



Lotec Sirius

1. Audi A6 e-tron
2. Rolls Royce 100-åring Phantom hyllas
3. Provkörning av uppdaterade Lynk&Co 01
4. Opel Mokka GSE Rally
5. Kriget om elbilstronen hårdnar
6. Snart möjligt med 3000 kilometer utan laddstopp
7. BMW ändrar strategi med elbilar
8. Triflux den okända supermotorn
9. Ny konkurs skakar bilhandeln
10. DAF är favorit bland spanska förare
11. Volvo och Daimler i nytt samarbete
12. Smart Roadster Coupé
13. Lotec Sirius
14. Helreoverat helgon
15. P1800 som cabriolet
16. Triumph Spitfire
17. Fredagsfilmen



## 1. Test: Klarar sig Audi A6 e-tron utan luftfjädring?

2025-06-17

Text och foto Morten Bek

**Audi A6 e-tron kör utmärkt med luftfjädring, men vad händer när elbilen måste nöja sig med vanlig fjädring? Vi testar Sportback-versionen med 367 hästkrafter. Interesserad i Audi A6 Sportsback e-tron**



Det är bara med den högsta utrustningsnivån som Audis nya elbilar, **Audi A6 e-tron** och **Audi Q6 e-tron**, har luftfjädring som standard. Jag har kört SUV-modellen **Q6 e-tron** med och utan luftfjädring, och tyvärr var den senare något av en besvikelse. Därför är jag ovanligt (och kanske överdrivet) spänd på att testa om den nyare **A6 e-tron** står inför samma dilemma. Det är tre månader sedan jag testade **A6 e-tron** i Avant-version med S Line Selection Edition och Tech pro-paketet. Det är den högsta utrustningsnivån med luftfjädring, och fjädringen fungerar utmärkt. Jag kallade den faktiskt för ett mästerverk.

Nu har jag tagit mig an en Sportback (hatchback) med samma batteristorlek (det största av två möjliga) och Performance-motorisering (bakhjulsdrift med starkast möjliga elmotor – 367 hästkrafter). Men denna gång den något mer återhållsamma Performance S Line Edition med Tech plus-paketet som inkluderar fjädring med vanliga stötdämpare och stålfjädrar. Audi kallar fjädringen för "dynamiskt chassi". Kan den bidra till att göra **A6 e-tron** till en vägvinnande elbil även utan luftfjädring? Svaret får du nedan.



### Vilka batteri- och motoralternativ finns till till A6 e-tron?

Sportback eller Avant – valmöjligheterna är desamma, och man väljer i princip mellan lång räckvidd och mycket lång räckvidd. Sportback-versionen, som jag testar här, är den mer aerodynamiska av de två, vilket ger utdelning i förbrukning och räckvidd: här hittar vi den absoluta räckviddsmästaren i **A6 e-tron**-familjen. Upp till 750 kilometer på en laddning är möjligt – den motsvarande Avant måste stanna efter 712 kilometer.

Just varianten med upp till 750 kilometers räckvidd och ett batteri med en bruttokapacitet på 100 kWh är den jag testar. Den heter Performance, eftersom den är mycket snabbare än basmodellen (som har 83 kWh batteri) med 286 hästkrafter, och den kör 129 kilometer längre per laddning. Men 621 kilometer och 286 hästkrafter i basversionen låter inte som ett dåligt köp när du får lägga till 100 000 kr för bättre prestanda och räckvidd.





Det finns inga större batterier till **A6 e-tron** än det på 100 kWh, där man har direkt tillgång till att ladda 94,9 kWh. Fler hästkrafter och en motor till kan man däremot få i Quattro S Line Selection Edition (428 hästkrafter, 710 kilometer). För den får du betala 989 000 kronor.

### **Varför välja A6 e-tron som Sportback och inte Avant?**

Räckviddsargumentet har jag redan nämnt. Kostnadsmissigt sparar du 20 000 kr genom att välja Sportback, så det är egentligen inte ett riktigt argument. Till en början förälskade jag mig i Avant-modellen, eftersom Audi är så skickliga på att designa kombibilar. Men ju mer jag tittar på **A6 e-tron** som Sportback, desto mer gillar jag den. Stora hatchbacks är inte bilar jag vanligtvis uppskattar, men Audi har fått till det här riktigt snyggt med harmoniska proportioner.

Och man ska inte luras av kombiformen. Som Avant är **A6 e-tron** inte så praktisk som man kan förvänta sig av en kombi. Bagageutrymmet är både litet och påverkat av den lutande bakrutan. I själva verket är **A6 e-tron** som Sportback minst lika flexibel och rymlig.

### **Men hur var det då med fjädringen?**

Ska du köpa en A6 Sportback e-tron finns det många varianter och tillval att välja på. Luftfjädring ingår endast som standard i S Line Selection Edition-versionerna. För övriga versioner får du lägga till Tech pro-paketet för 44 300 kronor för att få luftfjädring. Det är inget måste enligt mig, för även om luftfjädringen gör skillnad, fungerar det "dynamiska chassit" tillräckligt bra om du vill komma undan lite billigare.



### Hur är interiören i Sportsback?

S line-interiören har mikrofiber och läder. Det är grå mikrofiber med kraftiga sömmar på de genomgående panelerna, och det höjer kvalitetskänslan jämfört med vissa "hårdare" paneler. Historien är annars densamma som när jag testade Avant-versionen med S line-utrustning: det finns för många uppenbara tecken på besparingar. Tunn och tråkig plast används till luftmunstycket och små reglage, ett överbelastat kontrollpanel på förarsidan för speglar, sätesminne, strålkastare och barnlås, och synlig täckning i dörrarna för en knapp som av någon anledning inte finns där (kanske en fysisk låsknapp för den amerikanska marknaden?).

Eftersom Audi har vant världen vid att interiören ska vara snygg och skön att ta på, finns det alltså en del att klaga på. Audi borde inte ha offrat fina aluminiumreglage till klimatkontrollen och flyttat det till ett hörn längst ner på en stor pekskärm. Men på många andra sätt har interiören precis den höga kvalitet som vi förväntar oss från Audi. Justeringsmöjligheterna är omfattande, så jag tror de flesta kan sitta bekvämt och njuta av säten som gör de långa resorna (som [A6 e-tron](#) klarar utan stopp) till ett rent nöje.

### Vad kostar den?

Audi A6 Sportback e-tron Performance S-line Edition (fråga mig inte varför modellnamnet är uppbyggt så) med Tech plus-paketet, kostar 839 000 kronor. Det är det perfekta valet för dig som vill ha så lång räckvidd som möjligt, vill ha kvalitetskänsla i kupén och klarar dig utan fyrhjulsdrift. Vill du lägga till Tech pro-paketet (med luftfjädring) kostar det 44 300 kronor extra.



### Den slutgiltiga domen

En stor del av syftet med testet var att ta reda på om **A6 e-tron** har goda köregenskaper och hög komfort i en version utan luftfjädring. Testet visar att den har det, så du kan tryggt titta på de lägre utrustningsnivåerna. Sportback-versionen med det stora batteriet och 367 hästkrafter är en attraktiv kombination av bra kraftresurser och mycket lång räckvidd, med möjlighet till oavbruten motorvägskörning över långa sträckor – och väldigt snabb laddning när det behövs.

### Specifikationer

Audi A6 Sportback e-tron Performance S-line Edition

- **Motor:** Elmotor (bakhjulsdrift)
- **Effekt:** 367 hk / 565 Nm
- **0–100 km/h:** 5,4 sekunder
- **Toppfart:** 270 km/h
- **Förbrukning (WLTP, blandad körning):** 14,1 kWh/100 km
- **Räckvidd (WLTP):** upp till 750 km
- **Batterikapacitet:** 100 kWh (nettobatteri 94,9 kWh)
- **Max. laddkapacitet:** 270 kW
- **Mått (L × B × H):** 4 690 × 1 860 × 1 650 mm
- **Tjänstevikt:** 2 250 kg
- **Max släpvagnsvikt (bromsad):** 2 100 kg
- **Bagagevolym:** 502–1 330 l (+ 27 l i frontutrymme)
- **Pris:** 839 000 kr (Proline Edition från 699 000 kr)



Morten Bek

## 2. Rolls Royce 100-åring Phantom hyllas med lyxig konvertering

Carl Undéhn

19 jun 2025



2023 tog anrika Rolls Royce klivet in elbilsvärlden med lanseringen av Spectre. En 5,45 meter lång lyxlimpa med extra allt och ni kan läsa [vår provkörning av den här](#). Men redan innan Spectre erbjöd den brittiska firman Lunaz möjligheten att köra Rolls Royce med eldrift. Då genom att konvertera äldre modeller som Silver Cloud och Phantom V. Just Phantom firar nu 100-år och i samband med det har Lunaz tagit i från tårna med en jubileums-version av en konverterad modell.

Då på uppdrag av en samlare som erbjudit sin Phantom V från 1961 till att nu köra på el. I samband med konvertering passade man också på att totalrenovera bilen. Totalt 11.000 komponenter byttes ut eller renoverades och arbetet tog enligt Lunaz 5.500 timmar. Den 64 år gamla bilen fick också en del moderna detaljer som ett infotainmentsystem passage-rarna som är dolt i armstödet, ett digitalt navigeringssystem samt internetuppkoppling.





Tyvärr avslöjas få tekniska detaljer. Vi får endast veta att bilen har fått ett batteripaket på 80 kWh. Med tanke på att bilen i sitt originalutförande väger omkring 2,5 ton borde räckvidden lämpa sig mest för lite kortare turer. Med plats för sju personer är den i alla fall på pappret en konkurrent till familjesuvar som Kia EV9 och Volvo EX90. Att komma över ett eget exemplar av denna unika Rolls Royce är däremot en utmaning.

#### Relaterat innehåll:



#### Rolls Royce släpper Black Badge-version av Spectre



### 3. Provkörning av uppdaterade Lynk&Co 01: "Betydligt mer kompetent"

Av reporter Felix Björklund

Publicerad 21 jun 2025 kl 07.00

En anonym, men kompetent laddhybrid. Doldisen Lynk & Co 01 har uppdaterats med mer effekt, längre räckvidd och uppfräschad interiör. Räcker det i den mördande konkurrensen – och är det en bil man vågar köpa?



När Lynk&Co antrade den svenska marknaden med modellen 01 ville de inte sälja bilen. Nej, man skulle gå med i en slags klubb och kasta ägartankarna överbord. Det funkade inte alls men bilen var det inget fel på.

