



Elation Freedom 2021.

1. Koenigsegg rullar ut CC850
2. Däckpartiklar fångas upp med kopparplattor
3. Det går inte att fuska med kvalitet
4. Jätteintresse för VW ID.Buzz
5. Porsche 911 GT3 RS får F1-teknik
6. Porsche tittar på att konvertera en V8:a till vätgasdrift
7. Lamborghini börjar forska kring syntetiska bränslen
8. BMW håller på med en riktig eldriven M-bil
9. Elation Freedom ny eldriven superbil från USA
10. Alfa släpper ny sportbil med förbränningsmotor nästa år
11. Rivian R1T provkörd
12. Vad är egentligen Rivian
13. Världens snabbaste cabriolet ska klara 500 km/h
14. Vilken elbil accelererar snabbast
15. Extremvärme förstör vägarna
16. Använde levande barn för att testa Teslas självkörning
17. Bilmässan i Genève ställs in för fjärde året i rad
18. Zagatos Sexa
19. Dokumentär om den guldbeklädda DeLorean-versionen
20. Formel 1



1. Koenigsegg rullar ut CC850.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-19 KL 20:10.

Har automatlåda som kan fejka en riktig manuell låda.



FILM: <https://youtu.be/3LfkTodFuxg>.

Koenigsegg skulle som vi tidigare skrev om presentera något nytt idag men ingen visste riktigt vad det handlade om, men nu vet vi. Det här är modellen CC850 och även om den kanske inte ser så revolutionerande ut så är tekniken under skalet det. Den här har nämligen något som Koenigsegg kallar för Engage Shift System och det är en växellåda som kan fungera som en sexpetad manuell med kopplingspedal när du vill det, och som en nio-stegad automatlåda med sju kopplingar för när du inte känner för att vispa runt själv längre. Men det är inte två olika växellådor utan när du kör manuellt så fejkar Lightspeed-lådan det hela och låter dig leka själv. Helt klart spännande men istället för att jag på något vis ska försöka förklara hur den fungerar är det bättre att ni lyssnar på Christian i klippen här nedan.

Bilen är en hyllning till CC8S som lanserades 2002 - 20 år sedan nu alltså. Så man byggde den för att hylla det, och för att fira Christians 50-årsdag som var i juli. Motorn i bilen är en dubbelturbomatad V8:a på 5,0 liter som ger 1185 hästar med bensin i tanken, 1385 hästar med E85 i tanken och vridet ligger på 1385 newtonmeter.

Vikten ligger på 1385 kilo. 1:1 mot hästkrafter och vrid med andra ord.

CC850 kommer att kosta runt tre miljoner dollar, byggs bara i 50 exemplar och ska börja tillverkas nästa sommar. En prototyp som är fullt fungerande visas just nu upp på The Quail vid Pebble Beach.



FILM: https://youtu.be/an_7NbRJOp8.



2. Däckpartiklar fångas upp med kopparplattor.

Publicerad 2022-08-19 kl 15:15. Text Maria Dahlin.

Brittiskt nystartat företag hoppas kunna sätta sin uppfinning i produktion 2024.



Utsläppen av partiklar från bildäck har kommit i fokus den senaste tiden. Bland annat visar forskning att nya däck under vissa förhållanden kan släppa ut [2000 gånger fler partiklar än en förbränningsmotor](#) släpper ut ur avgasröret.

När däcken slits vid vägkontakt, speciellt vid acceleration, broms eller svängar, så lossar små fragment som sedan hamnar i vattendrag eller i atmosfären, då i form av så kallade sekundära mikroplaster. Och eftersom även elbilar behöver däck är utsläppen inte ett problem som kommer försvinna med fossil utfasning.

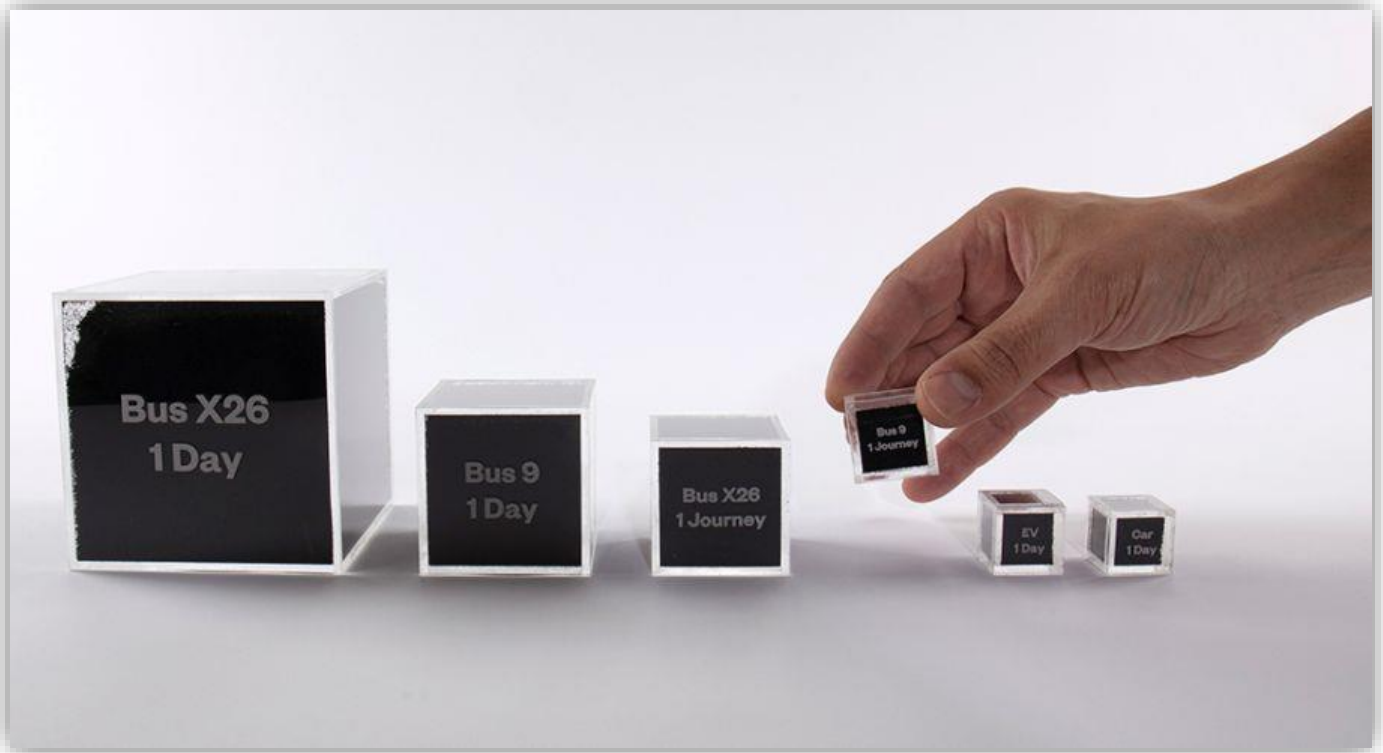
"Framtidens utsläpp kommer inte från avgasröret utan från däcken", menar det brittiska företaget Tyre Collective. De började som ett studentprojekt och har kommit på en lösning på hur däckdammet kan fångas upp.

