



Cadillac V16 Convertible Coupe (1938)

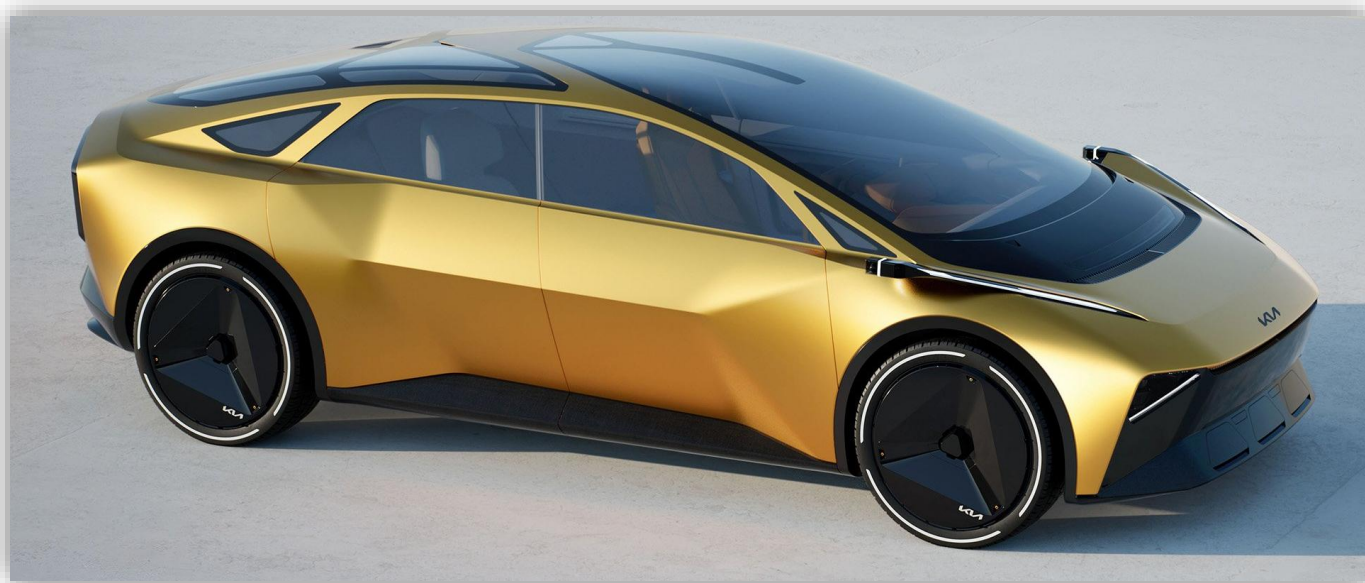
- 1. Kia Vision Meta Turismo**
- 2. Lexus visar sportig elbil med fokus på körkänsla och tradition**
- 3. Världens mest hyllade elbil är katastrof för ägaren**
- 4. Rekord för minimal elmotor**
- 5. Volvo Bussar växlar upp**
- 6. Nu får lastbilar köra i stan på natten**
- 7. BMW 7-serie**
- 8. Cadillac Sixteen**
- 9. Iso Rivolta IR 340 Coupe**
- 10. Grattis BMW och ISO Isetta**



1. Kia Vision Meta Turismo ger rymlig loungekänsla

Magnus Fröderberg 2025-12-05

Kia vill utnyttja elteknikens möjligheter för att göra annorlunda bilar med bättre innerutrymmen.



Med ett kort motorutrymme kan kupén göras mer rymlig med en loungekänsla

I samband med att Kia firar 80 år har de tagit fram konceptbilen Kia Vision Meta Turismo som visar i vilken riktning som Kia tänker driva utvecklingen.

Designen följer det nya formspråket Opposites United som bygger på räta linjer och vassa vinklar.

Det nya är hur eltekniken möjliggör större innerutrymmen. I dag finns tunna skivmotorer som tar mycket lite plats och som dessutom kan placeras i hjulen om man vill.

Det gör att torpedväggen mellan kupé och motorutrymme kan flyttas fram och ge en större kupé. Problemet som Kia Vision Meta Turismo löser är att man får detta att harmonisera utan att bilen liknar en MPV eller minibuss.

– **Vision Meta Turismo** förkroppsligar Kias vision där dynamisk mobilitet och mänskligt centrerade utrymmen integreras. Den är ett uttryck för vårt åtagande att fortsätta leverera tekniskt avancerade lösningar och upplevelser som engagerar och inspirerar, säger den globala designchefen Karim Habib.

AR-baserad head-up display

En av bilens mest framträdande innovationer är den nytänkande rattlösningen med tre digitala körlägen – Speedster, Dreamer och Gamer. Via en AR-baserad head-up display kan föraren se virtuell grafik som flyter ovanpå vägen.

I samband med 80-årsjubileet öppnade Kia även utställningen "The Legacy of Movement", som visar historiska modeller, nutida elfordon och betydande milstolpar i företagets globala utveckling. Utställningen hålls öppen till 2029.



Visst känner man igen att det är en Kia. Formspråket Opposites United börjar sätta sig.



Kias historia består av många bilmodeller som är både praktiska och ekonomiska, men särskilt snygga var de inte.



Familjebussen Kia Carnival är en av flera gamla modeller som visas upp på utställningen The Legacy of Movement.



Det är med stolthet som Kia visar upp Pride (pun intended)

Läs även:



Kia Seltos smygvisad – ny bensin-suv med modern design



Då har kompakta elsuven Kia EV2 världspremiär



Magnus Fröderberg



2. Lexus visar sportig elbil med fokus på körkänsla och tradition

Posted by Kristofer Rask december 5, 2025

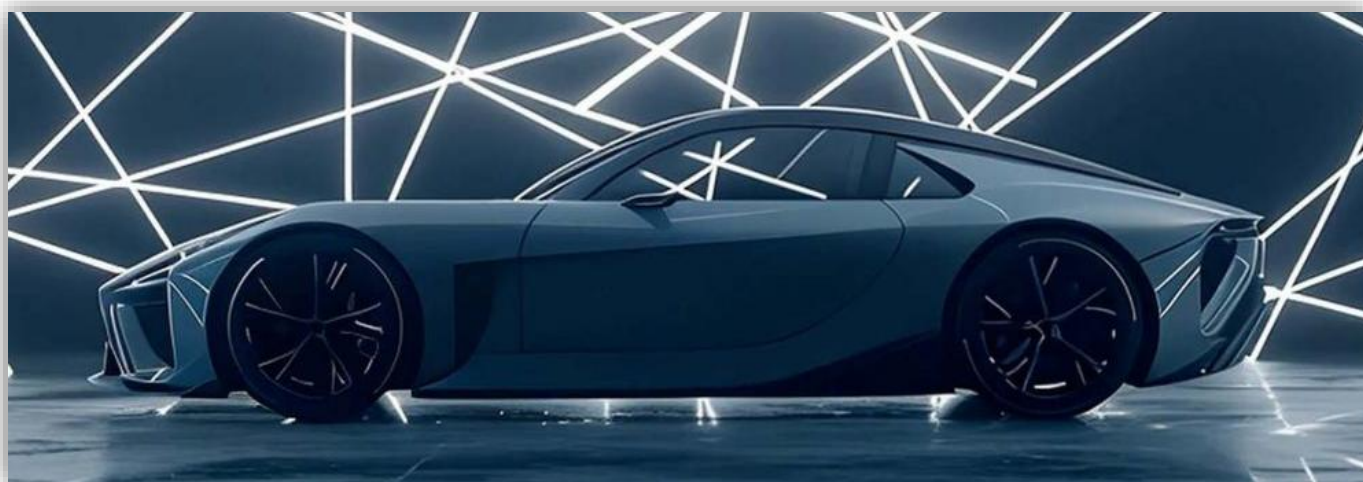
Lexus presenterar ett helt nytt koncept på en eldriven sportbil



Den nya sportbilen Lexus LFA Concept är utvecklad tillsammans med Toyota Gazoo Racing-teamet. Konceptet ska visa nästa generationens sportbil och utforskar potentialen hos den elektriska drivlinan.

