



Hispano Suiza Carmen Boulogne

1. Provkörning av Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance
2. Maserati går mot strömmen
3. Subaru överväger liten elbil
4. Teslas självkörande taxi kräver mänsklig förare
5. Då förbjuder EU bensin- och dieslbilar
6. Volvo och BMW vinnare när USA sänker tullar på EU-bilar
7. Hispano Suiza Carmen Boulogne
8. Saab 99 EMS
9. Oldsmobile Defender Touring
10. Grattis Alfa Romeo Alfetta

1. Provkörning av Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance

Publicerad av Peter Klemensberger 21 jul 2025 kl 08.43

Honda harvar vidare med HR-V. Men små ändringar kan mycket väl göra att modellen förblir en testvinnare även fyra år efter sin lansering. Vi tar plats i den uppdaterade versionen.



Honda har uppdaterat HR-V. Är det något bra? Peter berättar.

Fjärde generationen Honda **HR-V** fyller fyra år vilket pliktroget innebär en uppdatering. Men den är svår att se. Fram finns nu en lägre grill med rakare sidor och baktill en ny ljusgeomteri. Alla versioner har nu tonat glas på bakdörrar och bakluckan. Första generation från 1999 må ha levt upp till namnet "Hi-rider Revolutionary Vehicle" med sin futuristiska form men här talar vi mer om evolution än revolution. Och tur är väl det, HR-V har nämligen kammat hem så gott som alla tester den har tagit del av i Teknikens Värld, nu tar vi plats för att se om den kan hålla ställningarna.

Det här är nytt

Design. Pyttesmå designändringar utvändigt.

Komfort. Smidigare drivlina, mjukare fjädring.

Utrustning. Två nya utrustningsnivåer finns att välja på.

Under skalet är det sig likt, här döljer sig en serieparallelhybridteknik där en elmotor på 131 hästkrafter står för drivningen av framhjulen även om bensinmotorn på 107 hästar kan gripa in i högre hastigheter via en koppling. Bensinmotorns främsta uppgift är att via en generator alstra energi till batteriet som i sin tur förser elmotorn med kraft. Liksom i elbilar finns här ingen traditionell växellåda men väl artificiella lägen. Tekniken, vid namn **e:HEV**, finns i flera Hondamodeller och kan te sig lite märklig då motorvarv och hastighet inte alltid rimmar.



HR-V är sedan 2021 inne på sin tredje generation.

Det där kan låta som om HR-V är en knepig typ att köra men så är inte fallet. Snarare är det så att bilen är bland de mest lättkörda på marknaden och ganska snart får man in tekniken. Dessutom har Honda med uppdateringen kalibrerat systemet och dämpat bensinmotorns höga varvningar som vi tidigare har anmärkt på.

Även handhavandet bakom ratten går i smidighetens tecken. Inne i HR-V finns inga tosigheter, reglage sitter där de ska och kvar finns fysiska reglage och knappar på ett föredömligt sätt. Inställningen av ljusstyrkan av förarklustret har en förvånansvärd stor knapp vilket är bra då bilen har svårt att bestämma sig när det börjar skymma.

Trög pekskärm

En digital närvaro finns, om än diskret. Mätarklustret parar på ett perfekt vis en analog hastighetsmätare med en digital rundel där man kan bläddra mellan information och olika grafiska illustrationer. Pekskrmen är liten och stör inte vid körning men är ganska seg i reaktionerna och kräver en del frustrerande bläddring i menyerna.

Utformningen av mittkonsolen är ny med en mindre förarinriktad design vilket kommer framsätesspassageraren till godo. Mellan stolarna finns som tidigare en växelspak av klassiskt snitt samt knappar för körlägen och hjälp vid körning i med- och motlut.



HR-V hör till de modeller som fortfarande har gott om fysiska reglage.



Baksätet är riktigt rymligt men takhöjden kan vara besvärande för långa passagerare.

Sittpositionen är ganska hög men ger samtidigt en fin sikt runtom, det är lätt att ha kontroll över bilen. Stolarna är enkla i sin utformning men har bra skjutmån och fungerar under många mil för mina 178 centimeter i längd och 75 kilo på vågen.

Riktigt bra blir det i baksätet där benutrymmet är väl tilltaget och fötterna får ledigt plats under framstolarna. Golvet där under är till och med lutande för bästa komfort. Coupéformen kan emellertid vara hämmande för långa passagerare och fönsterlinjen är ganska hög.



Golvet blir helt platt när baksäten fälls ned. Flärpar täcker skarvarna.



El och bensin i kombination, bensinmotorn driver väldigt sällan själva hjulen.

Bättre fjädring

På vägen fungerar filhållningen bra även utan farthållaren inkopplad och även om smidighet är bilens fokus så finns ett uns av körglädje då styrningen är ganska skarp. Den har setts över ytterligare och det har även fjädringen som är fint avstämd, framför allt i lite högre hastigheter.

Komforten kommer dock på skam då däck- och vägbuller läcker in från hjulhusen redan i låga hastigheter och minsta gruskorn hörs tydligt rassla mot plasten. Isoleringen från motorrummet här bättrats på, det är egentligen bara när bensinmotorn lägger sig på högt varv för att ladda batteriet som det lite dieselaktiga knorrandet framträder.

Anpassar man sin körning till den avancerade tekniken går det faktiskt att både tangera och komma under den angivna förbrukningen på 0,54 liter per mil vid blandad körning. Det har våra tester visat. Jag körde dock på ungefär som vanligt och lyckades ändå landa på imponerande 0,58 liter per mil vid motorvägs-, stads- och landsvägskörning i kombination.



HR-V kan köras riktigt snålt om man är försiktig med högerfoten.



HR-V är Hondas näst bästa säljande modell i Sverige efter den större CR-V.

Flexibel lastare

Bilens lastegenskaper har prisats i våra tester men när man öppnar bagageluckan blir man först besviken. Baksätesryggen är tvådelad och saknar genomlastningslucka. Lastvolymen är knappast marknadsledande och golvet kan inte sänkas, där under ligger batteriet. Men på ett enkelt och snabbt vis kan sätesryggarna fällas och ger ett platt och djupt utrymme med flärpar över skarvarna. Baksätesdynorna kan även fällas upp på biostolsvis för hög lasthöjd. Som dragare blir det dock moll – HR-V får inte dra något släp överhuvudtaget.

Hög markfrigång men bilen har ingen fyrhjulsdraft och får inte dra släp.

Även bilens låga driftskostnader och sympatiskt inköpspris har bidragit till tidigare nämnda testsegrar men för den som vill betala mer för sin HR-V finns nu två nya utrustningsnivåer: Advance Style Plus och Advance Plus med startpris på 408 900 respektive 415 900 kronor där den sist nämnda kommer med panoramaglastak som standard. Startpriset för modellen som sådan är 339 900 kronor medan den provkörda versionen, Advance, nu med bland annat adaptiva strålkastare, kurvlykt och elektrisk baklucka som standard, kostar 369 900 kronor – 12 200 kronor mer än när bilen i samma utförande vann i test i början av 2023. Små justeringar även prismässigt vill säga. Om det räcker att kamma hem ett test på nytt får framtiden utvisa.

Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance

Pris: 369 900 kronor.

