



Fiat 8V Zagato

- 1. Kia säger sig ha de mest prisvärda elbilarna**
- 2. Opel presenterar Frontera**
- 3. Provkörning av nya Skoda Kodiaq 2,0 TDI DSG 4x4**
- 4. Priskriget på elbilar fortsätter**
- 5. Tesla Model 3 prissänkt till under halvmiljonen**
- 6. Satstning på eldrift gav leveransrekord för Lotus**
- 7. Ny växelriktare ger ännu snabbare elbilar**
- 8. Volkswagen Scirocco var märkets friskaste fläkt**
- 9. Det blir inte mer sofistikerat än denna Fiat 8V Zagato**
- 10. RILEY 9 Brooklands 1930**



1. Kia: Vi har de mest prisvärda elbilarna

Av Bobby Green

Torsdag 18 april 2024 kl 17:00

Och är snabbare än konkurrenterna



Konceptet EV4.

Kia är självsäkra och basunerar nu ut att de ligger långt före konkurrenterna och är de som erbjuder de mest prisvärda elbilarna. Kia säger att deras kunder kommer vara inne på sin andra eller tredje eldrivna Kia innan rivalerna är ikapp. De har även möjligheten att få ut bilar snabbare än många andra. Uttalandet kommer från Steve Center som är chief operating officer för Kia America och hans fokus är ju såklart USA, men visst har tillverkaren ett brett utbud av modeller som folk verkar gilla och tycka är bra.

Vilken elbilstillverkare tycker du ligger mest i framkant? Och vilken elbil är du mest intresserad av?

electrek.co



Bobby Green



**Kia kommer att lansera EV3 i år
15 elbilar i utbudet**



**Kia EV9 är årets bil och årets elbil i världen
Volvo EX30 snor titeln årets stadsbil**



**Kia EV8 ska ersätta Stinger
Blir Kias starkaste hittills**



**Kia lanserar nytt fordonskoncept
Kan göra lite allt möjligt**



2. Opel presenterar Frontera

Av redaktören bytbil.com 2024-04-20 Text Morten Bek

Frontera ersätter Crossland och Opel förväntas sätta en relativt låg prislapp på den praktiska modellen – vars lanseringsdatum vi fortfarande väntar på.



Crossland, som debuterade 2017 med ett X som efternamn, var en av de första Opel-modellerna som tillverkades av Stellantis-delar, och om man skulle beskriva **Crossland** med ett ord så skulle det vara ”praktisk”. Den lilla crossovern är rymlig, luftig och lätt att komma in i. Även om design och interiör lämnar en del att önska var, och är fortfarande, **Crossland** en mycket prisvärd kompakt familjebil. Med några år på nacken får den nu se sin ersättare tillkännages. **Crossland**-namnet överges, för som redan nämnt heter efterföljaren Frontera, uppkallad efter en grov fyrhjulsdreven bil som **Opel** sålde mellan 1991 och 2003. Nya Frontera behåller **Crosslands** praktiska egenskaper på alla sätt, och om de första indikationerna är korrekta kommer priserna återigen att vara rimliga.

Rykten eller verklighet?

Det finns bilder på Frontera, och det finns information om inredning, bagageutrymme och motortyper, men tyvärr håller **Opel** allt annat hemligt. Detta lämnar utrymme för en hel del spekulationer och rykten, som vi mer än gärna förmedlar, men tills **Opel** själva skruvat av locket är de inget annat än just spekulationer och rykten.

Först och främst handlar osäkerheterna om plattformen och den elektriska versionen. Frontera kommer av allt att döma finnas tillgänglig som både bensin- och elbil, och medan det är givet att bensinversionerna kommer att levereras med en 1,2-liters trecylindrig motor, manuell växellåda eller 7-växlad automatisk dubbelkopplingslåda (den senare som hybrid/mild hybrid), är elbilen inte riktigt lika okomplicerad.