Utvecklingen av modellen grundar sig i Toyotas ordförande Akio Toyodas övertygelse om att specifika tekniker inom biltillverkning måste bevaras och föras vidare till kommande generationer.

På japanska kallas den för "Shikinen Sengu" och grundar sig på en japansk shinto-ritual där ett tempel byggs om vart 20:e år för att bevara traditionella byggtekniker och föra hantverket vidare till nästa generation.





Lexus LFA Concept präglas av låg tyngdpunkt, låg vikt med hög karosstyvhet och strävan efter aerodynamisk topprestanda vilket har varit ledorden genom hela utvecklingen. Ambitionen har varit att utveckla en optimal eldriven sportbil som står sig över tid.

Samtidigt har man bevarat det klassiska arvet från modeller som Toyota 2000GT och Lexus LFA.

Utgångspunkten är en lätt och vridstyv kaross i aluminium och en körställning som ger en stark känsla av samspel mellan förare och bil. Målet är att erbjuda körglädje och visa vilken potential som finns i helt eldrivna sportbilar.

Sportbilen är 4690 mm lång, 2040 mm bred och 1195 mm hög. Hjulbasen är på 2725 mm. Den har plats för två personer.





Lexus talar om en körupplevelse som följer mottot “Discover Immersion” vilket står för en körupplevelse där föraren blir ett med bilen i en perfekt harmoni mellan design, teknik och funktion som skapar total närvaro bakom ratten.

Förarplatsen är utformad kring vid Lexus beskriver en idealisk körposition och har förfinats in i minsta detalj, för att ge en känsla av total kontroll och harmoni.

Interiören har utformats med enkelhet och funktion i åtanke och det inkluderar också den F1-inspirerade ratten. Prioriteten har legat på att underlätta för föraren, viktiga reglage är placerade nära ratten och utformade för intuitiv användning.

Lexus nämner inget om motorprestanda, batteristorlek eller räckvidd. Men säger inte heller något om när den kan tänkas gå i produktion.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

3. Världens mest hyllade elbil – katastrof för ägaren

Av Maths Nilsson 6 december 2025, 14:16

Svindyra elbilen Lucid har hyllats för teknik, ingenjörskonst och världens längsta räckvidd. Kände youtubern Jason Fenske från Interesting Engineering bytte ut sin Tesla mot en Lucid efter att hans fru fått sparken. Men han fann massor av fel i den hajpade miljonbilen. – Besvikelsen kommer från flera håll: hårdvaruproblem, mjukvarubuggar och begränsningar i mjukvarans design, säger Jason Fenske.

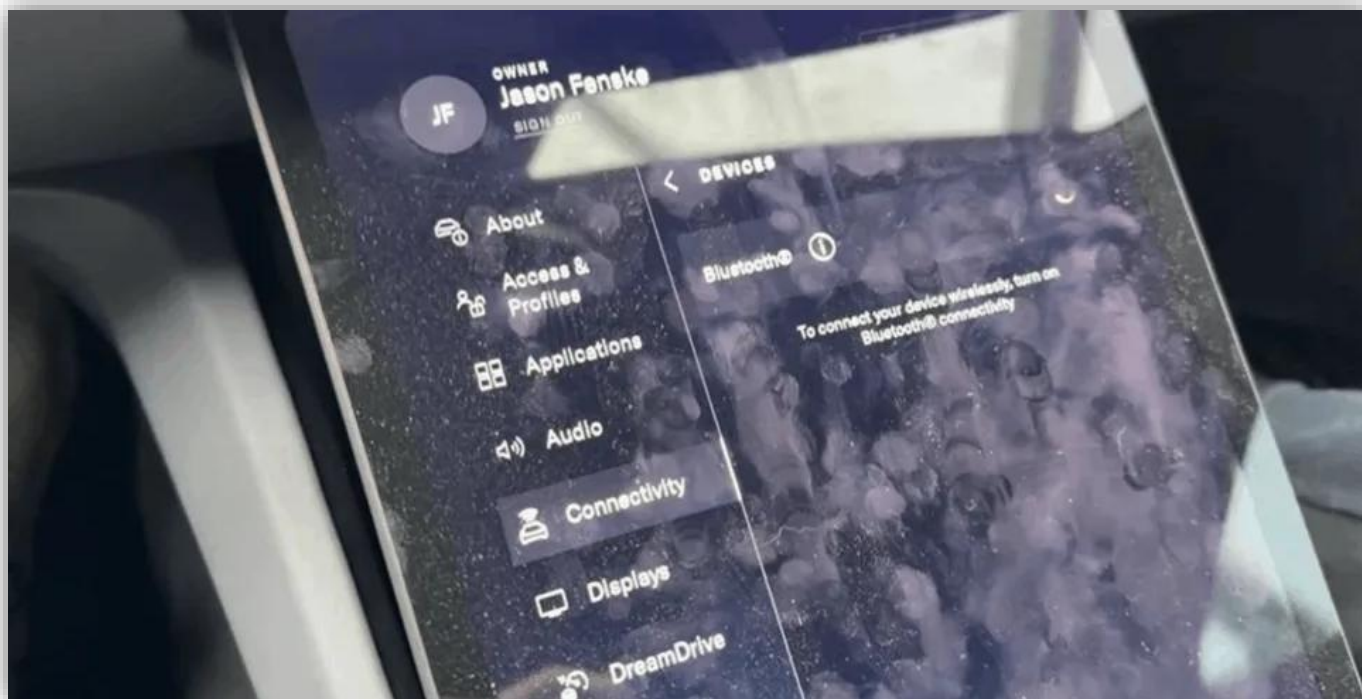


FILM: <https://youtu.be/1WiQAOMESH0>

Lucid har lyfts fram som världens bästa elbil med en mer avancerad teknik än andra elbilar. Bilarna har längre räckvidd än någon annan elbil på marknaden i dag. De har slagit världsrekordet genom att köra 120 mil på en laddning på allmänna vägar. De var dessutom först med ett 900-voltssystem i elbilen.

Kände **youtubern Jason Fenske på Engineering Explained** bestämde sig för att byta ut sin Tesla efter att hans fru fått sparken från en amerikansk myndighet när Elon Musk gick fram med motorsåg i DOGE-departementet. Han köpte en Lucid Air som är betydligt dyrare än Tesla. Men den hajpade elbilen blev något helt annat än han hade förväntat sig. Nu har han publicerat en film om sina upplevelser med bilen, filmen har snabbt fått 660 000 visningar.

En så grundläggande funktion som uppkopplingen av mobilen med blåtand har visat sig strejka.



En så grundläggande funktion som uppkopplingen av mobilen med blåttand har visat sig strejka

– En frunk som inte öppnas, mjukvara som inte uppdateras, högtalare som inte spelar musik, kylpumpar som inte når önskad hastighet – och en mängd mjukvarubuggar som aldrig slutar överraska dig. För mindre än sex månader sedan köpte jag en helt ny 2025 Lucid Air Touring. Jag köpte den eftersom jag uppriktigt tror att Lucid Air är ett av de bäst konstruerade fordonen som någonsin byggts. De är några av de mest effektiva, snabbaste, bäst paketerade och briljant designade bilarna med ett team av otroligt talangfulla ingenjörer bakom sig, säger han.