Motor: El-bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,5:1. Borrning/slag 73,0/89,5, cylindervolym 1 498 cm³. Max effekt 107 hk (79 kW) vid 6 400 r/min, max vridmoment 131 Nm vid 5 000 r/min. Elmotor, max effekt 131 hk (96 kW), vridmoment 253 Nm. Max systemeffekt 131 hk (96 kW), sammanlagt vridmoment 253 Nm. Batteri 1,2 kWh.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/50R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 261, längd 436, bredd 187, höjd 158, spårvidd f/b 154/154. Markfrigång 18,8. Tjänstevikt 1 465, maxlast 405, max släpvagnsvikt 0. Tank 40. Bagagevolym (VDA-liter) 319–1289 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 10,7 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,54 l/mil. CO₂ 122 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 5 år/10 000 mil.

Skatt: 5 389 kronor per år de första tre åren, därefter 602 kronor per år.

Rivaler



Toyota Corolla Cross Hybrid

En av få som vunnit i test mot HR-V. En hybrid med beprövad teknik och tillgång till fyrhjulsdrift. Bullrig på motorväg. Bra lastare men ingen plant golv och inga klurigheter som Hondan.

Pris: Från 352 900 kronor.



Nissan Qashqai E-Power

Nissans utmanare i klassen är nyligen uppdaterad och finns med liknande drivlina som HR-V. Sämre baksäte men lite rymligare än HR-V, dock inte lika smart förpackad. Går snålt med lätt fot.

Pris: Från 390 300 kronor.



Peter Klemensberger

2. Maserati går mot strömmen – ny modell kan få tre pedaler

Publicerad 2025-07-29 12:07 (uppdaterad 2025-07-29 12:13) Text Anders Nilsson

När automatlådor dominerar går Maserati i motsatt riktning. För första gången på många år kan märket erbjuda en manuell växellåda.



Enligt uppgifter baseras den nya modellen på Maserati GranTurismo.

Automatlådor är i dag standard i nästan alla bilar. Men Maserati överväger att gå emot trenden, rapporterar brittiska [Autocar](#).

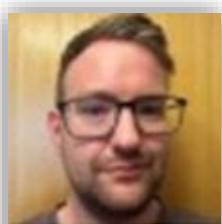
Enligt uppgifter kan Maseratis nya modell i en exklusiv upplaga lanseras redan nästa år – 100 år efter att märket visade sin första bil, Tipo 26. Den nya modellen blir den mest kraftfulla bensindrivna Maseratin sedan MC12.

Modellen lär baseras på GranTurismo. Alfa Romeo väntas samarbeta med sin italienska konkurrent och ta fram en egen version – likt Alfa 33 Stradale som bygger på Maserati MC20.

Enligt Davide Danesin, teknikchef på Maserati, finns det kunder som fortfarande efterfrågar rent mekaniska bilar med förbränningsmotor.

Han antyder också att den manuella växellådan kan göra comeback – för första gången på många år.

– En manuell växellåda är en möjlighet. Inte för storskalig produktion, men för en specialversion – varför inte? Det passar perfekt med vårt varumärke och tänkesätt, säger Davide Danesin till Autocar.



Anders Nilsson



3. Subaru överväger liten elbil för att utmana Renault 5 och VW ID.2

Posted by Kristofer Rask juli 25, 20250



Subaru Uncharted.

Subaru presenterade nyligen tre nya elbilar som ska lanseras i Europa i år och nästa år. Det handlar om en uppdaterad version av Subaru Solterra och de två nya modellerna E-Outback och Uncharted.

Gemensamt för alla tre modeller är att de delar teknik med Toyotas elbilar, som lanserat [sina motsvarigheter](#). Av de tre modellerna så kan den kompakta suven Uncharted som är baserad på [Toyota CH-R+](#) spela en avgörande roll.

Om Uncharted blir en succé kommer Subaru tolka det som att det finns en efterfrågan på mindre elbilar i Europa. Då kan det vara en idé att erbjuda en kompakt modell som kan utmana Renault 5, Nissan Micra och kommande elbilar som Volkswagen ID.2 eller Cupra Raval.

– Jag tror att det kommer ta ungefär två år innan vi vet hur den presterar. Under den tiden kanske vi också får nya idéer, så vi kan prata vidare om det om ett par år, säger David Dello Stritto, chef för Subaru Europa till [Autocar](#).

Om Uncharted tas emot väl kan det finnas ett behov av att bredda elbilsutbudet nedåt.

– Det är något vi överväger, eftersom vi behöver förbereda ett bredare utbud av elbilar för att möta alla kunders förväntningar, säger Inoue Masahiko, chef för Subarus globala satsning på elbilar till tidningen.



Kristofer Rask

4. Teslas självkörande taxi – kräver mänsklig förare

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 29 juli 2025

Publicerad 29 juli 2025

Tesla har nyligen tagit ett steg som förbryllat många som följer bolagets utveckling inom självkörande teknik.



Istället för att lansera helt autonoma robotaxibilar i San Francisco, vilket länge varit **Elon Musks** uttalade mål, har företaget i stället inlett en chaufförsdriven taxiverksamhet.

Detta innebär att bilar körs med en mänsklig förare vid ratten, ett avsteg från de helautomatiska "robotaxibilarna" som redan testas i Austin, Texas, där en människa endast sitter i passagerarsätet som övervakare.

Teslas satsning i San Francisco kräver mänsklig närvaro

Anledningen till detta oväntade beslut grundar sig i gällande regler. En talesperson för California Public Utilities Commission (CPUC) har klargjort att Tesla inte får "testa eller transportera allmänheten" i ett autonomt fordon, inte ens med en säkerhetsförare.

Transport av passagerare är endast tillåten om den utförs av en mänsklig förare i ett "icke-autonomt fordon".

Enligt **Reuters** har Tesla för närvarande ett tillstånd som tillåter dem att bedriva traditionell fordonstrafik för chartertjänster, vilket i praktiken är en taxiverksamhet.



Tesla Cybercab.

Utmaningar och möjligheter med Full Self-Driving

Trots de nuvarande begränsningarna finns det ett sätt för Tesla att integrera sin avancerade teknik. Förarna kan använda Teslas programvara "Full Self-Driving" (FSD) under körningarna. Denna mjukvara är laglig för bilägare att använda, men den kräver att en mänsklig förare ständigt övervakar och är redo att ta över kontrollen när som helst.

Inget särskilt tillstånd krävs för att använda FSD på detta sätt, men CPUC:s talesperson har inte kommenterat huruvida det är tillåtet att aktivera FSD när passagerare finns i bilen.

Begränsad start och framtida planer

Denna nya chaufförstjänst kommer initialt att vara mycket begränsad. Tesla har meddelat CPUC att de kommer att börja med att erbjuda resor till "anställdas vänner och familj" samt "utvalda medlemmar av allmänheten".

Många frågor återstår att besvara gällande framtida kostnader och tidsplaner, då ytterligare tillstånd krävs för att kunna erbjuda en fullskalig robotaxitjänst. Kaliforniens regler kräver också att företag initialt bedriver en pilotfas där de inte får ta betalt för sina tjänster.