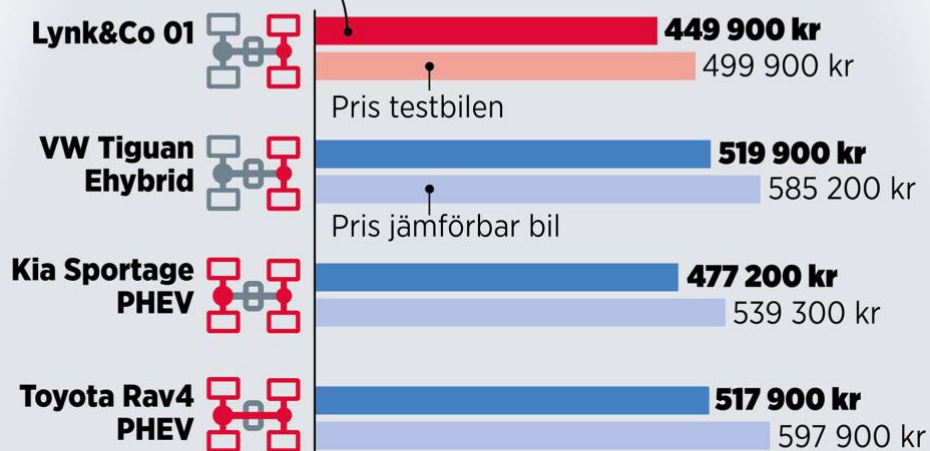
Nu har 01:an uppdaterats och jämte elbilen 02 samt "ultrahybriden" 08 är det här Lynk&Co:s vapen i den allt tuffare striden om köpare. Och den här gången är klubbtankarna döda och det är traditionella köp- och ägaralternativ som erbjuds. Tydligt då man numer kommer att exponera och sälja sina bilar via Volvohandeln.

#### Har Lynk&Co 01 fått någon ny häftig design?

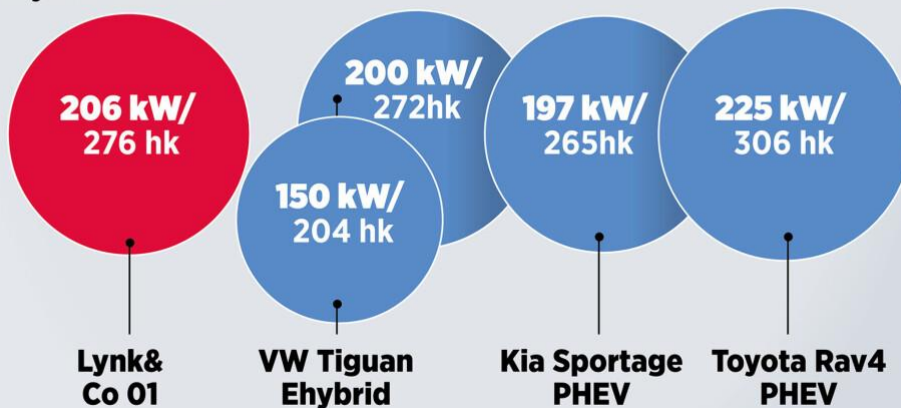
Det har gått ett halvt decennium sedan 01:an lanserades, men om man tittar på designen är det mesta sig likt. Framifrån är det samma former, något som jag beskrev som en förvånad groda 2021 – det intrycket kvarstår oförändrat. Sidan och siluetten är densamma, men baktill har designteamet fått göra lite arbete. Det är nu en annan bakljusdesign och nu har man gömt de dubbla ändrören man tyckte var fräna förr.

## Vad kostar Lynk&Co 01 och vad är priset på konkurrenterna?

Frånpris/  
drivlina



Systemeffekt



Fakta: Felix Björklund Grafik: Jonas Askergrén

Är det här till det bättre – och är 01 en laddhybrid att satsa på?





Inuti bilen har man gjort om en hel del och det mesta har blivit bättre. Ratten är densamma, men istället för de flata knapp-plattorna är det nu en tydlig knapp i mitten – bra tycker jag personligen. Nytt är även skärmarna. Förarinstrumenteringen är tydligare och klarare och mittskärmen har flyttats upp och blivit större.

Däremot har vreden för klimatstyrningen, media samt en radda knappar försvunnit. Dåligt för användarvänligheten – men det ser ju modernare och ”cleanare” ut.

Så när man sätter sig i bilen är det ett stiligare intryck än tidigare. Men en sak är det samma, jag tycker förarsätet är för smalt. Jag anser att jag är någorlunda nätt för att vara fullvuxen – trots det får jag inte till en riktigt bekväm sittposition. Så även om Lynk&Co säger att de gör mycket baserat på feedback från sina användare – det här har man inte fixat i uppdateringen.

I baksätet sitter man ok, i varje fall på ytterplatserna. Mittplatsen är smal och obekvämt och dessutom har man ju en kardantunnel att gränsla. Bagageutrymmet är på 466 liter och fälls 40/60, vilket är synd. Förvisso är det detsamma på Volvo-modellerna som bilen delar plattform med – men här saknas till och med genomlastningslucka. En klar plump i praktikalitets-protokollet.

Vill man dra släp, klarar bilen upp till 1 800 kg.

#### **Vad är det för batteri och drivlina i uppdaterade Lynk&Co 01?**

Grunden till modellen är precis som tidigare den göteborgsutvecklade CMA-plattformen. Alltså en grund som gör bilen till kusin med Volvo XC40 och Polestar 2. Men när det kommer till drivlina – ja, då är det något helt annat.



Basen är en 1,5-liters bensinmotor som tillsammans med en elmotor samt en treväxlad hybridtransmission lägger ned all effekt på framhjulen. Till skillnad från tidigare har dock ingenjörerna på motordivisionen Aurobay/Horse Powertrain sett till att bygga om hur drivlinan fungerar. Bensinmotorn har gått från tre till fyra cylindrar, men effekten är blott 102 kW istället för 132 kW. Det här kompenseras dock med att elmotorn har gått från 60- till 107 kW. Och rockaden innebär att systemeffekten ökat med knappt 75 kW jämfört med tidigare.

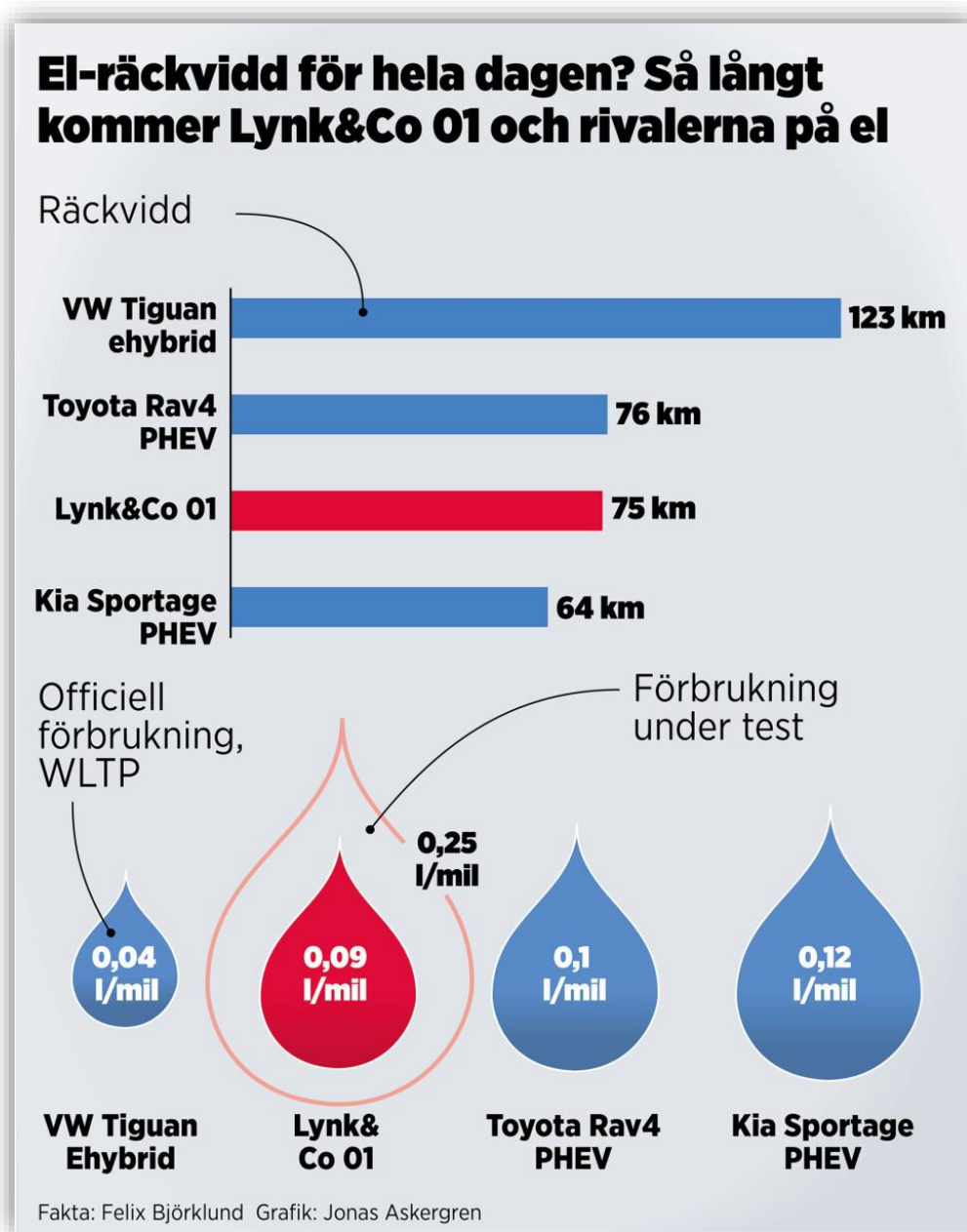
Det här ska då ge piggare köregenskaper, både på el och om man engagerar båda motorerna. Men mer intressant är kanske vad laddhybriden mäktar med på el. Här har Lynk&Co inte adderat mer batterier så det är samma kapacitet som tidigare, dock har räckvidden ökat något.

En sak jag upplevt tidigare när jag kört 01 var att infotainmentsystemet var lite slött och att kartorna fungerade sådär. Nu har man åtgärdat det till viss del och skärmen känns mer responsiv och fungerande.

Dock tycker jag att det är rätt omständligt att hantera och det är en hel del klickande för att man ska få rätt inställningar i bilen. Därtill fungerar inte allt som det ska. Öppna panoramaglastaket? Nej, det blir bara en liten lucka, för att öppna det helt måste man ge röstkommando – och det på engelska. Kartorna ser även mer ut som något från TomToms historiska arkiv än den upplevelsen man får i många moderna bilar.

#### **Hur känns Lynk&Co 01 att köra?**

För en liten tid sedan körde jag Lynk&Co:s senaste modelltillskott: 08. Denna ultrahybrid ansåg man på tillverkaren var det hetaste som fanns just nu... i mitt tycke var den rejält fickljuden. Så hur är det med 01:an som nu också fått en ny drivlina?

