



Zenvo TSR-S

1. Så står sig Volvo EX60 mot tyskarna
2. Nya Volvo EX60 VS gamla Volvo XC60
3. Volvo med jätteuppdatering till miljontals bilar
4. Alfa Romeo måste ändra allt
5. Nokian Tyres lanserar däck med svenska björkgummit
6. Slovakien producerar 1 miljon bilar per år
7. Tysk dubbelbonus sänker priset på Dacia Spring till 63 000 kronor
8. Volvos superaffär
9. Elastbilar fungerar utran strul i sträng kyla
10. Zenvo TSR-S
11. Georges Irat 6CV
12. Lyxbilmärket som misslyckades
13. Grattis Chevrolet Nomad
14. ELMIA 2025

1. Så står sig Volvo EX60 mot tyskarna!

Av Roger Åberg

2026-01-22 kl 08:00

Vi jämför med Audi, BMW och Mercedes



Vill du ha en bra eldriven suv och har runt 750.000 kronor på fickan? Grattis! Nu har du fler alternativ än någonsin. Audi har sin Q6 sedan länge, men nu är Mercedes på gång med en ny GLC, BMW på gång med en ny iX3 och sedan igår är Volvo på gång med nya EX60.

Men vilken är bäst? Börja med att klicka på länken till Automatos så att du får upp all fakta i ett andra fönster, så att du kan jämföra direkt.

[Jämför alla bilarna På Automatos](#)

De tre tyskarna har egentligen bara en variant var. Q6 Quattro, GLC 400 4Matic, iX3 50 xDrive. Volvo har tre olika varianter, men det är mellanvarianten P10 AWD som vi ska jämföra med här.

Kollar vi på Automatos-poäng så är det BMW som är vinnaren med 68 poäng, följd av Volvon på 64 poäng, Mercedes på 60 poäng och Audin sist med 53 poäng.

Audin får sämst betyg eftersom den helt enkelt är lite sämre på allt. Inte dålig, men heller inte lika bra. Dessutom är den dyrast i gänget med sina 789.900 kronor. När man lägger till att inredningen är dum och baksätet trångt så åker faktiskt denna ut redan innan slutspelet har börjat på riktigt.



BMW kommer längst för pengarna

På batterisidan vinner BMW med en räckvidd på över 80 mil. För att få samma räckvidd med Volvon behöver du kliva upp till P12 AWD och då hamnar prislappen norr om 800.000 kronor. Vill man verkligen betala 60.000 kronor mer för en Volvo jämfört med en BMW?

Alla tre märkena levererar annars riktigt bra när det gäller batteri. Man har lite olika fart på snabbladdning men när det i praktiken troligen bara kommer att skilja någon minut vid laddstationen, ja då får vi säga att den delen är oavgjord.



Mercedes är störst

På avdelningen utrymmen vinner Mercedes stort på pappret. I bagaget får man plats med 570 liter, vilket ska jämföras med 520 respektive 523 i BMW respektive Volvo. Mercedesen har dessutom en frunk på 128 liter, när både BMW och Volvo har 58 liter. BMW har lite sämre dragvikt med 2000 kg, både Volvo och Mercedes har 2400 kg.



BMW och Mercedes lite bättre än Volvo

På prestandasidan är det väldigt jämnt. Snabbast är Mercedes, sedan kommer Volvo och sist BMW. Men alla tre bilarna tar sig till 100 km/h på under fem sekunder och man behöver inget mer. Oavgjort här, eller möjligen en liten fördel till Mercedes.

Vilken är det bästa valet?

Är räckvidden viktigast, välj BMW. Är utrymmen viktigast, välj Mercedes. Men det är oerhört jämnt. Jag tror att alla köpare av de här bilarna kommer att välja den bil som de tycker är snyggast. Alla tre är på pappret helt fantastiska. Alla är dyra, men ingen är ett dåligt val och ingen har några plumpor i protokollet.



Välkommen till framtiden! För i framtiden kommer det se ut så här i premiumsegmentet, alla bilar kommer att vara mer eller mindre perfekta på pappret. Nu kommer det att handla om design, smarta lösningar, garantier och hur man tar hand om kunden. Allt det där mjuka. [automatos.se](https://www.automatos.se)



Roger Åberg



2. Nya Volvo EX60 VS gamla Volvo XC60

Av Christoffer Gullin

22 jan. 2026

Vad skiljer dem åt



FILM: <https://youtu.be/N2DFIZPuGBU?t=4>

Volvo har visat upp sin nya elbil EX60 och många köpare av den kanske rattar runt i en XC60 idag och funderar på om det är värt att uppgradera. I denna video går jag igenom bilarna och visar vad som skiljer dessa.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

3. Volvo med jätteuppdatering till miljontals bilar – gratis

Publicerad av Mattias Rabe 23 jan 2026 kl 19.52

Volvo Cars rullar ut sin största mjukvaruuppdatering någonsin, som miljontals bilar får ta del av kommande månader.



Miljontals Volvo-bilar ska få en uppdatering som gör användarupplevelsen bättre. Utan att det kostar extra.

Volvo förbereder nu för en trådlös uppdatering (OTA) som ska nå ut till omkring 2,5 miljoner befintliga bilar. "En av de största trådlösa uppdateringarna i världshistorien" kallas tilltaget som ska ge redan sålda bilar ett förbättrat infotainmentsystem likt det i [nya elbilen EX60](#).

Alla Volvo-bilar med Android Automotive, det vill säga upp till flera år gamla modeller, omfattas av uppdateringen som ersätter Google-assistenten med nya AI-baserade Google Gemini. [XC40](#) var under 2020 först ut med Android Automotive, därefter har övriga modeller fått tekniken.

Med Google Gemini ska gränssnittet mellan människa och maskin bli enklare.

Föraren ska exempelvis kunna diktera meddelanden, översätta innan de skickas, ställa frågor om bilens funktioner eller få information om resmålet – allt via, vad [Volvo](#) kallar det, ett naturligt samtal mellan förare och bil. Vinsten ska vara färre distraktioner och säkrare körning.