Denna strategi visar Teslas ambition att expandera sina självkörande tjänster, även om det innebär att anpassa sig till lokala regelverk och kompromissa med den helautonoma visionen på kort sikt. Det återstår att se hur denna "chaufförsdrivna" start kommer att bana väg för framtida, mer autonoma lösningar i San Francisco och andra marknader.

Musk har tidigare uttryckt att företaget arbetar med att få de nödvändiga regleringsmässiga tillstånden för att kunna lansera sina robotaxibilar på fler marknader.

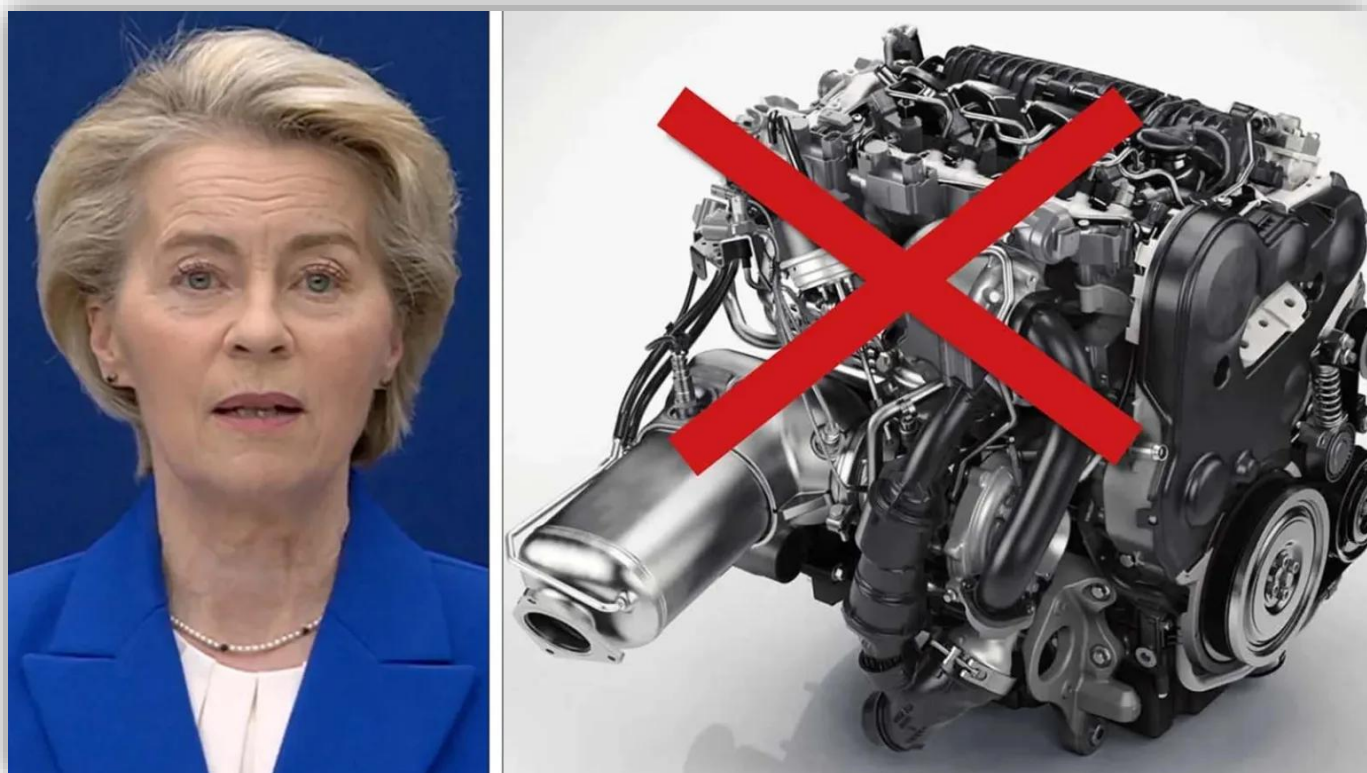


Åsa Wallenrud

5. Då förbjuder EU bensin- och dieslbilar

Av William Karlsson 28 juli 2025, 14:45

När förbjuds bensin- och dieslbilar i EU? Blir elbilar obligatoriska då? Här reder vi ut exakt vad som gäller efter EU:s senaste regeländringar.



För några år sedan bestämde sig EU för att ta fram **ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från och med 2035**. Reglerna togs fram för att minska koldioxidutsläppen och nå klimatmålet 2050. Men sedan dess har en del saker förändrats och i dag är många förvirrade över vad exakt som gäller.

En viktig sak att förstå om förbudet mot bensin- och dieslbilar är att det enbart gäller försäljningen av nya bilar. Det kommer alltså fortfarande vara tillåtet att köra och köpa begagnade bilar med förbränningsmotor även efter 2035. **Flera biltillverkare har försökt driva igenom undantag för laddhybrider**, men än så länge har EU-parlamentet inte gjort några förändringar. Som läget ser ut i dag kommer inga nya bilar med förbränningsmotor att få säljas från och med 2035. Nederländska **Top Gear** har sammanställt en översikt över reglerna och planerna som de ser ut nu.

Från och med 2035 är det förbjudet att sälja nya bensin- och dieslbilar inom EU.

Senaste regeln: företag måste köpa elbilar

I mitten av juli 2025 avslöjade tyska tidningen **Bild Am Sonntag** att EU-kommissionen vill införa ett **förbud mot hyr- och tjänstebilar med förbränningsmotor**. Från 2030 ska alla företag inom unionen vara tvungna att köpa in utsläppsfria bilar. Förslaget har kritiserats enormt i Tyskland och andra länder med en stor bilindustri, men för att de ska börja gälla måste det röstas igenom av EU-rådet.



Möjlig räddning av förbränningsmotorer?

En räddning för förbränningsmotorer hade kunnat vara **syntetiska och klimatneutrala bränslen**. Som reglerna ser ut i dag finns det ett undantag i lagstiftningen som tillåter bilar att säljas efter 2035 om de drivs med syntetiska bränslen. Ett stort problem är dock att syntetiska bränslen och vanlig bensin är nästan identiska. Det gör det svårt att kontrollera att en bil faktiskt körs enbart på det syntetiska bränslet.

Syntetiska bränslen hade kunnat vara en möjlig räddning för förbränningsmotorer.

Många tillverkare utvecklar i dag olika typer av **syntetiska bränslen, men det är fortfarande en lång väg kvar innan de kan bli en verklig räddning för förbränningsmotorn**. I dag är det dyrt att producera syntetiska bränslen, och det kommer med stor sannolikhet att vara betydligt billigare att ladda en elbil än att tanka med dessa bränslen. En annan stor nackdel är att produktionen i sig ger släpper ut massor av utsläpp, vilket gör tekniken mindre klimatneutral än vad man kan tro.

Hur påverkas mindre tillverkare?

Vissa tillverkare kommer faktiskt att få fortsätta producera bilar med förbränningsmotor även efter 2035. *Enligt undantaget i EU:s regler får tillverkare som producerar färre än 1.000 bilar per år fortsatt sälja bilar med förbränningsmotor*. Det innebär att hyperbiltillverkare som Koenigsegg kan fortsätta tillverka sina modeller utan krav på att de enbart måste drivas av el.

