som bor i glesbygd har kanske flera äldre Volvobilar, man plockar delar från dem för att hålla liv i ett bruksfordon.

Men om EU får igenom sitt direktiv till en lag. Då kan alla dessa bilägare i glesbygden tvingas skrota sina bilar.

– Vi vill att det här inte ska bli en lag, utan ett direktiv så att alla medlemsstaterna själva kan utforma den efter sina kulturella förutsättningar.

I så fall ska EU:s byråkrater gå igenom fordonsregistret efter äldre bilar.

– Ingen annan än ägaren avgöra vad som ska hända med fordonet. Dessutom kräver detta en stor kontrollapparat. Och vi tycker att det är helt meningslöst, vi har redan en miljöbalk och en lagstiftning om kontrollbesiktning.

M Sverige har ett eget förslag på hur vi ska kunna uppdatera den svenska fordonsparken.

– Istället tycker vi på M Sverige att vi ska införa en skrotningspremie. Men inte som den vi har i dag där man tvingas köpa en elbil. Utan en riktig så att man kan köpa sig en nyare bil, det är bättre för miljön dessutom.

Egentligen är förslaget bra, tycker M Sverige. Det är utformningen och tvånget som de motsätter sig.

– Vi står helt bakom syftet att återvinna komponenter, men inte som det här är utformat att man ska tvångsskrota folks bilar, avslutar Henrik Nyberg.

LÄS MER:

- [Rasar mot ny EU-regel: Gör veteranbilar till avfall](#)
- [Skärpt kontroll av utsläpp från dieslbilar i besiktningen](#)
- [Ny skrotningspremie i Sverige – om du köper elbil istället](#)
- [Nya elbilen petar ner Volvo från biltoppen i Sverige](#)
- [Tvingas skrota fungerande laddstolpar för 500 milj](#)
- [Regeringens nya skrotbidrag är ett hån mot folket](#)



Andreas Jemn

Klassiker

8. Besiktningregler för entusiastbilar: Så ser det ut i Europa

Publicerad 2024-11-19 16:30

(uppdaterad 2024-11-19 17:28)

Text Anders Nilsson

I Sverige råder osäkerhet kring framtiden för entusiastbilarnas besiktningbefrielse. Men hur ser reglerna ut på kontinenten?



Uppgifter har nyligen nått Klassiker om en möjlig [regeländring för kontrollbesiktning av fordon äldre än 50 år](#). Än så länge saknas dock konkreta förslag.

I dag slipper fordonen besiktning, förutsatt att det finns en godkänd och giltig kontrollbesiktning inom de två senaste kalenderåren för att undantaget ska börja gälla. Vi får se om och när reglerna ändras i Sverige.

Hur ser reglerna ut i andra delar av Europa?

Danmark:

I Danmark räknas en bil som veteranbil när 30 år har passerat sedan den först registrerades. Senast fem år efter att bilen registrerats som veteranbil måste bilen besiktigas. Därefter gäller krav på besiktning vart åttonde år. Fordonen får enbart användas sporadiskt och av privatpersoner.

Norge:

Har 30 år passerat sedan bilen registrerats i Norge anses den vara en veteranbil. Vid import är det 30 år sedan produktionsdatumet som refereras till. Då ska bilen genomgå en så kallad EU-besiktning där bland annat belysning, sikt, hjul, bälten, bromsar, buller och avgasutsläpp kontrolleras. När bilen fyller 50 år behövs inte längre några EU-kontroller.

En extra registrering som "bevarandevärdt fordon" är möjlig. För att kvalificera sig måste bilen ha rätt ålder, vara i originalskick eller restaurerad till sitt ursprungliga skick. Den måste genomgå en särskild besiktning och få godkännande från norska transportmyndigheten. Fordonet måste även användas sparsamt och huvudsakligen användas till veteranbilsträffar eller utställningar. Då undantas bilen från vissa skatter och avgifter.

Finland:

I Finland måste en bil vara 30 år eller äldre för att definieras som "museifordon". Dessutom måste bilen genomgå en speciell inspektion av godkända inspektörer och uppfylla specifika kriterier om originalskick och underhåll. Oavsett ålder på museifordonet är besiktning vart fjärde år obligatoriskt.

