



E-M-F 1911

1. Provkörning av Skoda Octavia Combi RS 2,0 TSI
2. Nissan Leaf kommer i juni
3. Renault 5 fortsätter knoppa av sig
4. Toyota avslöjar världens minsta hybridbil
5. Jaguars försäljningen rasade till 49 bilar
6. Mercedes elbil floppar
7. Eldriven Twingo blir billigare än Clio
8. Det här betyder turkost varselljus
9. Självgående batteri ska revolutionera laddning
10. Kan du skilja på en suv, en crossover och en halvkombi
11. Förslag på ny elbilsbonus presenterad
12. Corvettes oväntade bragd
13. Lamborghini 400 GT Interim
14. E-M-F

Teknikens Värld

1. Provkörning av Skoda Octavia Combi RS 2,0 TSI

Av Peter Klemensberger

Publicerad 5 jun 2025 kl 11.59

Storsäljaren Skoda Octavia må har tappat mark men nu kommer den uppdaterade versionen i sitt sportigaste utförande – RS. Och det med mer kraft än någonsin tidigare. En sista salut?



En ny bil utan någon som helst typ av elektrifiering känns ovant. En bil under premiumklassen med en bensinmotor med fyra cylindrar och två liters cylindervolym känns även det ovant i dessa tider då "downsizing" sedan länge har regerat. Men så sitter jag också i en bil med sportambitioner – senaste upplagan av **Skoda Octavia RS**. En bil som dessutom bjuder på fler hästar än någonsin tidigare – 265 stycken, 20 fler än versionen den ersätter.

Det här är nytt

Design. Lite nytt stuk på stötfångare, grill och strålkastare.

Skärm. Nytt infotainmentsystem.

AI. Röststyrningen har nu AI-teknik.

Ingen el. RS-versionen är en bensinbil av den gamla skolan.

Mer kraft. 265 hästar – mer än modellen någonsin har haft tidigare.

En kollega, som jag ska låta vara onämnd, tycker att "det är väl inget RS med den där". Hade kollegan ägnat bilen en blick till hade hen upptäckt tuffare stötfångare, blottade avgasrör, RS-emblem, lågprofildäck, större bromsskivor och röda bromsok. Kanske också att bilen ligger 15 millimeter närmare marken och med den på lyften sett en bakaxel av multilänktyp i stället för urversionens torsionsaxel. Att RS-versionen har en elektrisk differential hade dock varit svårare att klura ut.



Sportiga material och nya Skoda-loggan i ratten. Men nog känner man igen sig.

Men sådan uppmärksamhet får inte Octavia i dag, modellen som tog världen med storm på 00-talet för i dag en mer blygsam tillvaro i skuggan av suvar och crossovers. I alla fall i Sverige. Det är synd, för det här är en bra bil, speciellt i RS-utförande som i provbilens fall har kryddats på med extra utrustning för 99 600 kronor.

Att köra uppdaterade Octavia är som att träffa en vän som man har tappat kontakten med. Utseendet känns igen men nog har lite nya veck kommit till. Kompisen har dessutom en ny flickvän – Laura. Hon är inte den skarpaste kniven i lådan och kan inte mäta sig med min Siri. Jag pratar så klart om bilens röststyrning som i dag kräver en hel del tålmod men som på sikt ska bli bättre med hjälp av [ChatGPT](#) och då förhoppningsvis bättra på sitt svenska ordförråd. Till dess är det bäst att använda funktionen från sin mobiltelefon, som Apples Siri.

Invändigt tar RS-versionen till alla vanliga sportknep med inslag av aluminium, konstskinn, mocka och kolfiberimitation. Knapparna under skärmen ger genvägar in i ett annars logiskt menysystem och via en av dem kan man välja mellan fyra kör lägen eller skraddarsy sitt eget. Det krävs dock att vi lämnar motorvägslunket för att kunna utforska hur stora skillnaderna faktiskt är. Visst ändras gasrespons och styrning och även chassit – som hos prov bilen är adaptivt med 15 (!) olika lägen – men inte så dramatiskt som man skulle kunna tro.

Fler hästar men fortfarande praktisk

Octavia RS behöver man inte tänja på gränserna med för att uppskatta, de extra hästarna känns trygga att ha vid acceleration av mer vardagliga slag och den sjuväxlade dubbelkopplingslådan sköter sin uppgift fint. Prestanda har fått en ny innebörd med nya tidens elbilar som ströslar med hästar och vrid. Men allt är inte bara pulver. Octavia RS är kalibrerad för uppgiften och känns skarp och lätt i steget utan att för den delen vara en renodlad sportvagn. En kombi med knuff och attityd, helt enkelt.



Fördel fram i sportiga RS men baksätet är riktigt bra det med.

Motorn i sig är inte ny, det är en uppdaterad version av EA888 som kom för över 15 år sedan och finns med med effektuttag på **över 300 hästkrafter**. Här ger den med turboassistans 265 hästar och har parats med ett sportigare avgassystem som ger lite maffigare ljud.

Fördelen med Octavia RS är dock inte bara pulver. Då det är toppversionen kommer en hel del saker som standardutrustning. Till och med föga sportiga saker som barnlås, bagagerumsnät, akustikpaket och öppning av bakluckan med fotrörelse, även om det sist nämnda fungerade högst sporadiskt vid provkörningen.

Ljudnivå i överkant

I stolen av sätesklädseln RS Suedia, som är provbilens dyraste tillbehör för 29 900 kronor, sitter jag bra i många mil. Inställningsmöjligheterna är goda, svankstöd finns liksom förlängbar sittdyna. Det finns egentligen bara två saker jag irriterar mig på. Vägbruset och småstötigheten från 19-tumshjulen med däck i 40-profil (tillval), men så blir det ju om man vill vara sportig. Det hjälper inte att jag ställer in bilen i sitt mest komfortabla läge – långresan blir ändå en ljudlig och tröttsam upplevelse.

Förarmiljön är bra med riktiga knappar och rullfunktioner på ratten. Det är lätt att hitta runt bland funktioner som finns där de alltid har funnits. Ibland med spakar och knappar man känner igen från från förr. I den digitala förarmiljön visas det som ska på ett tydligt sätt och telefonen laddas trådlöst utan att bli stekhet.

Sista rycket för modellen?

Fart och fläkt i all ära men Octavia, som bara säljs som kombi Sverige, är mest duktig och en klassledande lastare sett till både volym och funktion. Baksätet är även det riktigt bra med stöd för lår, plats för ben och fötter samt med fiffiga detaljer plus egen klimatzon och sätesvärme i den extrautrustade provbilen.



Octavia är en präktig lastare med finesser – som "hängmattan" för smågrejor.

Bäst gör du dock i att köra Octavia och då helst RS – det gäller att passa på. Utbudet av versioner har tunnats ut vilket skvallrar om att modellens tid kanske snart är över. För bilen i det provkörda utförandet betalar du 542 200 kronor, baspriset för RS är 442 600 kronor. Octavia som sådan startar på 330 900 kronor. Och nej, käre kollega, det är inte samma bil.

Skoda Octavia Combi RS 2,0 TSI

Pris: 442 600 kronor.