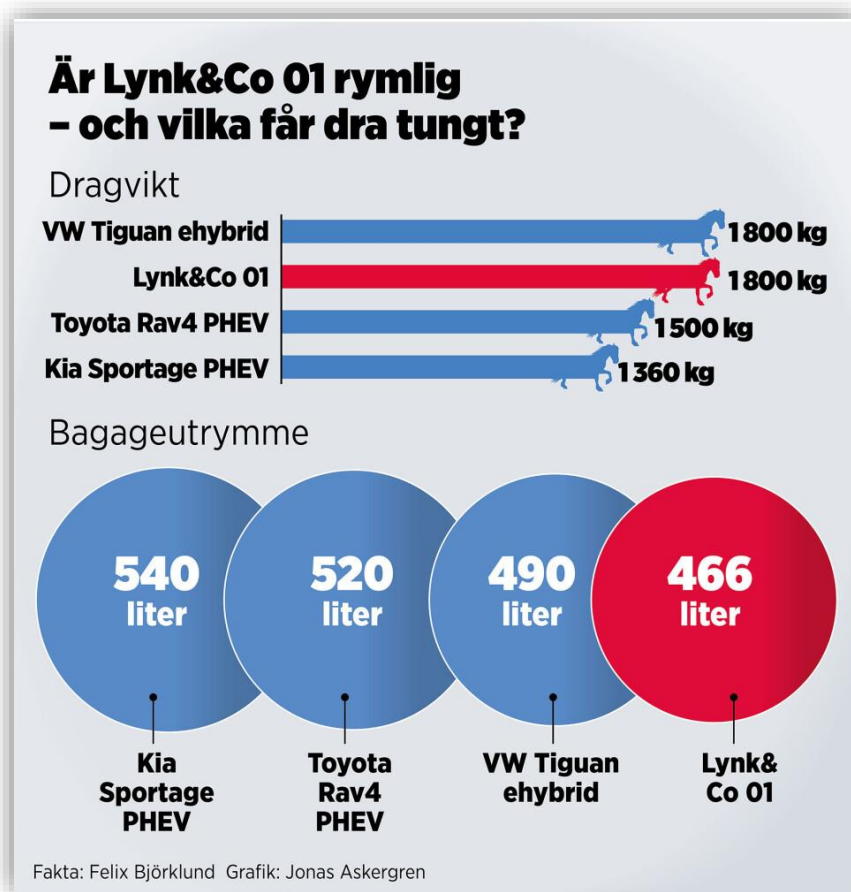


Vi börjar med att se hur bilen betar sig i ren pendeltrafik. Att 01:an nu har mer effekt från elmotorn samt även ett högre vridmoment gör sitt för att den ska kännas rappare. Jag kommer ihåg hur slö den var förr på ren eldrift – nu är den känslan bortblåst. Överlag är det trevligt i den här typen av trafik. Man har bra överblick av sin omgivning och av outgrundlig anledning så uppskattar jag att man ser blinkersljusen från förarplats. Personligen gillar jag även växelväljaren och möjligheten att ställa bromskraftåtervinningen genom att skjuta spaken åt sidan. Om det inte vore det obekväma sätet skulle jag inte ha något att klaga på.

Så drar vi iväg upp i motorvägshastighet och om man ser till att hålla sig lite modest med gaspedalen – så behöver inte bensinmotorn besväras. Här uppe märks det av en del vindbrus och buller, men inte allt för illa.

När 1,5-litersmotorn väl bryter in gör den det relativt försynt, under normalbelastning är det knappt märkbart och växellådan håller för det mesta ordning på det hela utan hugg och hack. Visst, om man hårdbelastar systemet kommer du höra det lite andfådda och klappande ljudet av en liten motor, men vem gör så med en sådan här typ av bil?

Men med det sagt, du har över 270 hästkrafter tillgodo i systemeffekt och accelerationen är därefter. Rapp och kvick, klart tillräckligt för normalbehov och även vid omkörningar.



Sportig? Absolut inte. Nu är det här ju en crossover, men det är ändå lite udda att Lynk&Co, som förövrigt är de inom Geelygruppen som håller på med motorsport, helt struntat i körglädje när det kommer till vardagsbilarna. Snacka om diskrepans mellan varumärkesidentitet och produkt.

Överlag tycker jag att drivlinan är bättre balanserad än den i 08:an. Trots onödigt högt vridmoment (och här tror jag att Lynk&Co inte anger korrekt siffra i sina specifikationer) tappar bilen inte fattningen på samma sätt när man drar på. Samspelet mellan styrning och gaspådrag känns även överlag bättre och på det stora hela betar sig bilen bra. Här känns det närmare trygga Volvo än den osammanhängande kreationen 08.

Vad kostar Lynk&Co 01 och hur mycket förbrukar bilen?

Ett stycke Lynk&Co 01 börjar på 449 995 kronor, men vi körde bilen i versionen "More" för 499 900 kronor. Tillägget innebär elmanövrerade stolar, uppvärmd ratt, fränare ljudsystem, stämningsbelysning i kupén samt 360-kamera. Helt enkelt lullull som man kanske kan vara utan. Prismässigt står sig bilen alltså väldigt väl mot konkurrenterna.

Förbrukningsmässigt ska 01:an klara sig på 0,09 l/mil och kunna köra upp till 75 km på el. Under vårt test slutade förbrukningen på 0,25 l/mil + 1,1 kWh/mil, detta under goda förhållanden.

**Är Lynk&Co 01 en bra bil?**

Lynk&Co 01 har varit lite av en doldis i segmentet. Med uppdateringen har den habila laddhybriden blivit betydligt mer kompetent. Visst finns det plumpar i protokollet, irriterande sådana, men ställd bredvid många av konkurrenterna i segmentet framstår den som ett köp där man får mycket för pengarna.

Dock återstår frågan om det är ett bra köp. Tittar man på andrahandsvärdet på en begagnad Lynk&Co 01 är det chockerande lågt. Kanske det här blir bättre med intåget i bilhallarna och samexponeringen med Volvo, men mitt råd är nog att leasa före att köpa.

**Lynk&Co 01****Pris:** från 449 995 kr**Pris testbilen:** 499 900 kr**Drivlina:** 1,5 liters bensinmotor + elmotor.**Maxeffekt förbränningsmotor:** 102 kW / 137 hästkrafter**Maxeffekt elmotor:** 107 kW / 143 hästkrafter**Systemeffekt:** 206 kW / 276 hästkrafter**Max vridmoment:** 535 Nm**Acceleration 0-100 km/h:** 7,7 sekunder**Tophastighet:** 200 km/h**Batterikapacitet (brutto):** 17,7 kWh**Snabbladdningskapacitet:** –**Ombordladdare:** 6,6 kW**Räckvidd på el:** upp till 75 km**Officiell förbrukning:** 0,09 l/mil**Förbrukning under test:** 0,25 l/mil**Officiellt utsläpp:** 20 g CO<sub>2</sub>/km**Årskatt:** 360 kr**Bagageutrymme:** 466 liter**Max släpvagnsvikt:** 1 800 kg**Längd:** 4 545 mm**Bredd:** 1 860 mm (infällda speglar)**Höjd:** 1 694 mm**Vikt:** 1 935 kg

# HIGHMOTOR

## 4. Opel Mokka GSE Rally 2025

Oscar Sanz    jan 21 2025    3 min.

Den första 5 % elektriska FIA eRally100-rallybilen



FILM: <https://youtu.be/eoigMI35U8U>

**Nya Opel Mokka GSE Rally kombinerar 280 hk med provokativ estetik och renodlad racingteknik och skrev historia som den första FIA eRally5-bilen.**

Rüsselsheim stannar inte. Medan världen fortfarande vänjer sig vid de subtila men förödande ljuden från elektriska rallybilar, höjer Opel återigen ribban med **nya Mocha GSE-rallyt**, en prototyp som inte bara utmärker sig för sin kraft och design, utan för att vara den **Världens första bil utvecklad enligt FIA:s nya eRally5-regler**. Med andra ord: detta är framtiden, och den brinner redan gummi.

Det tyska odjuret gör sin officiella debut på **23 och 24 maj i ELE Rally Eindhoven**, och den genererar redan mer buller än många förbränningsmotorer. Bokstavligen.

### **280 hk, 345 Nm och inga kompromisser**

Glöm den typiska stads-SUV:en. Han **Mokka GSE Rally** Det är ett rovdjur av sträckor med en provokativ estetik och några gripande figurer: **207 kW effekt (280 hk)** och en brutal **345 Nm vridmoment**. Lägg till det en racingväxellåda, differentialspärr och en **ultralätt chassi** designad för att flyga (och landa) på varje etapp.

Avstängningen undertecknad av **bilstein**, med förstärkta McPherson-fjäderben och en modifierad styv bakaxel, utlovar kirurgisk precision i varje kurva. Elektroniska hjälpmedel? Glöm dem: ingen ABS, ingen ESP, ingen antispinn. Här är det piloten som har ansvaret.



*280 hk, 345 Nm och inga kompromisser.*

Designen skriker också konkurrens från alla håll. Dess slående vinyl**Herregud! GSE'**, de asymmetriska gula hjulen, luftintaget på taket eller den mattsvarta motorhuven med rallytypografi... allt i **Mokka GSE Rally** Det förmedlar aggression och känslor, det är jag säker på, även utan att ha kunnat prova det.

Inuti är säkerheten inte långt efter. **FIA-skyddsbur, sexpunktssele, speciellt batterihölje** och ett släcksystem anpassat för elbilar. Högspänningssystemet stängs automatiskt av inom millisekunder om det upptäcker en kollision.

### **ADAC Opel Electric Rally Cup, förändringens vagg**

Sedan 2021 har Opel och ADAC skrivit historia med **Världens enda elektriska rallycup från ett märke**. Mer än 60 piloter från 13 länder har redan passerat den, vilket visar att **Elrally är inte bara gångbart, utan spännande**.





Den nya **Mokka GSE Rally** född ur denna erfarenhet, och är utformad för att markera steget mot en **ny global kategori: FIA eRally5**. Den förväntas vara närvarande i flera internationella mästerskap med start 2026. Mokka GSE Rally är också en förhandsvisning av vad som komma skall för undermärket. **GSE (Grand Sport Electric)**. Som sagt **Rebecca Reiner-mann**, marknadschef på Opel och Vauxhall:

*”Denna prototyp är en återspeglning av vad GSE står för: spänning, prestanda och ett racingarv omtolkat på ett elektriskt sätt.”*

Var och när ska man se den?

Om du är nära **Eindhoven den 23 och 24 maj** Missa inte chansen att se denna elektriska pärla i aktion. Han **Mokka GSE Rally** kommer att vara närvarande vid **ELE Rally servicepark**, där allmänheten kommer att kunna komma nära och personligen med denna maskin som lovar att elektrifiera mästerskapet.



Med Mokka GSE Rally ger Opel inte bara en förhandsvisning av framtiden för elektrisk rallying. Det *bygger*. Denna prototyp är ett bevis på att elmotorsport **Det behöver inte vara mindre vilt, mindre spännande eller mindre tävlingsinriktat..** Och viktigast av allt, det bevisar att hållbarhet och adrenalin kan gå hand i hand.

## 5. Kriget om elbilstronen hårdnar – nu vill Nissan Leaf dominera igen

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 20 juni 2025 Publicerad 20 juni 2025

**Nissan siktar på comeback med nya Leaf. Är den redo att utmana favoriterna och ta tillbaka tronen som elbilarnas kung?**



**FILM:** <https://youtu.be/n4z8c2GFCFo>

Nissan lanserar nu den tredje generationen av sin populära elbil Leaf, med en omvandling från den tidigare halvkombin till en elegant crossover. Modellen lovar att återta sin position som en familjevänlig elbil, med betydande förbättringar i räckvidd, laddningskapacitet och en mer strömlinjeformad design.