Med hjälp av statisk elektricitet som alstras av bilens generator kan en laddad kopparplatta monterad på däcket "suga åt sig" partiklarna när de lossnar.

I labbmiljö har plattan kunnat dra till sig 60 procent av de luftburna partiklarna som lossnar från däcket.

– I åratal har vi varit så fokuserade på utsläpp från avgasrör, men nu har vi börjat titta på andra källor till nedsmutsning, säger Siobhan Anderson som är forskningschef och medgrundare till The Tyre Collective, i en intervju med [CNN](#).

Företaget har redan hunnit med att göra vägtester av en prototyp tillsammans med bil-tillverkaren Geely. Sedan dess säger man att bilbranschen visat intresse för ytterligare pilottester. Målet är att lansera produkten 2024 och till en början fokusera på att montera den på fordonsflottor och budbilar.



Företaget har gjort en uppskattning över hur mycket däckpartiklar olika fordon ger ifrån sig. Längst till höger syns hur mycket fragment som lossnar från däcken på en elbil, respektive en fossilbil.



Maria Dahlin

3. Nye VW-chefen: "Det går inte att fuska med kvalitet".

PUBLICERAT 19 AUG 2022, KL 15:00

AV JAN-ERIK BERGGREN

Herbert Diess fick först sparken som chef för märket VW och sedan för hela koncernen.



Volkswagens nye chef Thomas Schäfer fanns på plats i Köpenhamn vid lanseringen av nya ID.Buzz. Där förklarade han vad han vill förändra som vd.

Nu rattar Thomas Schäfer Volkswagen, Skoda, Cupra och Seat och Schäfer lovar en hel del förändringar.

– Vi ska utveckla våra bilar mer efter kundernas behov och önskemål. Och det går inte att fuska med kvalitet, säger Schäfer.

Chefsdesignern Jozef Kaban, utvecklingschefen Kai Grunitz och vd:n Thomas Schäfer. [Volkswagen](#) hade hela den nya ledningen på plats vid den första provkörningen av [nya ID.Buzz](#).

Och Thomas Schäfer passade på att peka ut riktningen för "sitt" Volkswagen. Schäfer blir chef för alla fyra volymmärken i koncernen och han ska se till att de arbetar bättre tillsammans. Idén med tekniska plattformar ska tas ett steg till för att bli effektivare och bygga bilar billigare. Alla kan plocka delar från en gemensam hylla och förändra så länge det inte påverkar grundkonstruktionen. Men varje märke kommer, under Schäfers ledning, att få

lite mindre friheter. När alla arbetar tillsammans ska det också bli gemensamma mål för att slippa tävling mellan märken.

Nya ID. Buzz var ett exempel på samarbete då bilen utvecklats som både personbil och transportbil. Transportbilssidan behövde bidra med kunskap om hur man bygger bilar med så hög totalvikt för att plattformen skulle klara Cargo-versionen.

Enklare att använda

Thomas Schäfer var också tydlig med att VW:s volymmärken måste bli enklare att använda. Nya funktioner ska alltid ha sin grund i ett önskemål från kunderna och inte från utvecklingsavdelningen. Schäfer har varit chef för Skoda sedan sommaren 2020 och där studerat på nära håll hur Skoda använt begreppet "Simply Clever" för att bygga och designa bilar som är enkla att använda.

Volkswagens elbilar i ID-familjen har fått mycket kritik för krångliga skärmar, dålig programvara och besvärliga knappar och reglage. Redan i ID. Buzz har växelväljaren byggts om till en mer traditionell lösning i stället för en väljare på instrumentbrädan bakom ratten. Där VW fått kritik har samtidigt Skoda hyllats för sina lite enklare lösningar. Schäfer och Grunitz kunde också lova att ID-bilarnas touchknappar på ratten kommer att försvinna vid nästa uppdatering.

VW introducerar nu programvaran 3.2 i sina ID-bilar och den känner sig Schäfer nöjd med.

- Navigering, laddningsinformation och röststyrning har blivit bättre. Vi har tagit stora steg och den programvaran kan vi gå vidare med. Vi har flera nya funktioner på gång som kommer inom de kommande åren.

- Vi kan säga att vi har en viss förbättringspotential inom flera områden, men det är inte heller lätt och vi lär oss hela tiden, sa Schäfer.

Nya snälla VW

Schäfer förklarade också att vätgas är inget VW tittar på för personbilar, inte just nu, och ny batteriteknik ser han inte konkurrerar ut dagens litiumjonbatterier inom en nära framtid. Däremot kommer kemin i dagens batterier att utvecklas och energiinnehållet per liter höjas.

VW ska lansera en lite billigare och mindre elbil, döpt till ID.2, och Schäfer tror att senast 2025 kommer elbilarna att ligga på samma prisnivå som bensin- och diesebilarna. Men det beror då inte på att elbilarna blivit billigare.

- När nya utsläppsreglerna i Euro7 kommer blir nya bilar med förbränningsmotor betydligt dyrare. Då kommer skillnaderna att jämnas ut, förklarade Schäfer.

Thomas Schäfer pekade på ID. Buzz och förklarade att den bilen inte kommer att lanseras i versioner från [Skoda](#), [Seat](#) eller [Cupra](#) och designen på ID. Buzz spelar väl vad VW ska vara.

- Volkswagen kan inte vara aggressiv, den ska ha ett snällt ansikte och vara vänlig.



Jan-Erik Berggren

4. Jätteintresse för VW ID.Buzz.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 18/08/2022.

Normän som galna efter elektriska Folkabussen.



Volkswagens elektriska retrobuss har orsakat en mindre hysteri. Bilen har redan sålt i över 10000 exemplar, innan leveranserna startat. Allra populärast är den i Norge som köpt 3400 bilar.

Volkswagen ID.Buzz är en elektrisk hyllning till den gamla Folkabussen, och retrobussen lockar uppenbarligen både till leenden och köp. Nu kommer rapporter om att bussen orsakat en mindre köphysteri.

Redan nu har över 10 000 ID.Buzz sålts, runt en tredjedel av förbeställningarna har gjorts i Norge, där 3 400 ID.Buzz har beställts. Tyskland är tvåa med 2 500 beställningar, och Nederländerna trea med 1100 beställningar.

– 10 000 beställningar, utan att bilen faktiskt fanns hos återförsäljaren, än mindre att en kund har kört den. Det är bara imponerande, skriver VW Commercial Vehicles försäljningschef, Lars Krause i ett mejl till personalen enligt Automobilwoche.

I år ska 15 000 ID.Buzz tillverkas och nästa år är planen att göra 60 000 buzzar.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.



5. Premiär: Porsche 911 GT3 RS får F1-teknik.

Publicerad av Alrik Söderlind, 2022-08-17 kl 17:00.

Luft är en av supersportbilarnas största fiender och vänner och nya GT3 RS tar aerodynamiken till en ny nivå – för högre toppfart, mer marktryck och ännu bättre kylning. För första gången i en serietillverkad Porsche finns DRS!