Motor: Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,6:1. Borrning/slag 82,5/92,8, cylindervolym 1 984 cm³. Max effekt 265 hk (195 kW) vid 5 250–6 500 r/min, max vridmoment 370 Nm vid 1 600–4 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 225/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 268, längd 471, bredd 183, höjd 148, spårvidd f/b 155/155. Markfrigång 12,9. Tjänstevikt 1 534, maxlast 455, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 50. Bagagevolym (VDA-liter) 640–1700 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,5 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,72 l/mil. CO₂ 163 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 10 726 kronor per år de första tre åren, därefter 1 504 kronor per år.



Sport i all ära men här behöver du inte tumma på de praktiska bitarna.

Rivaler:



Cupra Leon VZ 1,5 e-Hybrid Sportstourer

Hos de spanska koncernkollegorna står denna rival med mindre cylindervolym men kontrar med laddhybridteknik. Total systemeffekt 272 hästkrafter.

Pris: 499 900 kronor.



Toyota Corolla Touring Sports GR Sport 2,0

Hybrid med mycket sport i namnet men kontrar med 196 hästkrafter. Som kombi betraktad har Corolla blivit slagen av Octavia i Teknikens Världs test.

Pris: 407 900 kronor.

2. Nissan Leaf kommer i juni: Ny design och bättre teknik

Publicerad 2025-06-03 16:23 (uppdaterad 2025-06-03 16:36) Text Erik Söderholm

Nissans tidigare storsäljare Leaf har fallit i glömska, men kommer snart i ny upplaga med modernare teknik. Den ska även klara långresor bättre.



Nissan var tidigt ute med elbilen Leaf, men har inte alls lyckats behålla köparna när försäljningen av elbilar exploderade.

När det nu är dags för den tredje generationen av Leaf är det alltså en enormt viktig modell för Nissan, som just nu befinner sig i **ekonomisk kris**.

Nissan har släppt fler bilder och uppgifter om nya Leaf som ska presenteras officiellt senare i juni och börja säljas mot slutet av året. Bland nyheterna finns en helt omarbetad design med lägre luftmotstånd för att sänka förbrukningen. I övrigt är det ont om specifikationer för batteri och laddning.

Nissan Leaf bygger numera på samma plattform som den **större elbilen Ariya**. Infotainmentsystemet har teknik från Google.

Leaf har tidigare fått kritik för att batteriet blir överhettat om bilen snabbbladdas för ofta och den har därför inte lämpat sig särskilt väl för långresor.

Nu verkar det bli ändring. På 14 minuter ska bilen kunna förses med laddning för 25 mils körning. Som jämförelse kunde BMW iX1 laddas med 15,5 mil och Tesla Model Y med 18,8 mil på samma tid i ett **laddtest som Vi Bilägare gjorde sommaren 2023**. Hyundai Ioniq 5 kunde ladda 27,1 mil på samma tid.

– Vi ska ge förarna möjlighet att tryggt kunna göra en semesterresa med 30–50 mil mellan stoppen, och säkerställa att både hastigheten och effektiviteten blir imponerande, säger Richard Candler, chef för Nissans globala produktstrategi.



Den nuvarande generationen har funnits sedan 2018.

Mer från Vi Bilägare:



Nissan återkallar – bilen kan gasa av sig själv



Allvarligt batterifel skulle kosta 235 000 kronor att reparera

3. Renault 5 fortsätter knoppa av sig – ny modell på gång

Av Carl Undéhn

3 jun 2025

Med Renault 5 lanserade den franska tillverkaren sin första modell på den nya elbilsplattformen Ampr Small. Samma teknik används både för att bygga nya Renault 4, samt Alpine A290 och nyligen visade Nissan Micra, som vi nyligen kollade in.



Nu kommer uppgifter om att det är fler syskon till Renault 5 på gång. Enligt franska L'Automobile är en ny generation av Mitsubishi Colt på gång, som ska komma 2027, blir eldriven och byggs med plattformen Ampr Small.

En inte helt oväntat nyhet, med tanke på samarbetet inom alliansen Renault-Nissan-Mitsubishi. Nyligen meddelade Mitsubishi att en **eldriven version av seven Eclipse Cross** ska visas senare i år, som ska använda teknik från Renault Scenic och även tillverkas hos dem i Frankrike. Och redan nuvarande generation av Mitsubishi Colt byggs med teknik från Renault Clio.

Enligt den franska tidningen planerar Mitsubishi inga större förändringar jämfört med Renault 5. Endast fronten uppges få en annorlunda design och vi kan då räkna med ett batteri på 40 kWh och en elmotor fram på 90 kW för omkring 30 mils räckvidd, samt ett större batteri på 52 kWh med en starkare motor på 110 kW och omkring 40 mils räckvidd. Även Google som bas för infotainmentsystemet borde hänga med in i Mitsubishis modell.



Mitsubishi Colt, årsmodell 2023.

Relaterat innehåll:



Mitsubishi gör elbil av Eclipse Cross med teknik från Renault

4. Toyota avslöjar världens minsta hybridbil

Av Maths Nilsson 2 juni 2025, 07:30

Toyota visar upp världens minsta hybridbil. Lilla Aygo X får en elmotor i kombination med bensinmotorn.



Toyota fortsätter att satsa på hybrider parallellt med flera nya elbilar. Nu visar de upp världens minsta hybridbil. Den blott 3,7 meter långa Aygo X blir märkets minsta hybridbil någonsin, och sannolikt den minsta i världen. Nya Aygo X får en liten enliters bensinmotor i kombination med elmotor.

Effekten ökar med 44 hästkrafter till 116 hästkrafter. Enligt Toyota blir den klassledande bland hybrider med ett CO2-utsläpp på 86 gram per km. Bilen börjar levereras nästa år i Sverige.



LÄS MER:



Wheeler Dealers-gurun: Detta är bästa billiga bilen



Sverige snuvas på elbilen många drömde om



Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år



Toyota RAV4 laddhybrid återkallas i Sverige – kan få...



Vägrar elbil – så blir helt nya Toyota RAV4



Jättesuget efter Toyotas hybrider – hinner inte tillverka



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



5. Jaguars elchock: Försäljningen rasade till 49 bilar

Christoffer Lindén 2025-05-30

Den brittiska lyxbilstillverkaren har i princip slutat sälja bilar. Jaguar satsar allt på en elbil för över 1,4 miljoner kronor. Är någon intresserad?



Jaguars framtid blir eldriven. Den nya modellen Type 00 väntas lanseras 2026 med ett riktpreis på över 1,4 miljoner kronor.

Enligt [ACEA](#) registrerades endast 49 nya Jaguar-bilar i Europa i april 2025, vilket motsvarar en minskning på 97,5 procent jämfört med samma månad 2024 då 1 961 bilar såldes. Under årets första fyra månader har Jaguar registrerat 2 665 bilar, en nedgång med 75,1 procent jämfört med motsvarande period året innan, enligt [Motor1](#).

Den nedåtgående trenden syns även globalt. Under första kvartalet 2025 registrerades 7 070 Jaguar-bilar världen över – en minskning med 47,7 procent. Totalt såldes 26 862 Jaguars globalt under det senaste räkenskapsåret.