Den nya Leaf är biltillverkarens mest aerodynamiska modell hittills, vilket bidrar till dess förlängda räckvidd.

### **En ny era för Nissan Leaf: från halvkombi till crossover**

Den senaste versionen av Leaf bryter med det förflutna och presenterar en fastback-crossover-design, som skiljer sig markant från de tidigare halvcombimodellerna. Den nya designen har skarpa LED-strålkastare, en karosfärgad panel framtill och en aktiv grilljalusi som anpassar sig för att optimera luftflödet.

Från sidan märks influenser från bland annat Tesla Model Y, även om Leaf behåller en egen identitet med mer skulpterade linjer. Hjulstorlekarna varierar mellan 18 och 19 tum.



Trots att den nya Leaf är något mindre än sin föregångare, är den mer aerodynamiskt effektiv. Modellen har en hjulbas på 2 690 millimeter och mäter mellan 4 350 och 4 405 millimeter i längd, beroende på region.

Biltillverkaren uppger att detta är deras mest aerodynamiska produktionsfordon hittills, med ett luftmotståndsvärde på 0,25 i Europa och 0,26 i USA och Japan, skriver Bloomberg.

### **Interiör och teknik i framkant**

Invändigt har de valt en minimalistisk design, i linje med de senaste trenderna. Förardisplayen består av dubbla skärmar på 12,3 tum eller 14,3 tum, beroende på utrustningsnivå och region.

De nya skärmarna kompletteras av en tvåekrad ratt med integrerade kontroller, beröringskänsliga genvägar på instrumentbrädan och knappar istället för en traditionell växelspak.

En annan framträdande funktion är det valfria panoramataket med en e-dimningsfunktion. Denna använder elektrokromisk teknik och en infrarödreflekterande beläggning, vilket eliminerar behovet av ett fysiskt solskydd.

Högspecifika modeller kommer även med ett Bose Personal Plus ljudsystem med extra högtalare monterade i de främre nackstöden.

Nya Leaf har också mer sofistikerade avancerade förarassistanssystem, inklusive en 3D Intelligent Around View Monitor, Invisible Hood View och Front Wide View-funktionalitet. Vissa regioner kommer också att få tillgång till det nya Intelligent Distance Control Assist för stadskörning.

Trots ett mindre fotavtryck jämfört med föregångaren, uppger Nissan att den nya Leaf erbjuder en rymlig kupé designad för en modern familjs behov. Bagageutrymmet har en kapacitet på 437 liter i Europa och 420 liter i USA.

### **Drivlina och räckvidd**

Under skalet delar Leaf sin CMF-EV-plattform med den större Ariya, vilket innebär ett platt golv och en rymligare kupé. Till skillnad från sin större kusin är Leaf dock endast tillgänglig med en enda elmotor som driver framhjulen. Denna motor uppges vara 75 procent tystare och 10 procent mindre än tidigare.



Instegsversionen har ett batteri på 52 kilowattimmar och en effekt på 174 hästkrafter och 345 newtonmeter i vridmoment, vilket är högre än föregångaren. Toppmodellen uppgraderas till ett större batteri på 75 kilowattimmar och en starkare elmotor som genererar 214 hästkrafter och 355 newtonmeter i vridmoment.

Nissan lovar en längre räckvidd på upp till 488 kilometer för det större batterialternativet, med snabbladdningskapacitet som kan ge 250 kilometer räckvidd på bara 14 minuter. Enligt företaget matchar detta den genomsnittliga tid som ägare av bensin- eller dieslbilar spenderar vid bensinstationer, vilket gör upplevelsen av att äga en elbil mindre betungande.

Dessutom kan batteriet, när det är anslutet till en 150 kilowatt likströmsladdare, laddas från 10 till 80 procent på 35 minuter.

Enligt WLTP-körcykeln är räckviddsuppskattningarna 436 kilometer för batteriet på 52 kilowattimmar och upp till 604 kilometer för batteriet på 75 kilowattimmar.

**Richard Candler**, Nissans vice vd för global produktstrategi, säger att målet var att göra den nya Leaf till en verklig konkurrent för köpare som är vana vid bensindrivna fordon.

### **Tillgänglighet och produktion**

2026 års Nissan Leaf förväntas anlända till amerikanska återförsäljare under hösten, med en gradvis lansering på andra marknader därefter.

I Europa kommer orderböckerna att öppnas under hösten med de första leveranserna förväntade våren 2026. Prisinformation för varje marknad kommer att meddelas närmare lanseringen.

Produktionen kommer att ske vid Nissans Tochigi-fabrik i Japan och Sunderland-anläggningen i Storbritannien.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl.

## 6. 3000 kilometer utan laddstopp – snart möjligt

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 19 juni 2025 Publicerad 19 juni 2025

Ett nytt batteri från Huawei lovar upp till 3 000 kilometers räckvidd och fem minuters laddning men det finns ett stort men.



*En bild på en Huawei AITO M9 så länge.*

Huawei, mest känt för sina smartphones och nätverkssystem, har tagit ett oväntat kliv in i batteribranschen. Genom ett nytt patent presenterar företaget ett solid state-batteri som i teorin kan ge elbilar en räckvidd på upp till 3 000 kilometer och laddas på bara fem minuter.

Det nya batteriet baseras på sulfid och har en energitäthet på mellan 400 och 500 Wh/kg – mer än dubbelt så högt som dagens vanliga litiumjonbatterier, skriver [Car News China](#).

### **Kvävedopning ökar stabiliteten**

Enligt Huawei har man lyckats förbättra batteriets säkerhet och livslängd genom en ny metod där kväve tillsätts till sulfidelektrolyterna. Detta minskar oönskade kemiska reaktioner vid gränssnittet mellan litium och elektrolyt, vilket länge varit ett tekniskt hinder för solid state-batterier.

Men det är fortfarande ett utvecklingsprojekt. Räckviddssiffrorna – mellan 2 100 och 3 000 kilometer beroende på teststandard – är baserade på CLTC- och WLTP-mätningar, alltså simulerade laboratorieförhållanden. Verkliga prestanda återstår att bevisa.



*Så här ser deras bil ut på insidan.*

### **Industrin mobiliserar**

Huaweis satsning är en del av en större teknologisk kapprustning i Kina. Enligt offentliga data står kinesiska företag idag för 36,7 procent av alla globala patentansökningar inom solid state-batterier. Även Xiaomi, Nio och flera andra teknikbolag har nyligen presenterat egna innovationer i jakten på framtidens batterilösningar.

Xiaomi har bland annat tagit fram ett nytt elektrodmaterial som enligt bolaget förbättrar jontransporten och energieffektiviteten. Målet är att kunna använda batterierna både i bilar och andra elektronikprodukter utan att förlita sig på etablerade leverantörer som CATL eller BYD.

### **Problem kvar att lösa**

Trots de imponerande siffrorna kvarstår flera utmaningar innan solid state-batterier blir verklighet på vägarna. Den fasta elektrolyten har sämre jonledningsförmåga än dagens flytande varianter, och produktionen är fortfarande mycket kostsam. Enligt uppskattningar kan tillverkningskostnaden ligga på mellan 8 000 och 10 000 yuan per kWh, vilket motsvarar cirka 12 600–15 800 kronor per kWh.

Dessutom finns ännu ingen infrastruktur för att ladda elbilar med den hastighet Huawei nämner. Tekniken kräver både nya typer av laddstationer och helt andra säkerhetslösningar än dagens system.

### **Produktion tidigast 2030**

De första fungerande solid state-batterierna i begränsad skala förväntas komma 2027, men massproduktion tros inte vara möjlig förrän tidigast 2030. Huawei har heller inte tillkännagett några konkreta planer på att själv producera batterierna, även om man investerar tungt i materialforskning.

Konkurrensen är stenhård. Toyota har exempelvis visat upp en prototyp med 1 200 kilometers räckvidd och laddning på tio minuter, och flera japanska och sydkoreanska tillverkare ser med oro på Kinas snabba framsteg.

## En potentiell vändpunkt – men inget är klart

Det som Huawei nu visar upp är en vision av framtiden snarare än en produkt redo för marknaden. Om tekniken håller vad den lovar kan den minska räckviddsångest, sänka laddtider drastiskt och ge tillverkarna större oberoende från dagens dominerande batterileverantörer.

Men tills vidare förblir det just en vision. Framgången avgörs inte i laboratoriet – utan i hur snabbt och säkert tekniken kan tas till massproduktion.



## En elektrisk överraskning rullar in i Sverige

En ny aktör på elbilsmarknaden introduceras nu i Sverige, med ett fordon som utlovar en kombination av lekfull design och modern teknik. Denna nya modell



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl.

## 7. BMW ändrar strategi – elbilar med räckviddsförlängare på gång

Publicerad 2025-06-20 18:30 Text Anders Nilsson

Efter att ha stängt dörren 2019 för elbilar med räckviddsförlängare har BMW nu bytt åsikt.



Det blir allt vanligare att biltillverkare intresserar sig för modeller med så kallade räckviddsförlängare, och nu planerar BMW att haka på tåget, rapporterar [Automobilwoche](#).

Därmed ändrar den tyska biltillverkaren sitt beslut från 2019, då man ansåg att räckviddsförlängare inte hade någon framtid. Då handlade det om beslutet kring hur BMW skulle gå vidare efter i3, som erbjöds med eller utan räckviddsförlängare.

Som grund för den nya tekniken används sannolikt en variant av den bränslecellsdrivna iX5 som lanseras nästa år. Modellen kallas internt iX5 Rex och utvecklas i samarbete med fordonsleverantören ZF Friedrichshafen. BMW siktar på en total räckvidd på 100 mil.

Enligt anonyma källor som talat med publikationen utvärderar BMW flera marknader. Den främsta marknaden väntas bli Kina, där försäljningen av bilar med räckviddsförlängare ökade med 50 procent i maj. Även Nordamerika och Europa övervägs, särskilt på platser där laddinfrastrukturen ännu inte är tillräckligt utbyggd.