Storbritannien:

I Storbritannien måste bilen vara 40 år eller äldre för att klassificeras som "historic vehicles". Om inga väsentliga förändringar som påverkat bilens ursprungliga karaktär har gjorts de senaste 30 åren, är fordonet befriat från årlig besiktning och behöver inte betala skatt. Ägaren måste dock anmäla bilen till myndigheterna för att utnyttja dessa förmåner.

Tyskland:

I Tyskland klassificeras en bil som "oldtimer" om den är 30 år eller äldre och registrerad i landet. Fordonet får då en särskild registrering med "H"-skyltar. För att säkerställa att bilen är i original- och gott skick måste den genomgå en särskild besiktning. Därefter krävs besiktning vartannat år.

Under vissa omständigheter kan man få röda registreringsskyltar i Tyskland, så kallade 07-nummerplåtar. De är avsedda för bilar som är 30 år eller äldre och används huvudsakligen för deltagande i veteranbilsrallyn och utställningar, provkörningar, testkörningar samt transporter till och från verkstäder. Skyltarna är inte knutna till ett specifikt fordon utan kan användas på flera fordon inom samma kategori. Användningen är dock strikt reglerad, och felanvändning kan leda till att skyltarna återkallas

9. Toppenbetyg för Volvo i Euro NCAPs första lastbilstest

Av Bobby Green

2024-11-20 kl 13:40

Bottenbetyg för Iveco.



FILM: <https://youtu.be/cEuwFvJ30e8>

Euro NCAP har nu för första gången testat säkerhetssystemen för tunga lastbilar. Sju olika märken deltog och både Volvo och Scania presterade bra - Volvo FH Aero och FM fick båda två fem stjärnor. I testerna utvärderades förarhjälpssystem som hastighetsassistans och bältespåminnare, kurshållning och autobroms.

Rikard Fredriksson som är senior sakkunnig trafiksäkerhet på Trafikverket säger:

"Om alla tunga lastbilar i Sverige hade dessa säkerhetssystem, kan sju liv räddas årligen. Nu finns ett testunderlag som företag kan använda vid upphandling av säkrare lastbilstransporter. För företag som upphandlar lastbilar eller transporter så rekommenderar Trafikverket att ställa krav på en lägstanivå på 4 av 5 stjärnor och den skulle kunna höjas successivt. Euro NCAP strävar efter att uppnå högre säkerhetsstandarder genom frivilliga tester och alla tillverkare har redan överträffat lagkraven. "

2030 kommer Euro NCAP även att börja med krocktester av tunga lastbilar.

Se testresultaten: https://youtu.be/yiNI_KA0nfw

#FORSAFERTRUCKS



VOLVO FH AERO (2025 MY)
2024 ★★★★★

#FORSAFERTRUCKS



VOLVO FM (2025 MY)
2024 ★★★★★

#FORSAFERTRUCKS



SCANIA G-SERIES (2025 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



RENAULT TRUCKS T (2025 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



DAF XF (2025 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



SCANIA R-SERIES (2025 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



MERCEDES-BENZ ACTROS L (2024 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



MAN TGX (2025 MY)
2024 ★★★★★☆

#FORSAFERTRUCKS



IVECO S-WAY (2024 MY)
2024 ★☆☆☆☆



Euro NCAP ska börja krocktesta tunga lastbilar först 2030

10. Nevs Emily provkörd – så bra är eldrivna GT-modellen

Publicerad 9 juni 2023

(uppdaterad **30 juni 2023**)

På rekordtid lyckades Trollhättans uträknade bilfabrik bygga en nästan komplett elbil med motorer i hjulen. Vi kör en bil som fortfarande skulle kunna bli verklighet.



Nevs Emily GT blev till på bara tio månader och kan bli den sista bilen som utvecklats i Trollhättan. Tanken var att den skulle "kosta som en Tesla".

Det här är en uppläst Premium-artikel.

Den här artikeln är exklusiv för Premium-medlemmar och tidningsprenumeranter på Vi Bilägare, men den är tillfälligt uppläst för att alla ska kunna läsa. Vi Bilägare storsatsar för att ge våra läsare tillgång till tester, reportage och inspiration i digital form.