Flera modeller har fasats ut

Bakgrunden till de låga registreringsciffrorna är en omfattande förändring av modellutbudet. Jaguar har successivt avslutat produktionen av flera modeller, däribland **F-Type**, XE, XF, E-Pace och **I-Pace**. Endast sju F-Pace finns kvar tillfälligt.

Företaget planerar att återlansera varumärket som ett renodlat elbilmärke med ny design, ny teknik och ett tydligare premiumfokus. Första steget i nysatsningen blir en eldriven grand tourer, kallad **Type 00**, som väntas lanseras under 2026.

Enligt uppgift får modellen ett startpris på över 1,4 miljoner kronor och positioneras i ett exklusivt segment snarare än volymförsäljning. Ytterligare elbilar är planerade under andra halvan av decenniet.

Koncernens vinst drivs av Land Rover

Trots den tillfälliga nedgången för Jaguar har moderbolaget Jaguar Land Rover (JLR) redovisat en stark finansiell utveckling. Under det senaste räkenskapsåret uppgick vinsten till 3,33 miljarder dollar, den högsta på över ett decennium.

Det goda resultatet förklaras främst av efterfrågan på Land Rovers suv-modeller, särskilt Defender, Range Rover och Range Rover Sport, som tillsammans sålde över 272 000 exemplar. Försäljningen i Nordamerika ökade med 14,4 procent under första kvartalet 2025, vilket bidrog till att balansera ut svagare siffror i andra marknader.

Jaguar befinner sig i ett strategiskt mellanläge där stora delar av verksamheten omformas. Målet är att återetablera sig som en konkurrenskraftig aktör i det elektriska premiumsegmentet. De kommande åren blir avgörande för hur marknaden tar emot märkets nya inriktning och designfilosofi.

Läs också:



Jaguars renässans – det stora språnget



Jaguar går all-in på el – ingen hybrid eller bensen i framtiden



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](https://www.instagram.com/christoffer.linden)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se

6. Mercedes elbil floppar – nu görs planen om

Publicerad 2025-06-03 15:58

Text Erik Söderholm

Den eldrivna versionen av Mercedes G-klass ”sitter som bly hos bilhandlarna”, uppger en anonym källa till en tysk affärstidning.



Förra året visade Mercedes upp en **eldriven version av den klassiska G-Wagen**. Modellen med det krångliga namnet ”G 580 med EQ-teknologi” kostar från 1,7 miljoner kronor i Sverige.

Men nu uppger två anonyma källor till tyska **Handelsblatt** att modellen säljer dåligt.

– Den sitter som bly hos handlarna, en fullständig flopp, säger en av dem.

– Det är en nischmodell, tillverkningsciffrorna är väldigt låga, säger en annan.

Under 2024 och 2025 har Mercedes registrerat 363 nya exemplar av G-Wagen i Sverige. 60 av dem har varit eldrivna. Men det innebär inte nödvändigtvis att samtliga bilar är sålda.

Mercedes utvecklar just nu en mindre version av G-klass för att öka försäljningen och kapitalisera mer på det klassiska modellnamnet. Den var tänkt att bli en elbil, men nu uppger Handelsblatt att Mercedes kan tänka om och även förse den med förbränningsmotor.

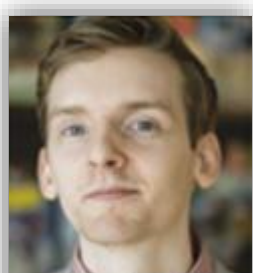
Mer från Vi Bilägare:



Mercedes G-klass med eldrift väger över tre ton



Nu blir terrängikonen knäpptyst och eldriven



Erik Söderholm

7. Renaultchefen: Eldriven Twingo blir billigare än Clio

Carl Undéhn 3 jun 2025

Extrakostnaden för batterier gör fortfarande att elbilar ännu är dyrare än de med förbränningsmotor. Men skillnaden minskar och med kraftigt sjunkande batteripriser gör att elbilarna närmar sig så kallad prisparitet, alltså kostar lika mycket som en motor jämförbar förbränningsmotor.



För Renaults elbilsdivision Ampere är målet både att sänka priserna för elbilar och samtidigt gå med vinst. Något som de är på väg att lyckas med, i alla fall om vi får tro Renaultchefen Luca de Meo. I en intervju med tyska Dig Welt uppger han att de nått stora framsteg med att sänka kostnaderna. Och med mindre modeller är Renault nu på väg att uppnå prisparitet med bilar som har förbränningsmotor, uppger han.

– Den nya eldrivna Twingo kommer att vara billigare än den nuvarande Clio med hybridmotor, säger chefen.

Nya Twingo ska lanseras nästa år och uppges få ett pris från 20.000 euro, omkring 220.000 kronor. Ännu billigare väntas mindre stadsfordon och transportbilar kunna bli, menar Luca de Meo. Då tack vare att de använder små batterier som inte får kostanden att öka jämfört med en bensinmotor.

Exakt hur Renault pressar kostnaderna nämns inte. Men redan vid utvecklingen av Renault 5 uppgavs omkring 80 procent av komponenterna för plattformen Ampr Small komma från senaste generationen av Clio. Något som bidrar till att minska kostnaderna både vid utveckling och tillverkning.



8. Se upp! Det här betyder turkost varselljus

Magnus Fröderberg 2025-06-04

Mercedes har fått godkänt för att använda turkost varselljus för att varna omgivande trafik.



Turkost kan betyda att förare rattsurfar eller att bilen är självkörande.

Mercedes-Benz har letat efter en färg som inte används i trafiken för att signalera och kom fram till att turkos var en "ledig" färg. De menar att turkos tydligt skiljer sig från andra signalfärger i trafiken.

Tanken är att färgen ska indikera att det kommer en självkörande bil. De nya varselljusen kan också varna omgivningen och varsko polis om att föraren sitter och rattsurfar.

– **Ju fler självkörande fordon som finns** på vägarna desto viktigare blir kommunikationen och integrationen mellan fordonet och den omgivande miljön, säger Markus Schäfer, utvecklingschef på Mercedes **i ett uttalande**.

Självkörande upp till 95 km/h

Mercedes-Benz har haft rullande prototyper med turkost varselljus sedan 2023. Nu har de även fått tillstånd att använda varselljuset på serieproducerade bilar.

I dagsläget har Mercedes-Benz självkörning på nivå 3 med S-klass och EQS. Systemet kallas Drive Pilot och innebär att bilen kan hålla sig i en fil **upp till 95 km/h** och kan göra undanmanövrar om det behövs. Omgivande trafik övervakas med lidar och kameror.



De turkosa varselljusen sitter både i strålkastarna och backspeglarna.

9. Självgående batteri ska revolutionera laddning

Av William Karlsson 5 juni 2025, 05:06

Här är det självgående batteriet som ska revolutionera laddningen. Batteriet på fyra hjul har 282 hästkrafter och går att styra med en fjärrkontroll.



Amerikanska och japanska ingenjörer från företagen Dimaag och Komatsu har tagit fram en självgående laddstation. Fordonet har ett enormt batteri i mitten och fyra stora terränghjul. Det går att styra med en fjärrkontroll och har 282 hk samt en maxhastighet på 35 km/h. Batteriet kommer också att kunna förflytta sig självt utan mänsklig hjälp.