– Vi lanserar [EX60](#) som den första bilen med Gemini ombord. Men alla kunder som kör Android Automotive som OS i Volvo i dag, vilket är två och en halv miljon bilar sedan 2021, kommer att få Gemini i sina bilar som en OTA. Och det kommer inte kosta något, sa Volvo Cars teknikchef Anders Bell i samband med EX60-världspremiären.



Det var Volvo Cars Anders Bell som avslöjade nyheten för bland annat vår reporter i samband med världspremiären av EX60 i onsdags.

Hur ofta kommer ni att skicka ut uppdateringar?

– Ungefär var tredje månad tror vi är en lämplig frekvens. Vi har sagt att det är en lämplig takt för mjukvaruuppdateringar. Jag tror inte man vill ha en mjukvaruuppdatering varje vecka. Det är bättre att göra något som är meningsfullt ungefär var tredje månad. Det är den takten vi vill landa i.

Även om bilarna som får uppdateringen är äldre med annorlunda hårdvara, exempelvis andra skärmar och långsammare processorer, menar Volvo att användarupplevelsen kommer att vara i stort sett densamma som i de allra senaste modellerna.

MISSA INTE: [Volvon som är tokbillig att privatleasa](#)

Volvo-modeller med Android Automotive

- | | |
|--------|--------|
| ■ C40 | ■ S90 |
| ■ XC40 | ■ V90 |
| ■ XC60 | ■ EX30 |
| ■ XC90 | ■ EX40 |
| ■ S60 | ■ EC40 |
| ■ V60 | ■ EX90 |
| | ■ ES90 |



FILM: [Premiär av nya Volvo EX60 så upplevs den](#)

4. Alfa Romeo-chefen: "Vi måste ändra allt"

Publicerad 2026-01-22 19:30 Text Erik Söderholm

Alfa Romeo storsatsade på eldrift – men när EU bytte fot måste suven Stelvio utvecklas på nytt.



Alfa Romeo skulle visa upp en ny generation av suven Stelvio redan förra året. Men den har nu fått skjutas upp två år, rapporterar [Auto Express](#).

Anledningen är att EU ändrat inställning till bilar med förbränningsmotorer. De ska nu få [säljas även efter 2035](#), och nya Stelvio skulle bli enbart eldriven.

– Vi var tvungna att ändra allt. Vi måste gå över från enbart eldrift till alla andra drivlinor. Du kan tänka dig vad vi måste ändra: plattformar, elarkitekturer, uppkoppling – inte bara för Alfa Romeo utan för alla Stellantis märken, säger märkeschefen Santo Ficili till tidningen.

Exakt vilka förbränningsmotorer det italienska märket ska använda är oklart, men det skulle till exempel kunna handla om samma sexcylindriga bensinmotor som muskelbilen Dodge Charger.

– Vi får se, säger Santo Ficili.



Erik Söderholm

5. Nokian Tyres lanserar däck med svenska björkgummit

Charlotta von Schultz Reporter

Publicerad 23 jan 2026 kl 10.10

”Vårt material är unikt”



Nokian Tyres nya konceptdäck förbättrar prestandan med björkbaserat gummi från svenska Reselo. På bilden Josefin Larsson från Reselo.

Finska däckjätten Nokian Tyres lanserar ett konceptdäck med gummi baserat på björkbark från den svenska start-upen Reselo.

Den finska däcktillverkaren Nokian Tyres har som mål att hälften av råvarorna i däcken ska vara förnybara eller återvunna år 2030. Ett steg på vägen är konceptdäcket Nokian Tyres Betula, som lanserades den 22 januari.

Tillägget Betula – björk på latin – beror på att däcken innehåller ett gummi baserat på björknäver. Det patenterade biomaterialet är utvecklat av det svenska startup-bolaget Reselo i Stockholm.

– Det här är en stor lansering för oss. Vi har ju själva vetat att vårt material är unikt, och nu får vi ett kvitto på att det har stor kommersiell potential, säger Josefin Larsson, vd på Reselo till Ny Teknik.



Reselos råmaterial utvinns från björkbark

Konceptdäcket har samma mönster som det dubbfria vinterdäcket Hakkapeliitta R5. Tester vid Nokian Tyres testcenter i Ivalo samt i Nokia har visat på lovande resultat, enligt företaget.

Biobarksgummit används i däckets slitbana. Enligt [Nokian Tyres pressrelease](#) är 93 procent av materialen i denna slitbana förnybara och återvunna. Hur stor andel av dessa 93 procent som består av Reselos material framgår inte. Men det svenska biogummit beskrivs i första hand som ett "prestandahöjande tillskott".

– Redan i ett tidigt skede var materialets potential för användning i däck tydlig. Nokian Tyres Betula-konceptdäcket bekräftar dess användbarhet och visar på materialets potential för framtida kommersiell användning. Dessutom är materialet inte bara hållbart, utan enligt våra tester har det också potential att förbättra däckens prestanda, säger Nokians utvecklingsdirektör Teemu Soini i pressmeddelandet.

Vilken typ av prestanda det är som förbättras går däckföretaget inte ut med.

Vann innovationstävling

Samarbetet mellan de båda bolagen inleddes efter att Reselo vann Nokians innovationstävling i konkurrens med 50 deltagare från 18 länder, något [Ny Teknik skrivit om tidigare. Hösten 2024 visade laboratorietester att Reselos biomaterial hade god potential att ersätta dagens fossilbaserade material](#) i däck. Det ledde till att Nokian Tyres tecknade ett utvecklingsavtal med Reselo för att vidareutveckla biogummit för däckproduktion. Nu fortsätter de båda parterna utvecklingsprojektet.

Reselos råvaror är restprodukter från massa-, pappers- och plywoodindustrin. Företaget grundades 2020 och bygger på forskning vid KTH och Wallenberg Wood Science Center.

Medgrundaren Thomas Baumgarten, som är uppfinnaren till materialet, har i en [tidigare artikel i Ny Teknik](#) beskrivit tillverkningsmetoden så här: "Vi plockar ut det som är böjligt ur barken och sätter ihop det igen".



Bilden är tagen 2023 i Reselos dåvarande lab i Flemingsberg. Thomas Baumgarten och Josefin Larson framför kokande barksoppa som ska bli hållbart biogummi.