Det är enkelt och smidigt att bli Premium-medlem – [klicka här](#) för att komma igång och få tillgång direkt!

Den enorma parkeringsplatsen framför fabriksportarna står öde. Här och var tittar ogräs upp genom asfalten. Vid produktionsstarten av nya Saab 9-3 2002 var bilfabriken i Trollhättan en av Europas modernaste. I dag är produktionsbandet utrivet och ligger som ett gigantiskt plockepinn framför fabriksbyggnaden. På en lastkaj står åtta stora trälåror med text på tyska, "Saab – Hier Öffnen" ("Saab – öppna här"). Vad har de innehållit? Reservdelar till någon intrikat detalj i produktionslinan? Komponenter till nya 9-5? Vem vet, men i designavdelningens gamla visningslokal är det inte lika ödsligt.



Rakt ut i verkligheten. Storhandling med Emily GT är inga problem, bagageutrymmet sväljer 540 liter.

Längs väggarna hänger **skisser på de tidigare hemliga projekt** som Nevs har arbetat med sedan man köpte Saabs konkursbo 2011. Likt embryon till framtida produktionsbilar står designmodeller strategiskt utplacerade. På en skärm rullar en film med krocksimuleringar. I ett hörn står en tom, olackerad bilkaross. Det är okonstlat och rakt på sak, fritt från livsstilsbilder på solbrända fotomodeller. Här får bilarna tala för sig själva.

När Nevs kinesiska ägare Evergrande hamnade i ekonomisk kris 2021 ville man sälja bolaget. Det gick inte. I stället har verksamheten satts i malpåse och man har sålt stora delar av tillgångarna. När det här skrivs i slutet av maj äger Nevs bara 20 procent av den tomma fabrikslokalen. En majoritet av personalen är uppsagd och två projekt har förberetts för försäljning. Av de som är här för att berätta om projekten är det bara vd:n Nina Selander som har kvar jobbet.

»En tidshorisont på sex år visade sig vara för lång.«

Det enda konkreta som hittat ut i synligheten innan Nevs gick ned på parlåga är den självkörande taxin Pons. Tanken är att den ska vara ett komplement till existerande kollektivtrafik i och runt storstäder. Pons finns det anledning att återkomma till men dagens stora händelse är den tidigare hemliga elbilen Emily GT.

– När vi åkte till Hongkong i november 2019 för att träffa den nya ägaren Evergrande var det för att presentera Pons. Vi tänkte visa vad vi ville göra under 2020 och menade att den självkörande tekniken kommer att vara stor i Europa 2026, berättar Nevs utvecklingschef Frank Smit och fortsätter:

– Men en tidshorisont på sex år visade sig vara för lång för ägarna som mötte projektet med ”Bra, kom tillbaka 2024”. I stället fick vi en skiss på en bil, fyra hjulmotorer och uppdraget att visa på fördelarna med integrerade hjulmotorer i en optimerad fordonsplattform. Och det var bråttom.



*En större skärm än Teslas var ett måste. Handskfacket har offrats på tidsaltaret.
Till höger: Nevs utvecklingschef Frank Smit.*

Nevs förväntades använda hjulmotorer från brittiska Protean Electric – som fram till 2021 ägdes av Evergrande – och genomdriva projektet på sex månader. Efter förhandling fick man ytterligare fyra månader på sig att göra en ”teknikdemonstrator som ska vara möjlig att industrialisera”. Projektet fick klartecken den 14 november 2019, Emilys namnsdag.

Termen ”industrialisering” innebär att bilen måste möta lagkrav för till exempel belysning och krocksäkerhet, dessutom ska konstruktionen vara så rationell att den kan tillverkas till en rimlig kostnad. I praktiken hade Nevs fått uppdraget att ta fram en fullt fungerande bil på tio månader. En omöjlig tidsram. För ett normalt bilföretag skulle det på den tiden möjligen gå att ta fram en bil för statisk visning.

– Emily är i stort sett utvecklad på samma sätt som om vi hade byggt en bil för serieproduktion, säger projektledare Peter Dahl.