Efter bara 480 mil med den nya elbilen är problemen många. Frunken (en elbils frontbagage) går inte öppna på första försöket, utan på andra. Kylvätskepumparna i bilen fungerade inte och fick bytas ut på garantin. Knappen för att styra bilens fläkt gick snabbt sönder och hela knappsatsen fick bytas ut.

Frunken visade sig svår att öppna. Fläktnapparna gick snabbt sönder.

– Låt oss börja med hårdvaran. Den här bilen har redan varit inne på service flera gånger. Varje gång jag försökte öppna frunken (det främre bagageutrymme), misslyckades det på första försöket. Luckan lyfte lite och slog sedan igen. Först på andra försöket gick den att öppna. Varje gång du lämnade bilen och kom tillbaka, fungerade det aldrig vid första försöket. Servicen åtgärdade det – en av låsanordningarna var feljusterad. Kylpumparna till drivsystemet nådde inte sin målhastighet, så två pumpar byttes ut. Vänstra fläktnappen var trasig – hela enheten behövde bytas. Laddningsluckan verkade trasig eftersom den inte öppnades när man tryckte på knappen – tills jag insåg att man måste trycka *väldigt* hårt. Mugghållaren kräver ett absurt motstånd (nästan 4 kg kraft) för att ta upp en tom läskburk. I jämförelse krävde min Toyota Corolla 0 kg, säger Jason i filmen.

Men mjukvaran i elbilen visade sig vara det största problemet.

– I tre månader fick jag varje gång jag klev in i bilen ett popup-meddelande om att uppdatering inte kunde installeras. Klickade jag på “Läs mer” stod det att bilen var uppdaterad – vilket den inte var. Det krävdes verkstadsbesök för att fixa det.



Frunken visade sig svår att öppna.

Hunden fick värmeslag i baksätet, det visade sig vara sätesvärmerna som gick på av sig själv. Ibland försvinner allt ljud i bilen.

– Inga blinkersljud, ingen musik, inga varningar – tyst. Detta har hänt minst fem gånger. CarPlay växlar mellan telefoner slumpmässigt, kopplar upp sig till fel profil, drar in min telefon i bilen när jag står i trädgården, och ibland fungerar inte telefonen som nyckel, trots att bilen säger att den är ansluten. Det kräver fabriksåterställning – vilket också raderar alla inställningar.

Hans hund höll på att bli grillad i baksätet. Även blåttand strejkar i den dyra elbilen.

– Ett av de mest udda problemen: min hund blev obekväm i baksätet – jag kollade klimatinställningarna och såg att hans sätesvärme stod på högsta. Jag stängde av det, men det hände igen – tre gånger under en tre timmar lång bilfärd. Ingen aning om hur det slogs på. Bilen varnar ständigt för misslyckad mjukvaruuppdatering.

Att låsa och låsa upp bilen med telefonen visade sig heller inte fungera. Istället tvingas han ständigt ha med sig nyckelkort. Dessutom drar bilens iPhoneapp ur 35 procent av batteriet i telefonen på en dag. Och vid flera tillfällen har skärmen i bilen frusit med en enda bild som visas. Listan på mjukvarufelen är enorm.

– Den här bilen är med råge det dyraste fordonet jag någonsin köpt. Och den här bilen är med en enorm marginal det mest frustrerande fordonet jag någonsin ägt.

Vid det här laget har Lucid Air funnits fyra år på marknaden och problemen borde varit lösta för länge sedan. Nu står hans hopp till att Lucid till slut ska göra en mjukvaruuppdatering som löser allt.

– Det är bara synd för eftersom jag tycker att den här bilen ser bra ut och den går bra, har stor räckvidd, är praktisk, har helt briljanta ingenjörer som har utvecklat den, men mjukvaran är tyvärr allt annat än bra bra. Och allt jag har diskuterat i den här videon har hänt inom 480 mils körning. Förhoppningsvis kan den åtgärda många av problemen med ny mjukvara, säger Jason.



Fläktnapparna gick snabbt sönder



Hunden fick värmeslag i baksätet, det visade sig vara sätesvärmerna som gick på av sig själv.



Maths Nilsson

LÄS MER:



Elbil för 1 miljon låste ut ägaren – omöjlig att laga



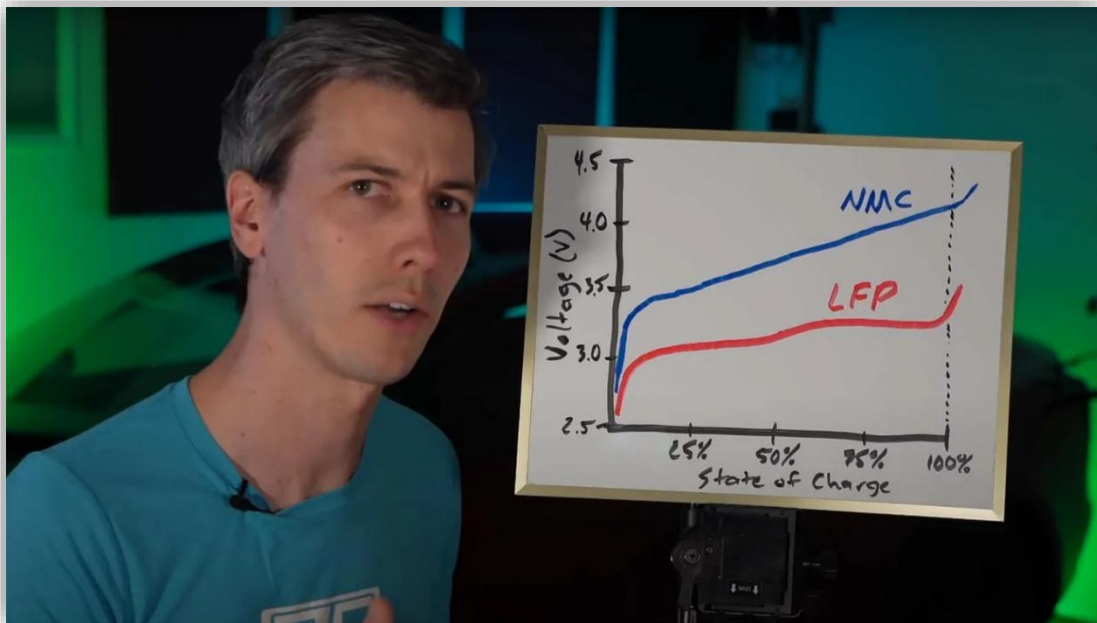
Lucid och Nikola bränner pengar snabbt – fyller på...