Den böjliga substansen heter suberin och är en polyesterbiopolymer. Enligt Reselo är en stor styrka gentemot andra gummiersättare att materialet kan härdas – vulkas som det heter i däckbranschen – med samma metod som redan används i dagens däck- och gummitillverkning. Därmed kan björkgummit användas som ersättning till 100 procent i vissa tillämpningar.

Skosulor först ut

Företaget siktar på fler marknader än däck, och den första kommersiella produkten är skosulor. I höstas började den småskaliga skoproducenten Skråmträsk i Västerbotten att ta emot beställningar på **läderskor där Reselos gummi** ingår i yttersulorna.

– Vårt mål är att lansera skosulor från fler varumärken under året, säger Josefin Larsson.

FAKTA

Reselo

Gör: Tillverkar gummi av björkbark, en biprodukt från skogsindustrin.

Ort: Stockholm.

Grundat: 2020.

Antal anställda: 6.

Finansiering: Cirka 35 miljoner kronor, varav en stor del är mjuk finansiering från bland annat EU (EIC), Energimyndigheten, Almi och Vinnova.

Huvudägare: De tre grundarna Thomas Baumgarten, Josefin Larsson och Henrik Otendal.



6. Det lilla landet producerar 1 miljon bilar per år

Av Emil Karlsson

Uppdaterad 23 jan. 2026

Publicerad 22 jan. 2026

Slovakien har blivit världens främsta bilmakare, sett till befolkningsmängd. Här bor ungefär 5,4 miljoner människor, och bilfabrikerna matar ändå ut uppåt en miljon bilar varje år.



Slovakien producerar 1 miljon bilar per år, trots en befolkningsmängd på 5,4 miljoner

Billig och kvalitativ arbetskraft är faktorer som bland annat KIA lyfter angående att etablera fabrik i landet, enligt [en artikel som BBC skrivit](#).

Å ena sidan har du de lägre lönerna, ungefär 60 procent av medellönen i väst. Och samtidigt har du en väldigt hög produktivitet, så det är verkligen konkurrenskraftigt, säger **Peter Prokop**, chef på Give Management Consulting, ett Munchen-baserat företag som rådgiver bolag inom motorbranschen.

Förutom KIA så producerar även Volkswagen bilar i Slovakien. Så även Stellantis (tidigare Peugeot-Citroen, Fiat och Chrysler), Jaguar Land Rover. Volvo planerar också att öppna en elbilsfabrik här 2027.

1 300 euro per månad

BBC var på plats i KIA-fabriken och pratade med några anställda:

”Hälften av min familj jobbar här, så jag ville också testa”, berättar Simona Krnova, 23 år gammal. Hon studerade handel innan hon började i fabriken, det är inte ett drömjobb – men det finns vissa fördelar.

Lönen ligger omkring 1 300 euro per månad, något hon konstaterar att vara ”en bra nivå jämfört med andra företag”. Hon räknar även med lite högre ersättning inom kort, medel-lönen på fabriken är nämligen 2 400 euro per månad – en bra bit över landets medel (1 400 euro) men en bra bit under EU-medel som anges vara cirka 3 400 euro.

KIA-bilarna säljs dock inte i Slovakien, eller inte de flesta i alla fall. Den största marknaden är Storbritannien, följt av Spanien, Italien och Tyskland i Europa.

Strategiskt läge

En annan fördel med att förlägga produktionen i Slovakien uppger KIA:s Europachef **Marc Hedrich** vara landets strategiska läge.

”Slovakien ligger verkligen i hjärtat av Europa, med bra anknypningar till de stora marknaderna”, säger han till BBC.

Ett ytterligare plus anser han vara det täta nätverket av leverantörer till fordonsbranschen, cirka 360 företag jobbar med bildproduktion på ett eller annat sätt. ”Leverantörsbasen är enorm, och det är kritiskt”, förklarar Hedrich.

Stora skattelättnader

Kostnaden för att omvandla KIA-fabriken till att producera elbilar uppgick till 108 miljoner euro, men den Slovakiska regeringen bjöd på skattelättnader för omkring 29 miljoner euro. Detta då bilfabrikerna är av stor vikt för landets ekonomi.

”Det har skett en stor minskning av arbetslösheten och en betydande ökning av den ekonomiska styrkan i Žilina-regionen tack vare Kia. Idag är mer än 20 000 personer direkt anställda av Kia och andra företag som är kopplade till Kia genom produktionen”, säger stadens borgmästare, **Peter Fiabane**.



Experterna om Volvo EX60: Modellen är viktig för Volvo

Läs mer:

[Kia EV2 utmanar småbilsklassen](#)

[Motoråret 2025 – bakslag, fiaskon och ljusglimtar](#)



7. Tysk dubbelbonus sänker priset på Dacia Spring till 63 000 kronor

Carl Undéhn 20 jan 2026

Den lilla elbilen Dacia Spring säljs inte på den svenska marknaden. Ute i Europa har modellen däremot under flera års tid kunnat stoltsera med att vara marknadens billigaste elbil. Priset varierar något i olika länder, men för omkring 180.000 kronor har det gått att köpa en ny Dacia Spring.



Men i Tyskland går det just nu att köpa instegsversionen Dacia Spring Essential Electric 70 med en räckvidd på 22,1 mil för endast 5.900 euro, eller omkring 63.000 kronor. Det låga priset blir möjligt genom att Dacia själva sedan årsskiftet erbjuder en så kallad "Elektrobonus" på 5.000 euro och att Tyskland samtidigt infört en ny klimatbonus på elbilar på upp till 6.000 euro. Med det pressas listpriset på 16.900 euro alltså ned till 5.900 euro för en sprillans ny elbil.

Det är däremot inte alla tyskar som nu kan fynda en Dacia Spring till det priset. Precis som i Sverige är den nya klimatbonusen också i Tyskland knuten till hushållets inkomst och varierar mellan 3.000 (32.000 kronor) och 5.000 euro (53.000 kronor). För att få maxbeloppet måste hushållet ha en inkomst som inte överskrider motsvarande 482.000 kronor per år. Per barn betalas ytterligare 500 euro ut, men max 1.000 euro extra vilket innebär ett totalt maxbelopp på 6.000 euro (64.000 euro) är möjligt att få vid köp eller leasing av en ny elbil.