Alla som tittar på [Formel 1](#) har sett hur löjligt lätt en omkörning på en lång raka kan gå när en del av den bakre vingen fälls ner och minskar luftmotståndet.

Systemet kallas DRS vilket står för drag reduction system. Nya Porsche 911 GT3 RS får just den tekniken, med ett knapptryck ställer sig lamellerna med hydraulikens hjälp horisontalt på den bakre vingen, inom ett specifikt hastighetsområde.

Men betyder det att detta är den snabbaste GT3:an rakt fram? Nix! Hur snabb och stark den är tar vi strax eftersom just aerodynamiken är så spännande.

När det är dags att bromsa vinklas vingen bak, och även fram, maximalt för att hjälpa de mekaniska bromsarna. Bakvingen är större än på vanliga GT3 och för första gången på en gatulegal Porsche når den över taklinjen. Den främre splittern delar luften som leds över eller under bilen och så kallade sideblad skickar luften åt sidorna.

För att minska trycket i hjulhusen fram finns så kallade "louvers" eller gälar som på den legendariska Le Mans-vinnaren 911 GT1. En rejäl ombyggnad av kylningen hjälper också till att "vindtrimma" bilen. Normalt finns det tre kylare men dessa har ersatts en av centralt placerad kylare som sitter i det som brukar vara bagageutrymmet fram, och den är rejält vinklad med stora luftutsläpp.



På taket finns fenor som styr luften utåt för att den luft som kommer till luftintagen bak ska vara svalare och dessa är enbart till för att förbättra aerodynamiken. Även hjulupp-hängningen har setts över och de dubbla länkmarmarna fram har droppformade profiler, vilket bara de ökar marktrycket med 40 kg.

För att bilen ska vara stabil vid hårda inbromsningar är nigningen mindre och chassit har fintrimmats med modifierad styvhet och en ännu sportigare intrimning av bakaxelstyrningen.

I Trackläget kan stötdämparnas ut- och indämpning justeras individuellt i flera steg och den bakre differentialen dessutom justeras med hjälp av ett vred på ratten.

Motorn är i grunden samma [underbara maskin som sitter i vanliga GT3](#) men den har trimmats från 510 hk till 525 hk, bland annat nya kamaxlar och modifierade kamprofiler. Den sjuväxlade PDK-lådan har fått en lägre slutväxel. Bromsarna har självklart också uppgraderats och blivit kraftigare och även fälgar och däck har uppgraderats.

0-100 km/h går på 3,2 sekunder och toppfarten är 296 km/h, mot 318 för vanliga GT3. Det totala marktrycket är 409 kg vid 200 km/h vilket innebär en fördubbling jämfört med [föregångaren från generation 991.2](#) och tre gånger så mycket som nuvarande GT3. Vid 285 km/h är marktrycket 860 kg.

Köparen kan välja mellan Clubsportpaket med bur, brandsläckare och sexpunktsbälten eller lägga till för Weissachpaketet med bland annat ännu mer kolfiber, magnesiumfälgar och med PDK-paddlar med en magneteteknik som ska göra växlingarna mer distinkta med ett tydligt klickljud.

Bilen kan beställas nu och startpriset är 2 480 000 kronor. Självklart ska vi provköra underverket – på Silverstone i September!



Officiellt: Porsche släpper sista specialutgåva av bannärsen 911 GT2 RS Clubsport.



Förnuft & Känsla: Porsche 911 GT3.



20 år med Porsche GT3.

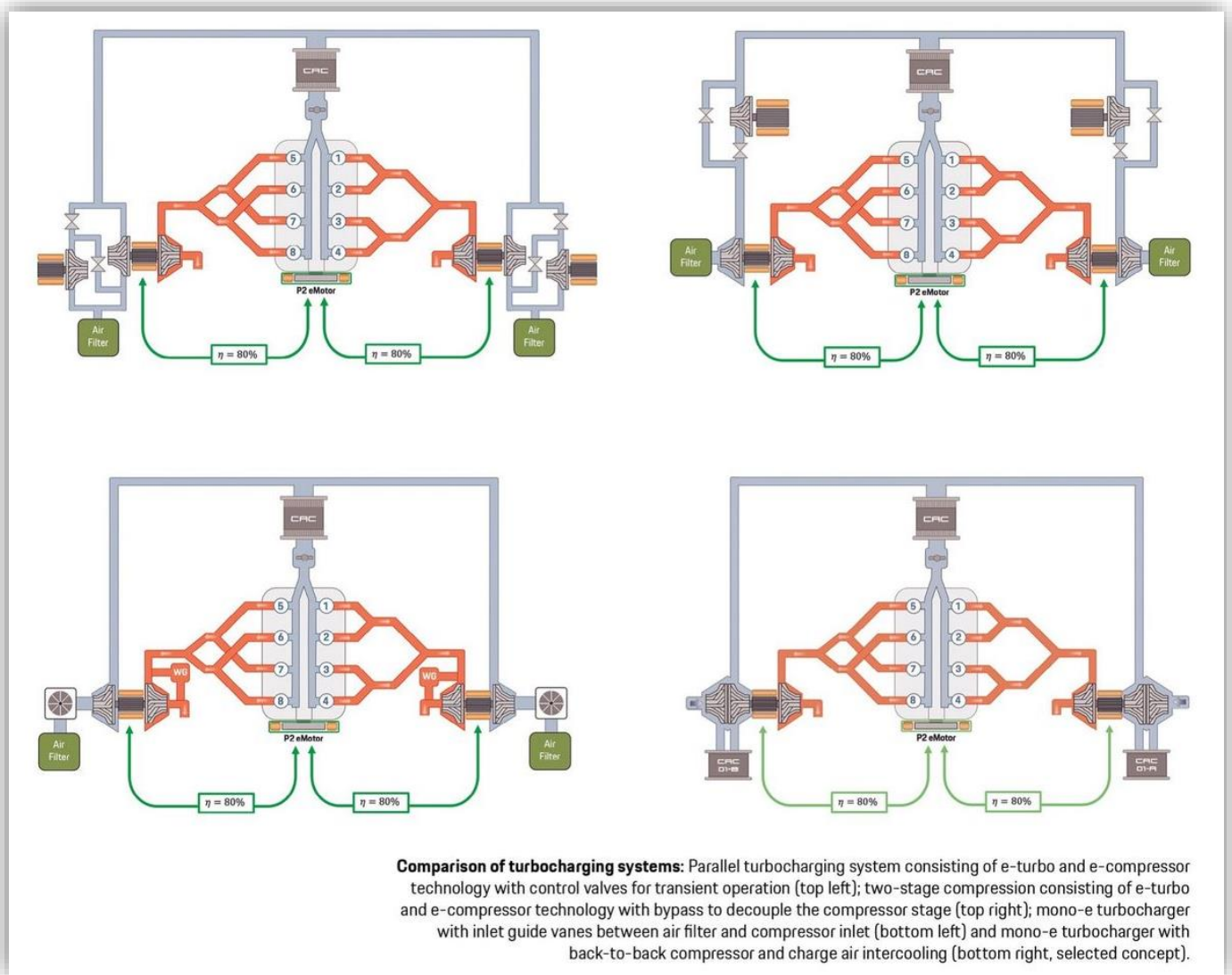


Alrik Söderlind

6. Porsche tittar på att konvertera en V8:a till vätgasdrift.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-19 KL 16:00.