Den självgående laddstationen kommer inte bara kunna ladda andra elfordon, utan den kommer också att behöva laddas själv. Den har en imponerande laddeffekt på 1 MW. Den ska dessutom tillåta att sex fordon laddas samtidigt, där alla ska kunna använda laddeffekten på 1 MW.

Det som är mindre imponerande med batterier är lagringskapaciteten på 295 kWh. Batteriet kommer till en början främst att användas inom byggbranschen, där det blir allt vanligare med elmaskiner. Det självgående batteriet kommer att vara till stor hjälp ifall laddstationerna ligger längre bort från själva arbetsplatsen.



LÄS MER:



Samsung tar fram rekordbilligt solid state-batteri



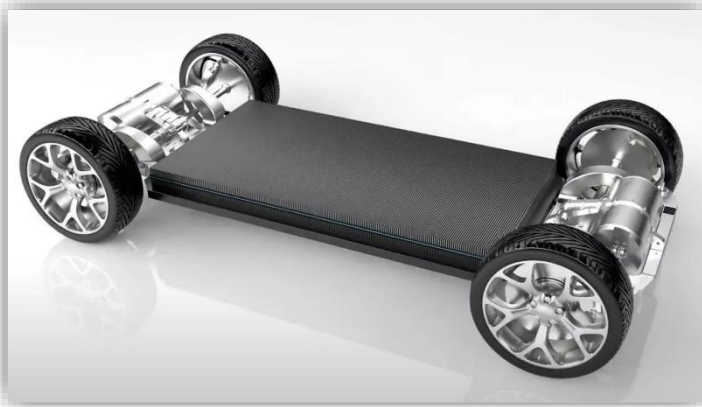
Batteriet laddas lika snabbt som du tankar –...



Läcka avslöjar: Så blir BYD:s nya Blade-batteri



Därför ska elbilar bara laddas till 80 procent



Nytt batteri laddar rekordsnabbt – delägs av Volvo



Nytt jättebatteri för lastbilar – går att byta ut



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

10. Kan du skilja på en suv, en crossover och en halvkombi?

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 03 juni 2025

Publicerad 03 juni 2025

Bilvärlden är full av termer som kan förvirra även den mest insatta. Vad är egentligen skillnaden mellan en suv, en crossover och en halvkombi?



Kan du de olika karosstyperna?

Denna artikel kollar in bilindustrins utveckling och avslöjar hur marknadstrender och regleringar har format det vi ser på vägarna idag, så att du kan bli expert på bilarnas karosstyper.

Från pickup till personbil: En fråga om ram

För att förstå skillnaderna måste vi först blicka tillbaka till pickupbilens ursprung. Traditionella pickuper byggs på en robust metallram, ett koncept som kallas 'body-on-frame'. Karossen, flaket och hytten bultas fast på denna ram, vilket ger fordonet dess styrka för tunga arbeten.

Detta skiljer sig markant från de flesta personbilar, som använder en 'unibody'-konstruktion. I en unibody-konstruktion är fordonets struktur en integrerad del av karossen, vilket ger en lättare och oftast mer bränslesnål konstruktion, men med vissa begränsningar när det gäller dragkapacitet och terrängkörning.



En klassisk pick-up.

Förr i tiden föddes suven ur idén att ersätta pickupens flak med en förlängd hytt, komplett med extra säten. Dessa tidiga suvar byggde på samma robusta ram som pickuperna och var designade för att klara tuffa tag och dra tunga laster. Konceptet blev populärt, delvis för att suvar uppfattades som "coolare" än de mer bruksinriktade skåpbilar, trots liknande ursprungshistorier.

När suven blev en crossover – och reglernas roll

Vändpunkten kom på 1980-talet med modeller som Jeep Cherokee. Denna suv var visserligen robust och terränggående, men byggdes med en unibody-konstruktion, liknande en personbil. Denna innovation visade sig vara populär och dessutom billigare att tillverka, vilket banade väg för fler unibody-suvar på marknaden.

Dessa fordon började då kallas crossovers, en term som syftar på att de "korsar" egenskaper från både personbilar och suvar. Trots den tekniska skillnaden har termen suv fortsatt att användas som ett samlingsnamn, vilket bidrar till förvirringen.



En typisk suv.



Chevrolet Bolt crossover.

En betydande faktor i utvecklingen av suvar och crossovers är miljöregleringar, särskilt i USA. När Environmental Protection Agency (EPA) bildades, infördes utsläppsregleringar som inte var lika strikta för lätta lastbilar som för personbilar. Detta skapade ett "kryphål" där biltillverkare kunde dra nytta av mindre stränga krav genom att klassificera fordon som lätta lastbilar, vilket crossovers faller under.

Detta har lett till att fler bilmodeller utvecklats för att passa in i kategorin lätta lastbilar, vilket i sin tur bidragit till att suvar och crossovers idag dominerar marknaden, ofta på bekostnad av sedantillverkningen.

Marknadens makt: När halvkombin blev suv

I dagens bilindustri kan det vara svårt att avgöra om ett fordon är en liten suv eller en halvkombi, då gränserna blivit allt mer flytande. Tillverkare har insett att benämningen "suv" har en starkare dragningskraft på konsumenter.

Ett tydligt exempel är Chevrolet Bolt, som av många uppfattades som en halvkombi, men som Chevrolet marknadsförde som en crossover.

Ett annat exempel är Ferrari Purosangue, en bil med en V12-motor som snarare liknar en sportig halvkombi men som officiellt säljs som en crossover.

Den enklaste tumregeln för att skilja mellan en liten suv och en halvkombi kan tyckas trivial, men är enligt vissa bedömare den mest avgörande: Om bilen säljer bra, är det en suv. Om den inte säljer bra, är det en halvkombi eller kombi.

Kia Soul, som fortsätter att vara populär, kategoriseras som en suv enligt denna logik, medan fordon som Hyundai Veloster, som lades ner på grund av svag försäljning, betraktas som halvkombis. Även om faktorer som sitthöjd och markfrigång kan spela roll, är det i slutändan marknadens mottagande som definierar fordonskategorin i konsumenternas ögon.



Ferrari Purosangue.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination.



Experten: Biltypen som säljer mest just nu



Fiket där tiden står still.