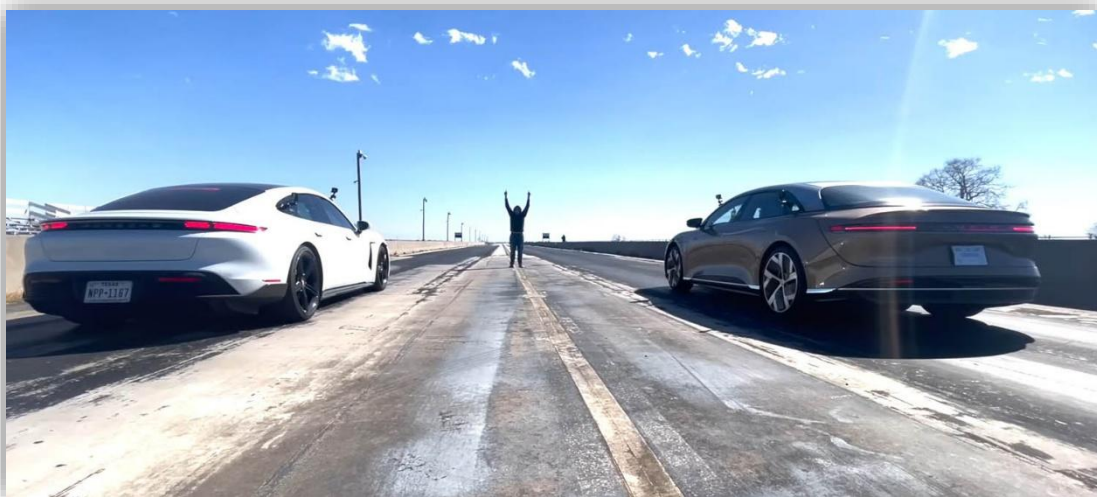
Lucid dumpar priset – släpper ny billigare modell



Lucids rea: Prisdumpar elbil med 320 000 kr



Här dödar experterna en stor batterimyt



Porsche Taycan mot Lucid Air – vilken elbil är snabbast?

4. Rekord för minimal elmotor med över 1 000 hk

Publicerad 2025-12-05 9:31 (uppdaterad 2025-12-05 9:39)

Text Erik Söderholm

En minimal elmotor som monteras i bilens hjul kan ge över 1 000 hästkrafter trots att den inte väger mer än en mikrovågsugn.



Att montera bilens motor inuti själva hjulet är en ingenjörssdröm som ska göra elbilar effektivare och ge bättre vägegenskaper.

Nu har det brittiska företaget Yasa visat upp en eldriven hjulmotor som kan leverera en effekt på hela 1 020 hästkrafter – trots en vikt på bara 12,7 kilo.

Det ger enligt företaget ett rekordhøgt förhållande mellan vikt och effekt på 80 hästkrafter per kilo. Motorn beskrivs som kompakt och utan några ovanliga material.

– Vi har byggt en elmotor som är betydligt mer effekttät än allt annat som lanserats tidigare, säger Yasas grundare och vd Tim Woolmer.

Den höga effekten är en sak, men hjulmotorernas vikt och storlek har också stor betydelse. En lättare hjulmotor ger bättre vägegenskaper medan en kompakt hjulmotor ger designavdelningen större frihet när det gäller bilens utseende. Dessutom blir det mer utrymme över för batteri och passagerare.

Hjulmotorer är än så länge ovanliga i elbilar, men finns exempelvis i konceptbilen **Mercedes-AMG GT XX** och svenskutvecklade **Nevs Emily GT**. I den sistnämnda väger varje hjulmotor 45 kilo.



Nevs konceptbil Emily GT använde också hjulmotorer, men inte från Yasa

Mer från Vi Bilägare:



Hyundai och Kia visar nya hjulmotorer



Imponerande teknikfinesserna i nevs Emily GT



Nevs Emily provkörd. Så bra är eldrivna GT-modellen

5. Volvo Bussar växlar upp när MCV inviger ny fabrik

Publicerat av [ulo](#) 18 september 2025

”Vi ska återta vår marknad”



Elbussar från Volvo och MCV klara för leverans till Västra Götaland, Transdev i Nederländerna samt De Lijn i Belgien.

Volvo Bussar satsar nu på full leveransförmåga i och med att **företagets egyptiska partner** MCV på tisdagen invigde en helt ny produktionslina för Volvos elbussar. Där bygger MCV karosser till Volvos eldrivna stads- och regionbussar. Leveranserna har redan inletts. ”Vi siktar på att steg för steg återta minst de marknadsandelar som vi tappat under de två år vi har förändrat vår affärsmodell”, säger Volvo Bussars vd Anna Westerberg till Bussmagasinet. I vår avdelning Buss-TV tar er Magne Håheim med på [en videorundvandring i den nya fabriken](#).

Den nya fabriken för tillverkning av Volvobussar ligger i en helt ny, 10 000 kvadratmeter stor byggnad på MCV:s vidsträckta fabriksområde, halvannan timmes resa från Kairo. Bygget har gått snabbt. För två år sedan tecknade Volvo Bussar och MCV avtalet om produktionen av Volvos elbussar. Själva bygget har tagit tolv månader.

Att de båda företagens gemensamma satsning är betydelsefull, inte bara för de båda företagen utan också industripolitiskt var tydligt på invigningen där Volvo Bussars ledning fick sällskap av bland andra den egyptiske transportministern i spetsen för en stor delegation, likaså Sveriges Egyptenambassadör.



MCV:s nya fabrik för produktion av Volvos elbussar har två produktionslinor

– Nu inleds en ny era för MCV. Under de senaste femton åren har vi stadigt utvecklat vårt samarbete med Volvo Bussar i Asien, Storbritannien och Europa, sa företagets vd Karim Ghabbour vid invigningen.

Leveranser igång

I MCV:s nya anläggning får Volvos eldrivna stadsbussar 7900 och 7900 artic liksom stads- och regionbussen 8900 sina karosser. Anläggningen har en produktionskapacitet på 1 200 bussar om året. Tillverkningen sker på två parallella produktionslinor.

Chassierna levereras från Sverige och skeppas till Egypten. Där monteras de och får karosser av MCV. Omkring 300 personer arbetar dedikerat med MCV:s produktion för Volvo.

Redan innan invigningen var produktionen igång och de första leveranserna pågick. De alla **första femton bussarna** hade då redan gått till ett företag i Luxemburg, Demy Schandeler.

När Bussmagasinet i samband med invigningen besökte den nya fabriken fanns där elbussar, både i produktion och leveransklara till flera kunder. En av dessa är det stora belgiska trafikföretaget De Lijn som har beställt femton tvåaxliga Volvo 7900. Transdev i Nederländerna har beställt 46 ledbussar till staden Utrecht. Bussar till de båda företagen var under arbete på produktionslinan, men Volvo och MCV kunde också visa leveransklara bussar till de båda kunderna.



MCV:s nya fabrik för tillverkning av Volvos elbussar invigdes på tisdagen

Västtrafik

Vid invigningen visade Volvo också en Volvo 8900 treaxlig elbuss i Västtrafiks färger, byggd på BZR-chassit som Volvo **premiärvisade förra våren**. Den bussen är dock inte såld, utan en demovagn som snart ska rulla i Västra Götaland.

Den största svenska beställningen hittills på elbussar som är tillverkade enligt Volvos nya affärsmodell har kommit från **Svealandstrafiken** som har beställt 106 totalt bussar, varav 46 ledbussar. De bussarna kommer till Sverige under försommaren och sommaren nästa år. Vy Buss har beställt tio ledvagnar för trafik i Jönköping.

Femton år

Samarbetet mellan MCV och Volvo Bussar har pågått i cirka femton år. Sedan länge har MCV levererat elbussar från Volvo till Storbritannien, Asien och även i Europa. De bussarna är byggda på Volvos elbusschassi BZL som lanserades 2021. Inte minst på den brittiska marknaden har samarbetet mellan Volvo och MCV varit framgångsrikt.

– Vårt mål är att nå en marknadsandel på 20 – 25 procent i Storbritannien, säger Volvo Bussars vd Anna Westerberg.

– Det utökade partnerskapet med MCV innebär att vi kan behålla och utveckla vår standard när det gäller kvalitet, säkerhet och hållbarhet. Den nya anläggningen i kombination med vår gemensamma historia och våra ambitioner skapar en stabil grund för tillväxt.