Det är troligt att Frontera är baserad på den nya Smart Car-plattformen för prisvärda bilar, som nya **Citroën Ę-C3** är den första bilen att använda. Frontera är längre, men har samma boxiga design, och om det visar sig vara den nya plattformen i Ę-C3 är elbilen utrustad med en 113 hk motor och ett 44 kWh batteri, vilket ger den en räckvidd i Ę-C3 på cirka 320 kilometer. Eftersom Frontera är större och något tyngre kommer räckvidden förmodligen att vara något lägre.

Återigen, det här är spekulationer, men det är spekulationer som är rimliga. **Opel** måste tänka kreativt och förnuftigt för att inte bli överraskade. En prisvärd, rymlig crossover, tillgänglig med eldrift eller med en rimlig bensinmotor är vad **Opel** behöver.

Praktisk och med ett stort bagageutrymme

Det är svårt att bara utifrån bilderna se hur stor nya Frontera verkligen är. Den är uppenbarligen något större än **Citroën Ę-C3** och den ser ut och känns större än den 421 cm långa **Crossland**. Bagageutrymmet är verkligen överraskande stort, med en volym på 460 liter med fem säten i bruk och hela 1 600 liter med baksätet borttaget.

Det finns gott om förvaringsutrymme runt om i kupén. Föraren och passageraren har tillgång till ett stort fack under klimatkontrollkonsolen, en rymlig mugghållare, ett fack mellan framsätena – och passageraren har ett stort fack framför sig för småsaker.

Opel är stolta över komforten i sina säten, och Frontera har premiär för Intelli-Seat, som är en spricka i framsätena som minskar trycket på svanskotan. Detta bör säkerställa exceptionell komfort på långa resor. Två 10 tums-skärmar utgör instrumentpanel och infotainment, och materialen ser hårda ut, men vi vet inte förrän vi träffar Frontera i verkliga livet. Det är ännu inte kommunicerat när Frontera når den svenska marknaden.



Morten Bek

Teknikens Värld

3. Provkörning av nya Skoda Kodiaq 2,0 TDI DSG 4x4

Publicerad 21 april 2024 kl 18:03

Stora utrymmen och fiffiga lösningar är vad Skoda skryter om i nya Kodiaq. Vi provkör och konstaterar att visst har den blivit rymligare, men framför allt står komforten i första rummet.



Vad farbrorn har gjort där ute i gräset vill vi inte veta.

Vid pressbriefingen på morgonen går Skoda-representanterna igenom dagens program och avslutar med en förmaning om att vi inte bör köra ut bilarna på golfbanan och ber oss respektera detta. Funderingen gror, vad har fått dem att säga detta? Med tanke på hur oregerliga vissa kan vara förvånar det egentligen inte om någon avlägsen kollega faktiskt gjort exakt det. Motorjournalister är ibland inte riktigt kloka.

För all del, visst skulle det kunna bli spektakulära bilder, men här och nu väljer jag att göra som Skoda säger, nämligen att respektera förmaningen om att inte köra ut på golfbanan, som ligger precis intill det hotell där Skoda förlagt sin provkörningsdepå.

För **Skoda** är den här lanseringen viktig. **Kodiaq** har varit både storsäljare och flaggskepp för den tjeckiska tillverkaren sedan 2017, men tidens tand har gnagt och nu känns den gammal. Efterträdaren har varit efterlängtd.

DET HÄR ÄR NYTT

Plattformsbyte

MQB-arkitekturen har genomgått en rejäl uppdatering och har numera efternamnet Evo.

Mer utrymme

Kupéutrymmet har ökat, inte minst takhöjden i tredje sätesraden.

Laddbar

Nu kan man få sin Kodiaq som laddhybrid med väl tilltagen räckvidd.



LED-matrixstrålkastare med 36 segment.

Resten

Generationsskiftet innebär allt från lägre luftmotstånd till nya säkerhetssystem.