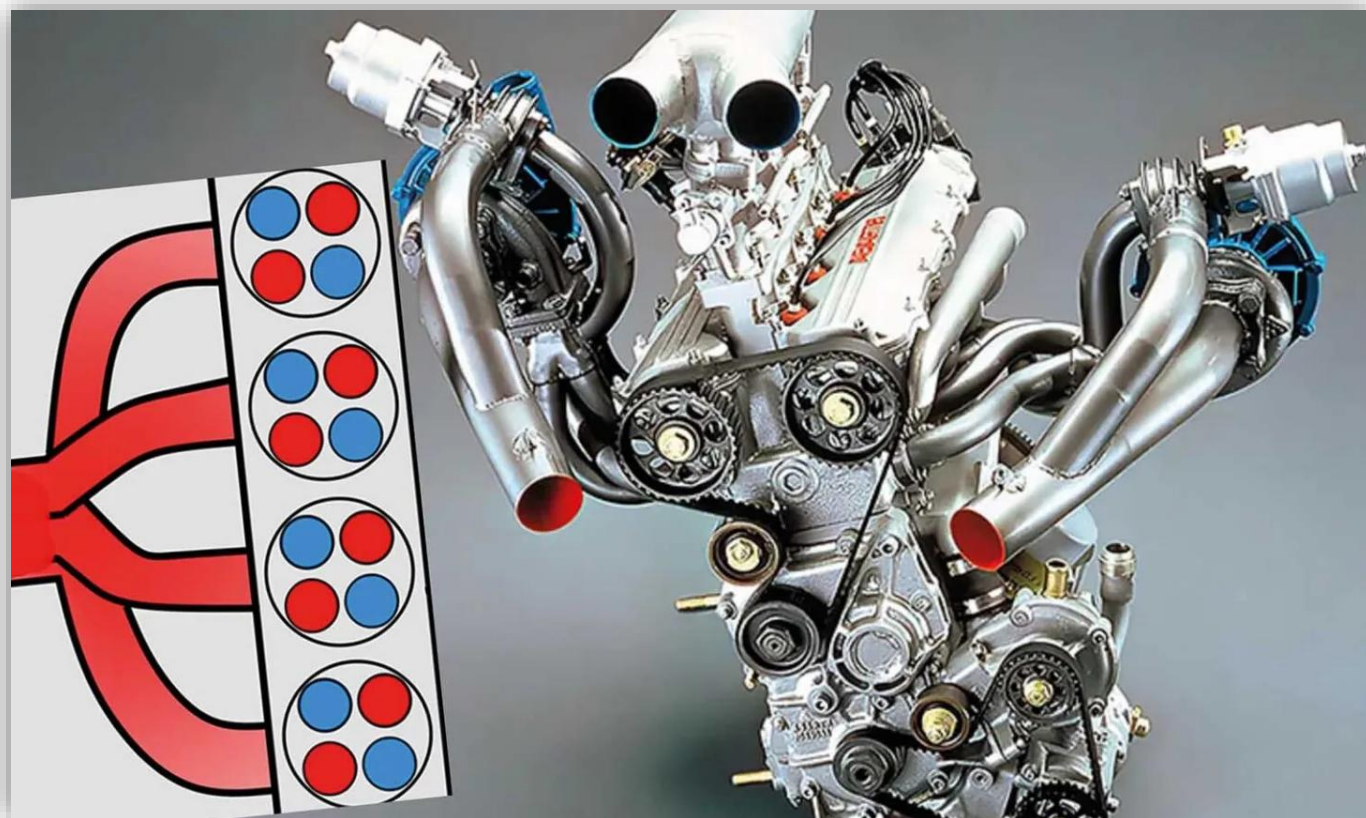


Anders Nilsson

## 8. Triflux – okända supermotorn som glömdes bort

Av William Karlsson 20 juni 2025, 11:45

Den revolutionerande Trifluxmotorn togs fram av Lancia. Motorn hade unik teknik med omkastade ventiler. Det gav 800 hästkrafter i en fyrcylindrig motor. När Grupp B-bilarna förbjöds föll monstern i glömska.

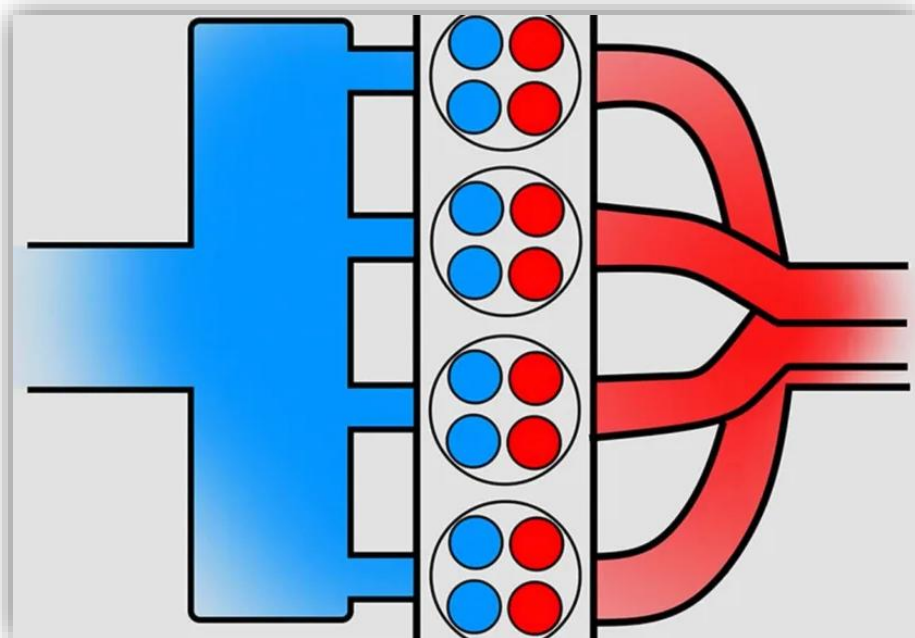


FILM: <https://youtu.be/IE43dvzkXTw>

Ingenjörerna på Lancia har blivit ihågkomna som några av de mest innovativa och modiga i världen. En av de kanske mest fängslande tekniska skapelserna i det italienska märkets historia är den mycket märkliga Triflux-motorn. Motorn är däremot okänd för de flesta eftersom den aldrig kom i produktion. Men det berodde inte på några tekniska problem.

Motorns design var klar 1986, och Lancia planerade att utrusta den i Grupp S-rallybilen ECV. Men på grund av att det hade skett flera olyckor med åskådare under denna tid bestämde sig FIA för att förbjuda Grupp B och Grupp S. Detta gjorde att Triflux aldrig fick visa vad den faktiskt var kapabel till och glömdes också bort av de flesta, trots sin imponerande teknik.

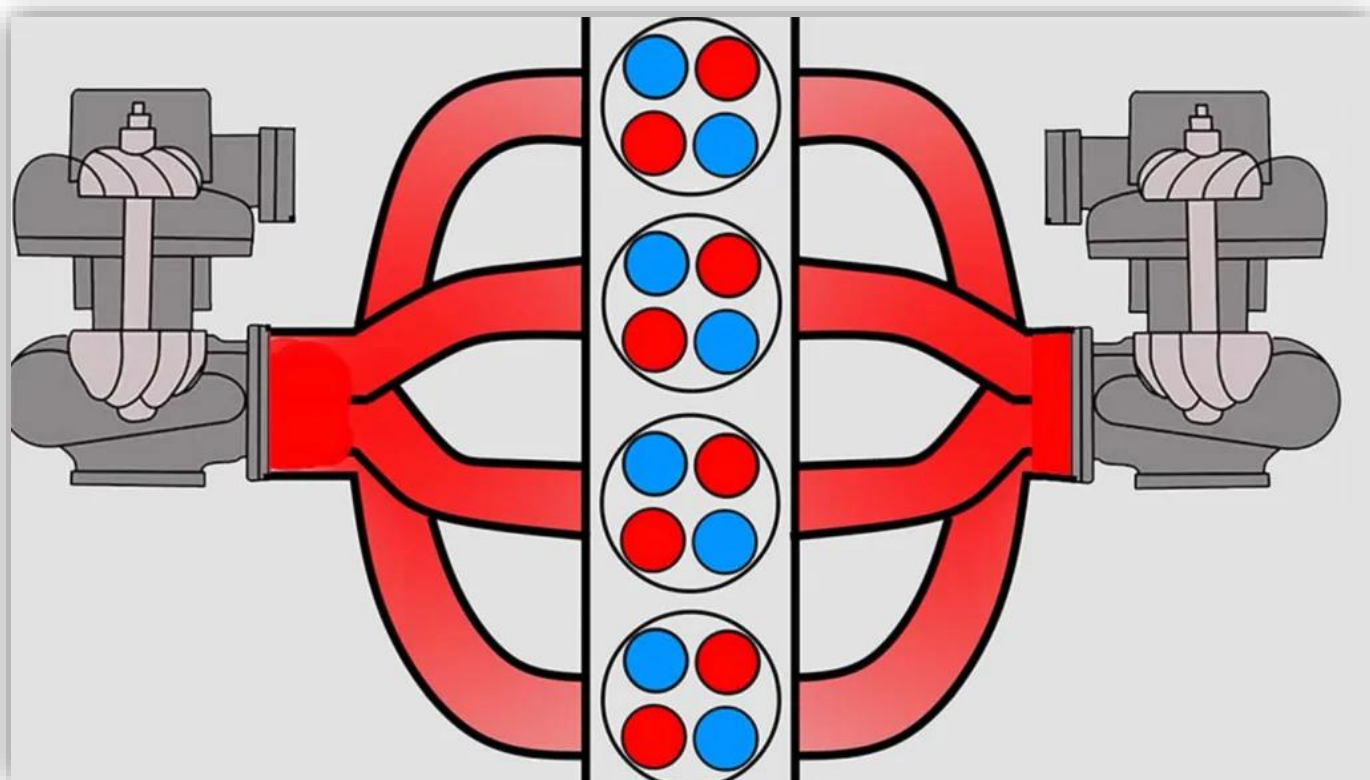
Arbetet med Triflux leddes av Claudio Lombardi, som då var teknisk chef för Lancia-teamet Martini. Motorn hade en bas som bestod av en 1,8-liters fyrcylindrig motor som var utrustad med dubbelturbo. Men istället för att motorn hade en volumetrisk kompressor ersattes den av ett andra turboaggregat. Dessutom ansåg Lombardi att det var mer effektivt att använda två mindre turbiner snarare än att bara använda en större.