Tror att de kan sätta tiden 8:20 på Ringen med motorn.



Porsche berättar nu att deras ingenjörsavdelning håller på med en virtuell studie där de konverterar en V8:a till vätgasdrift. Denna ska både i hästkraftsantal och vridmoment matcha dagens högpresterande bensinmotorer och man har utgått från en maskin på 4,4 liter. Den största utmaningen ska ha varit att anpassa turbosnurrorna till det nya bränslet, men man börjar få till det.

– För ren förbränning av vätgas måste turboaggregaten å ena sidan ge ungefär dubbelt så mycket luftmassa som i bensinmotorer. Å andra sidan resulterar dock de lägre avgastemperaturerna i brist på energi för deras framdrivning på avgassidan."

I simuleringar ska motorn ge nästan 600 hästar och man tror att en 2,6 ton tung bil med maskinen i sig ska kunna sätta en tid runt 8:20 på Nürburgring. Enligt Porsche ska tillverkningskostnaden av vätgasmotorn vara jämförbar med en liknande bensinmotor. Om det här någonsin kommer att bli verklighet återstår dock att se.



**Masstillverkad vätgas-modell från BMW kanske kommer 2025.
Med hjälp från Toyota.**



**Toyota visar upp portabel bränslecell för väte.
Skulle kunna driva saker i och utanför våra hem i framtiden.**



**Volvo Lastvagnar testar vätgasdriven lastbil.
Kanske lanseras i slutet av 2020-talet.**

Feber

7. Lamborghini börjar forska kring syntetiska bränslen.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-08-18 KL 16:30.

Vill låta sina superbilar ha förbränningsmotor ett tag till.



Nu ska även Lamborghini dyka in i den syntetiska bränslevärlden. De har eldrivna modeller och hybrider på gång men vill väldigt gärna att V10:an och V12:an ska få leva kvar några år till, och med syntetiskt bränsle skulle de kunna få göra det. Man har därför dragit igång en egen forskningsavdelning som ska gräva djupare i ämnet för att se om man kan få till något. Detta ska dock vara separat vid sidan om den forskning som koncernsyskonen Porsche och Volkswagen redan håller på med.

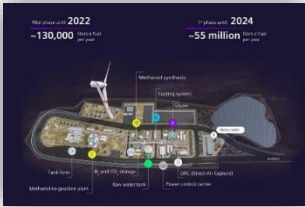
2028 ska Lamborghini ha en serie med både eldrivna modeller och hybrider. De sistnämnda ska då gå på det nya bränslet. Allt för att "retain the pure DNA of super-sports cars for Lamborghini."



BOBBY GREEN



**Forskare tar fram första satsen med det syntetiska bränslet e-benzin.
Ett samarbete mellan Audi och Global Bioenergies.**



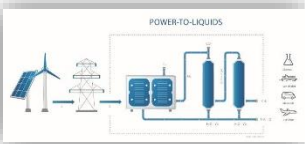
**Porsche börjar bygga e-bensin-fabrik i Chile.
Ska stå klar nästa år.**



**Porsche investerar 75 miljoner dollar i e-bränsleföretag.
Syntetiskt bränsle ska börja tillverkas i år.**



**Forskare tar fram solceller som gör om koldioxid till bränsle.
Låter ju väldigt bra.**



**Tyskt företag kan göra bränsle av vatten.
Framtida bränsle.**



**Världens första fabrik för syntetiskt fotogen invigd i Tyskland.
Ska användas för att framställa koldioxidneutralt flygbränsle.**



8. BMW håller på med en riktig eldriven M-bil.

BOBBY GREEN 2022-08-18 KL 14:00.

Spännande.



FILM: <https://youtu.be/cle-dgG2CBw>.

BMW må ha eldrivna i4 M50 och iX M60 i sitt utbud redan, men dessa är inga "riktiga" M-bilar om man säger så, utan bara lite uppskruvade prestanda-varianter av basversionerna. Men en riktig M-bil är på gång och det är den vi får reda på lite mer om här. Just nu håller tillverkaren på att testa bilen som baseras på i4 M50 men istället har den fyra elmotorer, ett annat chassi och ett annat kontrollsystem för köregenskaperna som är strået vassare. BMW lovar att bilen kommer att behålla en "emotional driving experience" trots att det handlar om elbil. Vad den nya bilen kommer att få för specifikationer återstår att se, men den lär bli kraftigare och snabbare än redan snabba i4 M50 som har 544 hästar.

När den eldrivna M-bilen lanseras återstår att se, först ut är i7 M70 som lanseras nästa år.





**Det här är helt elektriska BMW i4.
M4-prestanda för mindre peng!**



**BMW rullar ut iX M60.
Prestandaversion av elsuven med 619 hästar.**



**Eldriven BMW M-modell släpps i år.
Nu bekräftat av M-chefen.**



Bobby Green



9. Elation Freedom - ny eldriven superbil från USA.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN TORS. 19 NOV 2020, 14:00.

Har fyra motorer och upp till 1929 hästar.



FILM: <https://youtu.be/boNZdKGKlj4>.

Elation är en nystartad biltillverkare från Kalifornien grundad av Carlos Satulovsky och Mauro Saravia. Nu visar de upp sin första modell Freedom och det är en helt eldriven superbil som ska bjuda på upp till 1929 hästar. 0-100 km/h ska gå på 1,8 sekunder och toppfarten ska vara elektroniskt begränsad till 418 km/h. Kraften kommer från fyra stycken elmotorer och dessa får i sin tur kraft från batteripack på 100 till 120 kWh vilket ska ge en räckvidd på mellan 48,3 till 64,4 mil på en laddning. Bilen bygger kring en kolfibermonocoque som ska väga 82 kilo. Det ska även erbjudas en version med tre stycken elmotorer och då är effekten istället 1434 hästar.

Gillar man förbränningsmotorer bättre än elmotorer kan man istället välja Freedom Iconic. Den har en V10:a på 5,2 liter parad med en sjustegad S-tronic-låda. Som väntat kommer detta paket från Audi och deras R8. Effekten har dock pumpats upp till 760 hästar och 664 newtonmeter i vrid. Den här ska klara 0-100 km/h på 2,5 sekunder och toppa 386 km/h.

Enligt Elation har deras ingenjörer jobbat med F1 på Le Mans 24-timmars och i flera andra olika europeiska racingdivisioner. Startpriset för en Freedom ligger på 1,7 miljoner euro. Freedom Iconic kostar från 1,9 miljoner euro.

Som väntat är detta endast renderingar för tillfället och det återstår att se om det någonsin kommer att bli verklighet av projektet.



10. Alfa släpper ny sportbil med förbränningsmotor nästa år.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-19 KL 18:30.

Ska bli väldigt spännande, och väldigt dyr.