Christian von Koenigsegg och hans företag kommer att kunna fortsätta ta fram bilar med förbränningsmotor även efter 2035.

Hur påverkas laddhybrider?

Även om **laddhybrider har ett batteri kommer försäljningen av dem att förbjudas efter 2035**. Samtidigt pågår det en intensiv debatt i Europa, där många tillverkare försöker påverka EU-kommissionen att ändra sitt beslut när det gäller just laddhybrider.



Ändring av reglerna till tillverkarnas fördel

I maj i år ändrades reglerna för att ge tillverkarna mer tid. Nya utsläppsregler, som främst skulle påverka tillverkarna, sköts upp med två år. Från början var det tänkt att varje tillverkares utsläpp skulle bedömas årligen, och att kraftiga böter skulle utdelas direkt om kraven inte uppfylls. Men enligt den nya regeln sker bedömningen i stället var tredje år. Det innebär att många tillverkare som inte hade klarat kraven i år får möjlighet att kompensera för sina utsläpp under 2026 och 2027.

LÄS MER:

- [Prisfall på elbilar – bensin- och dieslbilar ökar](#)
- [EU-parlamentets beslut: Förbud mot bensin- och...](#)
- [Miljöpartiets besked: Nya skattehöjningar på bensin-...](#)
- [Volvo om stopp för bensin- och dieslbilar i...](#)
- [Klart i dag: "Vi förbjuder nya bensin och...](#)
- [Kollaps för nya bensin- och dieslbilar i Europa](#)



William Karlsson

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



6. Volvo och BMW vinnare – USA sänker tullar på EU-bilar

Christoffer Lindén 2025-07-29

EU och USA har enats om nya tullnivåer för bilar. Beskedet välkomnas av Volvo och BMW – men alla är inte nöjda.



Volvo tillverkar elbilen EX90 vid sin fabrik i Charleston, en nyckelfaktor för att mildra effekterna av USA:s biltullar.

Europeiska biltillverkare, däribland svenska Volvo Cars, välkomnar det nya tullavtalet mellan EU och USA, enligt [Automotive News](#).

Den nya tullnivån på 15 procent är en lättning jämfört med de 27,5 procenten som infördes under Donald Trumps presidentperiod.

Men glädjen är blandad – flera aktörer efterlyser tydlighet i detaljerna och varnar för fortsatt höga kostnader.

Volvo Cars, som i dag tillverkar bland annat XC90 och EX90 i Charleston, South Carolina, bekräftar att man kommer fortsätta satsa på lokal produktion för att minska tullberoendet.

I ett uttalande säger företaget att beskedet skapar välbehövlig förutsägbarhet.

BMW, som har sin största fabrik i Spartanburg, USA, exporterar årligen omkring 185 000 bilar från USA och tillhör därmed också vinnarna.

Enligt [Bloomberg Intelligence](#) väntas BMW och Mercedes förbättra sina resultat med motsvarande **51 miljarder kronor** tack vare den nya överenskommelsen.

Audi hamnar i kläm

För Audi, som inte har någon tillverkning i USA, innebär avtalet fortsatt huvudvärk. Enligt uppgifter överväger Audi att inleda produktion i USA inom ramen för Volkswagenkoncernens befintliga fabriker.

Besked om detta väntas senare i år.

– Om tullsatsen på 15 procent blir långvarig kommer Audi hamna i ett tydligt konkurrensmässigt underläge, säger analytikern Fabio Hoelscher från Warburg Research.



I Spartanburg i South Carolina bygger BMW SUV:ar på löpande band, inte bara för den amerikanska marknaden, utan för hela världen.

Volkswagenkoncernen säger sig välkomna avtalet men inväntar detaljer innan man gör en fullständig bedömning.

Höga kostnader kvarstår

Trots att avtalet sänker tullarna jämfört med tidigare nivå, innebär det fortfarande betydande kostnader jämfört med den ursprungliga tullsatsen på **2,5 procent** som gällde före 2018.

– Det är positivt att ett fullskaligt handelskrig undviks, men det är också tydligt att 15-procentnivån kommer att kosta tyska tillverkare miljarder årligen, säger Hildegard Müller, ordförande för den tyska branschorganisationen VDA.

Försäljning och produktion påverkas

Det nya tullavtalet kan få konsekvenser även för svenska konsumenter, enligt tyska återförsäljareföreningen ZDK.

– Det som presenteras som ett diplomatiskt genombrott kan i praktiken slå mot kunderna genom högre priser och färre modellalternativ, säger ZDK:s ordförande Thomas Peckruhn.

För Volvo, som redan tvingats **bokföra nedskrivningar** till följd av tidigare tullpåslag på sina USA-sålda SUV:ar, är beskedet ändå ett steg i rätt riktning.



Christoffer Lindén

7. Hispano Suiza Carmen Boulogne recension

Av Mike Duff Publicerad 29 oktober 2021

Spännande elektrisk supercoupé erbjuder stil och prestanda utan ansträngning – men till ett enormt pris



Sedan länge döda märken har återupplivats tidigare, men få som har varit vilande lika länge som **Hispano Suiza**.

Den spanska tillverkaren tillverkade 12 000 bilar under första halvan av 1900-talet, men har inte tillverkat någon sedan 1946. Det håller på att förändras i och med **ankomsten av Carmen**, en elektrisk lyxbil som erbjuder den utomjordiska kombinationen av en fyrsiffrig effekt och en sju-siffrig prislapp.

Den här nya bilen har skapats av Barcelona-baserade QEV Technologies, men det finns en **genuin familjekoppling till Hispano Suizas ursprungliga inkarnation**, företagets vd Miguel Suqué Mateu är barnbarnsbarn till medgrundaren Damián Mateu.

Planen är att göra 19 exemplar av den vanliga Carmen, som kan skryta med 1005 hk och ett pris på 1,5 miljoner euro före skatt, plus fem exemplar av Carmen Boulogne, som har 1099 hk, mer dynamiskt fokus och kommer att kosta 1,65 miljoner euro före skatt.

Carmen är ungefär så koldioxidintensiv som det är möjligt för en bil att vara, med sin kaross, sin centrala monocoque-struktur och hjälpramarna monterade fram och bak, allt tillverkat av vävd komposit; och fjädringskomponenter för de dubbla länkarmarna runt om tillverkade av en aluminiumlegering av flygplanskvalitet.



Ovanligt för en elbil med hög effekt är Carmen endast bakdriven, med ström från fyra lätta synkrona elmotorer med permanentmagnet. Ett par driver varje bakhjul genom en reduktionsväxellåda med en hastighet. Även om båda sidorna är mekaniskt separata, är de sammanlänkade av vad som beskrivs som ett "virtuellt differential"-program för dragkraftshantering som ger torque vectoring.

Kraften kommer från ett rejält 80 kWh T-format batteri som sitter både bakom passagerarutrymmet och i en central tunnel mellan sätena. Litiumjonpaketet med 700 celler och 700 V har utformats för att tillåta de mycket höga urladdningshastigheter som krävs för att tillåta bilens topp effekt. Den stöder också DC-snabbladdning med hastigheter på upp till 80 kW, vilket gör att den kan fyllas på från 30-80 % på bara 30 minuter.