Återtar marknaden

Under de drygt två år som Volvo har arbetat med att ställa om till sin nya affärsmodell, byggd på partnerskap med externa påbyggare istället för att leverera helbyggda bussar har företaget varit i stort sett frånvarande på många marknader i Europa, däribland Sverige.

I början av 2024 stängde Volvo Bussar **sin egen karosserifabrik i polska Wrocław** sedan den under flera år gått med förlust. Samtidigt har även Scania arbetat med att ändra sin affärsmodell och följaktligen också varit i hög grad frånvarande på många marknader. Det har öppnat upp marknaden för andra busstillverkare.



Bland de nya bussar som Volvo och MCV visade fanns en Volvo 8900 för leverans till Västra Götaland.

– Vi planerar nu att steg för steg komma tillbaka på marknaden. Vår uttalade ambition är att återta de marknadsandelar som andra tillverkare har tagit medan vi har ställt om vår affärsmodell. Det ska vi göra genom att samarbeta med våra kunder, förstå deras behov och leverera bra produkter, säger Volvo Bussars vd Anna Westerberg till Busstmagasinet.se.

Hon framhåller också att Volvo ser en stark marknad för eldrivna intercitybussar, regionbussar, och därmed för Volvo 8900 som är byggd på BZR-chassit. Det är ett chassi som är avsett för flera olika busstyper: stadsbussar och regionbussar men också långfärdsbussar och turistbussar. Vi frågar Anna Westerberg hur länge det dröjer innan Volvo lanserar en eldriven turistbuss.

– Vi kommer snart att kunna avslöja det. En eldriven turistbuss är inte alltför långt borta, skrattar hon.

Störst

Volvo Bussars egyptiska samarbetspartner MCV grundades 1965 och har sitt huvudkontor Obour utanför Kairo. Produktionen sker i El Salheya El Gedida även det i Kairoregionen. Företaget är den största busstillverkaren i Mellanöstern och Afrika.

MCV arbetar inte bara tillsammans med Volvo Bussar. Företaget tillverkar också egna bussar, såväl turistbussar som stadsbussar, minibussar och specialbussar. Häromåret lanserade MCV sina egna stadsbussar på den tyska marknaden som Volvo i stort sett har lämnat. MCV är också påbyggare till bussar från andra tillverkare som Mercedes-Benz.

Företaget är också återförsäljare för lastbilar från Daimler Trucks och Mercedes-Benz Vans.

Följ också med på en videofilm från den nya anläggningen som vår norska kollega Magne Håheim har gjort!



*Volvo har en stark ställning på den brittiska elbusmarknaden.
Här är en rad dubbeldäckare under produktion hos MCV.*



*På den brittiska marknaden finns redan en eldriven turistbuss,
byggd av MCV på Volvos chassi BZL.*



6. Nu får lastbilar köra i stan på natten – om de är eldrivna

Carl Undéhn 27 nov 2025

Förutom fördelen att eldrivna fordon inte orsakar några lokala utsläpp är de också tystare. Det gäller framförallt för ung trafik, och det gör nu att kommuner kommer kunna tillåta tunga transporter på kvällar och nätter i tätbebyggda områden. Men endast så länge lastbilarna som används saknar förbränningsmotor och går på el.



Det är efter ett regeringsbeslut om en ändring i trafikförordningen som gör att kommuner kan ge undantag till förbudet mot nattlig trafik i bullerkänsliga områden. Något som finns i de flesta kommuner, men den tysta drivlinan hos batteri- eller vätgasdrivna lastbilar gör att buller inte längre blir något problem. Samtidigt hoppas regeringen att ändringen ska leda till en ökning av hållbara transporter och även minska en del av trafiken som sker under dagtid.

– Genom att ge kommunerna den här möjligheten underlättar och möjliggör vi för tystgående och utsläppsfria transporter att ta sig fram i stadsmiljö. Möjligheten till kvälls- och nattleveranser främjar också elektrifieringen av tunga lastbilar och medverkar till ökad klimatnytta samt att framkomligheten på dagen ökar, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Ändringen innebär inte att det direkt blir fritt fram för eldrivna lastbilar att trafikera i städer på kvällar och nätter. Varje kommun måste själv besluta om de vill införa undantaget. Men beslutet välkomnas av Transportföretagen som beskriver det som en modernisering av reglerna som går i takt med teknikutvecklingen.

– Det är positivt att ett hinder som bromsat tysta och utsläppsfria transporter åtgärdas. Men effekten avgörs lokalt. För att näringslivet ska kunna planera investeringar i eldrivna lastbilar behövs förutsägbara och likvärdiga regler mellan kommunerna, säger Tina Thorsell, samhällspolitisk chef på Transportföretagen.

7. BMW 7-serie: Lyxsedanen som splittrade bilvärlden

Publicerad 2025-12-07 6:30 Text Erik Söderholm

Kontroversiell design och revolutionerande teknik sammanfattar den 7-serie som BMW presenterade i september 2001. Men kanske hade designern Chris Bangle rätt hela tiden?



Den stora och lyxiga sedanmodellen var länge de tyska biltillverkarnas flaggskepp. Rika kändisar och viktiga chefer skulle gärna ses i baksätet på en Mercedes S-klass, och de som hellre körde själva valde BMW 7-serie.

Bilklassen hade konservativa köpare, men trots det packades bilarna fulla av tekniska finesser och nymodigheter.

I början av 2000-talet stöpte BMW om klassen helt och vände upp-och-ned på alla gamla sanningar. Den generation av 7-serien som kallas E65 på internspråk blev en riktig vattendelare.

Det första som industritopparna och andra köpare behövde komma över var designen. Fronten gick väl an, men vad hände egentligen med bakpartiet? Bakluckan såg liksom ut att ligga "ovanpå" bilen.

Interiören var luftig och rymlig med en mittkonsol som för första gången på länge hos BMW inte längre var vinklad mot föraren.

Designchefen på den här tiden hette Chris Bangle och det var under hans ledning bilen kom till. Bilen väckte enorm uppståndelse och högljudda kritiker krävde bättring. Bakpartiet döptes till "Bangle Butt".



Bakpartiet fick öknamnet "Bangle Butt" och togs inte emot väl av BMW-entusiasterna

Då har vi ändå inte kommit till bilens kanske ännu mer kontroversiella nyhet, nämligen den höga tekniknivån. 7-serien blev först ut med BMW:s infotainmentsystem iDrive, där nästan alla funktioner och finesser styrs med ett fysiskt kontrollvred mellan stolarna.

Grunden till allt var ett avancerat fiberoptiskt system med betydligt högre överföringshastighet än i äldre bilar.

I praktiken var systemet trögt att rota runt i, och många detaljer var dolda i mängder av undermenyer. I senare BMW-bilar blev dock systemet både snabbare och enklare med bättre processorer och snabbknappar med genvägar.



Designen på den nya generationen var extremt kontroversiell jämfört med BMW:s 1990-talsmodeller



I dag tar alla BMW-köpare iDrive för givet, och i vissa modeller har kontrollvredet tagits bort till förmån för en pekskärm. Men på den här tiden var iDrive revolutionerande.



BMW lugnade ned designen med en ansiktslyftning och den som ville kunde köpa ett kit för att konvertera sin 7-serie till det nya utseendet

Efter några år gav BMW efter och försåg den ansiktslyfta versionen av E65-modellen med en mer konservativ design. Då försvann samtidigt några av de designgrepp som gjorde att modellen ändå kändes hyfsat modern även många år efter premiären.

BMW sålde även ett "konverteringskit" där 7-serieköparna kunde uppgradera sin bil till den nya designen.