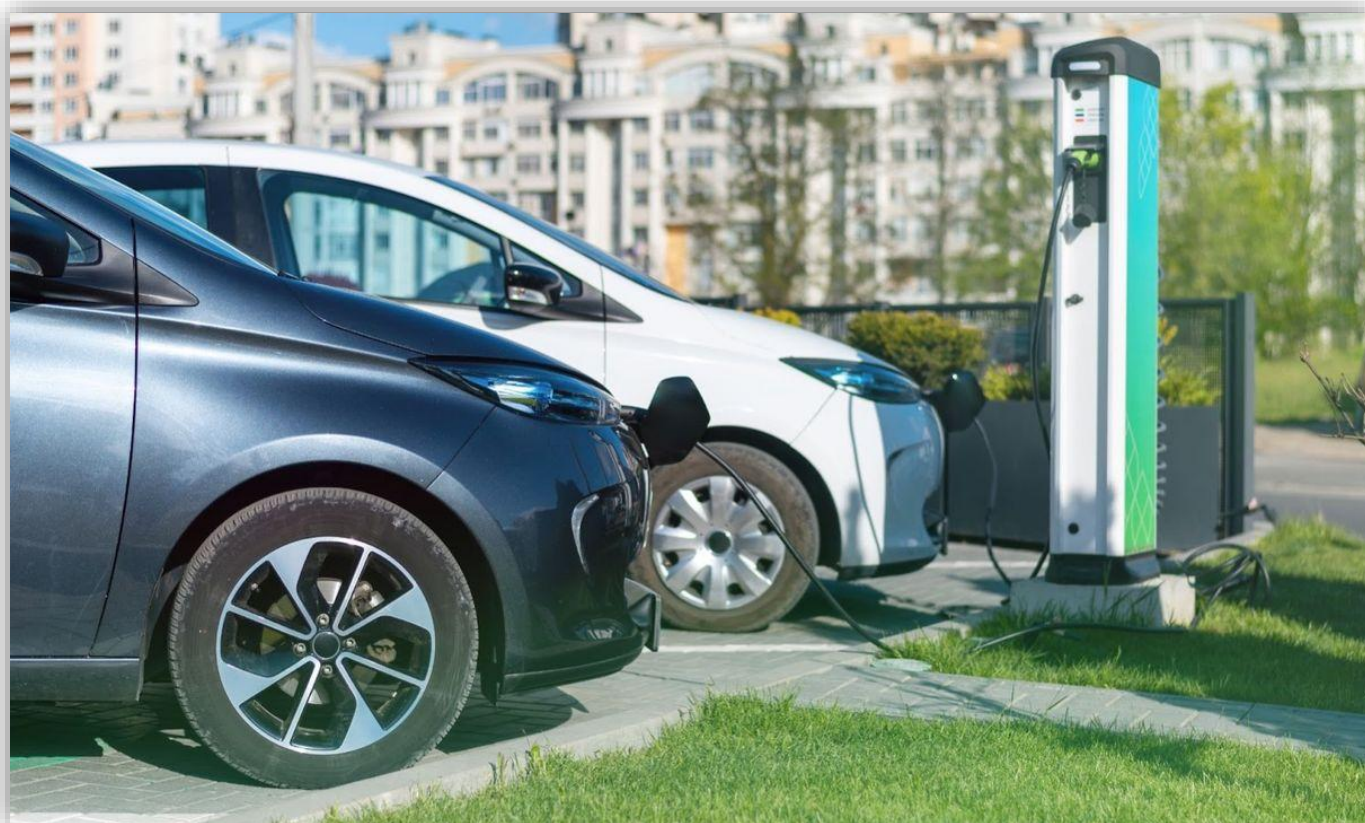


11. Förslag på ny elbilsbonus presenterad

Bobby Green

2025-06-03 kl 12:00

Kan bli upp till 54 000 kronor



Under vintern har Naturvårdsverket haft som uppdrag från regeringen att ta fram underlag och förslag för att kunna utforma en ny elbilsbonus. Nu presenterar man förslaget som kan ge upp till 54.000 kronor i bonus - om du inte bor i storstan. Man vill nämligen att bonusen ska gå till de privatpersoner som bor i landsbygdskommuner eller andra områden med begränsad kollektivtrafik och totalt finns 177 kommuner där hushåll kan bli berättigade till stödet.

Om man ansöker om premien innan den 1 juli 2028 och ansökan beviljas får man 54.000 kronor. Gör man det efter detta datum blir summan istället 36.000 kronor. Utbetalningarna ska ske varje månad och högst i 36 månader. Stödet ska gälla både nya och begagnade elbilar och det spelar ingen roll om man köper eller leasar. Inköpspriset måste dock vara mellan 54.000 och 500.000 kronor och leasingkostnaden per månad får max vara 4.700 kronor.

Naturvårdsverket vill att förslaget ska träda i kraft den 13 januari nästa år. Regeringen kommer att fatta beslut om det hela under året.



**Gemensam elbilsbonus för EU på förslag
Välkommet**



**Deadline för klimatbonus om en månad
Bilen måste ställas på senast den sista mars**



**Nu måste bilägare ansöka om klimatbonusen själva
Nytt besked från Regeringen**



12. Corvettes oväntade bragd – mot Lamborghini

Av Kevin Neemé 4 juni 2025, 07:03

Den kostar bara en fjärdedel av vad en Lamborghini Revuelto gör. Ändå matchar bakhjulsdrivna Corvette ZR1 den italienska superbilen. – Accelerationen är så explosiv att det är svårt att jämföra med något, skriver amerikanska C&D.



Att den nya toppmodellen från Chevrolet skulle bli kvick var det nog ingen som tvivlade på. En V8 med 5,5 liters dubbelturbo och 1 064 hästkrafter brukar göra susen. Men att en bil utan fyrhjulsdraft kan mäta sig med de allra vassaste superbilarna väcker uppmärksamhet.

– Det är den snabbaste bakhjulsdrivna bilen vi någonsin testat, säger amerikanska **Car and Driver** efter att ha provkört nya Corvette ZR1.

Vid full gas river ZR1 iväg från 0 till 96 km/h på 2,2 sekunder enligt **Car and Drivers** mätningar. De använder ett så kallat ”en-fots rollout”. Det innebär att bilen rullat någon decimeter innan klockan börjar ticka så den verkliga tiden från stillastående ligger troligen runt 2,4 sekunder. Ändå är det anmärkningsvärt att den matchar tiden för Lamborghinis fyrhjulsdrivna Revuelto med 1 001 hästkrafter.