Hispano Suiza säger att man siktar på en räckvidd på 250 mil enligt WLTP-testprotokollet. Batteriet väger 800 kg, vilket gör att Carmens tjänstevikt på 1690 kg ser mycket imponerande ut.

Det första man kan säga är att Hispano Suiza är en av de bilar som ser bättre ut i köttet än vad den gör på de flesta fotografier, den ser lägre och mer muskulös ut i tre dimensioner än två.

Designen var löst inspirerad av den på 1938 års H6C Dubonnet Xenia, och även om den är mer vördnadsfull än retro, har den bakre trekvartsvyn över den kraftigt kåpade bakänden en tydlig likhet. (Den vanliga Carmen kommer också att finnas med möjlighet till luftmotstånd reducerande bakhjulsskydd som de på Xenia, men Boulogne får dem inte.) Och även om elbilar ofta kritiseras för falska grillar, har Carmen faktiskt radiatorer bakom sin stora främre öppning, för att kyla motorerna och batteriet.

Interiören nås genom elmanövrerade fjärrdörrar. Dessa öppnas inte särskilt brett, så det är något av en kamp att ta sig igenom dem. Men när du väl är installerad känns kupén ganska rymlig och även om prototypens bronstunga finish inte kommer att falla alla i smaken är den trimmad till en imponerande hög standard.



Idiosynkratiska detaljer inkluderar en triangulär växelväljare med tryckknapp, med Park i mitten och Drive, Neutral och Reverse som alla är inställda i 120 graders vinkel.

Carmen påstås vara en lyxig grand tourer, medan den Boulogne jag körde i nästan färdigt skick presenteras som en mer bananpassad version.

Min körning var begränsad till banan på Circuit de Barcelona-Catalunya i Spanien, en erfarenhet som visade att Boulogne är kapabel att leverera åtminstone korta doser av rejäl hastighet, medan de totala hastigheterna begränsas av en **temposättande Tesla**.

Att starta i det effektbegränsande Eco-läget förnekade full acceleration, men det bekräftade att Carmens kupé är tyst och välisolerad i marschfart. Att vrida till Normal och sedan Sport-läget gav mer kraft, även om jag bara fick uppleva den obegränsade toppeffekten under en raksträcka.

Precis som med **prototypen Lotus Evija** som jag körde tidigare i år finns det en oroväckande klyfta mellan allvaret i de g-krafter som Carmen skapar och bristen på förbränningsljud och raseri som ackompanjerar dem.

Batteriets storlek och placering gör att 60 % av bilens statiska vikt sitter över bakhjulen. Detta kändes uppenbart i banans snävare kurvor, där framvagnen behövde vallas till toppar och optimistiskt tidig effekttillförsel resulterade i understyrning. Detta kunde dock neutraliseras genom att minska kraften, och det visade sig vara möjligt att enkelt justera kurvtagningssattityden genom viktöverföring.

Baksidan av de konservativa chassiinställningarna är en hög nivå av dynamisk stabilitet, med imponerande dragkraft med tanke på den enorma ansträngning som kanaliseras genom bara två hjul. Momentförspänning och dragkraftsingripande skedde båda subtilt, Boulogne kändes aldrig egensinnig även när den pressades hårt. Den färdiga bilen kommer att ha justerbara nivåer av regenerativ bromsning som väljs av rattmonterade paddlar, men prototypen jag körde hade inte dessa. Det kändes stabilt under högre nivåer av retardation.



Det finns också några imponerande detaljer, Hispano Suiza har uppmärksammat den typ av detaljer som sällan övervägs av dem som tillverkar extremt begränsade bilar. Den digitala instrumentpanelen och den centrala pekskärmen har båda snyggt renderad anpassad grafik; Och det finns ett kollisionsvarningssystem som, förutom att avge ett larm om du har för stor hastighetskillnad till bilen framför, ger en visuell avläsning av avståndet på några sekunder.

Carmen kommer alltid att ha exklusiviteten på sin sida, även om Hispano Suiza lyckas sälja hela den planerade upplagan av bilar.

Denna första erfarenhet tyder på att den färdiga bilen inte kommer att vara i samma prestandaliga som Evija eller **Rimac Nevera**, men med en betoning på design och lyx som borde skilja den från något av de dyrare alternativen.

Men att köra Boulogne på en bana kändes inte som en särskilt naturlig sak att göra. Jag misstänker att den nästan tysta drivlinan och den imponerande förfiningen kommer att klara riktiga vägar mycket bättre.



8. Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats

Publicerad 26 maj 2024

(uppdaterad 2025-04-08 14:17)

Text Calle Carlquist

Saabs första 99 med svenskbyggd motor blev lyckad, lyxig och alldeles lagom sportig



EMS. Tre bokstäver som för oss akne- och bilansatta tonåringar 1972 fick samma fantasi-eggande betydelse för Saab 99 som GTO fått för Pontiac Tempest knappt tio år tidigare.

Saab 99 EMS. Vilken bil. Electronic Manual Special. Eller "Ennu Mera Saab" som en måttlig stavare i klassen envist hävdade.

1972 var fantastiskt för Saab. Redan året före hade man tallat på specifikationer och utseende på nittinian, debut hösten 1967. Elvärmd förarstol och strålkastartorkare med spolning var världsnyheter.

Och nu kom sjuttitvåorna. I tv-nyheterna sommaren 1971 syntes en Saab 99 med stora svarta stötfångare dunsas in i en stolpe, utan att något märkbart inträffade. Stötfångarna fjädrade ut igen, återtog sin form. Hur var det möjligt? För att markera betydelsen såldes de första exemplaren med en liten dekal i fångarens blanklist, "Saab med stötfångande stötfångare".

Rattstångsvinkel ger busskänsla men bidrar till goda innerutrymmen. Nyckeln på golvet – en finess som både hyllades och hatades. För att nyckeln skulle gå att ta ur måste backen läggas i.



Och så kom EMS. Kopparmetallic lackering, lättmetallfälgar i fotbollsdesign. Ratt och grill med speciellt utseende. Motorn svensktillverkad, i Södertälje. Etthundratio hästar, insprutning. Wow. En Saab Sport!

Mja. Vi Bilägares Jan Ullén rapporterade om 99 EMS. Först en förhandsvisning. "Sportigaste Saaben" löd utfästelsen, men första provkörningen betonade snarare vridmomentet och att den notoriskt tröga styrningen kändes lättare. Men visst var bilen kvick, 0–100 tog runt elva sekunder och toppfarten låg på 170 knyck.

I testet senare 1972 ställdes EMS mot Volvo 142 GL, versionen med insprutning, samt loket Ford Consul 3000 GXL. Saab var inte snabbast men smidigast och ansågs harmonisk – men dyr. EMS kostade 27 300 kronor, tusenlappen mer än Volvo.

1976 flagnade glansen något, **99 Turbo stod för dörren**, men i dag är en välskött EMS som på våra bilder ännu svårare att hitta än sitt laddade syskon.

Saab 99 EMS Combi Coupé 1978

Nypris: 52 800 kronor.

Motor: Rak fyrcylindrig motor med en överliggande kedjedriven kamaxel, två ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkyllning. Volym 1 985 cm³. Max effekt 118 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 167 Nm vid 3 700 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 455/B 169/H 144 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Bilstein stötdämpare.