Alfa Romeo har tidigare berättat att de har en superbil på gång som ska lanseras 2025. Nu får vi även reda på att en sportbil med förbränningsmotor är på gång, och den ska lanseras redan nästa år. Orden kommer från Jean-Philippe Imparato som är CEO och han säger så här:

– Alfa är sportigt. Du kommer att se något sportigt under första halvåret 2023. Jag är på två scenarier: full EV eller full ICE. Jag kan säga att den här bilen kommer att bli mycket spännande, mycket dyr, mycket selektiv. Vi kommer förmodligen att ha några överraskande, intressanta förslag som inte alltid kommer att vara full EV under de kommande två åren. Jag är inte den enda som älskar Alfas förflutna. Vi har så många fantastiska idéer baserade på vår ikoniska historia, så jag kan säga ja, men jag kan säga att det inte liknar något annat. I vart och ett av våra förslag kommer du alltid, alltid att hitta en slags signal om vårt DNA och vårt arv, och du kommer att hitta det tydligt och snabbt, så jag är säker på att när du ser bilen kommer du att säga att detta påminner mig om vad som helst. Du kommer att höra mer i november."

Vad det handlar om för förbränningsmotor återstår att se men det skulle kunna vara en uppgraderad version av den dubbelturbomatade V6:an på 2,9 liter som dagens Giulia och Stelvio Quadrifoglio använder sig av. Mer får vi reda på i november som sagt.



**Superbil från Alfa Romeo kommer 2025.
Fossil-final.**



**Alfa Romeos elbilar kommer inte att sticka ut nämnvärt.
Det är bara drivlinan som ändras, inte designen.**



**Nästa Alfa Romeo Giulia blir helt eldriven.
Inga planer på ny Giulietta dock.**



Bobby Green

11. Provkörd: Rivian R1T – fullständigt krossar Tesla.

Publicerat av Marcus Berggren 17 Augusti, 2022.

Rivian är en amerikansk startup från Irvine i Kalifornien som kan stoltsera med att vara först ut i segmentet elektriska pickisar, såvida man inte räknar med Chevrolet S-10 EV från 1997. Rivians första modell, R1T, har fått otroligt mycket uppmärksamhet. Vi begav oss till Los Angeles i Kalifornien för en provkörning.



Rivian R1T har sannerligen ett utseende som utmärker sig.

Rivian R1T (2022)

Motor: Två elmotorer fram, två elmotorer bak, 847 hästkrafter, 1231 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 3,0 sekunder

Toppfart: 185 km/h

Elektrisk räckvidd: 505 km

Vikt: 3 259 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 5514/1828/2078 mm

Pris (USA): Från \$67 500 (motsvarande 698 000 SEK)

Världens första elektriska äventyrsbil

Filosofin bakom Rivian R1T är dels ett djuprotat hållbarhetstänk, dels ett fokus på terrängkörning, praktikalitet, och lifestyle.

Rivian var måna om att berätta för oss om bilens mångsidighet och fokus verkar sannerligen på miljöaspekten. Märket kallar bilen för världens första elektriska äventyrsbil.



Interiören är minst sagt modern och digitaliserad.

Många likheter

Det är omöjligt att inte dra paralleller till Tesla när man okulärbesiktigar Rivian. Båda är amerikanska, båda har utvecklat bilar från botten upp, båda har egna mjukvaror och båda satsar på att bygga ut en lämplig infrastruktur.

Dessutom har Rivian köpt en bilfabrik tidigare ägd av [Mitsubishi](#), vilket är en liknande strategi som Tesla har anammat.

Rivian R1T har en egen bottenplatta som den delar med suv-syskonet R1S.

I varianten vi körde fanns det en motor vid vardera hjul, det vill säga två fram och två bak.

Det kommer även en variant som bara har en motor fram och en bak.

Även infotainmentsystemet är egenutvecklat och fungerar bra. Systemet är responsivt och ser riktigt snyggt ut.

Det är ett under att en start-up som Rivian kan utveckla ett bättre infotainmentsystem än några av världens största bilkoncerner som har haft flera decennier på sig.

Väldigt många funktioner har inkorporerats i infotainmentsystemet, exempelvis inställningarna för att justera både ratten och backspeglarna.

På ratten finns det knappar men inga symboler – det ser snyggt ut men är opraktiskt.

Även instrumentpanelen är en digital lösning som är slående lik den man finner i exempelvis en [Tesla Model 3](#). Det kryllar inte av inställningsmöjligheter vilket känns lite som en förlupen möjlighet.

0-till-finkan på nolltid

Det är emellertid prestandasiffrorna som man imponeras mest av – det är en så kallad quad motor-konfigurering.

Totalt pumpar Rivian R1T ut hela 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter. Det är fler hästkrafter än en [Ferrari 296 GTB](#) och mer vridmoment än en [Bentley Mulsanne Speed](#).



Rivian R1T är ruskigt stor.

Trots en vikt på närmare 3,3 ton resulterar gasen i botten i en 0-till-100-tid på 3 sekunder blankt.

Accelerationen är våldsam och ihållande upp i hastigheter som hade fått en amerikansk sheriff att sätta donuten i halsen.

Det finns åtta olika körlägen, fyra för körning på vanlig väg – All Purpose, Sport, Conserve, och Tow Mode.

För terrängkörning finns det Off-Road Auto, Off-Road Rock Crawl, Off-Road Rally, och Off-Road Drift. [Läs om de olika körlägena här.](#)

Varje enskilt läge ändrar en rad parametrar såsom bilens höjd, fjädring, gasrespons, samt fyrhjulsdriftsystemet.

Normalläget är All-Purpose som automatiskt anpassar bilen till rådande omständigheter. Vid stadskörning är bilen i sin normalhöjd medan den på motorväg sänker sig själv för att minimera luftmotstånd.

Sport-läget sänker bilen och vässar till allt. Conserve stänger av elmotorerna baktill vilket gör bilen framhjulsdreven i syfte att maximera räckvidden. Tow Mode är – som det låter – till för att dra släp; dragvikten är hela fem ton.

Luftfjädringen innebär att komforten är hög, även om det inte rör sig om någon molnliknande upplevelse.

Många av Los Angeles potthål och grövre ojämnheter gör sig således kända men helhetsintrycket är mycket positivt.

R1T är i det stora hela en väldigt bekväm bil, med undantag av baksätet som inte är något märkvärdigt.

Kvalitetskänsla rakt igenom

Rivian R1T upplevs som väl ihopskruvad och styv, något som genomsyrar bilen i sin helhet. Kvalitetskänslan är hög och alla ytor man tar på känns premium.

Det är mäktigt imponerande att en startup kan tillverka något som känns så högkvalitativt medan många väletablerade bilmärken sannerligen tampas med kvalitetsproblem, där ibland [Tesla](#).



Rivian R1T är betydligt snabbare än man räknar med.

Just bilens styvhet är en förutsättning för exempelvis terrängkörning där tokiga vinklar kan belasta bilen på oändligt antal sätt.

I sin tur ger det ett mer gediget intryck under ordinarie körning.

Styvheten är även en förutsättning för att bilen inte ska vrida isär sig själv när man låter samtliga 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter släppa loss.