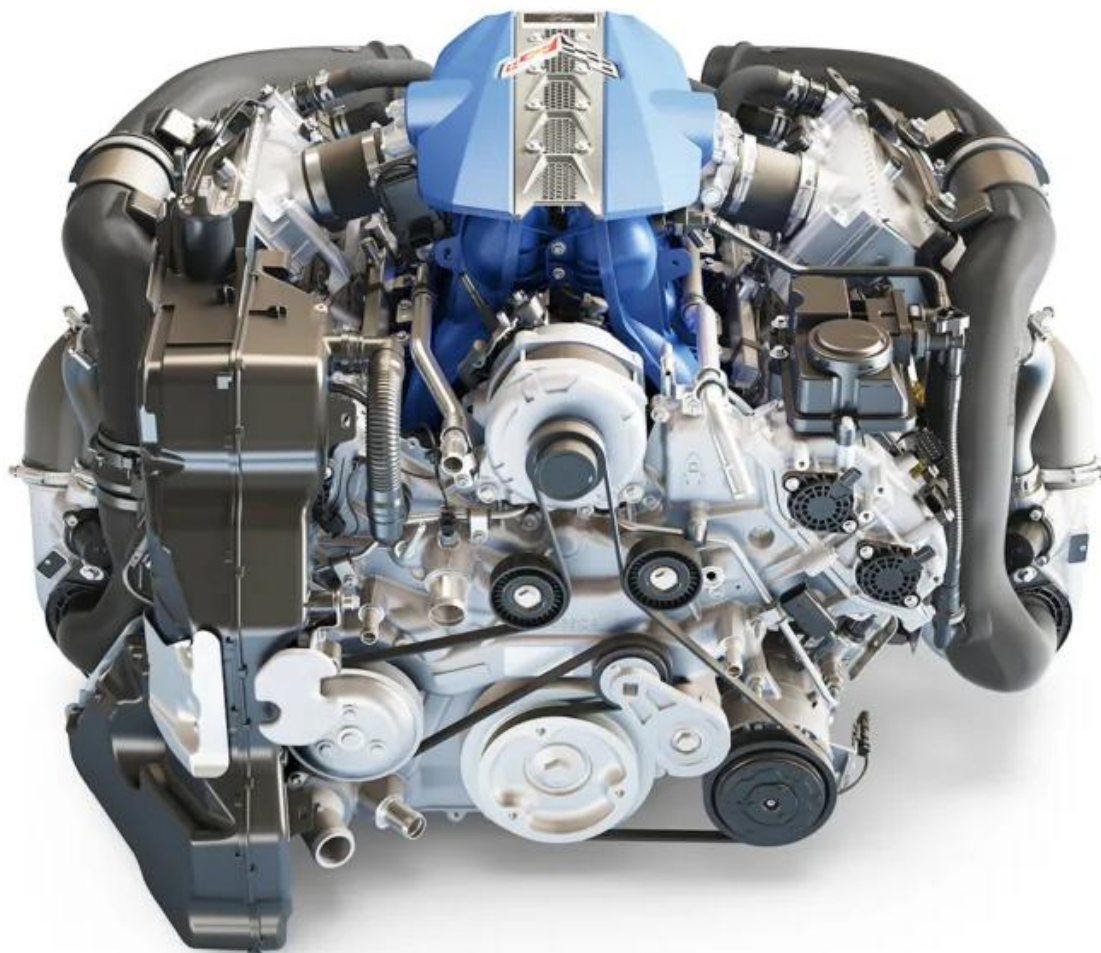
Hemligheten bakom Corvettens grepp finns i hela paketet. Motorn sitter precis över bakaxeln vilket ger extra vikt och därmed bättre fäste på drivhjulen. De breda däcken från Michelin på 345 mm bak och 275 mm fram är dessutom av samma typ som används i racing. Det är en lösning som ger rejält bett, även utan hjälp från framhjulen.

Men det är inte bara starten som imponerar. Den nya ZR1 accelererar till 161 km/h på 4,5 sekunder och fortsätter upp till 209 km/h på 7,1 sekunder. Kvartsmilen – motsvarande 402 meter – avverkas på 9,5 sekunder med en slutfart på 240 km/h. Och det är utan att underlaget preparerats som på riktiga dragracingbanor.



FILM: <https://youtu.be/StWSpZHF998>

Det är alltså en bakhjulsdriven amerikansk sportbil. Tillverkad av samma företag som bygger pickuper och som nu kör ifrån några av världens dyraste och mest avancerade superbilar. Och det mest oväntade är att Corvette ZR1 bara kostar en bråkdel av vad bilar med liknande prestanda brukar göra. Utgångspriset i USA ligger på cirka 1,7 miljoner kronor – jämfört med t.ex. Lamborghini Revuelto som har ett grundpris på 6,4 miljoner kronor.



LÄS MER:



Hedin Bil tar över Corvette i flera länder: "Stolta"



Ny monster-Corvette med 1079 hk kör ifrån Ferrari



Så klarar nya Lamborghini duellen mot den gamla



Sylvester Stallone visar upp sitt nya vrålkåk:...



Ferraris mardröm: Ny Corvette sprängde drömgräns



Fabriksny Lamborghini kraschad direkt



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

13. Lamborghini 400 GT Interim 1966



När Ferruccio Lamborghini bestämde sig för att försöka sig på att bygga en Gran Turismo hade hans företag i princip noll erfarenhet av biltillverkning. Tidigare i sitt liv hade Ferruccio konstruerat ett par Fiat-baserade specialbilar, så hans önskan att bygga en sportbil var inte ny, men hans karriärfokus låg främst på traktorer, och han byggde upp en betydande förmögenhet i takt med att hans verksamhet expanderade.





Lamborghinis affärskicklighet ledde till snabba ekonomiska framgångar under 1950-talet, och Ferruccio utvecklade en förfinad smak för snabba bilar. Han ägde många Maseratis, Jaguarer, en Mercedes 300SL och flera Ferraris. Hans påstådda missnöje med Ferraris kvalitet och distanserade kundservice sporrade honom att producera en Gran Turismo under sitt eget namn, med målet att bygga en sportbil som var lyxigare och mer raffinerad än något av Ferraris erbjudanden. I början av 1960-talet var det bolognesiska företaget väl respekterat för sina robusta jordbrukstraktorer och jordbruksutrustning, så Ferruccios djärva önskan att överträffa Ferrari måste säkert ha fått några att höja på ögonbrynen. Vad han kan ha saknat i erfarenhet av bilbygge kompenseras mer än väl av hans företags tillverkningskapacitet, hans öga för ingenjörstalang och ren italiensk moxie.

Ferruccio Lamborghini höll sitt löfte och debuterade med den radikalt formade 350 GTV på bilsalongen i Turin 1963. GTV fick blandade recensioner från motorpressen, så Lamborghini återvände året därpå med den kraftigt reviderade 350 GT. Med ett rörformigt chassi, helt oberoende fjädring och en härlig 3,5-liters V12-motor designad av den briljanta Giotto Bizzarrini (fadern till 250 GTO), mottogs denna iteration mycket bättre. Den ursprungliga stylingen gjordes av Franco Scaglione, som tonades ner och förfinades av Carrozzeria Touring för produktionsmodellen. Teknik och utveckling sköttes av ett team av begåvade unga ingenjörer, inklusive Gian Paolo Dallara, Paolo Stanzani och testingenjör Bob Wallace. Efter cirka 120 exemplar introducerade Lamborghini 4-liters 400 GT 2+2, som gav mer kraft och praktiska egenskaper med 2+2 säten.

Övergången mellan dessa modeller överbyggades av den sällsynta 400 GT Interim, som behöll den tvåsitsiga karossen från den ursprungliga 350 GT men gynnades av de mekaniska framstegen hos 400 GT 2+2. Produktionen var extremt begränsad, med endast 23 exemplar byggda, vilket gjorde 400 GT Interim till en av de mest sällsynta tidiga Lamborghini.



Detta exemplar, chassi 0463, färdigställdes den 16 maj 1966, lackerades i rött över svart läderklädsel och försågs med motornummer 0439, som den har kvar än idag. Bilen levererades ny till Bob Estes, Lamborghinis distributör på västkusten i Inglewood, Kalifornien, och spelade en viktig roll i märkets tidiga närvaro i USA. Estes, en framgångsrik Ford Lincoln-Mercury-återförsäljare och tidig förespråkare för Lamborghini, spelade en avgörande roll i att förfina bilarna för att bättre passa amerikanska köpare. Han behöll 0463 i två år, använde den som en demonstrator och presenterade den i reklammaterial innan han sålde den till en köpare i Kalifornien den 26 juni 1968.