Styrning: Kuggstång.

Hjul: Aluminiumfälgar 5 tum.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 170 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 11 s.

Förbrukning: 0,95 l/mil.



Livscykeln

1967 Saab 99 premiärvisas 22 november 1967, efter drygt tre års utvecklingsarbete under projektnamnet Gudmund. Bilens kaross är ritad av Sixten Sason och Björn Envall, under den framåtöppnande huven finns en längsmonterad, nykonstruerad motor utvecklad och tillverkad av Triumph. Den är på 1,7 liter och 80 hk.

1968 Försäljningen börjar. I grundversion kostar Saab 99 18 385 kr, knappt 25 procent upp mot en vanlig V4 men billigare än en Volvo 142 som kostar ett par tusenlappar mer.

1970 Ny dörrklädsel som lever kvar i stort sett oförändrad på sedanmodellerna under hela livscykeln.

1971 En världsnöhet: stålkastartorkare! Ny instrumentpanel som behålls 99-serien ut, förstora cylindervolym, nya ytterspeglar.

1972 Ny motor tillverkad i en ny fabrik i Södertälje och första bil att få den var 99 EMS. Två liters cylindervolym och Bosch elektroniska bränsleinsprutning gav 110 hk, toppfart 170 km/tim, kaross i unika färgen kopparmetallic.

1985 Saab 90 ersätter 99. Ratt i bussvinkel, EMS-klädsel. Nyckel på golvet, en finess som hyllades och hatades. För att få ur nyckeln måste backen läggas i. 1978 var enda året då 99 EMS tillverkades med kombikupékarossen.