Att bilen har en elmotor per hjul innebär att man kan skicka på pricken så mycket kraft som situationen kräver, allt för att maximera grepp – både under ordinarie körning men särskilt vid terrängkörning.

Det är precis det man vill uppnå med diverse låsbara differentier på bilar med "bara" en motor.

Kupén är tyst oavsett underlag och bilen är oerhört tillmötesgående.

Man sitter högt med god sikt runtom och trots de vansinniga prestandasiffrorna förblir Rivian R1T aldrig skräckinjagande.

Mycket av det har att göra med bilens enorma vikt vars totalvikt är på 4750 kilogram vilket i Sverige kräver C-behörighet på körkortet.

Den regenerativa inbromsningen har två lägen – standard och hög – där båda tillåter en-pedalskörning.

Regenereringen är bestämt kraftig men det finns ingen möjlighet att stänga av systemet helt, något som kan vara trevligt vid exempelvis motorvägskörning.

Styrningen är gummiaktig men R1T upplevs alltid som kvick och responsiv.

En [dieseldriven pickis](#) av samma kaliber upplevs som betydligt mer trög och saknar oftast den styvhet som Rivian stoltserar med vilket gör att ekipaget känns som betydligt mer lastbilslikt.



Rivian R1T drar blickarna till sig.

Summan av kardemumman

R1T är en makalöst imponerande skapelse.

Den amerikanska start-upen Rivian har lyckats ta sig an en av världens tuffaste industrier och har lyckats utveckla en bil från botten upp som slår konkurrenterna på fingrarna.

Att de dessutom har lyckats göra det i ett land som är så pass kulturellt elbilsfientligt som USA med en bil för ett segment så konservativt som pickis-segmentet gör det hela ännu mer imponerande.

Rivian R1T imponerar med sin vansinniga prestanda, sin relativt höga komfort, höga byggkvalitet och en mjukvara som faktiskt fungerar.

Det är dessutom på första försöket, förvisso med lång startsträcka, bådär gott för framtiden och visar att det minsann inte finns några ursäkter att tillverka undermåliga produkter, särskilt inte för de biltillverkarna som funnits i närmare 100 års tid.

Dagens PS första intryck av Rivian R1T

Slutbetyg: 5/5

Rivian R1T sätter ribban sanslöst högt för segmentet elektriska pickisar och visar mycket väletablerade företag var skåpet ska stå. Vad de lyckats åstadkomma är mycket imponerande och vi ser med spänning fram emot vad som komma skall.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

12. Vad är egentligen Rivian?

Publicerat av Marcus Berggren 17 Augusti, 2022.

Att Rivian tillverkar det som anses vara den första elektriska pickisen är välkänt i bilkretsar. Märkets första modell R1T har vi provkört i Kalifornien men vad är det egentligen för företag och vilka ligger bakom det?



Rivian R1T är märkets första modell.

För framtida generationer

Rivians filosofi är att tillverka fordon som tar framtida generationer i beaktande.

Av den anledningen är eldriften given, interiören har vegansk läder och grundaren tillika VD:n, Robert "RJ" Scaringe, grundade märket med syfte att minimera miljöpåverkan av bilar.

Det är ett tänk som sägs genomsyra hela tillverkningsprocessen och även bilarna.

Det finns emellertid en viss problematik att anamma den filosofin samtidigt som man erbjuder fordon med helt enorma batterier som kräver mängder med resurser.

Vem ligger bakom?

Rivians historia började i juni 2009 då grundaren RJ Scaringe startade ett företag som 2011 döptes om till Rivian.

Den första modellen var tänkt att vara en sportbil men uppenbarligen blev inte så fallet.

I stället ville de sikta in sig på en volymbil för den stora massan, allt för att göra ett större plask i bildammen. I sin tur mynnade det ut i modellen R1T.

Nu delägs Rivian av Amazon (18,1%), det saudiarabiska bolaget Abdul Latif Jameel (12,7%) och Ford Motor Company (11,4%). Grundaren Robert äger cirka 1,9 procent.

Amazons ägarskap grundar sig i att Rivian ska leverera 100 000 elektriska skåpbilar för leveranser.



VD och grundare RJ Scaringe.

Först till kvarn

I USA är ungefär 20 procent av sålda bilar pickisar och medan marknaden för elektriska suvar har växt så det knakar, har marknaden för elektriska pickisar stått gapande tom.

Rivian R1T hann först ut, framför konkurrenter som **GMC Hummer EV** och **Ford F150 Lightning**.

Filosofin bakom Rivian R1T är dels det ovannämnda hållbarhetstänket, dels ett fokus på terrängkörning, praktikalitet, och lifestyle.

Rivian var måna om att berätta för oss om bilens mångsidighet och fokus verkar sannerligen vara på att erbjuda en upplevelse som är bestämt miljövänlig.

Rivian kallar bilen för världens första elektriska äventyrsbil.

Räckvidd och laddning

Rivian R1T erbjuds för närvarande med två batteristorlekar – ett på 105 kilowattimmar och ett på 135 kilowattimmar. Räckvidden är 370 respektive 505 kilometer.

2023 ska ett ännu större batteri på hela 185 kilowattimmar lanseras vilket ökar räckvidden till 640 kilometer.

Det går att snabbbladda R1T upp till 190 kilowatt men en uppdatering är på gång som höjer effekten till hela 300 kilowatt.

Infrastrukturmässigt håller Rivian på att bygga ut ett eget infrastrukturnätverk à la Tesla. Det kommer dels att bjudas på så kallade destinationsladdare, dels snabbbladdare.

De förstnämnda är strategiskt utplacerade på platser där man shoppar, bor och äter.

Därtill finns det snabbbladdare både på allmänna vägar och i vildmarken, allt för att maximera den frihetskänslan som märket förespråkar.

De kommer även att ha ett laddnätverk som endast är för Rivian-kunder som för närvarande håller på att byggas ut, utöver de ovannämnda.



Amazon är en enorm kund för Rivian.

Mycket på gång

Härnäst är det lanseringen av suven R1S, baserad på R1T, som är i pipeline Tillverkningen sker i Illinois i norra USA medan en fabrik håller på att byggas i Georgia i sydöstra USA.

Målsättningen är att tillverka upp till 400 000 fordon per år. För närvarande har cirka 90000 beställningar lagts.

Det finns för närvarande inga planer på att expandera bortom Nordamerikas gränser men man vet aldrig vad framtiden har att erbjuda.



Rivian satsar hårt på infrastruktur.



Suven R1S är näst ut.

CARUP

13. Håll i hatten – världens snabbaste cabriolet ska klara 500 km/h.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/08/2022.

Låt oss få presentera världens snabbaste cabriolet. Nya Hennessey Venom F5 är byggd för att klara en toppfart på 500 km/h. Endast 30 exemplar byggs och varje bil kostar över 30 miljoner kronor.



FILM: <https://youtu.be/ge3IVotZ-fy>.

Hennessey Venom F5 konkurrerar redan med Koenigsegg Jesko om att vara världens snabbaste täckta superbil. Nu visar Hennessey upp en öppen version på Monterey Car Week i Kalifornien och då är företaget ensam på banan. Roadster-versionen av Venom F5 med 1837 metriska hästkrafter är världens snabbaste öppna sportbil.