Han har arbetat på Saab och Nevs i närmare 30 år och under Nevs hunnit med 13 olika projekt, inget har nått hela vägen fram till produktion. Eller rättare sagt: det blev en serie på drygt 400 uppdaterade 9-3 som byggdes i Kina, men sedan tog det stopp. Jag undrar hur det känns att lägga så mycket tid och engagemang för att sedan se hur projekten stupar på mållinjen.

– Det är klart att det är tungt när det man arbetat med inte blir verklighet, men så kommer det ett nytt projekt som verkar spännande och med ens är man i gång igen, säger Peter Dahl.

– När vi fick uppdraget att göra Emily gav vi allt och jag hoppas verkligen att bilen och tekniken får leva vidare med en ny ägare. I branschen är intresset för vad vi har åstadkommit stort. Vi har haft flera intressenter på plats och tittat, ingen av dem har varit från Kina.

När jag som en av få utomstående öppnar den servoassisterade förardörren för att köra Emily GT chassinummer två känns det högtidligt. Det här kan mycket väl vara den sista bilen som utvecklats i Trollhättan.



Emily GT är bred och låg. Så låg att det var nödvändigt att göra en urgröpning i batteripaketet för att baksätesspassagerarna skulle få ett drägligt benutrymme.



Regelverket föreskriver att prototypbilar har en nödstoppknapp. Här har den placerats i mugghållaren.



Form med anslag av Saab. Baksätet är fyrsitsigt men en femsitsig version finns på ritbordet.

Evergrande hade inga synpunkter på hur inredningen skulle utformas, allt är ritat av Nevs. Kupén är bred, luftig och ljus. Formen känns ny och egen, samtidigt finns ett anslag av Saab. Stolarnas form liknar 99:ans. Instrumentpanelens ljusa material påminner starkt om läderklädseln i 00-talets Saabar. Stolen är mer snygg än bekväm, av erfarenhet vet jag att Trollhättan kan bättre, men textilierna känns moderna och kommer från samma leverantör som användes av Saab. Detaljarbetet är egentligen alldeles för bra för att vara en prototyp.

I förarens blickfång sitter en mindre display med den nödvändigaste förarinformationen, mittkonsolen domineras av en mediaskärm som även med 2023 års ögon är enorm.

– För ägarna var det viktigt att vi hade större skärm än Tesla, och det har vi, men komponentbrist och leveransproblem gjorde att vi inte fick den antireflexbehandling vi önskade, säger Peter Dahl från passagerarplatsen.

Skärmarna till de digitala sidospeglarna är också alldeles för dåliga, fortsätter projektledaren när jag svänger ut från den slutna bakgård som i decennier agerat bakgrund när designstudier och prototyper presenterats för Saabs ledning.

Mjukt skjuter bilen fart ut på Saabs gamla provbana. Användandet av hjulmotorer är inte unikt men mycket ovanligt. Med motorerna ute i hjulen finns mer utrymme för passagerare, bagage och batteri. Möjligheten att blixtnabbt och individuellt bromsa eller accelerera hjulen gynnar vägegenskaperna och körglädjen. Med tanke på att drivaxlar och växellåda saknas borde drivlineljud vara historia men Emily GT ger ifrån sig ett karaktäristiskt och i mina öron sportigt elbils ljud.



Vid projektets start fanns ambitionen att använda 800-voltsteknik men den snäva tidsramen halverade volttalet, vilket öppnade för att återanvända ett batteri på 52 kWh från tidigare projekt. Plattformen klarar upp till 175 kWh men det menar Peter Dahl är överdrivet.

– Vi ville visa att det är tekniskt möjligt att få plats med ett så stort batteri, men det skulle bli dyrt och onödigt tungt. Ett batteripaket på 120 kWh är mer lagom och ger bilen en räckvidd på cirka 80 mil.

»Ja, vi kanske har överpresterat lite.«

Hjulmotor och elektroniskt kontrollerad luftfjädring. Notera bromsskivan i motorns ytterkant samt det ”felvända” bromsoket. Av krocksäkerhetskäl har Nevs utvecklat en kulle som ger vika vid viss belastning. En ”fjäder” trycker ut motorn från hjulhuset vilket minskar risken för att motorn ska tränga in i kupén. Peter Dahl är projektledare för Emily.