Calle Carlquist

9. Oldsmobile Defender Touring 1912

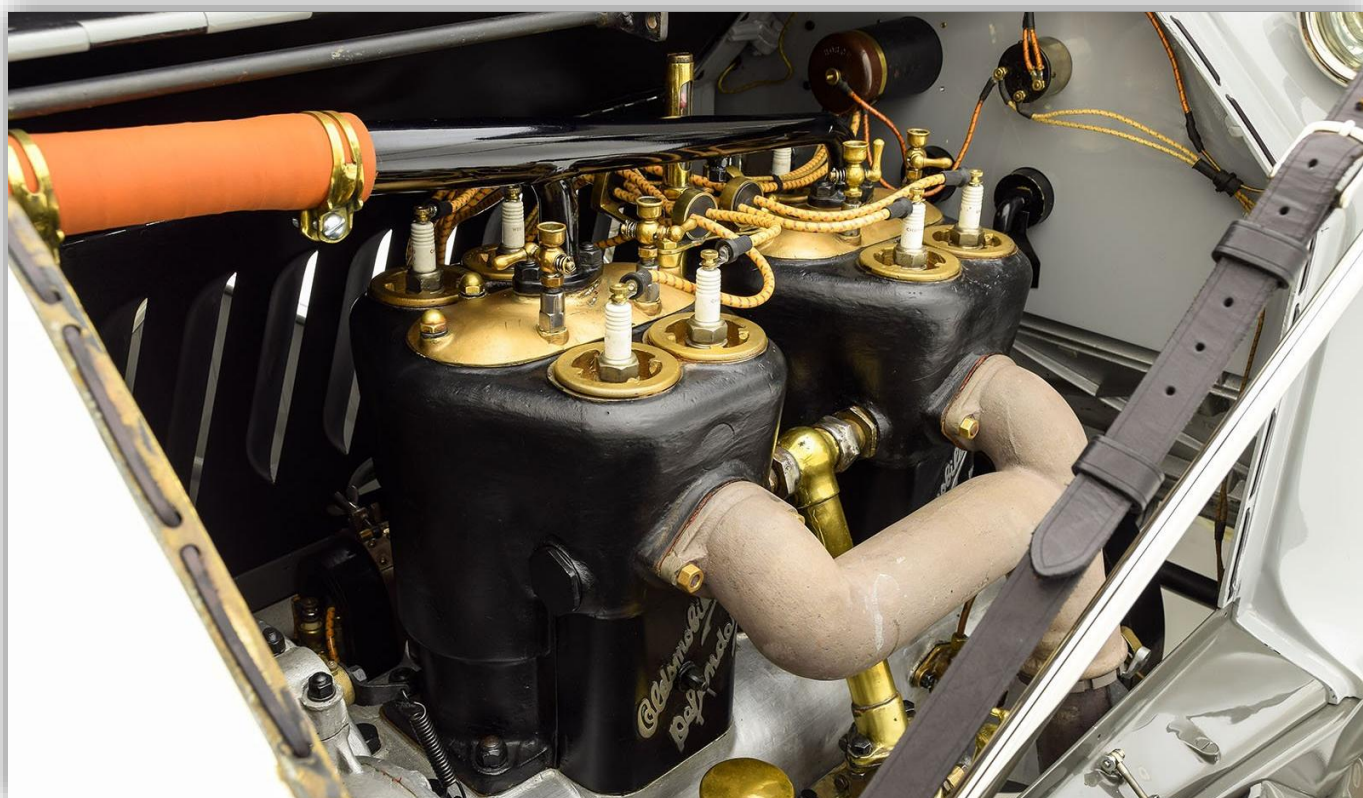


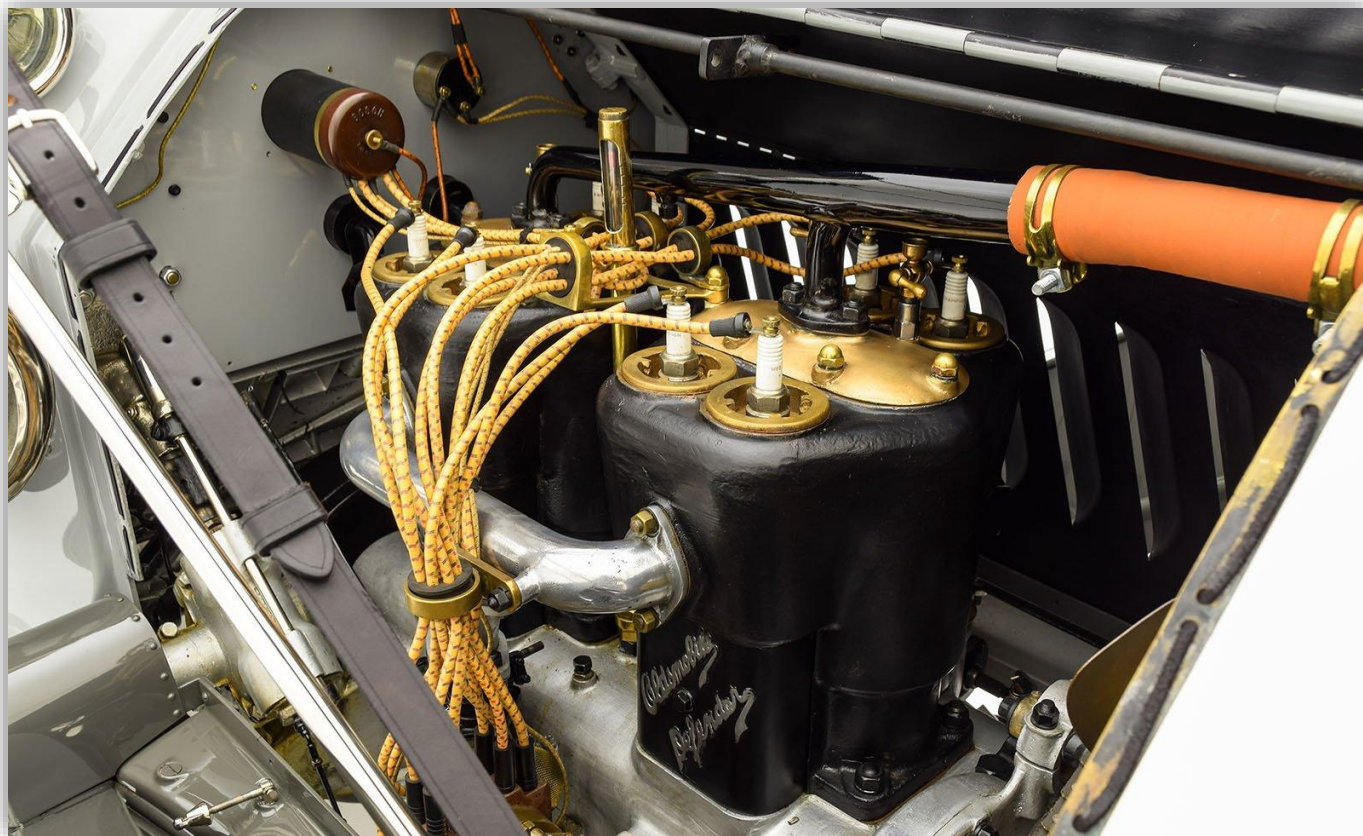
Populärkulturen diktar att de flesta människor tror att Henry Ford är fadern till den amerikanska massproducerade bilen. En djupare dykning i historien säger oss dock att Ransom Eli Olds faktiskt var den första. Som grundare av Olds Motor Vehicle Co. i Lansing, Michigan 1897, började Ransom Olds produktionen av sin första och mest kända skapelse, Oldsmobile Curved Dash, 1901. Under utvecklingen av sin bil konsulterade Olds Henry Leland från Leland & Faulconer Engineering om konceptet för utbytbara delar. Lelands erfarenhet inom skjutvapenindustrin översattes till den sköna nya världen av bilar, och han hjälpte till att utveckla en lättproducerad encylindrig motor för Olds.





De första produktionsmodellerna dök upp 1901, konstruerade via en stationär monteringslinjeprocess med ett stort antal standardiserade delar. Denna process gjorde det möjligt för honom att bygga 425 bilar bara under det första året, vilket ökade till 2 500 år 1902. Under en kort period mellan 1903 och 1905 var Olds den största biltillverkaren i världen. Totalt byggdes över 19 000 Olds Curved Dash-modeller, vilket gjorde den till den första massproducerade bilen som byggdes på ett löpande band – sju år innan Model T gjorde sitt första framträdande.





Trots framgången med Curved Dash skulle Ransom Olds tid på sitt företag med samma namn bli kortlivad. En dispyt med företagsledningen om företagets inriktning ledde till att R.E. Olds avgick 1905 och bröt sig loss för att bilda REO Motor Car Company. Under tiden fortsatte Oldsmobile att tillverka Curved Dash fram till 1907, och större modeller anslöt sig snart till den. Företaget köptes upp av William "Billy" Durants General Motors året därpå. Åren mellan 1911 och 1914 visade sig bli en slags renässans för Oldsmobile, med ett sortiment av utsökt byggda, eleganta och högpresterande maskiner. Den mäktiga sexcylindriga Olds Limited med 60 hästkrafter toppade linjen, följt av den stora fyrcylindriga Autocrat, med den mindre fyrcylindriga Defender som anslöt sig 1912. Driven av en 35 hästkrafter, 298 kubiktum T-huvudmotor, spelade Defender rollen som ett sportigt ungt syskon. Oldsmobile erbjöd köparna ett urval av fem öppna och slutna karossstilar. Uppgifter visar att Olds endast tillverkade 325 Defenders 1912, av en total produktion på endast 1 075 fordon. Precis som sina ställkamrater var Defender vackert byggd, snygg och snabb. Med Defender, Autocrat och Limited åtnjöt Oldsmobile (om än kortvarigt) en avundsvärd status i den utvalda världen av prestigefyllda biltillverkare.

Den här oklanderligt restaurerade Oldsmobile Defender touringbilen från 1912 är en av bara en handfull kända överlevande och tros vara det enda överlevande exemplaret med denna unikt eleganta kaross. Färsk från en betydande samling av bilar i mässing och nickel, fick den en fullständig expertrestaurering som slutfördes 2013. Den senaste ägaren förvärvade bilen 2011 från en annan samlare av sällsynta tidiga amerikanska bilar. Han beskrev den före restaureringen som en otroligt solid och rostfri bil, där majoriteten av panelerna tros vara original.

Alla Olds Defender är en sällsynthet i sin egen rätt; Den här bilen går dock ett steg längre med sin distinkta karosseri. Den gjutna aluminiumkåpan och den sportiga nedskurna touringkarossen för 5 passagerare är mycket lik den större Autocrat, även om den är nedskalad för det mindre Defender-chassit.



Anmärkningsvärda skillnader från en vanlig Defender är bland annat de elektriska kåplamporna och den glasade "takfönster"-kåpan som ger en luftigare och lättare känsla i förarutrymmet. De snedskurna lamellerna på motorhuven och dörrarna är en signaturfunktion som är gemensam för Oldsmobile-serien och bidrar till bilens sportiga utseende. Artillerihjul med stor diameter och djupt välvda stänkskärmar ger bilen en tilltalande, underlungad hållning. En slående maskin i alla avseenden, man tror att detta är den enda Defender som är känd för att bära denna fantastiska, Autocrat-inspirerade kaross.

Bilen har genomgått en treårig restaurering av en känd specialist och är fortfarande fräsch och skarp. Underbar tvåfärgad grå lackering kombineras med mörkröda fälgar och kritstrecksränder för att passa bilens sportiga karaktär. Som förväntat är den i fantastiskt skick och lacken är vacker, färdigställd till en hög standard och fint detaljerad med högpolerade nickel- och mässingsdetaljer. Efter restaureringen har denna Olds avnjutits på turnéer och i concours-evenemang, och uppträdde på Greenwich Concours d'Elegance 2014.

Interiören är klädd i underbart knapptuftat oxblodsrott läder och fullt detaljerad med tidsenliga pyramidformade aluminiumgolvbrädor och originalinstrument och kontroller. Precis som exteriören har de invändiga nickel- och mässingsbeslagen en spegelliknande finish. Dörrgallren är en särskilt intressant detalj, eftersom de fungerar som funktionella friskluftsventiler för framsätesspassagerarna. Utsökt färdigställt träarbete omger cockpiten, och den tunga vinyltoppen inkluderar ett monterat bagageutrymme för körning uppifrån och ner.