Instegsversionen Dacia Spring Essential Electric 70 är 3,7 meter lång, har en elmotor med en effekt på 52 kW (70 hästkrafter) och ett vridmoment på 137 Nm. Räckvidden är som sagt 22, mil och batteriet på 24,3 kWh kan inte snabbbladdas utan har endast AC-laddning på 3,7 kW.



Carl Undéhn

8. Volvos nya superaffär – på två kontinenter

Av Maths Nilsson

22 januari 2026, 16:49

Volvo Lastvagnar drar hem tung jätteorder. Säljer 230 lastbilar på ett bräde till fraktjätte. Båda flaggskeppen FH Aero och VNL 860 ingår i storaffären.



Affären omfattar totalt 230 lastbilar i både USA och Europa, och markerar startskottet för en massiv expansion på den amerikanska marknaden för fraktjätten HayWay Group. De väljer nu att satsa helhjärtat på svenskt stål när de gör entré i USA. Företaget har lagt en beställning på 80 exemplar av den helt nya Volvo VNL-modellen i USA. Men inte nog med det de beställer även 150 Volvo FH Aero i Europa.

De nya lastbilarna, av modellen Volvo VNL 860 med sovhytt, kommer att utgöra stommen i företagets nya amerikanska flotta. Uppdraget är tydligt: långväga transporter av allmänt gods mellan södra Kalifornien och New York för en stor online-återförsäljare.

– Att börja med 80 lastbilar är ett säkert steg mot att bygga en stark, säker och hållbar närvaro i USA, säger Artur Lewandowski, vd för HayWay Group.

I Polen har HayWay Group, genom dotterbolaget SIS Trans, lagt en beställning på 150 exemplar av Volvos aerodynamiska flaggskepp FH Aero. Affären bygger på en långvarig relation mellan parterna i Europa, och Volvo Trucks North Americas vd, Peter Voorhoeve, ser beställningen som en stark förtroendesignal för varumärket när kunden nu expanderar globalt.



Volvo säljer 150 FH Aero på ett bräde

LÄS MER:

- [Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal](#)
- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Volvo tar hem monsterorder på ny superlastbil](#)
- [Volvos succé: Drar hem jätteorder på superlastbil](#)
- [Nya E10-bensinen – lista på bilar som inte klarar E10](#)
- [Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista...](#)
- [98 oktan gav bilen superkrafter: "Blev som ny"](#)



Maths Nilsson

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



9. Forskare: Ellastbilar fungerar utran strul i sträng kyla

Av Magnus Fröderberg 2026-01-22

Ett forskningsprojekt i Alaska har studerat hur ellastbilar fungerar i 40-gradig kyla. Forskarna gör tummen upp, men kommer också med rekommendationer.



Även om kylan kortar räckvidden finns det inga egentliga hinder för att använda ellastbilar i sträng kyla, slår forskare fast.

Oavsett drivmedel, el eller diesel, så ökar förbrukningen markant i kyla. Det är allmänt känt. Forskare i Alaska ville ta reda på mer exakt hur stora skillnaderna är och om det finns några direkta problem med eldrift i sträng kyla.

De studerade flera eldrivna **Tesla Semi-lastbilar** som kör längre sträckor på vintern i Alaska där temperaturen ofta når ner till minus 40 grader Celsius.

Forskarna vid National Laboratory of the Rockies konstaterar att ellastbilar med dagens teknik tappar mer räckvidd än dieseldrivna lastbilar på grund av att både kupé och batteripaket måste värmas upp med batterikraft.

Stor skillnad med varmgarage

Men de konstaterar också att det är stor skillnad på om en ellastbil parkeras över natten i ett varmt garage eller utomhus.

– Fordon som förvaras i uppvärmda miljöer presterade bättre än de som förvaras utomhus, med en effektivitet som minskade med upp till 69 procent vid utomhusförvaring, står det i **forskningsrapporten**.



Martin Lundstedt, vd för Volvo Group, vill se mer hjälp från staten med omställningen till el för transportsektorn.

Ingen av ellastbilarna drabbades av driftavbrott på grund av kylan under tiden då studien pågick.

Slutsatsen är att elbilar är hållbara transportlösningar i kalla klimat, särskilt om man investerar i varmgarage.

– **I takt med att framsteg inom batterikemi och värmehantering görs** förväntas det bli ännu mer genomförbart att använda elbilar i extrema klimat, avslutar forskarna sin rapport.

Läs även: [Volvo: Tusen ellastbilar kräver en kärnreaktor](#)

Läs även: [Ellastbil i fjärrtrafik: Över 100 mil om dagen – ”Galet vrid”](#)





10. Zenvo TSR-S recension

Av Top Gear-teamet

Publicerad: 11 maj 2021



Överblick

Bilen med världens knäppaste bakvinge. Du har hört talas om aktiv aero och sett klaffar röra sig och luftbromsar utlösas, men du har aldrig sett något som liknar den kroppspoppande transformatorn på baksidan av Zenvo TSR-S. Det finns mycket att diskutera där, men innan vi gör det, låt mig berätta lite om företaget och hur de kom hit.

Zenvo är Danmarks enda bilföretag och har byggt bilar sedan 2007. Siffrorna är små – färre än 25 under företagets livstid, men precis som Koenigsegg i Sverige gör de en stor del av arbetet själva i stället för att förlita sig på leverantörer. Troels Vollertsen, Zenvos grundare (namnet kommer från den första och sista stavelsen i hans efternamn, omvänt), är en före detta tävlingsmekaniker och ingenjör. Hans specialitet är drivlinor, så Zenvo förlitar sig inte på lådmotorer från Ford eller GM, utan använder istället sin egen (visserligen GM-baserad) 5,8-liters dubbelkompressormatade V8. "Alla är så rädda för att göra en motor, men jag tror inte att motorn är så dålig – växellådan är dubbelt så jobbig, och interiören... Det är verkligen svårt."

Den dubbla kompressormatade V8:an utvecklar en inte obetydlig effekt på 1 177 hk och behöver bara flytta en torr vikt på 1 495 kg. Den är bakhjulsdriven via en sekventiell växellåda med enkelkoppling - men en ovanlig sådan som använder hundar i tävlingsstil och styr både ingångs- och utgående axlar för att koppla in växlar. Påståendena är 0-62 mph på 2,8 sekunder och 0-124 mph på 6,8 sekunder - liknande siffror som en Ferrari SF90.