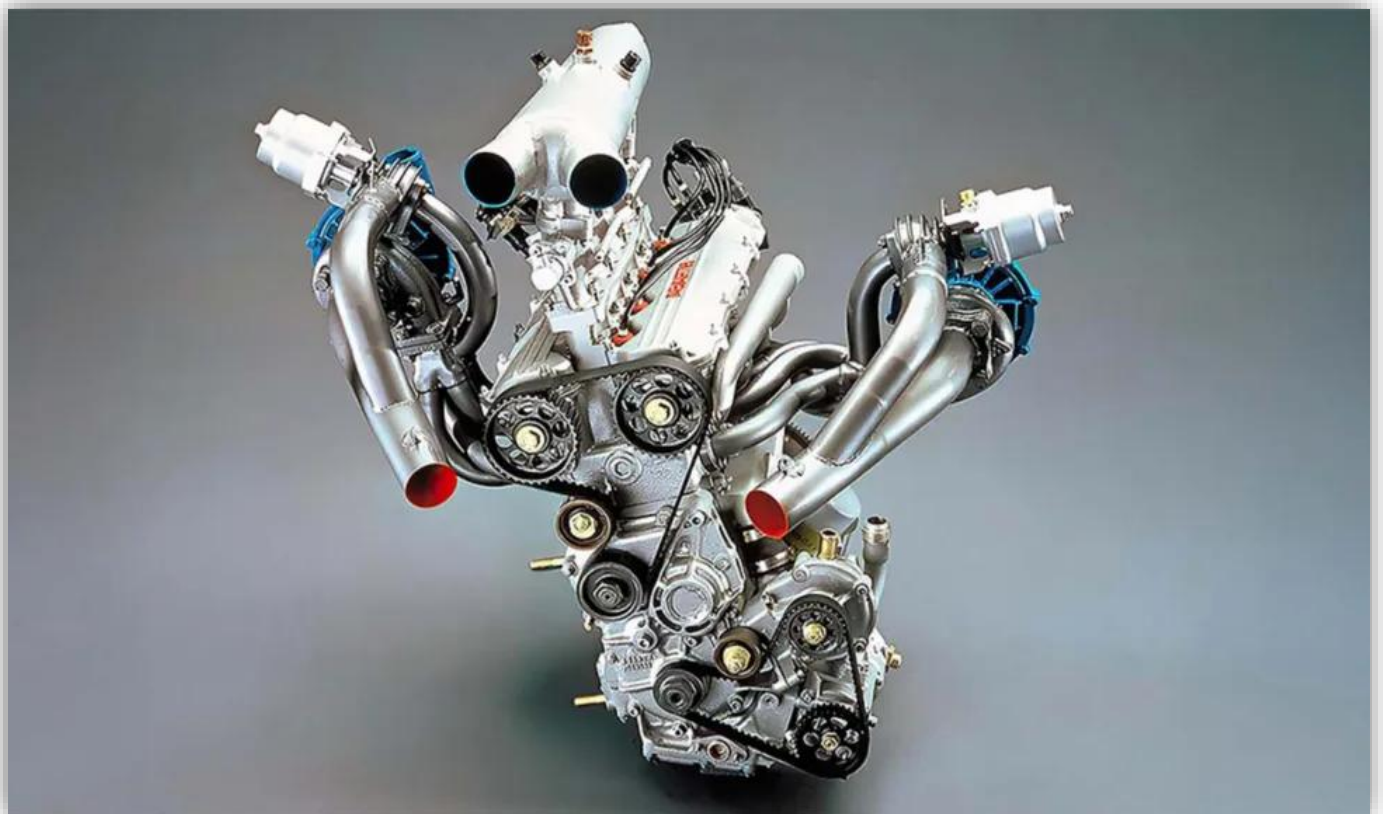
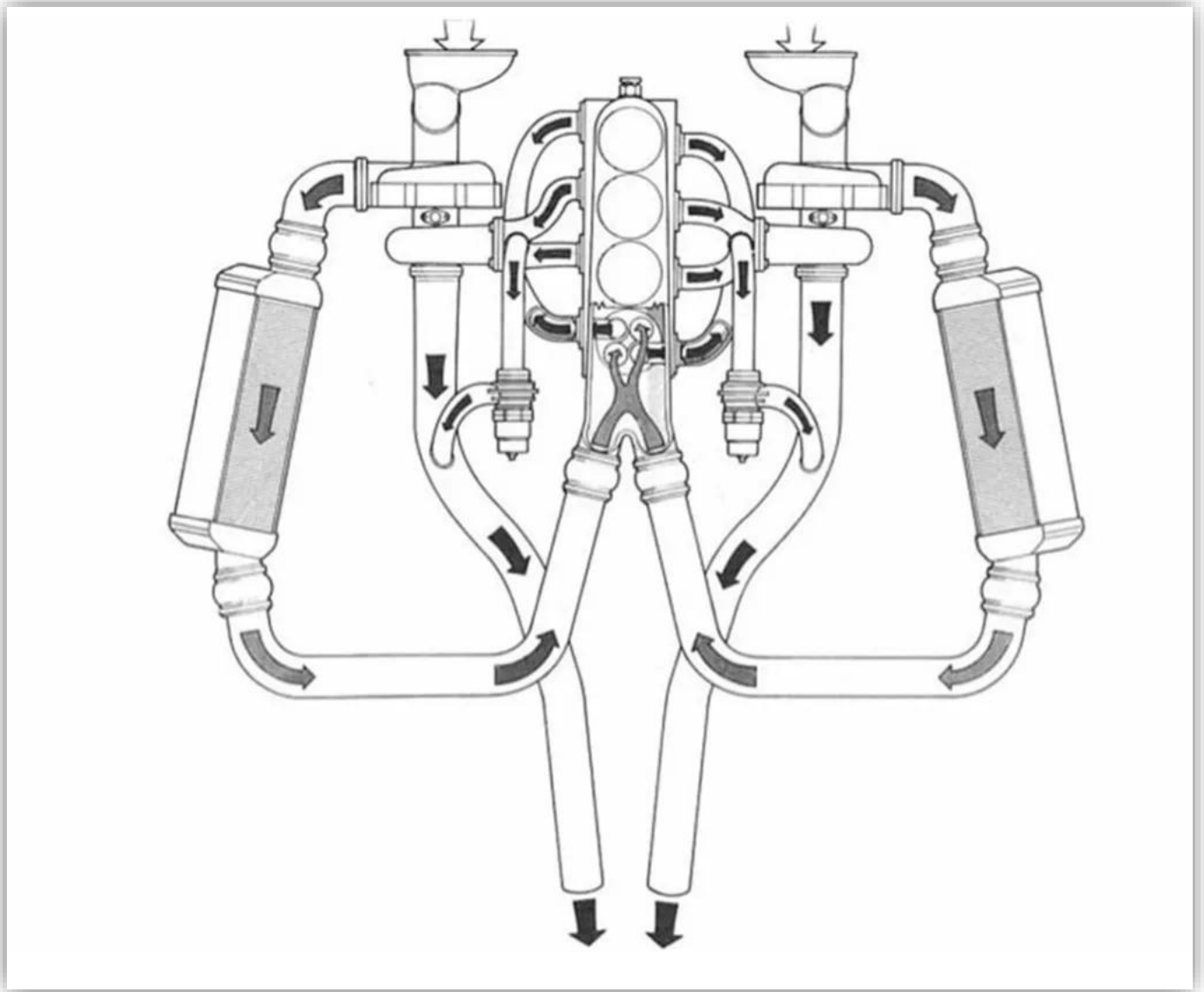


Precis som dagens moderna tvåstegsturboaggregat fungerade systemet genom att avgasflödet initialt riktades till en turbin, så att den var redo vid låga varvtal, och sedan, vid högre varvtal, delades det upp så att båda arbetade parallellt för att uppnå maximal effekt. Det är också på grund av detta som motorn kallas för Triflux, vilket just indikerar förekomsten av två separata flöden för avgaserna, plus ett för insugningsluften.

För att motorns två turbos skulle passa omkonstruerades cylinderhuvudet med fyra ventiler per cylinder enligt ett korsflödesschema. Detta innebar att både avgas- och insugsventilerna placerades växelvis. Den unika konfigurationen möjliggjorde två små separata turboaggregat på den lilla fyrcylindriga motorn.

Triflux hade en effekt som, beroende på inställningarna, sträckte sig från 600 hästkrafter till cirka 800 hästkrafter. Den är däremot ett perfekt exempel på imponerande ingenjörskonst. Triflux lyckades, trots sin mindre slagvolym, fortfarande erbjuda hög effekt.





LÄS MER:



Förbudna rallymonstren från 80-talet säljs för jättesumma



Lancia avslöjar sin nya elbil under filminspelning



Fabriksny efter 35 år – okörd Lancia Y10 säljs i Sverige



### Bilmärkets nya hemliga elbil hittad dränkt i kanal



### Hånade Saab Lancia är nu världens dyraste Saab



### Hemlig miljardär säljer världens finaste privata bilsamling



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

## 9. Nattsvart månad: Ny konkurs skakar bilhandeln

Av Andreas Jemn

19 juni 2025, 14:11

**Ny konkurs – stor bilhandlare i Stockholmsområde går omkull. Juni blir en nattsvart månad med stort antal konkurser bland bilhandlare.**



Efter en minskning av konkurser bland bilhandlare i vår ser juni ut att bli en dyster månad. Flera stora bilhandlare har redan gått i konkurs. Bland annat en stor märkeshandlare i Umeå. På onsdagen kom nyheten att det stora bilhandelsbolaget Solutum est Invest i Stockholm har begärt sig själva i konkurs.

Enligt den senaste redovisningen omsatte företaget 160 miljoner kronor. Ett antal exklusiva sportbilar står registrerade på firman Men enligt konkursförvaltaren är företaget är tomt på tillgångar och har inte haft någon verksamhet på länge. Vi har sökt den tidigare företrädaren för en kommentar.

– Eftersom jag inte har hunnit sätta mig in i företaget och vad som hänt dem, är det också för tidigt att säga något, säger konkursförvaltaren Niklas Emthén.

Konkursförvaltaren har försökt etablera kontakt med bolaget. Arbetet kommer att pågå under lång tid.

– Min kollega har haft ett samtal med en ställföreträdare. Vi får se längre fram vad som kommer att visa sig under utredningens gång. Eftersom det är ett tomt bolag så är det inte lika akut arbete.

Detta är inte den första konkursen i bilbranschen. Under juni har de duggat tätt. Bara under de senaste dagarna är det flera bilhandlare i Sverige som blivit insolventa och ansökt om konkurs. Om vi ser över hela året kan man nästan tala om en massdöd.

– Jag har märkt att det är tufft i motorbranschen. Vi har flera konkurser, det är inte bara mindre seriösa bolag, utan även aktörer som har haft helt rent mjöl i påsen. Vi arbetar för närvarande med en rekonstruktion av en seriös aktör, avslutar Niklas Emthen.

Hos Motorbranschens Riksförbund ser man oroligt på utvecklingen. Konkursade bilhandlare är ett problem som hotar hela branschen. På sistone har starkare krona och minskad export gjort det extra tufft.

– Det är tredje dåliga året på raken. Många har levt på gammalt kapital, där handlarna byggt upp ett värde i bolaget under många år, nu har det gröpts ur under tre år och ofta är det inte lönsamheten utan likviditeten som driver konkursen, det finns inga tillgängliga pengar kvar i bolagen, säger Klaus Silfvenius, bilhandelsansvarig hos MRF.

Han ser en klar anledning till att så många har så stora problem.

– Jag har märkt att det är tufft i motorbranschen. Vi arbetar för närvarande med en rekonstruktion av en seriös aktör, avslutar Niklas Emthen.

### LÄS MER:

- [Ny stor konkurs drabbar svensk bilhandlare](#)
- [Omsatte 150 miljoner – bilhandlare i konkurs](#)
- [Ny konkurs hos bilhandlare: "Enda utvägen"](#)
- [Svart vecka för bilhandlare – tre nya konkurser](#)
- [Svensk lyxbilshandlare går i konkurs](#)
- [Sålde bilar för 60 milj – nu går handlaren i konkurs](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.