År 1976 ägdes Lamborghini av John A. Baum från Tustin, Kalifornien, som anförtrorde underhållet av den kända specialisten Gary Bobileff. 1983 köpte Bobileff bilen från Baums dödsbo och sålde den därefter till Richard W. Killion från Carlsbad, Kalifornien, som behöll den i nästan fyra decennier. Under denna tid fortsatte 0463 att underhållas och restaureras av Bobileff, med dokumentation som täcker årtionden av arbete, inklusive en ombyggnad av motorn 1997. I början av 2020 sålde Mr. Killion bilen till den senaste ägaren och lade till den i en samling av några av världens mest betydelsefulla italienska sportbilar. Under det nuvarande ägarskapet har ett team av interna specialister regelbundet servat Lamborghini.

0463:s kaross är nu färdig i den klassiska kombinationen av rött över beige läderklädsel och är i utmärkt skick, med skarpt definierade linjer, raka paneler och restaurerade ljusa arbeten. Den körs på ordentliga Borrani-trådhjul med tidsenliga Michelin XWX-däck, vilket garanterar en autentisk estetik och köregenskaper. Den affärsmässiga kupén har beige läder på sätena och dörrkorten, accentuerat av en svart instrumentbräda och mattor. Den mjuka trimmen är genomgående utmärkt, och detaljer som kontroller, omkopplare och instrument är i fin ordning.



Den fyra liters DOHC V-12-motorn, toppad av två rader av Weber twin-choke sidedraftförgasare, är fortfarande ett definierande drag hos Lamborghinis tidiga grand tourers. Tillsammans med en omfattande historikfil – inklusive underhållsprotokoll, restaureringsfakturer och tidstypiska fotografier – representerar chassi 0463 en sällsynt möjlighet att förvärva en av de tidigaste och mest exklusiva Lamborghini-bilarna. Med sin slående design, motor med matchande nummer och väldokumenterade proveniens är denna 400 GT Interim ett mycket eftertraktat stycke Lamborghini-historia, lämplig för concours-uppvisning och långfärdskörning.

Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs

\$ 565,000

Artikelnummer: 7852





14. Veckans bil: 1911 E-M-F roadster

Berättelse av Brian Earnest

Publicerad 24 jun 2015 16:32 PDT

Kylarembleet på John Smiths fantastiska roadster från 1911 stavar "E-M-F", men han vet ändå att frågorna kommer. "Vad är det? ... E-M-F? Vad är det?"



Kylarembleet på John Smiths fantastiska roadster från 1911 stavar "E-M-F", men han vet ändå att frågorna kommer. "Vad är det? ... E-M-F? Vad är det?"

Även på bilmässor är de flesta hobbyister och bilfantaster inte så bekanta med det sedan länge försvunna varumärket E-M-F eller de bilar som de senare utvecklade. Ännu färre skulle känna igen en kanadensisk version. Men Smith hjälper gärna till med en historielektion. Som bilens långvariga ägare – han har faktiskt ägt den två gånger – är han väl inövad i att recitera märkets bakgrundshistoria och den fantastiska historien om sin vita roadster.

"Jag brukar bara säga att det är en föregångare till Studebaker, vilket det är – mer eller mindre", skrattar Smith, som bor i Orillia, Ontario. "De flesta vuxna har hört talas om Studebaker, men nuförtiden är det nästan ingen som har hört talas om E-M-F. Jag är typ det enda barnet i kvarteret med en.

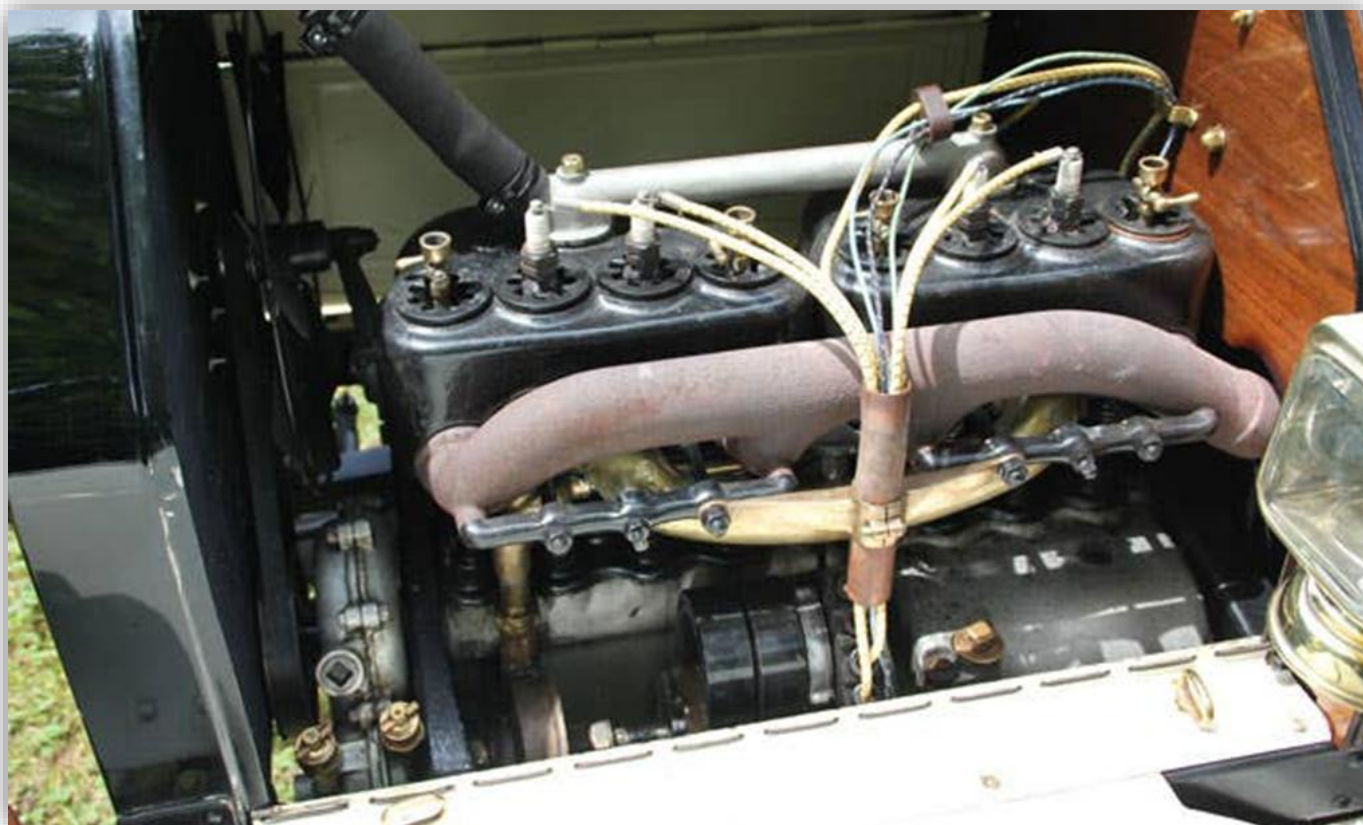


"Det finns förmodligen flera hundra E-M-F som fortfarande finns ... De var stora produktionsbilar på den tiden, tillsammans med Ford och ett par andra. I Kanada finns det inte så många, kanske 10 som vi känner till. Och min är den enda roadstern från Kanada."