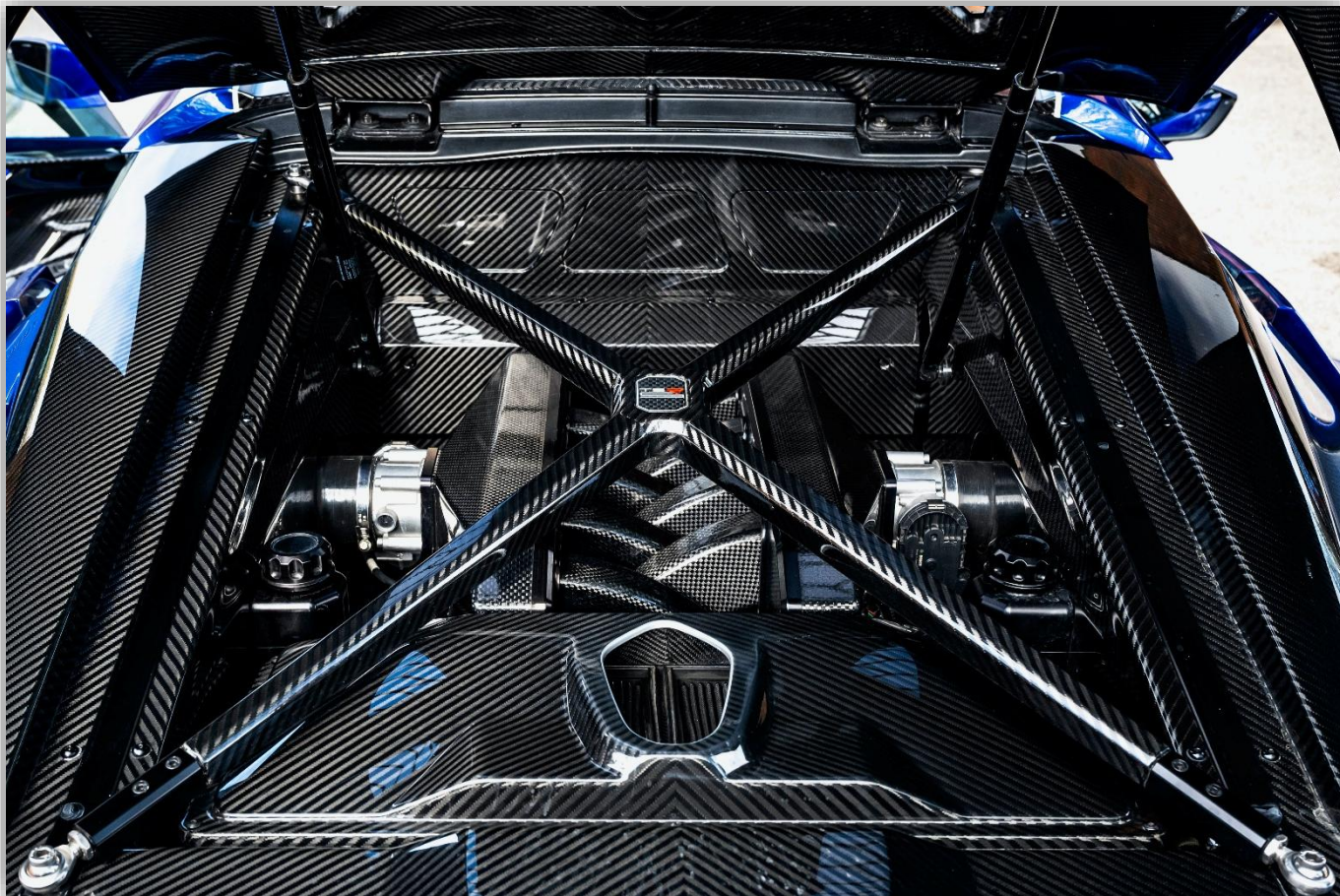
Topp hastigheten är begränsad till 202 mph, eftersom TSR-S handlar om aerodynamik. Här är Vollertsen igen: "TSR-banbilen hade en fast bakvinge, men jag hade tänkt att vi kanske kunde ändra downforce så att vi kunde lägga tillbaka mer tryck på det obelastade innerhjulet vid kurvtagning, så att du inte bara får downforce, utan också skapar en effekt som en krängningshämmare. Så vi tog standardvingen och provade den i olika vinklar i simuleringen, och vi kunde se att det var en massiv kollision. Kommer du ihåg Lamborghinis ALA-bakvinge som blöder luftflöde och så vidare? Tja, det här är en liknande idé, bara mycket mer utåtriktad.

Eftersom aerokrafter arbetar i rät vinkel mot vingen, om du går in i en högersväng lutar vingen åt vänster (som om den faller av på grund av g-krafterna), och luftflödet omorienteras, vilket hjälper till att lägga till tryck ner genom stöttorna, tillbaka mot insidan av bilen. Medan vingens stigning varierar oändligt beroende på ett brett spektrum av parametrar (hastighet, g-kraft, acceleration och bromsar), lutar vingen rakt åt 15 grader åt båda hållen, aktiveras när den upptäcker en sidobelastning på 0,5 g och dras sedan snabbt över av hydrauliska kolvar. Zenvo har utvecklats i samarbete med Aerotak, ett danskt företag som också gjorde aeroarbetet på Koenigsegg One:1, och begränsar downforce till maximalt 270 kg genom att variera vingens anfallsvinkel.

Det här är dock inte en hyperbil som bara är avsedd för bana. Zenvo ser sig mer i linje med Koenigsegg eller Pagani än att efterlikna en McLaren Senna GTR. Den bakre vingen är en praktisk USP, huvuduppgiften är att leverera en oförglömlig körupplevelse.

Vad är domen?