Under presskörningen av konceptbilen Saab Aero X våren 2006 var den högsta tillåtna hastigheten 50 km/tim. När jag nu för fjärde gången närmar mig slutet på provbanans raktsträcka accelererar Emily fortfarande. Hastighetsmätaren visar 160 km/tim, i prototypsammanhang är det som att bryta igenom ljudvallen.

I kupén tränger det in en del väg- och vindljud på ett vis det inte hade gjort i en mer produktionsfärdig bil. Inredningen är dock fri från gnek och gnissel. På mediaskärmen visar grafiken hur motorerna arbetar för att bilen ska gå stadigt genom den bankade högfartsväng. I förarstolen känns det odramatiskt. Emily reagerar precis så tryggt och förutsägbart som en bil ska. Hur många overtidstimmar som har gått åt för att nå det här resultatet vågar jag knappt tänka på.

–Ja, vi kanske har överpresterat lite, säger Peter Dahl med ett skratt.
Det torde vara decenniets underdrift.



Den svullna 9-3:an är en testmula. Totalt har Nevs byggt sex rullande exemplar av Emily GT men det finns ytterligare tre karosser.

En nackdel med hjulmotorer är hög ofjädrad vikt, något som inverkar menligt på fjädringskomforten. Varje motor väger cirka 45 kilo, sedan tillkommer däck och fälg på 20 tum. Man har försökt att hålla nere vikten genom att använda bromsskivor av en speciell aluminiumlegering, trots det väger ett komplett hjul runt 60 kilo.

Därför är det med viss oro jag lämnar provbanans släta asfalt och ger mig ut i vardagstrafiken runt Trollhättan. Oron var omotiverad. Kombinationen luftfjädring, adaptiva stötdämpare och kunniga chassitekniker har gett Emily GT ett fint storbilsflyt. Med tanke på att i princip all utveckling och injustering av fjädringen har gjorts inne på Nevs fabriksområde hanterar bilen tvärskarvar och tjälskott osannolikt kompetent. Vår tidigare långtestbil Hyundai Ioniq 5 skulle bli grön av avund.

Jag bromsar in vid en T-korsning och släpper förbi trafik. Ingen av de tre första bilarna verkar ta någon notis om bilen med den låga fronten, slanka taklinjen och stora hjulen. I den fjärde bilen vrider sig tre ansikten hastigt åt vårt håll. I ivern att se kör föraren nästan i diket. Med tanke på att vi rör oss längs delar av Trafikverkets "Nollvisionslinga" är det kanske tur att chassinummer två inte har lackerats i en mer uppseendeväckande färg.

Emily följer obesvärat landsvägens vindlingar. I takt med att milen försvinner under hjulen blir det allt lättare att ta till sig bilens nyanser. Styrningen har i princip inget "noll-läge". En halvgrads vridning på ratten ger omedelbar kursförändring utan att bilen för den skull känns nervöst "på". Genom kurvorna går Emily platt och känns avsevärt lättare och smidigare än vad våg och måttband säger. Nevs använder en ny typ av styrväxel som utan engagemang från föraren eller bromsingrepp från antisladdsystemet kan korrigera en sladd med välavvägda styringrepp. Om föraren själv häver sladden arbetar systemet obemärkt i bakgrunden.

Dagen med Emily GT börjar gå mot sitt slut. Vilken upplevelse det har varit. Det fascinerande Pons-projektet, de märkliga designmodellerna och Emily. Så modern och i takt med tiden att det känns tragiskt att projektet har stått mer eller mindre still sedan hösten 2020. Oavsett hur det går med försäljningen är personerna bakom värda all beundran. För att på tio månader utveckla och bygga en bil som nära nog håller produktionskvalitet är inte en bedrift. Det är trollkonst.



Version ett av den självkörande taxin Pons. I den virtuella världen finns version två, den möter de lagkrav som ställs för test på allmän väg.