Nykomlingen, den andra generationen Kodiaq, är en rakt igenom ny bil. Arkitekturen, MQB Evo, delar den med bland andra nya **Skoda Superb** och **Volkswagen Tiguan**, som väl får sägas vara de närmast sörjande syskonen.

Motormässigt erbjuds fyrcylindriga motorer på 1,5 eller 2,0 liter, bensin- eller dieseldrivna. Den mindre bensinaren är för övrigt en mildhybrid och till tvålitersmotorerna får man fyrhjulsdraft.

Den stora nyheten är att **Skoda Kodiaq** också kommer i ett laddbart utförande, där 1,5-litersbensinaren får sällskap av en elmotor inbyggd i växellådan och ett 25,7 kilowattimmar stort batteri under baksätet, om man räknar alla elektroner som får plats. Nettokapaciteten är knappt 20 kilowattimmar, vilket räcker till runt 10–12 mils körning på el. Dessutom går den att snabbbladda med upp till 50 kilowatts effekt. Trefas hemmaladdning är inte heller branschstandard för laddhybrider.

Karossen har vuxit med några centimeter och innerutrymmena ska vara bättre. De var väl tilltagna redan som det var, och precis som med förra generationen kan man få sin Kodiaq i sjusitsigt utförande med två nödplatser som utgör en tredje sätesrad.

Sedan har Skoda som vanligt fyllt på med fiffiga små lösningar, som paraply i förardörren och iskrapa i tanklocket. Påfyllningsröret för spolarvätskan har en inbyggd tratt, i bagageutrymmet kan man använda avdelare för att hålla matkassarna på plats och dörrarna har islagsskydd som fälls ut när man öppnar dem. Omtänksamma finesser som man undrar varför inte alla tillverkare har.

Golfspelarna går runt och slår på sina små bollar med sina klubbor på de böljande gräsmattorna runtomkring oss när vi får oss våra bilar tilldelade. Stilla tänker jag att det ändå vore rätt kul att brassa rakt ned i sandbunkern, men så var det någonting vi skulle respektera också, något med att de inte vill ha bilar där ute.



Stora skärmar och stora vred för ventilationen.

Längst bak i den sjusitsiga vill man däremot inte sitta. Att klättra in kräver akrobatik och väl på plats har man ingen plats för benen. Alls. Har du kapat benen ovanför knäna kan det fungera. Då hjälper det inte att Skoda förbättrat takhöjden med tre centimeter.

Bättre då att fälla ihop sätesraden och dra nytta av lastutrymmet. Återigen, det är slående hur stor volym det finns i den här bilen. Att lasta en diskmaskin borde inte medföra några som helst problem. Inte för att jag hade någon diskmaskin med mig i handbagaget att kontrollmäta med, så stäm mig inte om det skulle visa sig vara lögn.

Även från förarsätet märks storleken, inte så att den på något sätt skulle vara tung eller bökgig att kontrollera men hörnen är långt borta och plats får den inte överallt. Stort är också allt man rör vid. Kanske inte ratten, men pekskärmen är ordentligt tilltagen med rejäla symboler och under den finns tre stora vred för ventilation och liknande, stora nog för att kunna opereras med handskar på händerna.

Skoda skojade inte när de sade att utrymmena blivit större. Fram är volymerna generösa, i baksätet är det som att sitta i en aula. Här kan man vistas långt och länge, på välstoppade dynor med vettigt sidostöd. Mittplatsen är inte riktigt lika lyxig och eftersom det ska få plats en kardanaxel undertill har man en rejäl tunnel mellan fötterna. Men den fungerar om man inte ska åka alltför långt och om man inte är alltför bred.

På vägen tänker man ändå inte så mycket på det. I lagom lugnt tempo lunkar vi fram, mypsigt och avspänt. Att försöka pressa den här bilen är meningslöst, den stönar lite när jag provocerar i rondellerna och även med alla sportlägen inknappade stänger den av gaspedalen om bilen tycker att det sladdar för mycket. Roligt får man inte ha.