Vad är frågan om svaret är Zenvo? Det är inte så att du kommer att lista de egenskaper du vill ha från en bil och komma fram till slutsatsen att TSR-S är det enda som passar. Och det är detta dilemma som är kärnan i den här typen av bilar. Du behöver det inte, det utför inte en användbar funktion, det kommer att vara besvärligt att använda och knepigt att köra. Och en del av det fungerar inte så bra som det borde. Fjädringen behöver mer putsning, men den största nackdelen är växellådan. Som det ser ut för tillfället är den inte lämplig för ändamålet - oavsett vilket syfte du väljer att den här bilen ska ha.



Allt en sådan här bil behöver för att rättfärdiga sin existens är en USP, och i sin galna bakvinge har TSR-S en bra sådan. Sju figurer som har en bakre ving som rör sig som en Strictant tävlande med en kaktus fångad i sina steg? Mer än oseriöst. Men det är inte en bil du köper, det är en upplevelse och en del av den upplevelsen när företaget är så här litet, är att du köper in dig i företaget, de tar dig med sig. Detta är ett extremt bilköp, och tillsammans med allt från ett stort märke är det relativt grovt. Men det finns en viss charm i det: jag kan inte tänka mig någon vildare nummerbelagd åktur än den här.

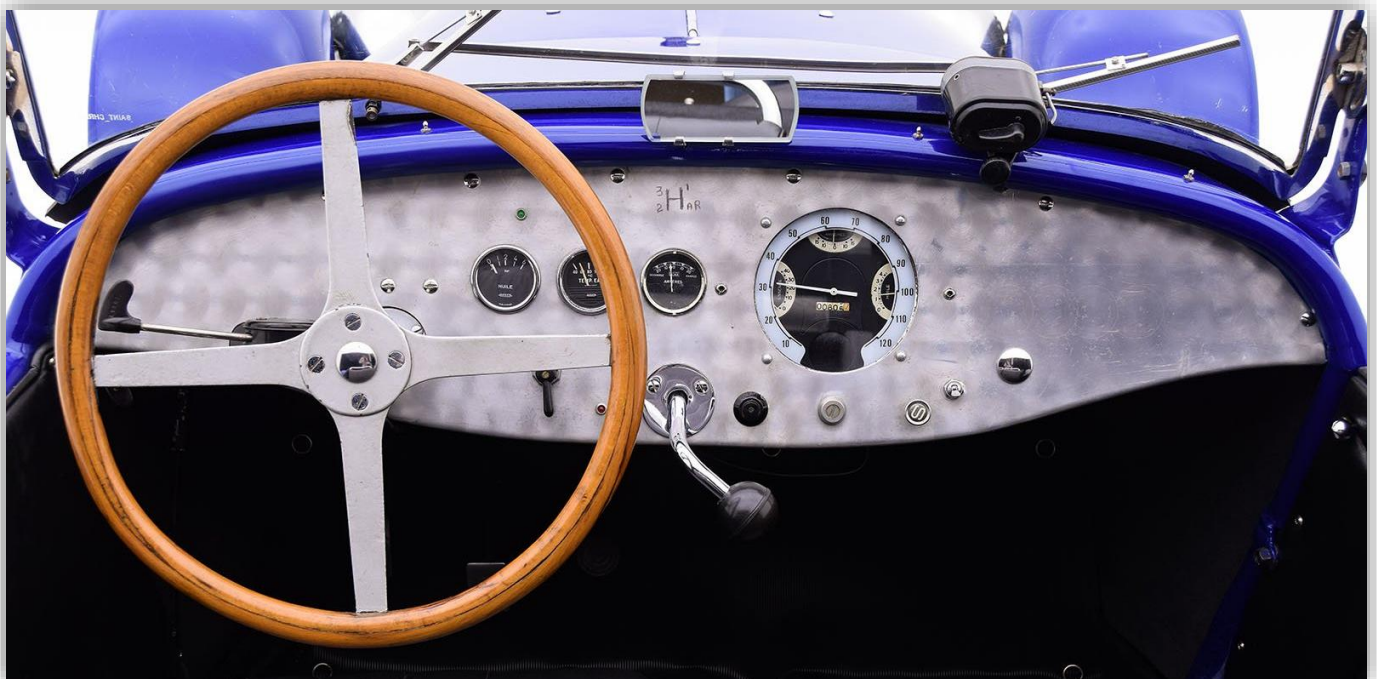


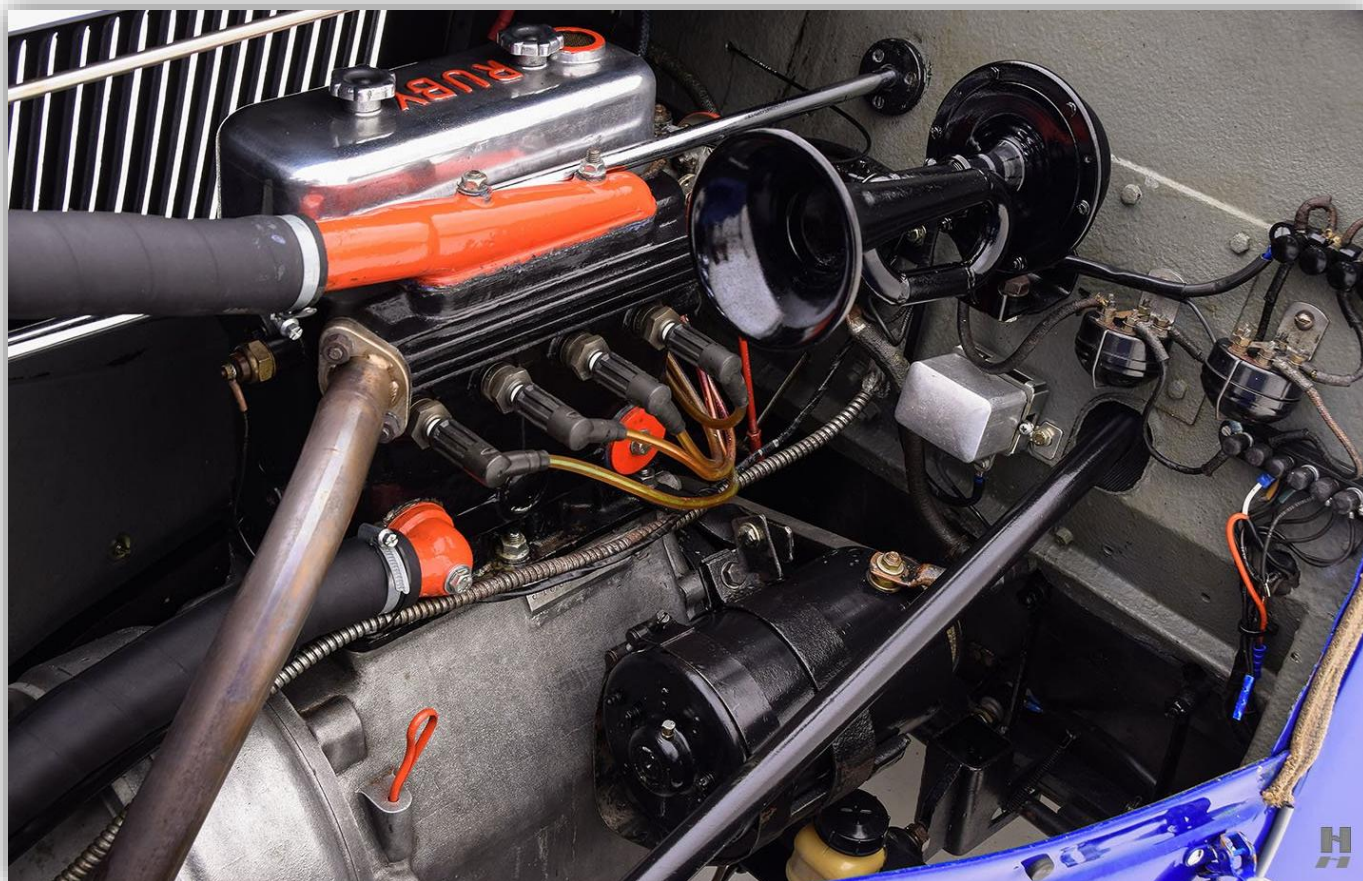
11. Georges Irat 6CV Roadster 1935



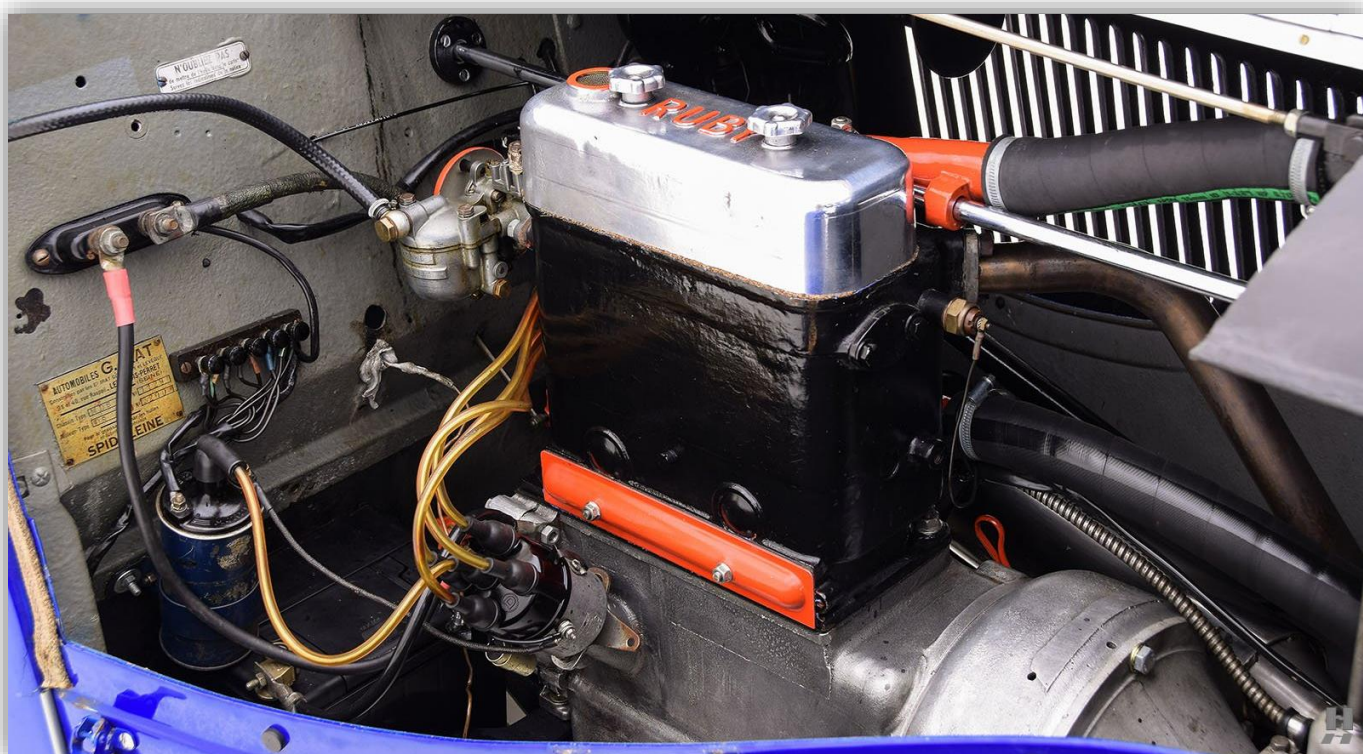
Georges Irat var en relativt okänd fransk tillverkare av touring- och sportbilar som först dök upp 1921 och försvann 1953, och förblev under hela tiden i relativ anonymitet. Bilproduktionen började 1921 med en snabb touringbil driven av en 1 991cc fyrcylindrig motor. Motorn designades av Maurice Gaultier, en före detta Delage-ingenjör, och var utan tvekan höjdpunkten i paketet. Det var en något konventionell maskin, även om den hade fyrehjuliga servoassisterade bromsar från Dewandre. Hela bilen tillverkades internt med undantag för karossen. Gaultier återvände till Delage 1928, vilket sammanföll med lanseringen av Irat treliters sexcylindriga modell.

Produktionen var långsam men stadig på cirka 200 bilar per år när Georges Irat bestämde sig för att köpa motorer från Amerika.