Nevs Emily GT

- **Vad:** Prototyp tillverkad 2020.
- **Mått, cm:** L 486/B 193/H 140.
- **Tjänstevikt, kg:** 2 175.
- **Motor:** Fyra elektriska hjulmotorer, max systemeffekt 483 hk (360 kW), max hjulvridmoment 5 600 Nm.
- **Batteri:** 52 kWh (i en tänkt serieproduktion från 104 till 175 kWh).
- **Prestanda:** Toppfart 200 km/tim, acceleration 0–100 km/tim 4,6 s.



Anders Helgesson

11. Lancia Beta: Innovativ familjesportbil – som ingen minns

Publicerad 2024-04-28 06:30 (uppdaterad 2024-04-29 08:25) Text Calle Carlquist

Lancia finns knappt kvar längre. Annat var det på 1970-talet.



Lancia Beta

Lancia är ett av de äldre bilmärkena, grundat redan 1906, och åtföljt av en aura som sannoligen skiftat i lyskraft under decennierna. Mängder av innovationer och tekniska delikatesser har serverats, inte minst på motorsidan, och ryktet som "ingenjörsmärke" har varit välförtjänt.

I mitten av 1950-talet gjordes också ett kort inhopp i Formel 1. Olika karossbyggare har dessutom åstadkommit sagolikt vackra och tuffa specialare och vem minns inte 1980-talets olika Deltamodeller och alla rallyframgångar? Bland mycket annat.

Fiat tog över ägandet för över 50 år sedan (1969) och det såg väl ett tag ut som om den spännande kulturen i märket skulle fortsätta.

Lancia Beta var den första nya modellen efter Fiats köp och presenterades 1972. Utvecklingen hade skett i all hast, ändå var det egentligen bara motorn som var Fiat i bilen – men den stod på tvären, drev framhjulen och hade lutats 20 grader bakåt för att få ned tyngdpunkten och möjliggöra en lägre frontprofil.

Beta var en av sin tids mesta "familjesportbilar", i karaktären något av en fluffigare Alfa Romeo 1750 och en direkt men lyxigare konkurrent till Saab 99 EMS, som presenterades samma år och hade i stort sett samma specifikationer.



Beta Coupé

Under 1975 genomgick Lancia Beta en mild förändring, med uträtad bakre fönsterlinje, större bakruta och nya glas för baklamporna, samt en motorförstoring från 1,8 liter till 2,0.

I Vi Bilägare 9/1975 provkörde Jan Ullén bilen och hade mest gott att säga, särskilt långfärdskomforten och den femte växeln föll honom i smaken. Beta var, trots rätt vevig styrning, rolig att köra och hade mycket trygga vägegenskaper.

Under de första åren såldes Beta av Fiat Svenska AB men Ullén kunde i sin rapport berätta om framtidsplanerna där Saab-Ana skulle ta över Lancias representation i Sverige, "trots samgåendet med Volvo" som det uttrycktes i artikeln. Av det senare blev som bekant intet.

Med draghjälp av Saab fick Lancia ett klart uppsving, i alla fall i utbudet. Förutom Beta i berlinaversion (karossen var ingen halvkombi trots att den såg så ut) erbjöds både Beta Coupé och den udda Beta HPE, en bil som de flesta snart kände till ("Italiens Volvo 1800 ES") men få trots allt köpte. Snart nog skulle också ersättaren till Saab V4, Saab-Lancia 600, dyka upp.



Beta HPE



Beta Spider

Totalt såldes cirka 1 220 Lancia Beta i Sverige. Antalet kvarvarande exemplar är försvinnande litet. Som det ser ut nu är nog även märket snart försvunnet. Numera tillverkas bara lilla Ypsilon, en Fiat 500-baserad modell som bara säljs i Italien.



Lancia Montecarlo



Calle Carlquist

12. Klassiskt bilmärke: IFA

Publicerad 30 maj 2011 (uppdaterad 30 maj 2011)

Text Redaktionen

Att hålla rätt på den engelska bilindustrins krumbukter under efterkrigstiden är inte så lätt. I ett helt annat land, DDR, ställdes också den bilintresserade på vissa prov. Det var inte nog med att IFA var öststaternas DKW. Nej, om man ville vara alldeles klar över vad folkkonglomeratet producerade och hur allt hängde ihop så blev det knivigt.