För här finns inga atletiska ambitioner. Skoda Kodiaq är en komfortabel typ, mjuk och fluffig. Faktiskt är fjädringskomforten förbluffande följsam och filtrerar bort både asfaltens småstök och större ojämnheter i underlaget. Hål och broskarvar sväljer den med ett avlägset, dovt ljud.



Tvåekrad ratt och mikrofiber på panelen.

Bilen jag sitter i, en laddhybrid, är utrustad med adaptiva stötdämpare och med dem följer också olika körprogram, från sport till komfort. Men alla har egentligen fokus på komfort, någon sport märker jag aldrig av. Inte från drivlinan heller, responstiden från det att man fäller ned gaspedalen till dess att någonting händer kan räknas i geologiska tidsskalor. Det låter lite när bensinmotorn vaknar, men det är väl ungefär allt.

För annars är det tyst, väldigt tyst. Brus från vind och väg är väl dämpat och motorn hörs bara avlägset, när den vaknar till för att man trycker för hårt på gaspedalen. Kör man på el händer förvisso inte mycket när de 116 elektriska hästkrafterna ensamma ska sätta fart på ekipaget, men tystnaden är i det närmaste total.

När vi byter till en diesebil är totaleffekten densamma, men här finns både fyrhjulsdraft och ett något bättre svar från drivlinan. Motorns mumlande är också ständigt närvarande utan att vara störande, mer som ett förnöjt hummande i kupén. Med den brakar jag ut på motorvägen, knappar in 120 på farthållaren och lutar mig tillbaka. Fast det tar en stund att hitta rätt på farthållarspaken, dold bakom vänster ratteker. Varför gör biltillverkare så, var det inte Skoda som var så ängsliga kring det där med ergonomi?



Lukáš Vaněk är interiördesigner och ansvarig för Kodiaq



Flera olika inredningsteman går att välja mellan.

Tre frågor till Lukáš Vaněk – interiördesigner och ansvarig för Kodiaq.

Berätta, vad är nytt med interiören?

– Den har mer djup än tidigare, en tredimensionell känsla. Panelen definieras av två linjer, en övre som dippar ned i mitten och markerar centrum, och en undre som definierar panelens underkant. Sedan har vi jobbat med materialen, som korsstygnen här som ger en specifik känsla.

Kan du säga någonting om funktionen?

– Vi fokuserar på ergonomi, här på Skoda. Till exempel ska armbågarna ha bra stöd, så att man kan använda händerna för att sköta kontrollerna. Och vi har valt att ha volymkontrollen till vänster på ratten, vi tror att det är mest naturligt så.



Knä- och huvudutrymme i toppklass.



Upp till 20 tum diameter på fälgarna som option.

Hur många är ni som har jobbat med det här?

– Det beror på. I början av processen är vi 10-15 stycken som jobbar med det här och skapar grunden, hittar formen. Sedan reduceras det och till slut är det en designer som är ansvarig. Självkärl tar man hjälp av resten av avdelningen. Det är komplext, varenda liten detalj, vartenda litet vred, ska få sin form. Så man behöver ta hjälp.

Filhållningsfunktionen är lite svår att komma överens med, så den knappar jag snart bort. Och **den av EU lagstadgade hastighetsvarningen** vill jag också snart tysta, men hittar inte rätt i menyerna så jag använder röststyrningen. Laura, som Skodas röstrobot heter, svarar med en mansröst och plockar fram rätt meny åt mig. Faktiskt verkar han begripa det mesta jag frågar om. Men inte varför han heter Laura. Kanske är det bara ett tidens tecken.

Milen rullar undan kvickt utan att man tänker på det. Fåtöljen jag sitter i är generös och går att ställa in som man vill. Kabinen är luftig och trivseln på topp. Motorns mumlande känns vänligt, och lite ovant i en tid då dieselmotorer närmast helt bleknat bort från biltillverkarnas buffébord.

När trafiken tätar stänger jag av farthållaren och flänger mellan filerna i takt med att navigatören beordrar riktningsbyte. Känslan i ratt och pedaler är rak och reko.