## 10. DAF – favorit bland spanska förare

Av Göran Rosengren

Publicerad 2025-06-18 15:47

DAF:s modell XG<sup>+</sup> 530 har blivit utsedd till Spaniens mest omtyckta lastbil bland förare. Utmärkelsen delades ut under ett branschforum i Barcelona där både tillverkare och åkerinäring var samlade.



DAF XG<sup>+</sup> 530 har utsetts till den mest omtyckta lastbilen bland förare i Spanien. Priset delades ut vid den sjunde upplagan av Ecotransport Forum i Barcelona, ett evenemang som samlar aktörer från hela den spanska transportsektorn. Utmärkelsen bygger på en omröstning organiserad av transportplattformen Encamion.com i samarbete med den katalanska transportfederationen Transcalit Sertralit.

**Över 150 representanter** från ledande transportföretag deltog vid forumet där priset överlämnades. Valet av DAF:s flaggskeppsmodell lyfts fram som en indikator på hur förarna värderar komfort, säkerhet och funktionalitet i sitt dagliga arbete.

**Utmärkelsen ses även som** ett tecken på det stora engagemanget bland förare att dela sina erfarenheter och åsikter kring fordon, något som i allt högre grad sker via digitala plattformar.

## 11. Volvo och Daimler i nytt samarbete

Av Torbjörn Karlgren

Uppdaterad: 18 juni 2025

Publicerad: 18 juni 2025

Lastbilsjättarna Volvo och Daimler startar ett mjukvarubolag ihop. Bolaget, Coretura, ska utveckla operativsystem för lastbilsbranschen.



*Finanschef Mats Backman och vd Martin Lundstedt i samband med delårsrapport i april. Nu tar Volvo nya steg i samarbete med Daimler.*

Bolaget heter Coretura, finns på klassiska varvsområdet Lindholmen i Göteborg och leds av den tidigare Volvo-chefen **Johan Lundén**.

Det intressanta är, bland annat, att bolaget startats av lastbilskonkurrenterna och jättarna Daimler och Volvo ([börskurs Volvo](#)) ihop.

Man startar i begränsad skala, konstaterar Daimlers vd **Karin Rådström**.

”Vi börjar med 50 personer i bolaget, inte 5 000”, säger Rådström till [GP](#).

Det nya bolaget arbetar mot så kallade mjukvarudefinierade lastbilar, det vill säga lastbilar vars egenskaper bestäms av uppdateringar i mjukvaran.

Tanken är att medarbetarna bland annat ska utveckla operativsystem för lastbilsbranschen.

### Satsar stort gemensamt

Volvo och Daimler har investerat hundratals miljoner kronor vardera i samarbetet kring det bolag som alltså leds av Johan Lundén, nu direkt från ett chefsjobb inom Volvo men med en bakgrund även inom Scania och hos dess ägare, Traton.

”Vi samarbetar redan nu om laddinfrastruktur mellan Daimler, Volvo och Traton och om bränsleceller mellan Volvo och Daimler i Cellcentric”, säger Karin Rådström som inte ser något märkligt i samarbetet med vad som på marknaden är Daimlers främsta konkurrent.

”Jag tycker att vi har hittat en bra modell för hur vi ska samarbeta. Sedan tycker jag att det fungerar bra kulturellt mellan våra bolag också. Men det som är viktigt är att tänka ut vad som differentierar oss i framtiden och vad vi inte ska samarbeta om”, konkretiserar hon.

### Vill skapa branschstandard

Syftet med det nya bolaget är att skapa en industristandard för alla större lastbilmärken.

”Vi ser att mjukvara mer och mer är en avgörande faktor för våra kunder och att vi kan skapa mycket fler funktioner i lastbilarna genom att använda mjukvara. Det vi vill göra med det här samriskbolaget är att skapa en industristandard för operativsystemet och för hårdvaran”, säger hon.

Parallellen är hur Android används i personbilar i dag.

”Sedan är behoven lite annorlunda när det kommer till lastbilar än i personbilar. De är ju arbetsmaskiner som används 24/7. Du behöver en hel annan robusthet när det gäller hårdvaran. När det gäller mjukvara skulle jag säga att det för personbilar kanske är lite mer fokus på infotainment-system och föraren och så, medan våra appar kommer att fokusera mer på kostnader och hur man styr en fordonsflotta så effektivt som möjligt”, förklarar Karin Rådström.

### ”Börjar inte från scratch”

Att skapa en standard för alla stora lastbilmärken kan ses som en stor ambition och Daimler-chefen förklarar att det är därför man väljer att låta utvecklingen ske i ett nytt, specifikt bolag.

”Men vi försöker inte skapa det här från ”scratch”, det handlar mer om att använda industristandarder på komponentsidan och samarbete med mjukvarubolag”, avslutar Rådström.

### Nu har Volvo och Daimler skrivit på.



Reporter på Dagens PS med gedigen bakgrund som bland annat bevakar privatekonomi.

## 12. Smart Roadster Coupé var lätt och helrätt: "Oöverträffat kul"

Publicerad 24 december 2020 (uppdaterad 2025-06-17 13:00) Text Calle Carlquist

Smarts leksak i flugvikt – moderna tiders sportbil i form, funktion och förförande fartkänsla.



*Den här artikeln beskriver en framtida klassiker och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2010.*

**Nästan alla försök** att i modern tid åstadkomma något i samma anda som de klassiska folksportbilarna från 1950- och 60-talen har resulterat i tillbakablickar och retrobilar.

Smart Roadster Coupé är undantaget. Vid debuten för konceptbilen i Frankfurt 1999 var designen ett snyggt steg före sin tid och har inte åldrats en sekund sedan dess.

**Produktionsbilarna** Roadster och Roadster Coupé debuterade hösten 2002 och försäljningen startade under våren 2003 – men redan hösten 2005 var sagan slut, efter 43 000 exemplar.

Receptet är tidlöst: liten, lätt, snål- men vassmotoriserad gladbil i kul utförande. Lite gruppterapi för gasfot och växlingsfinger så att den sega halvautomatiska lådan lär sig veta hut, sedan blir de direktuppkopplade köregenskaperna Smarts främsta glädjeämne.

**I bagageutrymmena** under luckan fram och under glasblåsan över bakpartiet går det dessutom att få med sig en gnutta mer bagage än kontokort, tandborste och kartblad till närmaste slingriga väg, för till en sådan måste varje Roadster Coupé-ägare bege sig förr eller senare för att få rätt kläm på den lilla bilens storhet.

En oöverträffat kul sak i design, grepp och känsla – världens 82 roligaste svansmonterade hästkrafter!





### Smart Roadster Coupé

**Pris 2004:** ca 210 000 kronor, Brabus 289 000.

**Produktion:** Roadster och Roadster Coupé byggdes i Smartfabriken i Hambach vid fransk-tyska gränsen.

**Snabbfakta:** 3-cyl turbo, 82 hk, 6-växlad, toppfart 180 km/h, 0-100 km/h 11,3 s. Törst:5,1 l/100 km.

**Specialaren:** Brabus V6 bi-turbo, tio exemplar byggda med två sammankopplade 82-hästaremotorer bak och tanken fram. Toppade 225 km/h, gjorde 0-100 km/h på 5,8 s.



Calle Carlquist





### 13. Lotec Sirius

Av PH Personal fredag 2 juni 2006

Ian Kuah rapporterar om en Zonda-rivaliserande 850 hk 21-talsleksak



Det här är historien om en superbil från ett mycket litet tyskt företag. Den heter Lotec Sirius och ser ännu mer futuristisk ut än Carrera GT och Enzo. Faktum är att om du skulle sätta ihop alla tre skulle styllingen av de två stora utmanarna verka krånglig och krystad bredvid den supersmidiga Sirius.

I stora drag tar Sirius den rundade, homogena stilen som inspirerade Porsche 928 i slutet av 1970-talet och översätter den till en superbil med mittmotor på 2000-talet. Det är därför ingen överraskning att den ser mer ut som en konceptbil än en vanlig superbil.

Eftersom det ser så futuristiskt ut i ett 2006-sammanhang är det svårt att tro att Lotec Sirius faktiskt skapades 1992, när världen fortfarande var bakfull efter den stora lågkonjunkturen i slutet av 1980-talet. Så långt före sin tid var denna design då.

Mannen bakom Sirius är Kurt Lotterschmid, en man med en passion för snabba bilar och bilkörning. Kurts personliga tävlings- och bergsklättringskarriär sträckte sig över åren 1969 till 1984 och kulminerade i hans tyska Grupp C2-mästerskapstitel 1983.

Att den inte blev klar och körbar förrän i början av 2004 berodde helt enkelt på pengar, eller brist på pengar. Kurt skulle ha färdigställt bilen 1995 om kassaflödet hade tillåtit, men denna prototyp kostade honom en hel del kontanter som han inte hade på den tiden.

#### **Design och material**

Sirius är uppbyggd kring en kolfiberbalja med stålrör fram och bak, från vilka drivlinan och fjädringen hänger. Karosspanelerna är av kolfiber och både främre och bakre musselskal är gångjärnsförsedda för att öppnas framåt, medan dörrarna öppnas uppåt på Lamborghini-sätt.



Grundläggande för dess unika utseende är den enorma ytan av mycket dyra skräddarsydda infällda omslutande glas som är nyckeln till bilens lätta och luftiga känsla. Arrangemanget med tre strålkastare är äldre än Alfa Romeo Breras liknande arrangemang på ett decennium.

Som man kan föreställa sig av en bil som är byggd för att utmana 250mph-barriären har Sirius gott om vindtunnelarbete bakom sig. Nosen och den platta botten är utformade för markeffekt och det finns en positiv downforce över framaxeln. Tunnlarna baktill har vingprofiler av kolfiber och tillsammans med den bakre vingen skapar dessa en betydande downforce.

### Massor av motivation

Med sin racingbakgrund tror Kurt på låg vikt och stor kraft. Så Sirius, som väger 1 390 kg, använder en dubbelturboversion av den robusta 48-ventils 5 987 cc Mercedes V12 - som används i Pagani Zonda.

Med dubbla KKK K27-turbos, Porsche-tunerns favorit, som är inställd på att öka vid 0,85 bar, ger den dundrande 850 hk vid 6 000 varv per minut med en asfalt som krusar sig med ett vridmoment på 1 000 Nm (738 lb ft) vid 3 800 varv per minut. Detta överförs till bakhjulen genom samma sexväxlade manuella CIMA-växellåda som används av Ascari, Koenigsegg och Pagani, som sitter bakom motorn i racerbilstil, med en egen oljekylare. Transmissionspaketet innehåller en differential med begränsad slirning, medan elektronisk antispinnkontroll ger ett välkommet skyddsnät.

Fjädringen är av tävlingsstil olika långa dubbla länkar med invändiga coil-overs, Konidämpare och krängningshämmare. De enorma tvärborrade ventilerade skivorna i tävlingsklass kläms fast av stora fyrcylindriga bromsok med servoassistans och ABS. 255/35ZR19 och 345/30ZR19 Michelin Pilot Sport-däck på mycket lätta japansktillverkade 9,5J och 12,5J x 19-tums smidda WORK-lättmetallfälgar ger fantastiska nivåer av grepp.