IFA F8 cabriolet 1948 cabriolet (helstålskaross).

Namnet IFA betyder Industrieverband Fahrzeugbau (ungefär Förenade Fordonsbyggarna) och räknar 1948 som sitt födelseår. Då buntades nämligen omkring 40 företag ihop och de var alla på något sätt verksamma inom transportsektorn.

De bilar som kom att byggas under namnet IFA stammade alla från den teknik och den vackra karossform som var aktuell 1940 – ett år då det verkligen inte var någon prioriterad verksamhet att bygga personbilar i Tredje Riket.



IFA F9/EMW 309 (1950 – April 1956).

De första IFA-bilarna presenterades på Leipzig-mässan våren 1948. Två modeller erbjöds de säkert bilsugna, men i allmänhet, medellösa medborgarna. F8 såg ut som vilken liten "Spånkorg" som helst från förkrigstiden, som en DKW alltså. F9 däremot var elegant strömlinjeformad, i allt väsentligt lik den västtyska DKW Meisterklasse som lanserades 1950.

IFA F8 var en direkt kopia av, eller kanske snarare fortsättning på, den DKW F8 som byggdes åren 1939–42. Dess formgivning stammade från 1934 och IFA-bilen var alltså till utseendet tämligen föråldrad redan vid lanseringen. Tekniken var modernare än karossen: en tvåcylindrig tvåtaktare på 690 kubik och till den en treväxlad låda med krycka på instrumentpanelen.

Bilen var framhjulsdreven, som de flesta DKW varit, och den hade goda vägegenskaper men blygsamma prestanda. Toppfarten låg kring 85 km/tim.

Visserligen visades bilen våren 1948 men tillverkningen startade inte förrän ett år senare och då i den gamla Audi-fabriken i Zwickau. Två karosstyper byggdes till en början: en täckt tvådörrarsvagn med panelerna monterade på träram samt en cabriolet med helstålskaross. Produktionen gick inte fort och första året blev det bara 355 bilar. 1950 kom ytterligare en typ, nämligen F8 stationsvagn, men den byggdes i synnerligen begränsat antal.

En lätt ansiktslyftning på Luxus-cabrioleten gjordes 1953. Den byggdes i de verkstäder i Dresden där en gång den berömda karosserifirman Gläser hållit till. Hösten 1955 byggdes de sista IFA F8-bilarna.



IFA F9 cabriolet.

Många versioner

Linjesköna F9 var strängt taget bara en vidareutveckling av F8 och det var förstas karossen som gjorde den stora skillnaden. Dock var motorn i F9 större: 900 cc mot 690. Prestanda var därmed betydligt bättre.