När vi når målet rullar funderingarna runt. Skoda Kodiaq har blivit rymligare, men framför allt har den blivit bekvämare och känns allmänt lyxigare. Som rejäl familjebil har den få konkurrenter i samma prisklass som kan utgöra något verkligt hot. Med en laddhybridlösning som har en verklig räckvidd i tiomilsklassen kan den också vara ett alternativ till elbilen Enyaq. Den här, nya Kodiaq alltså, känns mer genomarbetad och är betydligt rymligare och bekvämare. Prismässigt blir man inte alltför tårögad heller, prislistan startar på 381 100 kronor för den minsta bensinaren.



Breda stolar med bra sidostöd och justerbart lårstöd.

Själv undrar jag bara varför det inte finns något svulstigare motoralternativ. De två som jag fick köra hör båda till de starkaste som Skoda erbjuder, men de frugala motorerna passar ändå inte riktigt bilens i övrigt så generösa karaktär. Får man önska sig en V6:a av något slag, med rejält bottendrag och kanske lite elektrisk hjälp på något hörn? Eller varför inte en gurglande amerikansk V8 med fyrportsförgasare?

Förlåt, där blev jag för entusiastisk och klev förmodligen över en gräns. Skoda ska förstås vara det förnuftiga valet i Volkswagenkoncernens märkesuppställning och då får man inte göra så där. Klart är att Skoda lyckats bygga en bil som övertygar på många plan och i vardagen duger de befintliga motoralternativen gott, från duktig diesel till räckviddsvänlig laddhybrid.



Enormt bagageutrymme, tredelat ryggstöd.



Bakrutestolpe i avvikande kulör.

SKODA KODIAQ 2,0 TDI DSG 4X4

Pris: 449 400 kronor*, säljs nu, första kundleverans innan sommaren (laddhybrid efter sommaren).

Motor: Diesel. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 81,0/95,5, cylindervolym 1 968 cm³. Max effekt 193 hk (142 kW) vid 3 500–4 200 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1.750–3.250 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 235/50 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 279, längd 476, bredd 186, höjd 166, spårvidd f/b 159/158. Markfrigång 19. Tjänstevikt 1 853, maxlast 647, max släpvagnsvikt 2 300. Tank 58. Bagagevolym (VDA-liter) 910–2 105 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,8 s, toppfart 220 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,60 l/mil. CO₂ 157 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 12 307 kronor per år de första tre åren, därefter 6 187 kronor per år.

*Kampanjpris till och med 3 juni

Tillverkarens uppgifter.

Rivaler

**Volkswagen Tiguan Life eHybrid 1,5 TSI DSG6**

Nästan samma bil, men med annat emblem och utan några av Skodas fiffiga lösningar. Komforten har de gemensamt. Finns även med vassare motoralternativ.

Pris: från 384 900 kronor.

**Renault Espace E-Tech Full Hybrid 200 Auto**

Att titta in i nya Espace är som att titta in i vilken sjusitsig mellanstor suv som helst. Finns bara med en udda hybridlösning på 200 hästkrafter utan laddmöjlighet.

Pris: 469 900 kronor.

**Provkörning av Volkswagen Tiguan Life eHybrid 1,5 TSI DSG6**

Daniel Östlund



4. Priskriget på elbilar fortsätter

Uppdaterad 21 april 2024 Publicerad 21 april 2024

Priskriget på elbilsmarknaden fortsätter. Nu i veckan har priset på ytterligare två elbilsmodeller sänkts. Kanske dags att fynda?



Nu sänker både Toyota och BYD priserna på några av sina elbilsmodeller.

Priskriget på elbilsmarknaden fortsätter med ständigt nya märken och bilmodeller inblandade.

Nu i veckan var det jätten Toyota som gav priset på sin storsäljande **bZ4X** en rejäl putt nedåt. Hela 80 000 kronor drog Toyota av. Det nya priset på bilen landade på 469 900 kronor.