Roadsterversionen baseras helt på coupéversionen av Venom F5. Det innebär en 6,6-liters V8 med dubbelturbo som ger 1837 hästkrafter som levereras via en automatlåda med enkellkoppling. Motorn har döpts till The Fury – raseri. Fler hästkrafter än Koenigsegg, men också mer råbarkat och primitivt smide.

Taket väger inte mer än 20 kg, och kan transporteras i en tygpåse som följer med bilen. Dessutom får motorkåpan en ruta som gör att de två åkande kan beundra motorn – The Fury.

Bilen sägs vara byggd för att klara 500 km/h och Hennessey jobbar hårt för att snart kunna slå fartrekord. Hittills har de varit uppe i 436 km/h med coupéversionen. Det lär fläktas i håret om man gör den körningen med taket avtaget.



Maths Nilsson

14. Vilken elbil accelererar snabbast?

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

18/08/2022

Tre populära SUV:ar testas.



FILM: <https://youtu.be/gCG5Sgzj-8E>.

Räckvidd i all ära – här är testet som avslöjar det viktigaste (nåja...) hos elbilarna. Vilken bil accelererar snabbast av Volkswagen ID.4 GTX, Ford Mustang Mach-e Co Kia eller EV6?



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Nås på maths.nilsson@carup.se

15. Nya varningen: Extremvärme förstör vägarna.

Publicerad 2022-08-19 kl 7:05.

Text Erik Söderholm.

Fler värmeböljor sätter vägnätet på hårt prov. Att lösa problemet är fullt möjligt men det kan bli dyrt.



Så här såg en väg i England ut tidigare i sommar, på grund av värmeböljan.

Klimatförändringarna gör att olika typer av extremväder blir allt vanligare. Tidigare i år skrev Vi Bilägare om [skyfall som dränkt bilar och förstört vägar](#), och flera experter efterlyste bättre beredskap.

Ett annat problem som lär bli vanligare är extremvärme. Under sommaren har exempelvis England haft perioder med över 40 grader, och i Sverige uppmättes 37,2 grader i Målilla – den högsta uppmätta temperaturen sedan 1947.

Vägarna är inte gjorda för den typen av värme och riskerar nu att ta allvarlig skada, skriver [Bloomberg](#). Enligt en studie som sajten tagit del av är 35 procent av de material som används vid vägbyggen olämpliga under värmeböljor.

– Den högsta temperaturen som ingenjörerna använt i utvecklingen överträffas nu allt oftare, säger Amit Bhasin på Center for Transport Research vid universitetet i Texas.

Asfalt är ett av de vanligaste materialen vid vägbyggen men eftersom den är svart värms den upp snabbare när solen skiner. Med trafik som passerar ökar temperaturen ytterligare och då kan den deformeras eller förstöras helt. De länder som använder betong är inte heller förskonade – betongen kan expandera och vägen kan bli ojämn i varmt klimat.

Även om problemet går att lösa lär det inte bli billigt. Men slutkostnaden kan kapas med hela 90 procent genom att välja basmaterial och vägstrukturer som klarar extremt höga temperaturer redan från början.

En lösning är att använda ett bättre bindemedel i asfalten. Att använda lignin som bindemedel testas just nu i Sverige i ett samarbete mellan bland andra Peab, Svevia och Stora Enso.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Blödande asfalt i sommarhettan – se upp för blixthalka.



Nya vägtekniken – som kan konkurrera ut asfalten.



Klistrig asfalt retar upp bilförarna: "Ingen vill ta ansvar".



Ny typ av asfalt ska kapa utsläppen med 20 procent.

16. Myndighet rasar – använde levande barn för att testa Teslas självkörning.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/08/2022.

Teslas självkörningssystem FSD har orsakat en infekterad debatt i USA. I en video används riktiga levande barn för att visa att systemet är säkert. Nu rasar amerikanska Trafikverket, NHTSA, mot beteendet.



Livsfarligt eller en välsignelse för bilister? Teslas system för självkörning, Full Self Driving, betatestes just nu av över 100 000 Teslaägare i USA. Rapporterna om verkliga olyckor är obefintliga eller i alla fall otroligt få.

Här är filmen som fått många att rasa.

Ändå har FSD orsakat en infekterad debatt. Debattörer har köpt helsidor och visar videor på youtube där en skyltdocka i barnstorlek sägs bli påkörd när FSD används och kampanjar för att systemet ska förbjudas. Trafiksäkerhetsprofilen Ralph Nader kallar systemet livsfarligt och kallar det för det mest ansvarslösa en biltillverkare gjort på decennier.

Youtubern Whole Mars Catalog tog till ett uppseendeväckande grepp för att visa att systemet är säkert. Han ställde upp levande barn framför bilen, för att visa att Teslan bromsar. Det yngsta barnet är bara fem år gammalt. Bilen bromsar säkert och inga farliga situationer uppstod. Beteendet har dock upprört många, och nu varnar Trafikverket NHTSA för att det är farligt och förkastligt.

– Konsumenter bör aldrig försöka skapa sina egna testscenarier eller använda riktiga människor, och särskilt barn, för att testa fordonsteknikens prestanda.. Det kan vara mycket farligt för vem som helst att försöka testa fordonsteknik på egen hand...ingen ska riskera sitt liv, eller någon annans liv, för att testa fordonsteknikens prestanda, säger NHTSA i ett uttalande till [Bloomberg](#).

En pikant detalj är att NHTSA äger en Tesla Model S 90D med Full Self Driving, nyligen hörde de av sig till Tesla och bad att få systemet igångsatt. Elon Musk godkände begäran.

Feber**17. Bilmässan i Genève ställs in för fjärde året i rad.****PUBLICERAT AV BOBBY GREEN**

2022-08-19 KL 08:30.

Kommer hållas i Qatar nästa år istället.

Det kommer inte att bli någon bilmässa i Genève nästa år heller. Det innebär att det är fjärde året den ställs in, men det kommer ändå att bli en mässa - fast den flyttar till Qatars huvudstad Doha istället. Ursprungsplanen var att mässan skulle gå i Genève mellan den 14-19 februari nästa år och att Geneva International Motor Show Qatar skulle hållas i november. Nu blir det alltså bara Qatar som kommer anordna mässan.

I ett uttalande säger man följande:

"På grund av osäkerheterna i den globala ekonomin och geopolitiken, liksom riskerna relaterade till pandemins utveckling, har arrangörerna beslutat att fokusera uteslutande på planeringen av evenemanget i Doha 2023. Vi har gjort allt för att säkerställa att vi kunde vara värd för GIMS 2023 i Genève i februari. Det förbättrade evenemangsformatet och projektet hade tagits emot mycket väl. Men i slutändan övervägde riskerna möjligheterna."

**BOBBY GREEN**



**Bilmässan i Genève är till salu.
Och eventet nästa år är inställt.**



**Bilmässan i Geneve ställs in.
För tredje året i rad.**



**Bilmässan i Genève återvänder nästa år.
Tre år sedan sist.**

18. Zagatos Sexa.

Publicerad 28 mars 2017. Text Mårten Carlsson.