Motivationen för Defender kommer via Oldsmobiles 298 kubiktum T-Head inline-fyra med dubbla pluggar per cylinder, klassad till 35 hästkrafter. Presentationen är imponerande, med tidsenlig korrekt mässingshårdvara, lackerade ledningar och rätt kopplingar. Den senaste ägaren körde bilen med entusiasm och rapporterar att den har exceptionella vägegenskaper och känns mycket kapabel och bekväm i hög hastighet. Styrningen är lätt för ett fordon av dess storlek och bromsarna drar upp bilen med självförtroende.

Efter att ha sett noggrann användning i händerna på en ivrig samlare, inbjuder den till regelbunden njutning, men är ändå verkligen utsökt och lämplig för praktiskt taget alla concours-evenemang. Försvaren såldes ursprungligen i ett minimalt antal, men bara en handfull av dem finns kvar, och det här exemplet är en engångsföreteelse. En hisnande och mycket samlarbar bil, denna Defender touringbil är en passande representant för Oldsmobiles gyllene era.

Klassiker

10. Grattis Alfa Romeo Alfetta!

Publicerad 6 augusti 2009 Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Alfons och Inez har namnsdag firar vi Alfetta!



Alfetta är ett smeknamn och betyder "lill-Alfan", och användes från början på fabriken tävlingsbilar Typ 158 och 159 på 1930-, 1940- och 1950-talet.

När en ny mellanklassare skulle presenteras 1972 valde Alfa att använda namnet igen, för att kunna återknyta till framgångarna i racingens barndom. Nya Alfetta hade den klassiska dubbelkamsfyran under huven men till skillnad från sin föregångare Berlina hade växellådan byggts ihop med bakaxeln enligt deDion-principen. Tilltaget gav en ideal viktfordelning mellan fram- och bakvagn om än något långslagig växelföring.

Alfetta fick mycket beröm för fina vägegenskaper, prestanda och utseende och den anars så kritiska Teknikens Värld satte rubriken "Perfekt" på sitt första test 1973.

Ett par år efter sedanen kom Alfetta GT, senare kallad GTV, en coupé som skulle komma att leva ända till 1987.

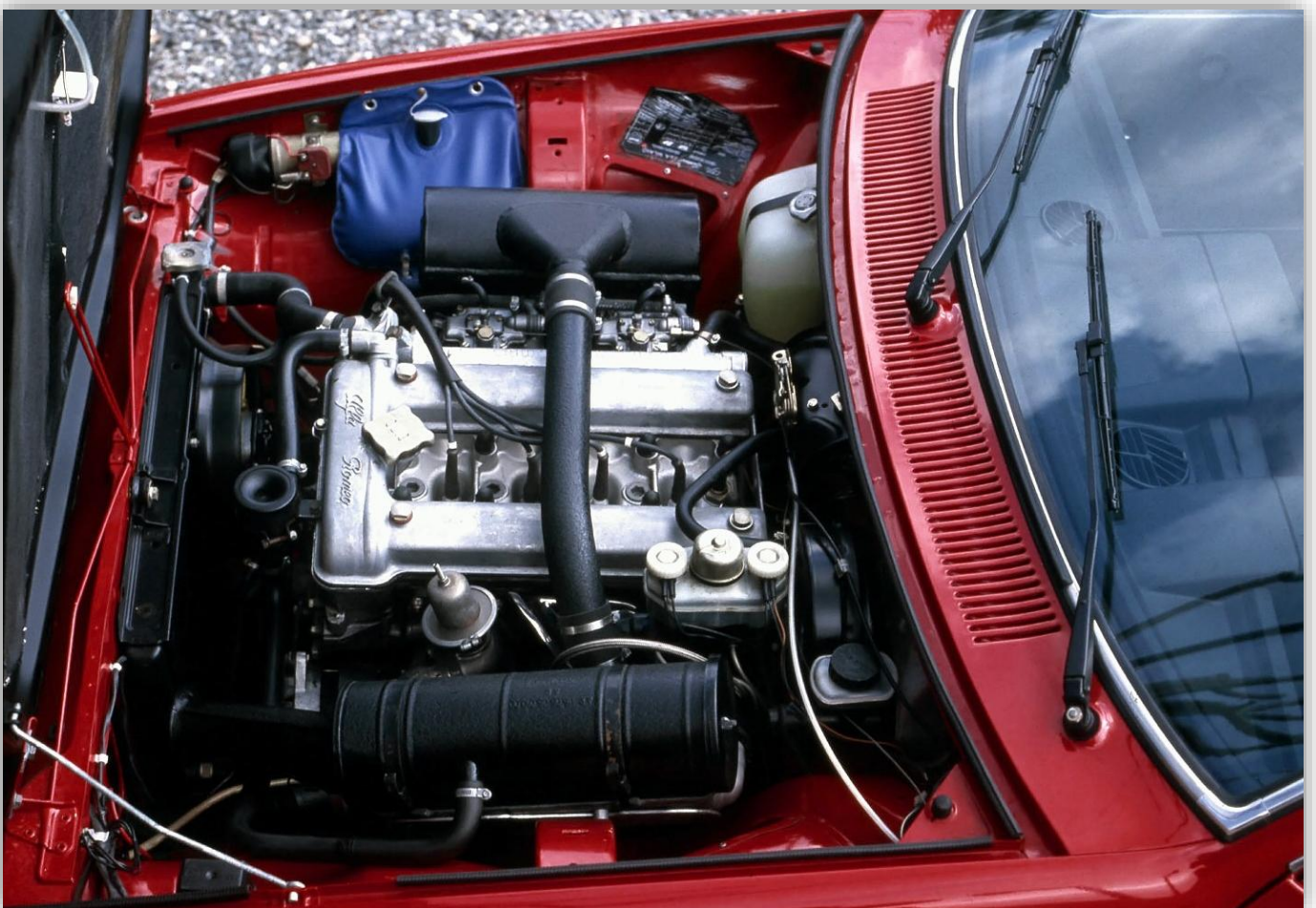
Många tuffa mätare och ratt i klassisk stil. Växelspaken var lång, liksom slagen i överföringen. Detta är Berlinamodellen, i GT satt varvräknaren framför föraren, övriga instrument i mitten av panelen.

Från början hade Alfetta i Sverige 1,8-litersmotor, 1978 kom 2000-modellen med ny front och inredning. I Sverige fick strålkastarna rengörare i form av propellrar, kanske inte den bästa lösningen.

Instrumenteringen i 2000 var inte lika sportig som i ursprungsmodellen men minst lika rikhaltig. Sista utvecklingen av Alfetta hade färddator och insprutning. Efter flera år med rektangulära strålkastare i Volvostil hade nu toppmodellen dubbla runda. Alfetta ersattes 1985 av Alfa 90 som i mycket byggde på samma kaross och teknik.



Många tuffa mätare och ratt i klassisk stil. Växelspaken var lång, liksom slagen i lådan.



ALFA ROMEO Alfetta GTV.



Från början hade Alfetta i Sverige 1,8-litersmotor, 1978 kom 2000-modellen med ny front och inredning.





Sista utvecklingen av Alfetta hade färddator och insprutning. Efter flera år med rektangulära strålkastare i Volvostil hade nu toppmodellen dubbla runda. Alfetta ersattes 1985 av Alfa 90 som i mycket byggde på samma kaross och teknik.



Carl Legelius



Roger Warolin