Trots designkontroverser och tröga kontrollsystem blev det över 340 000 byggda E65-bilar med lång eller ännu längre kaross. Bilen byggdes främst i Tyskland men faktiskt även i Thailand, Ryssland och Egypten fram till 2008. Då hade ersättaren presenterats – med en ganska konventionell design.

Mer från Vi Bilägare:



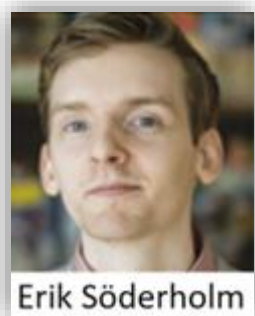
BMW:s kanske mest hyllade 3-serie vilken fullträff



BMW 5-serie e28 fortfarande en-högst attraktiv modell



BMW 5-serie slog konkurrenterna utklassar det mesta



8. Cadillac Sixteen

Skrivet av Ben Branch

Den 2 december 2022

Cadillac Sixteen har den ovanliga utmärkelsen att vara den första serietillverkade bilen i världen som drivs av en V16. Den blev en av de dyraste och mest prestigefyllda bilarna i USA på 1930-talet, och idag är den fortfarande en av de mest samlarbara klassikerna från eran.



Oturligt nog för Sixteen var det en bil som konstruerades under det glada 1920-talet och som släpptes 1930, inte långt innan den stora depressionen sänkte sig över USA och lyxbilar blev ett ovälkommet tecken på skrytsam rikedom.

Snabba fakta – Cadillacen Sixteen

- Även känd som Cadillac V-16 (med bindestreck), var Cadillac Sixteen onekligen den mest eftertraktade bilen i USA och en av de mest eftertraktade i världen. Det var den första produktionsbilen med en V16-motor, som erbjöd otrolig kraft, oöverträffad smidighet och naturligtvis oslagbara skrytträttigheter.

- Cadillacs ingenjörer hade utvecklat V-16 på 1920-talet, en högkonjunktur för den amerikanska ekonomin som verkade som om den aldrig skulle ta slut och där lyxbilar som den nya Cadillac var mycket efterfrågade. Tyvärr kraschade ekonomin bara några månader efter att den nya bilen debuterade.
- Cadillac V-16 såldes i två generationer, den första från 1930 till 1937 och den andra från 1938 till 1940. Det var inte mycket som delades mellan bilarna, och de V16:or som drev dem var helt annorlunda.
- Bilen du ser här är en andra generationens Cadillac V-16 som drivs av den nyare V16-motorn med L-huvud med en slagvolym på 431 kubiktum (7,1 liter) och samma 185 hk som den tidigare OHV-motorn.

Tävlingen om att bygga den första amerikanska V16

Cadillac var en av de viktigaste biltillverkarna i världen i början av 1900-talet. De var de första att massproducera en bil med en V8-motor (1915), de första att använda en tändning med brytpunkt och den elektriska startmotorn, och de första att använda synkroniserade transmissioner.

Med tanke på deras långa historia av innovation borde det inte vara någon överraskning att upptäcka att Cadillacs ingenjörer i slutet av 1920-talet arbetade hårt på en ny motor – en V16 som skulle lämna deras V12-, V8- och raka åtta-drivna rivaler i dammet.

De var dock inte de enda som hade en V16 under utveckling, Marmon Motor Company arbetade på sin egen design och Peerless skulle gå med i striden inte långt efter.

En kapprustning inom bilindustrin pågick i USA som drevs på av den blomstrande 1920-talsekonomin, en tid då rika amerikaner hade ett till synes oändligt utbud av dollar för lyxbilar. Så länge denna kran av lättförtjänta pengar fortsatte att flöda skulle det finnas mer än tillräckligt med efterfrågan på de nya V16:orna.

Den stora depressionen började officiellt den 29 oktober 1929.

Cadillac var först ut på marknaden med sin glänsande nya V16, de döpte den till Cadillac Sixteen (eller Cadillac V-16) så att ingen skulle kunna missta den för en ynka V12 eller (gud förbjude) en V8. Kanske var en av anledningarna till att de var först med en V16 att de hade det goda omdömet att tjuvjaga Marmon-ingenjören Owen Nacker.



Cadillac V-16 Roadster 1930



Cadillacen sexton

När Cadillac Sixteen debuterade i januari 1930 chockade den bilvärlden och blev omedelbart herre på täppan, särskilt bland de amerikanska tillverkarna.

Den drevs av världens första V16 i en serietillverkad bil, något av en kupp för Cadillac, och 1930 såldes häpnadsväckande 2 500 av dem innan botten kändes ute på börsen. Försäljningen skulle sakta ner drastiskt till 750 år 1931, sedan ner till 300 år 1932, sedan färre än 50 per år fram till 1937.

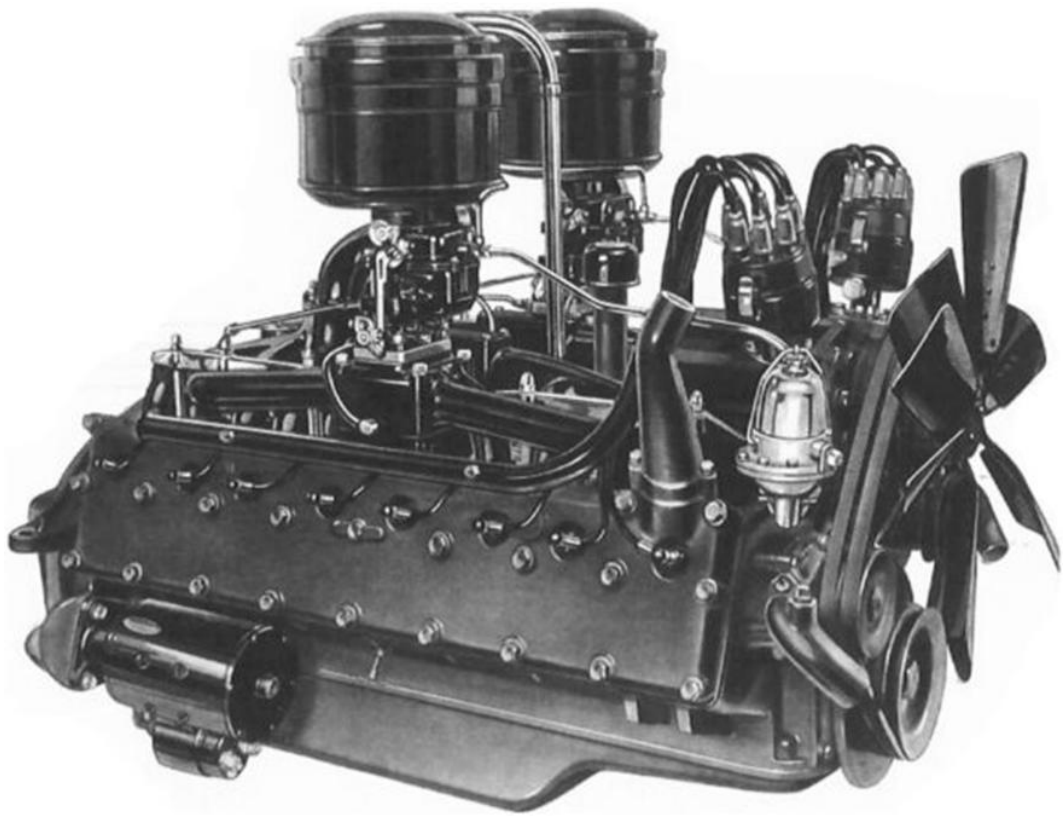
V16:an under huven på Sixteen var ett under av ingenjörskonst med den tidens mått mätt. Det är en 45° V16 med toppventiler, en motviktad femlagers vevaxel, två ventiler per cylinder, hydrauliska ventillyftare, allt sammanfogat med två åttacylindriga järnblock monterade på ett vevhus av aluminiumlegering.