### Att köra odjuret

Vi hade inte chansen att testa toppfarten den dagen, men accelerationen är definitivt i ligan "sparkad av en mycket stor häst". Det sänkta kompressionsförhållandet förlorar en del av V12:ans initiala skärpa, men big block-motorn har ett betydande inneboende vridmoment och bilen är relativt lätt. Om du befinner dig någonstans i det breda effektbandet mellan 1 500 och 6 000 varv per minut är allt du behöver göra att trycka på gasen, och oavsett vilken växel du ligger i är stark framåtrörelse en självklarhet.

I full stridsrop är Sirius-soundtracket en fantastisk kakofoni av V12-tjut, dunkande kamkedjar och gurglande induktion, med ett och annat mjukt fladder från waste-gates som dumpar överflödigt boost. Det tog mig några minuter att komma fram till den här, men sedan tändes alla lampor och jag fäste den stora V12:ans hard-core-soundtrack till samma underliggande barynton som Ferrari Daytona, förutom att här kommer åskan och raseriet bakom ditt huvud.

Växlingen är inte det bästa man kan köpa för pengar och det är en CIMA-fråga snarare än en Lotec-fråga. Gaten ligger ganska nära och fjäderbelastningen mot tre-fyra-planet är inte så stark som man kan förvänta sig. På grund av detta måste du vara medveten och exakt när du letar efter ett visst förhållande över grinden.

Porsches standarder för motordriven kuggstångsstyrning, neutral hantering och svindlande bromsar för att matcha dess prestanda imponerar snabbt, och Sirius kör till och med förvånansvärt bra på landsvägar. Det enda man ska hålla koll på är markfrigången på ramper och bilarnas bredd. Sirius är 6 fot 8 tum bred och gör att en Diablo känns trimmad.

Lotec hävdar 0-62 mph på 3,8 sek, 0-124 mph på 7,8 sek och en topphastighet på 244 mph med den högsta slutväxeln. Företaget har dock dynotestade motorer i två högre stämningsslägen. "Vi uppnådde 1 000 hk med 1 200 Nm på 1,0 bar boost och 1 200 hk med 1 340 Nm på 1,2 bar", berättar Kurt.

Med begränsade resurser till hands skulle produktionen innebära maximalt fyra bilar per år, så Lotec Sirius kommer inte direkt att måla in sina rivaler i ett hörn. Men dess fantastiska futuristiska utseende och interstellära prestanda är en högljudd väckarklocka för de stora pojkarna.



### 21-talet leksak

Mer än någon annan samtida produkt från de etablerade stora tillverkarna personifierar Lotus Evija 2000-talets superbil som så många av oss bilentusiaster drömde om när vi gick i skolan.



## 14. Helrenoverat helgon

Publicerad 26 oktober 2021 Text Fredrik Nyblad

**Christer Eriksson fick ett hemligt uppdrag: rädda Helgonets motor. Det var en B18 Sport som fått glorian lite på sniskan.**



Tv-serien Helgonet med Roger Moore i huvudrollen blev en riktig långkörare med totalt 118 avsnitt 1962-69. Volvos B18-motor var också en slitstark långkörare. Det var ju i P1800 som motorn först debuterade och under 1960-talet skulle den också finnas i Amazon och 140-serien. Motorn i 1800-modellen hade dubbla SU-förgasare och oljekylare. Till en början var effekten 100 hk SAE. I Roger Moores 1800 S års-modell 1967 var effekten 115 hk SAE.

Flera exemplar användes i tv-serien och bilen som ursprungligen hade registreringsnumret NUV 648E ägdes privat av Roger Moore. Han sålde den senare till skådespelaren Martin Benson, mest känd som skurken mr Solo i Bondfilmen Goldfinger. Volvon bytte sedan ägare flera gånger och i början av 2000-talet renoverades bilen omsorgsfullt.

Det var inte originalmotorn som satt i när bilen renoverades. När Volvo Cars köpte bilen för några år sedan så hade också rätt motor hittats. Den var dock i stort behov av renovering. Uppdraget gick inte till någon av Volvo Cars egna special-verkstäder utan till ett litet garage i Torshälla.

Krilles Motor hade tidigare renoverat motorn i en 240 Turbo som Volvo senare köpt och det arbetet ledde till att Christer "Krille" Eriksson med sin firma Krilles Motor fick förfrågan.





Krilles Motor är specialiserad på att helreovera Volvos rödblocksmotorer och precis som alla andra kunder fick Volvo hela arbetet väl dokumenterat.

Hela motorn demonterades och block, topp, vevstakar samt vevaxel maskinbearbetades. Alla slitagedelar byttes mot nya när motorn sedan sattes ihop. Kamaxel, kamdrivning och oljepump är några av detaljerna som Krille ersatte. Bara delarna går på drygt 21 000 kronor.



*I Klassiker nr 9/2021 berättar vi i 27 steg hur reoveringen av motorn gick till.*

## Klassiker

### 15. Volvoville – P1800 som cabriolet

Publicerad 22 juli 2019

Text Fredrik Nyblad

I Klassiker 7/2019 kör vi en av fem existerande Volvo 262C Cabriolet som byggdes av Solaire på initiativ av Volvo North America i början av 1980-talet. Dock tyckte huvudkontoret hemma i Sverige att det inte var lämpligt för en tillverkare av säkerhetsmedvetna bilar att bygga en bil utan tak och lade in i sitt veto.



*Tilltaget var lika självklart som kontroversiellt – P1800 med sufflett. Vilken superframgång det skulle kunna ha blivit. Men Volvo i Göteborg sade nej.*

Cabrioletversionen av 262C var inte den första som Volvo i Göteborg stoppade. Volvo-återförsäljaren Volvoville på Long Island i New York hade inte bara det perfekta namnet utan också en väldigt bra idé: att kapa taket av 1800 S.

Med en cabrioletversion kunde de möta konkurrensen från bilhandlaren tvärs över gatan som sålde öppna engelska bilar. Mellan 1964 och 1969 tillverkade Volvoville ett 30-tal öppna 1800 S.

Listpriset för en 1800 S var 3 695 dollar och för 1 000 dollar mer fick man en cabriolet. Volvo i Göteborg var inte förtjusta i återförsäljarens namn och dessutom ville man sätta stopp för kaparlusten.

Det slutade med en kompromiss – cabrioletkonverteringarna upphörde men namnet Volvoville fick man behålla.



## 16. Triumph Spitfire är en utmärkt instegsbiljett till klassikerlivet

Publicerad 14 februari 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

Drömmer du om en riktigt engelsk sportbil? Triumphs lilla flygplan är ett givet alternativ.



**Det finns väl ingen** bilentusiast som inte varit nyfiken på någon av de engelska folksportbilar som blomstrade under 1960-talet? MGB, tvillingarna Austin Healey Sprite/MG Midget och så Triumph Spitfire. Vilket enkelt sätt att köpa bilglädje för måttliga pengar är inte den trion?

Det är lönlöst att försöka avgöra vilken av dem som var och är ”bäst”, alla tre förnöjer sina ägare med livaktiga köregenskaper, enkelt, billigt ägande och stora doser körkänsla i oprentiös form.

**Fortfarande, över ett** halvsekel senare, finns det förbluffande många av dem på sommarvägarna och dagens ägare är nog lika kära i sina hobbybilar som de dåtida ägarna var när bilarna var nya. Klubblivet är omfattande, det går att nörda ner sig riktigt långt bland lika-sinnade.

**En Spitfire kan vara** i vilket skick som helst. Bilarna till salu är i allt från plockepinnstadiet efter renoveringsförsök som gått i stöpet till skinande praktexemplar med varje clips och kritmarkering undertill på exakt rätt ställe så att utställningsdomarna blir nöjda. De flesta är i hyfsat eller gott bruksskick, nästan alla bär tydliga spår av diverse ägares olika sätt att förbättra det ena eller det andra i både konstruktion och utrustning.



Tack vare riklig reservdelstillverkning och delförsäljning från välrenommerade firmor i England kan man på ett par dagar få hem i stort vilken komponent som helst till Sverige. Det finns också gott om mycket kunniga svenska firmor som kan ta hand om en "Spit" när den krånglar – för det kommer den garanterat att göra då och då. Det ingår i ägarglädjen att sköta om och pyssla med sin Triumph. Underhållet förenklas väsentligt av att hela fronten med motorhuv och skärmar kan fällas upp i ett stycke. Sedan är det bara att slå sig ned på ena framhjulet och börja skruva.

### Livscykeln

**1962** Triumph Spitfire 4 presenteras på bilsalongen i London.

**1964** Spitfire 4 Mark II. Effekten nu 67 hk (SAE), bättre inredningsmaterial, sluten vevhusventilation.

**1967** Spitfire Mark 3. Cylindervolym ökas till 1 296 cm<sup>3</sup> och effekten till 75 hk. Stötfångarna höjs med 23 cm, grillen breddas, fällbar sufflett, ny treekrad ratt, träinlägg på instrumentpanelen.

**1969** Fälgbredd ökas till 4½ tum, ändrad ratt, svart grill.

**1970** Spitfire Mk IV. Stor facelift med planare linjer och framskärmar utan markerad skarv på ovansidan. Kallas Mark 4 i broschyrer men Spitfire IV på emblemen. Instrumenten nu framför ratten, bättre stolar och förbättrad sufflett, glidande infästning av bakfjädern, högre slutväxel, helsynkroniserad växellåda, radialdäck, växelströmgenerator.

**1973** Fällbara ryggstöd, träfanér på instrumentpanelen, nya mätare.

**1974** Spitfire 1500. Motorvolymen ökar till 1 493 cc (71 hk DIN) genom större slaglängd, större förgasare 1½ tum, ny växellåda.

**1980** Sista Spitfiren produceras. Totalproduktion: 314 332 exemplar.



### Triumph Spitfire 4 1962–1964

**Nypris:** 11 840 kronor (1963).

**Motor:** Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Dubbla 1¼-tums SU-förgasare. Vattenkylning. Volym 1 147 cm<sup>3</sup>. Max effekt 63 hk (SAE) vid 5 750 v/min. Max vridmoment 93 Nm vid 3 500 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrväxlad manuell låda. Golvspak. Laycock överväxel som tillval.

**Mått:** L 368/B 145/H 121 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram, en tvärställd bladfjäder bak. Fram triangellänkar, bak pendelaxlar. Teleskopstötdämpare fram och bak.

**Styrning:** Kuggstång, ingen servo. 3,75 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 7,2 m.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak, hydrauliska, ingen servo.

**Fartresurser:** Toppfart 149 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 17 s.

**Förbrukning:** 0,9 l/mil.



Calle Carlquist

## 7. Fredagsfilmen: Den hopfällbara bilen

Av Jim Lundberg 30 maj

Reyannah från 1951 – den hopfällbara bilen, I körläge var bilen 1,45 meter bred, i hopfällt läge var den bara 0,75 meter. Ett dussin gjordes.



FILM: [https://youtu.be/zTJgXmi9\\_\\_o](https://youtu.be/zTJgXmi9__o)



Roger Warolin