Alfa Romeo har flera gånger haft nära samarbete med Zagato, som bland italienska designhus stått för det lite vildare, mer vågade och excentriska. Men i början av 80-talet saknade man nästan helt uppdrag, ingen vill ha flamboyanta former, strikta linjer och mainstream gällde.



Alfa Romeo Zeta 6 byggdes bara i två och ett halvt exemplar.

Zagatos nya chefsdesigner Giuseppe Mittino ville dock få till en ny specialare och flirtade in sig hos Alfa Romeo med ett par skisser på en 2+2 sportcoupé. Alfors ledning godkände förslaget, och beställde två prototyper från Zagato, som båda stod klara på Genevemässan 1983.

Det var två snygga bilar, fullt fungerande och närmast produktionsmässiga, och nästan "normala" för att komma från Zagato. Den nätta aluminiumkarossen hade integrerade kofångare i absorberande gummi, mekaniken togs från GTV6. Planen var att denna skulle säljas som ett exklusivt komplement till GTV, men det stupade på mållinjen, på grund av finansiering. Den skulle bli för dyr, och man var fullt upptagen med en volymmodell, Arna.

Så det blev inget av den snygga Zetan, även om Zagato själva funderade på att ta den i produktion i egen regi, men det blev heller inget av, det saknades Lire för det helt enkelt. De två prototyperna finns och är fullt körbara än idag, den gröna är i privat ägo och den bruna i tryggt förvar hos Alfors museum. En kaross som hann byggas innan proppen drogs ur projekt Zeta 6, den finns idag i Nederländerna.

Feber**19. Dokumentär om den guldbeklädda DeLorean-versionen.****PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.**

2022-08-20 KL 12:00.

Kul historia.

Filmaren, motorjournalisten och DMC-entusiasten Micke Liljeholm har gjort dokumentären "Gyllene vingar" som handlar om en väldigt speciell version av sporbilen DeLorean DMC-12. Under en marknadsföringskampanj 1980 skulle man nämligen kunna få bilen pläterad i 24-karats guld om man hade guldkort på ett kontokortsföretag. Men det här var inte helt enkelt att få till och företaget fick problem att leva upp till den hajpade specialversionen. Två kunder vägrade dock att avbryta sina beställningar av bilen så DeLorean fick helt enkelt lösa problemet.

Ni hittar dokumentären på länken: svtplay.se.

**BOBBY GREEN**



20. Stjärnans oro för Spa: "Pengarna styr".

Publicerat av Anna Andersson.

23 augusti, 2022, kl. 06:15.

Det är racevecka! Det är dags för F1 på Spa 2022. Även om tävlingen heter Belgien Grand Prix så är det just F1 på Spa som det snackas om den kommande veckan.



Lando Norris, McLaren.

Det hetaste just nu är det faktum att F1 på Spa 2022 kan vara det sista F1-loppet som avgörs på just Spa-Francorchamps. Banan må vara förarnas favorit, men det finns inget kontrakt för 2023.

Därför finns det en risk att Belgien GP försvinner.

– Det vore riktigt ledsamt, säger McLarens stjärna Lando Norris.

– Det handlar bara om pengar i dag och det är problemet. Det är bara affärer.

Till nästa år ska F1 köra ett tredje lopp i USA, i Las Vegas, men också i Qatar. Dessutom arbetar man för ett lopp i Kina och ett i Sydafrika vilket gör att flera Grand Prix kan tvingas lämna Formel 1.

Historiska lopp kan tvingas lämna F1

Exempelvis har [Monaco](#) ännu inte skrivit på något nytt kontrakt och det har inte heller Frankrikes GP som de senaste åren avgjorts på Circuit Paul Ricard. Nu riskerar alltså även Spa-Francorchamps att behöva lämna F1.

- Det är en av årets häftigaste banor, säger Lando Norris.
- Det är ett historiskt lopp.

Inför årets deltävling har den 7 km långa banan genomgått flera renoveringar, bland annat har avåkningszonerna breddats och vissa av dem försetts med grus. Den klassiska kurvan Eau Rouge och Raidillon har byggts om och fått en läktare med plats för 13 000 personer. Totalt har hela renoveringen kostar runt 80 miljoner Euro.

Hela [kalendern till VM i F1 2023](#) hittar du genom att klicka på länken. Där ser du hur den ser ut just nu och vilka av årets banor som saknar kontrakt för nästa år.

F1 på Spa 2022 – alla tider

26 augusti

Träning 1 kl 14.00-15.00

Träning 2 kl 17.00-18.00

27 augusti

Träning 3 kl 13.00-14.00

Kval kl 16.00-17.00

28 augusti

Belgien GP i Formel 1 15.00-17.00

Jag kommer givetvis att rapportera live under kval och race, så som jag gjort tidigare under säsongen. Du hittar rakt in i vår [F1-live](#) via vår målservice. Häng med du med.

I morgon snackar vi också upp den avslutande delen av säsongen i vår F1-podd, [Plattan i Mattan](#), jag och Filip Lindfors går igenom säsongen, team för team. Vi delar ut Aftonbladets betyg och sedan kikar vi lite närmare på Spa-Francorchamps också. Du får även en rejäl guide på onsdag, med fakta och statistik, samt de däck som Pirelli har valt ut. Nu är allt som vanligt igen – efter flera långa tomma veckor. Skönt.

Korta nyheter inför F1 på Spa 2022:



Ersatt av Antonio Giovinazzi?

Antonio Giovinazzi är tillbaka i F1. Han kör den första fredagsträningen för Haas på Monza i Italien och i Austin, Texas och USA. Antonio Giovinazzi debuterade i F1 2019 och körde tre säsonger för Alfa Romeo innan han bytte till Formel E där han i år tävlar för Dragon-Penske. Han har kört 62 GP-lopp och kommer att ersätta Kevin Magnussen vid ett tillfälle och Mick Schumacher vid det andra.

MOTORNYTT

Men vem kör 2023? Kevin Magnussen har redan kontrakt, det har däremot inte Mick Schumacher och teamchef Günther Steiner är tydlig kring vad tysken behöver göra för att han ska få möjlighet att förlänga sitt kontrakt.

– Han behöver köra in fler poäng, säger Steiner till GPFans.

Schumacher körde in sina första VM-poäng tidigare i somras, på Silverstone och i Österrike. Hans hittills bästa placering kom på Spielberg där han var sexa.

Bernie Ecclestone har ställts inför rätta i London. Han är anklagad för att ha undanhållit den brittiska staten stora summor pengar och för att ha fuskat med skatten, det sägs handla om närmare 470 miljoner Euro. Den tidigare F1-gurun har hunnit fylla 91 år, han var på plats i rättssalen och förklarade att han inte är skyldig till något brott.

I teorin skulle han kunna dömas till fängelse i upp till tio år. Rättegången fortsätter i en högre instans den 19 september 2022.

I gårdagens F1-blogg kunde du läsa om vilka förare, respektive stall som är de största syndarna i F1. [Du läser det här.](#)

SLUT