Kraften var lika imponerande, med 185 hk och ett vridmoment på 300 lb ft från tomgång upp till ett toppvridmoment på 320 lb ft vid 1 400 varv per minut. Motorn var så slät och tyst att det sägs att spetsarna och förgasarintagen orsakade mer ljud än förbränningen.

Denna motor var kopplad till en treväxlad manuell växellåda, och vridmomentet var sådant att det tydligen var möjligt att lägga i högsta växeln när den stod stilla och köra runt den nästan som en automatlåda.

En mängd olika karossstilar fanns tillgängliga för bilen, det fanns dussintals att välja mellan på olika hjulbaslängder, med de kortare hjulbasbilarna som sades kunna överstiga 160 km/tim.

Kostnaden för att tillverka varje Sixteen återvanns aldrig av Cadillac, modellen hölls i produktion med förlust som en halobil för märket. Under 1930-talet stod det klart att den stora depressionen inte skulle ta slut inom en snar framtid och planer på en ny, andra generationens V16-modell utvecklades.



1938 – 1940 Cadillac V-16 Engine

Detta är V16:an med L-huvud (platt huvud) som monterades på den senare andra generationens Cadillac Sixteen. Det var en enklare design som var mindre komplex än sin OHV-föregångare, men den producerade samma mängd kraft.

Denna andra generationens bil skulle ha en enklare och billigare V16 med L-huvud (platt huvud) med en slagvolym på 431 kubiktum (7,1 liter), men den skulle producera liknande hästkrafter och vridmoment som sin föregångare.

Denna nya bil hette Series 90, den hade en kraftigt uppdaterad design och såg mycket mer ut som bilarna från 1940-talet än 1920-talet som hos sin föregångare. Även om den inte är lika eftertraktad som den första generationen V16, tenderar den senare Series 90 att vara billigare att köpa och underhålla, vilket resulterar i att den åtnjuter sin egen popularitet bland samlare.





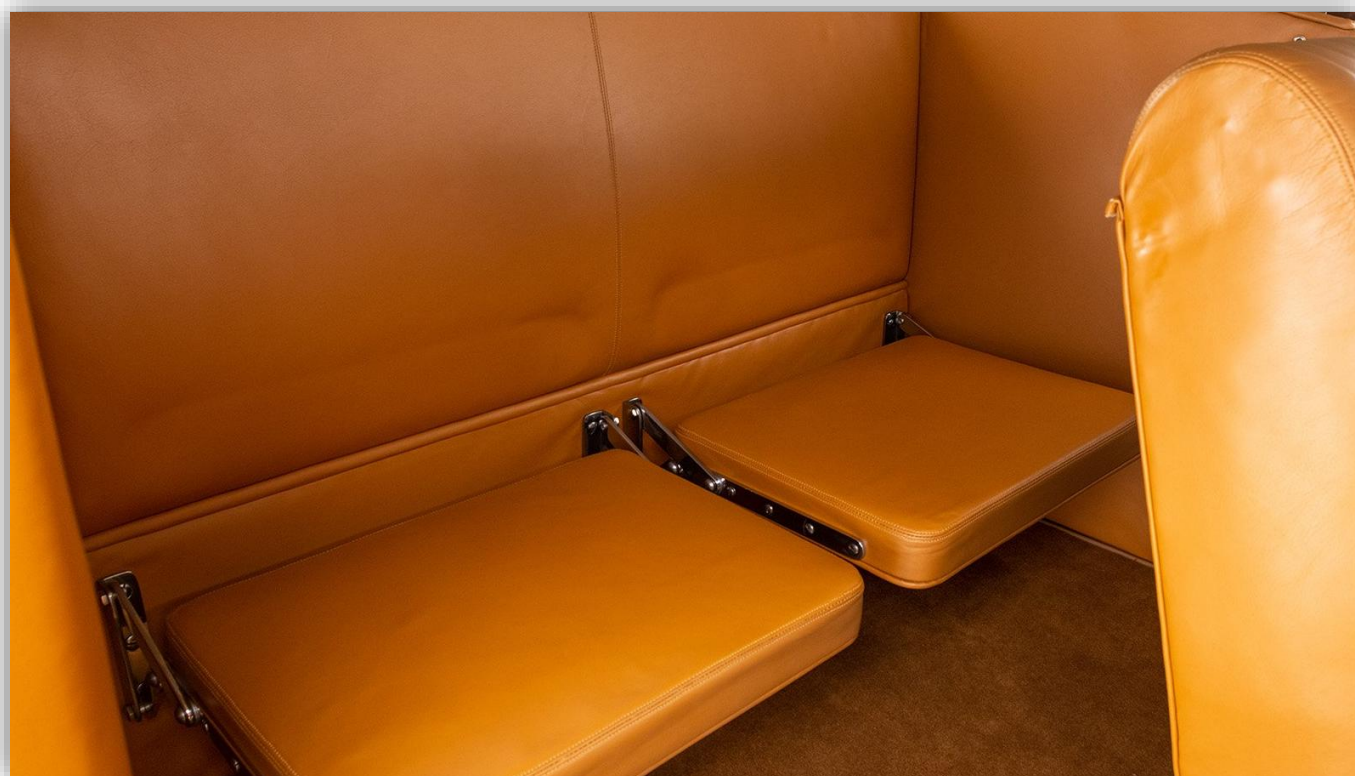
Interiören i Cadillac Sixteen var så överdådig som den kunde bli på 1930-talet, även om många i USA kände av effekterna av den stora depressionen.

1938 Cadillac Series 90 V16 visas här

Bilen du ser här är en 1938 Series 90 Cadillac V-16, det är en av bara 315 som tillverkades för det året och en av endast 10 byggda med Fleetwood-stil nummer 9067 cabriolet coupé-kaross.

Denna V-16 levererades ny till Cadillac Auto Company i Boston, många decennier senare renoverades den av en ägare på 1990-talet och 2007 vann den CCCA Senior National First Prize.

Den är färdig i en tidstypisk rödbrun över brun läderklädsel, med en brun sufflett, nedfällbara operasäten bak, en ratt med banjoekrar, en värmare och en radio.





Ben Branch

Om du vill läsa mer om denna ovanliga amerikanska klassiker eller lägga ett bud [kan du besöka annonsen här](#) på Bring a Trailer. Det erbjuds för närvarande till försäljning från Saint Louis, Missouri.

9. Iso Rivolta IR 340 Coupe 1969



Historien om Iso Automobili börjar med "Isothermos", en kylskåpstillverkare i Genua, Italien. 1942 tog en motortokig industriman och ingenjör vid namn Renzo Rivolta över verksamheten, döpte om den till Iso Autoveicoli och flyttade hela fabriken till Bresso, strax utanför Milano. Under Rivoltas ledning rörde sig Iso gradvis bort från kylning och började bygga motorcykel runt 1948. Iso-motorcyklar var mycket dyra, men också mycket eftertraktade tack vare robust teknik och utsökt byggkvalitet. Under de första åren efter andra världskriget kämpade Italien för att återhämta sig från den smäll som landet utsattes för av både de allierade och axelmakterna. Motorcyklar var populära, vilket gav billiga transportmedel för att få nationen tillbaka på hjul.