Det är också förmodligen den enda E-M-F som fortfarande lever som räddades från ett hönshus. Det äventyret kom tack vare Smiths far, Gord Smith, en välkänd radiostationsägare och personlighet. Gord Smith ägde och drev CFOR-AM och var lite av en radiopionjär i Kanada. Han hittade ett sätt att gifta ihop sin kärlek till gamla bilar med sin entusiasm för etern och resultatet blev en enorm samling bilar som John säger omgav familjen under större delen av hans barndom.

"Min pappa var faktiskt en av de första samlarna av antika bilar i Kanada", säger Smith. "Han gjorde sitt eget program varje vecka som hette 'Motor Memories'. Han pratade om trivialiteter från bilhistorien i Nordamerika och så vidare och berättade historier – han var en fantastisk historieberättare – och i slutet av varje program avslutade han med: "Och om du känner till några antika bilar i grannskapet, låt oss veta!" [skrattar] Han fick alla möjliga ledtrådar om bilar, inklusive den här som stod i ett hönshus i Toronto-området. ... Vi har faktiskt filmklipp från 1952 där den kommer ut ur hönshuset när den vinschas ut på den gamla hemska bondvagnen som han använde. Och vi har faktiskt bilder av min farfar som kör bilen i orestaurerat skick efter att de fått den att fungera. Vi har bilder av honom när han kör runt den omkring 1953 eller så.

"Det slutade med att pappa gjorde en tidig restaurering av den. På den tiden älskade jag bilen. Jag växte upp med alla dessa gamla bilar. Han hade, typ, 50 åt gången ... Men det fanns en kärngrupp av bilar som var "keepers" och det här var en av dem."



Det slutade med att Smith köpte roadstern av sin far, som han behöll under en tid, och sedan gav tillbaka den till honom "när våra barn kom och vi inte alla kunde komma in i den för att gå och hämta en glasstrut". Han bytte tillbaka den till sin far mot en touringbil. Roadstern såldes senare till en annan samlare, "men han gjorde ingenting med den. Han använde den aldrig och täckte i stort sett bara över den", konstaterar Smith. När den ägaren gick bort bestämde sig Smith för att köpa tillbaka roadstern och äga den en andra gång. Det byggdes bara cirka 26 000 E-M-F tillsammans under åren 1911-1912 innan märket försvann, och bara en liten andel av dem finns kvar idag, så Smith visste att hans chanser att hitta en annan liten E-M-F roadster med så mycket originalitet och attraktionskraft var någonstans mellan liten och ingen.







Varumärket E-M-F fick sitt namn från de tre män som grundade företaget - bilkarossbyggaren Barney Everitt från Detroit, den före detta Cadillac-försäljningsexperten William Metzger och den före detta produktionschefen för Ford-fabriken Walter Flanders. Företaget startades i juni 1908 i Detroit med stora planer på att bli en maktspelare inom mellanprisbilsområdet. Företaget köpte upp fabrikerna, verktygen och utrustningen från företagen Wayne och Northern och använde dem för att bygga den nystartade Model 30, en fyrcylindrig bil på 30 hk som fanns som en tourcar för fem passagerare, en tourabout för fyra passagerare, en firsitsig demi-tonneau och en roadster för tre passagerare

Produktionen växte till lovande 15 000 plus enheter för 1910, trots några buggar som inkluderade vissa överhettningssproblem, men stridigheter mellan de tre grundarna skulle snart spåra ur hela företaget. Everitt och Metzger gick snart igång med att bygga bilar under namnet Everitt. Under dessa tidiga dagar såldes bilarna hos Studebakers bilhandlare, och när grundarna började dela upp sig kunde Studebaker ta kontroll över företaget – som var missnöjd med några av E-M-F:s problem med kvalitetskontroll och felsteg i produktionen – och han kunde ta kontroll över företaget.

År 1913 fasades namnet E-M-F ut och bilarna som kom från Detroit och över floden vid fabriken i Walkerville, Ontario, bar alla namnet Studebaker.

"Det finns sätt att växla upp och du måste göra det på det sättet – annars", skrockar han. "Jag försökte lära en vän till mig för ett par veckor sedan att köra den och det gick inte så bra. Du måste dubbelkoppla och måste göra det snabbt och det är en koordinationssak. Jag lärde mig när jag var ung och förmodligen när jag hade lätt för att lära mig saker."

Smith äger också en T-Ford från 1913 och en Ford Roadster av modell A som han kallar sin "dagliga sommartransport". Han reserverar i allmänhet sin EMF för speciella tillfällen och sammankomster från Brass Era, men han insisterar på att han inte behandlar den med silkesvantar. "Jag kör den på en ganska vanlig bas. Färgen har fått massor av märken och repor, så om barnbarnen kommer in och klättrar på den och repar den, ah, vem bryr sig. Och de älskar det."



Smiths roadster från 1911 var en av de bilar som monterades på kanadensisk mark, och han har ännu inte sett någon liknande. "Jag vet inte riktigt hur mycket av bilen de skulle ha byggt i Walkerville, förutom att montera den, men de använde olika lampor och olika vindrutor, och jag kan tänka mig att de byggde sina egna karosser, men det vet jag inte riktigt säkert", säger han.

Smith har aldrig gett E-M-F en restaurering av skruvar och muttrar. Istället har det varit mer av en rullande remake som aldrig har tagit bilen av vägen särskilt länge. Han har gjort om kylaren; fixade magneten, spolen och andra elektriska komponenter; jorda ventilerna; Bytte ut brandväggen och sparkpanelen och gav bilen massor av andra små justeringar. "Jag har förmodligen gjort 100 små saker med den, och den ser ganska bra ut från 50 meters avstånd", säger han. "De senaste åren har jag gjort uppgraderingar på den för att göra den pålitlig och förbättra dess utseende. Bilen skulle verkligen tåla att plockas isär och bli kosmetiskt restaurerad och jag hoppas att det kommer att göra det en dag. Under tiden jobbar jag lite i taget."

Varje åktur i förarsätet är i stort sett garanterad att få ett leende på Smiths läppar, men att sitta med hagelbössa och försöka lära någon annan att köra den är en annan historia. Han har funnit att erfarenhet är den enda läraren när det gäller att verkligen behärska en maskin från Brass Era.

Det gör deras farfar också.

"Hela familjebandet och historien om hur min pappa fick det ... och jag är en stolt kanadensare och jag är ganska stolt över dess kanadensiska arv", avslutar Smith. – Det låter lite som att skryta, men jag älskar hur det ser ut. Den är verkligen tilltalande att titta på och den hasar sig fram på vägen ganska bra. Den är rolig att köra. Den är riktigt rolig att köra.

– Jag älskar verkligen bilen. För att vara riktigt ärlig, när jag först köpte tillbaka den var jag inte säker på hur länge jag skulle vilja behålla den, men jag har blivit väldigt fäst vid den."



Roger Warolin