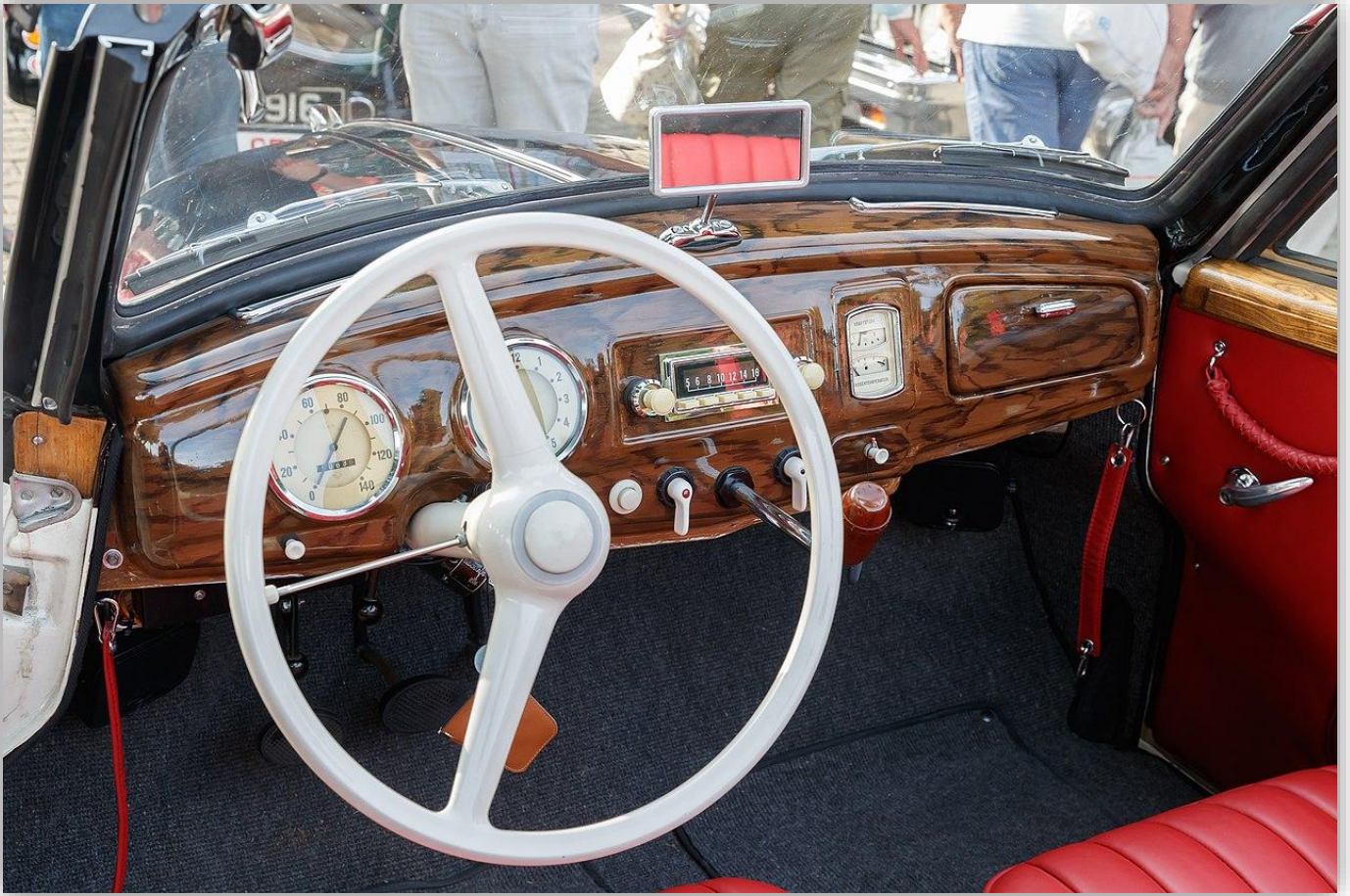
Den F9 som visats i Leipzig 1948 var bara en prototyp och det dröjde ända till oktober 1950 innan serietillverkningen kom igång. Också IFA F9 byggdes i flera karosutföranden, men den snygga tvåsitsiga roadstern satte makthavarna stopp för. Däremot byggdes en fyrsitsig cabriolet.

IFA-bilarna tillverkades under några få år men man hann ändå med förvånansvärt många versioner och ansiktslyftningar. Med den eleganta strömlinjekarossen från 1939 som utgångspunkt moderniserade man efterhand. Delad vindruta blev välvd ruta i ett stycke, och så vidare.

IFA-bilarna må ha visats på inhemska industrimässor men de var huvudsakligen avsedda att exporteras för att på så vis dra in västvaluta till DDR. Sverige var ett av de länder som tog emot förhållandevis många IFA-bilar. Det började lite försiktigt 1952 med 152 nyregistreringar. Året därpå blev 886 svenskar ägare till nya IFA-bilar, troligen alla av F9-typ.

Triumfåret blev 1954 med 4 393 svenska nyregistreringar. Därmed placerade sig IFA ganska otippat på åttonde plats i nybilsregistreringarna! Sen gick det snabbt utför och 1957 såldes den sista nya IFA-bilen i Sverige, en överbliven 56:a.

Namnet IFA försvann just det året, 1956, för att ersättas av Zwickau med modellen P70, som hade modern pontonkaross i konstfibermaterial.



IFA F9 cabriolet interior.



Roger Warolin