Men människor behövde också något mer praktiskt och användbart i vardagen. Iso presenterade Isetta bubble car 1953 – en trehjulig (senare fyra) bil som drevs av en motorcykelmotor och hade plats för två vuxna och en kasse eller två matvaror. Den kaxiga lilla Isetta visade sig vara tillräckligt populär för att inspirera Renzo Rivolta att sälja rättigheterna att tillverka sin bil till andra tillverkare.

Framför allt är det bilen som hjälpte BMW att överleva efterkrigsåren och få Tyskland på hjul igen. Försäljningen av rättigheterna gav Rivolta en generös hög med pengar som han i sin tur använde för att utveckla en något lyxigare maskin jämfört med den lilla Isetta.

I början av 1960-talet slog sig Renzo Rivolta ihop med Giotto Bizzarrini och Giorgetto Giugiaro på en GT-bil som var mer lämpad för den snabbt återhämtande globala marknaden. Den nya bilen, som heter *Rivolta*, är ett av de första exemplen på "hybrid"-sportbilen som kom ut från Europa på 1960-talet.

Bilen var designad och byggd i Italien och konstruerades med en ram av pressad stålplåt och utrustades med en beprövad, pålitlig och prisvärd Chevrolet 327 V8 som lyftes från Corvetten. Fjädringen bestod av länkar fram och en beprövad DeDion-bakaxel med Salisbury-diff med begränsad slirning – en tuff och pålitlig enhet som använts av Jaguar i flera år. Tack vare britterna fanns också Dunlops fyrhjuliga skivbromsar. Iso Rivolta avrundades med en lyxig och bekväm fyrsitsig kabin, som i tidslitteraturen beskrivs som "Effektiv funktion förenad med sober elegans".



Prestandan var stark tack vare minst 300 hk från Corvette-motorn i IR 300 och 350 hk från IR 340. Litteraturen proklamerade också att Iso Rivolta var "Tyst från 40-240 (km/h) på högsta växeln!" Det räckte för att övertyga 792 lyckliga köpare under en 7-årsperiod att punga ut med sina surt förvärvade Lire för en chans att äga en av dessa snygga och eleganta GT-bilar.

Denna **Iso Rivolta IR 340 från 1969** är en av de allra sista Rivolta som tillverkades. Bilen stod klar den 5 mars 1969 och levererades ny till Sig. Oglihi i Italien, och var utrustad med en motor på 350 hk, en 4-växlad växellåda, en 3.31 bakvagn, Borrani-fälgar, luftkonditionering och snabb styrning. Det är ett mycket vackert och välrestaurerat exemplar som har gynnats av ordentlig vård i händerna på en märkesentusiast, och är en av endast 167 tillverkade med motorn med högre hästkrafter. Lackkvaliteten är mycket bra, den äldre restaureringen har gjorts till en hög standard. Panelpassformen är utmärkt, mellanrummen är konsekventa och karosslinjerna skarpa och väldefinierade. Den röda färgen är mycket attraktiv, accentuerad med krom av god kvalitet och polerat ljust arbete. De tidigare nämnda Borrani-fälgarna är målade i rätt nyans av silver/grått, vilket ger ett diskret och klassiskt utseende till de Giugiaro-skrivna linjerna. Fälgarna är försedda med nya Vredestein-däck som ger ett tidstypiskt utseende i kombination med modern prestanda.

Rivolta var en dyr och lyxig GT-bil för sin tid, med en vackert färdigställd kupé och massor av standardutrustning. Vårt fina exemplar gör dig inte besviken när du kliver ombord. Passagerarna har behandlats med brunt läder som täcker de fyra sätena, dörrpanelerna och instrumentbrädan. Interiören kläddes om för en tid sedan men är fortfarande i utmärkt skick, visar lite slitage och uppvisar en tilltalande inbruten kvalitet. Bruna mattor kompletterar det bruna lädret mycket fint och finns i fint skick. Den här bilen har original luftkonditionering, elfönsterhissar, original växelspaxknopp och ratt. Instrumentpanelen i trä är i utmärkt skick och utrustad med en rad originalmätare med europeiska specifikationer.



Detta fantastiska exemplar behåller sina ursprungliga matchande nummer som matchar 350 hk Corvette-kälad motor, och som sådan ger den utmärkta prestanda och tillförlitlighet. Den är också mycket lätt att serva av alla kompetenta specialister på klassiska bilar, vilket gör den till ett idealiskt val för italienska bilentusiaster som föredrar att köra sina bilar regelbundet utan oroande serviceräkningar. Få exemplar av den stiliga Iso Rivolta är lika korrekta och väl presenterade, och tack vare regelbunden skötsel är den mycket hälsosam och redo för Grand Touring i klassisk italiensk stil.



10. Grattis BMW och ISO Isetta!

Carl Legelius, 19 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Idag har Isak namnsdag. Grattis Isak. Lika mycket grattis till Isetta. För ska vi tro Klassikers kalender med bilnamn är det just du som har namnsdag idag.



BMW:s makalösa förvandlingsnummer, från att varit i det närmaste uträknad i slutet av 1950-talet till att bli ett av de ledande bilföretagen i världen, kan knappast illustreras tydligare än med mikromodellen Isetta. Inte minst när man betänker vad företaget erbjuder i övrigt: dyra sport- och lyxmodeller i ganska små serier.

Det var först när den hejdlöst spretiga modellpaletten ersattes av körglada och kvalitetsstinna kompaktmodeller som framgångarna rullade in på allvar. 02-serien var startskottet, sedan kom 3-serien och resten är historia.

Nu var BMW Isetta inget fiasko, men förtjänsten per tillverkad enhet var liten. Drygt 160.000 byggdes. När man 1955 introducerade modellen var den ett logiskt svar på vad den inhemska marknaden skrek efter. Billigt, enkelt, nu!

Efter åtta månader hade man tillverkat 10 000 stycken. Startkostnaderna var minimala. Det handlade om ett rent licensbygge av en ISO Isetta, en mikrobil byggd av en skoter- och kylskåpstillverkare, något som kanhända avspeglade sig i designen, för vad är väl istället om inte annat än en kylskåpsdörr.

BMW:s ambitioner sträckte sig längre en simpel tvåtaktare, istället hamnade en liten encylindrig fyrtaktare mellan bakhjulen hämtad från mc-avdelningen. Med 250 kubik och 12 uthålliga hästkrafter fick Isetta den sprutt som behövdes.

Även framfjädringen konstruerades om och den som har haft förmånen att provköra en Isetta kan intyga om att den i all sin enkelhet erbjuder en tydlig kvalitetskänning, med fintrimmade växellägen och en motor som purrar betryggande. Konkurrenten Hinkel Kabine är i jämförelse handlar mer om kamp och förmåga till anpassning. En högre dos charm om man så vill.



Isetta 250 1955–56

Isettas motor uppgraderades till 298 kubik och skjutfönster infördes - oktober 1956. Det ökade vridmomentet gjorde att toppfarten 85 km/h verkligen gick att hålla mer än bara momentant.

Isetta tillverkades av BMW i Tyskland fram till 1962. Dess popularitet var främst att hänföra till det faktum att det endast krävdes motorcykelkörkort för att köra den.

I andra länder fick en motorcykel inte ha fler än tre hjul och i England gjordes en trehjulig variant på BMW:s version - som alltså var en klon av italienska ISO. Andra tillverkare dök upp i Frankrike, Brasilien, Belgien och Spanien. Alla med sina egna modifikationer.



Isetta 300 Cabriolet 1956–62



Isetta 300 Polizei 1958–62



Inte ens en BMW Isetta kan orsaka några bestående veck på Cary Grants kostym.



Carl Legelius



Roger Warolin