En serie åttacylindriga Lycoming-drivna modeller producerades, men mycket få hittade köpare. Det var inte förrän Georges Irat stod på randen till ekonomisk katastrof som hans lycka 1935 vände när en ny motorleverantör kontaktade honom för att lyfta fram deras produkter. Som det råkade vara behövde motortillverkaren Godefroy et Levecque en ny kund för sin "Ruby" 1100 cc-motor, eftersom större delen av deras kundbas av små tillverkare hade gått i konkurs. Affären innebar viss ekonomisk hjälp och Irat monterade motorn i en ny sportig framhjulsdreven roadster.





6CV roadstern var företagets mest framgångsrika satsning hittills. Den 1100cc Ruby-motorn producerade 37 hästkrafter och var kopplad till en 3-växlad manuell växellåda som drev framhjulen i en layout mycket lik en miniatyriserad Cord L-29 – motor och växellåda var inline men vred 180 grader från standard. Designen var prydlig och attraktiv, med tidigare exemplar som hade cykelskärmar (senare versioner hade en helskärmsdesign) och en touch av "Gaelic Morgan" i utseendet. 6CV blev populär bland köparna tack vare sin sportiga natur och sitt snygga utseende. Cirka 1500 exemplar byggdes mellan 1935 och 1939 innan Irat lanserade en ersättning med en Citroën 11CV-motor, men denna modell var betydligt mindre framgångsrik och endast cirka 200 exemplar tillverkades. Under efterkrigstiden övergav Georges Irat sportbilar och experimenterade med ett terrängfordon kallat VDB, som fick få köpare. År 1953 hade han lämnat bilbranschen för gott.

Vår utvalda Georges Irat 6CV är ett härligt exempel från detta sällsynta och ovanliga märke. Den bär en äldre restaurering mycket väl, presenterad i mycket attraktiv fransk blå över svart kant. Lackkvaliteten är mycket bra, och även om den visar några brister här och där är den fortfarande attraktiv och mycket presentabel. Den ljusa exteriören är begränsad till det stora platta kylarskalet, pann- och dimljus, polerade stenskydd och ljusa karosspärlor. Den stötfångarlösa stilen med cykelskärmar och skärmar ger Georges Irat en målmedveten hållning, särskilt i hur den sitter lågt på stansade stålfälgar. Den franska marknadens gula pannlampor och dimlampor är en särskilt trevlig detalj, särskilt mot den blå lacken – vilket ger lite av Delage- eller Talbot-Lago-stil.

Höjdpunkten i cockpit är utan tvekan växelspaken som nyfiket växer ut från instrumentpanelens mitt, ungefär som en L-29 eller en 2CV. Växelspaken styr en lång horisontell kopplingsstång monterad ovanpå en traditionell växelspak på växellådan. Även om det definitivt kräver lite tillvänjning, är förändringen ganska tillfredsställande att bemästra. Den ursprungliga hastighetsmätaren är en fin del med tre inbyggda extra mätare, i kronografstil. En trio hjälpinstrument vänder mot föraren, kanske tillagda senare, liksom den icke-standardiserade styrda aluminiuminstrumentbrädan och fyrekrarnas hjul, vilka båda ger en tydligt sportig karaktär. Sätena är klädda med svart klädsel enligt god standard och golven är fodrade med svart matta. Avsaknaden av en central pucket ger respektabla benutrymme. Ett tak och ett fullt tonneau-lock ingår. Den 1100 cc Ruby-fyracylindriga motorn är prydlig och väl presenterad. Den är frisk och fungerar bra, och sägs ha fått en uppfräschning i händerna på den tidigare ägaren. Detaljeringen är prydlig med fokus på pålitlig drift. Den ursprungliga Georges Irat-identifikationsskylten är fortfarande intakt på brandväggen.

12. Lyxbilmärket som misslyckades



Lozier Motor Co (1900 - 1915)

Lozier-bilarna byggdes i Detroit och var lyxbilar som kostade så mycket som 7 750 dollar 1910, motsvarande 250 000 dollar idag. Loziers toppdesigner Frederick Chandler lämnade företaget 1913, startade därefter sitt eget Chandler Motor Company och tog med sig flera av Loziers chefer.

År 1914 försökte Lozier sig på en ny fyrcylindrig bil, men den floppade. Detta i kombination med att de högsta cheferna försvann tvingade företaget i konkurs bara 15 år efter att det grundats.



13. Grattis Chevrolet Nomad!

Publicerad 2 februari 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när det är Kyndelsmässodagen hyllar vi Nomad!



Tillnamnet Nomad dök upp första gången 1954 på en tvådörrars stationsvagn baserad på 1955 års modell av Chevrolet.

Idén om en sportig tvådörrars stationsvagn hade först visats på General Motors framtids-show Motorama och var chefsdesignern Harley Earls. Nomad fanns även i 1956 och 1957 års upplagor och alla tre årsmodellerna är mycket eftertraktade i dag.



1958 började Chevrolet använda namnet Nomad på toppversionerna av sin fyrdörrars stationsvagn och det gjorde man till och med 1961, från 1962 och framåt fick kombiversionerna heta Biscayne, Bel Air och Impala precis som övriga versioner.



1999 dök en konceptversion av Nomad upp, en retrobil med många designhälsningar från originalet från 1955. Den gick aldrig i produktion trots ivriga kundreaktioner men fem år senare dök ytterligare en koncept-Nomad upp. Den möttes av liknande positiva reaktioner men ledde inte heller till produktion.



Den första serietillverkade Nomad var av 1955 års modell och det var inte bara taköverbyggnaden som skilde sig från de andra 55:orna. Sidolistan som kurvar sig över strålkastaren är helt unik liksom bakre hjulhusuttaget.



MOTORNYTT

Nomad får samma face-lift som övriga 57:or. Rutan i bakluckan är liksom på tidigare årsmodeller elmanövrerad. Nomad var den dyraste modellen i Chevrolets line-up varje år 1955-57. Inget år gick produktionen över 10 000 enheter.



Nomad förlorar sin särställning 1958. Nomad är fortfarande den dyraste stationsvagnen men är nu fyradörrars och har ingen egen styling. Broschyren visar bilen i precis samma vinkel som föregående år. Likheterna begränsas till de vertikala listerna på nedre tailgate.



13. ELMIA 2025 del 1



FILM: <https://youtu.be/r7KAw7bHBkQ?t=14>