Även världens största elbilstillverkare BYD, verkar vilja öka på försäljningen.

Två av modellerna av deras Atto 3, som är en av storsäljarna i Sverige, sänktes ordentligt. Comfortmodellen med 58 000 kronor till 474 900 kronor och Designmodellen med 55.000 kronor till 499 900 kronor.

Nyfikenheten är nu stor hur Tesla, som kan anses ha dragit igång den mycket flexibla prissättningen på elbilsmarknaden, kommer att hantera situationen.

Vikande försäljning

För första gången på fyra år, tappade märket volym på sin försäljning under Q1 2024. Kommer detta innebära ytterligare prissänkningar från det amerikanska bolaget med syfte att få fart på försäljningen igen? Eller har de redan nu nått den prisnivå som motsvarar bilarnas tillverkningskostnader?



Trots att Toyotas försäljning går som tåget, väljer de att sänka priset på sin bZ4X.

Den största prisjusteringen hittills har dock kinesiska Hongqi gjort.

För några månader sedan chocksänkte de priset på sin E-HS9 i Sverige med över 200 000 kronor.

Priskriget lär alltså fortsätta ett tag till. Det kanske kan bättra på försäljningen momentant, men kommer samtidigt skapa en större oro hos konsumenten: när är rätt läge att köpa?

För vem vill stå där med ett nysignerat kontrakt, och nästa dag läsa att priset på den nyköpta bilen, just sänkts med 10 procent?



BYD följer strömmen och släpper ned priserna med runt 60 000 kronor på två av sina modeller.



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.

[Läs om den sjunkande elbilsförsäljningen. Dagens PS.](#)



5. Tesla Model 3 prissänkt till under halvmiljonen

Posted by Kristofer Rask april 21, 2024

Tesla har sänkt priserna på flera modeller på flera marknader natten till idag.



I Sverige är det Tesla Model 3 som fått sig en prissänkning. För första gången kostar nu modellen under halvmiljonen, med leveransavgiften inkluderad.

Modellen **uppraderades rejält i höstas** och har inte varit med på många av de prisjusteringar som Tesla gjort tidigare. Men nu var det alltså dags. Model 3 finns i en bakhjulsdriven variant och i ett Long Range-utförande.

Den bakhjulsdrivna kostar nu från 496 170 kronor och Long Range från 586 170 kronor.

Modell	Nytt pris	Tid. pris	Sänkning
Model 3 RWD	496 170 kr	519 170 kr	-23 000 kr
Model 3 LR	586 170 kr	609 170 kr	-23 000 kr



Kristofer Rask

6. Satstning på eldrift gav leveransrekord för Lotus

Av Carl Undéhn

18 apr 2024

Brittiska Lotus, som idag ägs av Geely, satsar stort på eldrift.



Lotus första elbil, "hypersuven" Eletre, följs nu upp av Emeya som beskrivs som en "hyper-GT". Och sett till leveranssiffrorna är fokuset på elbilar en succé. Under 2023 sålde Lotus 6.970 bilar globalt och det är ett nytt rekord i märkets snart 80-åriga historia.

Och enligt Lotus var det elsuven Eletre som var drivande i rekordet. Den stod för 63 procent av försäljningen, eller 4361 exemplar, under 2023. Ännu är det däremot en bit kvar att uppfylla målet att sälja 26.000 bilar om året. Och trots rekordförsäljning gick Lotus med en förlust på 750 miljoner dollar under förra året.

I år planerar Lotus att lansera Eletre på fler marknader samt börja leverera nya modellen Emeya även utanför Kina.



Carl Undéhn

7. Ny växelriktare ger ännu snabbare elbilar

Av Maths Nilsson 21 april 2024 kl 13:06

Här är innovationen som ska ge oss ännu snabbare elbilar. Forskare har lyckats få fram en växelriktare som kan ge 980 hästkrafter i kontinuerlig effekt. Dessutom blir den billigare.

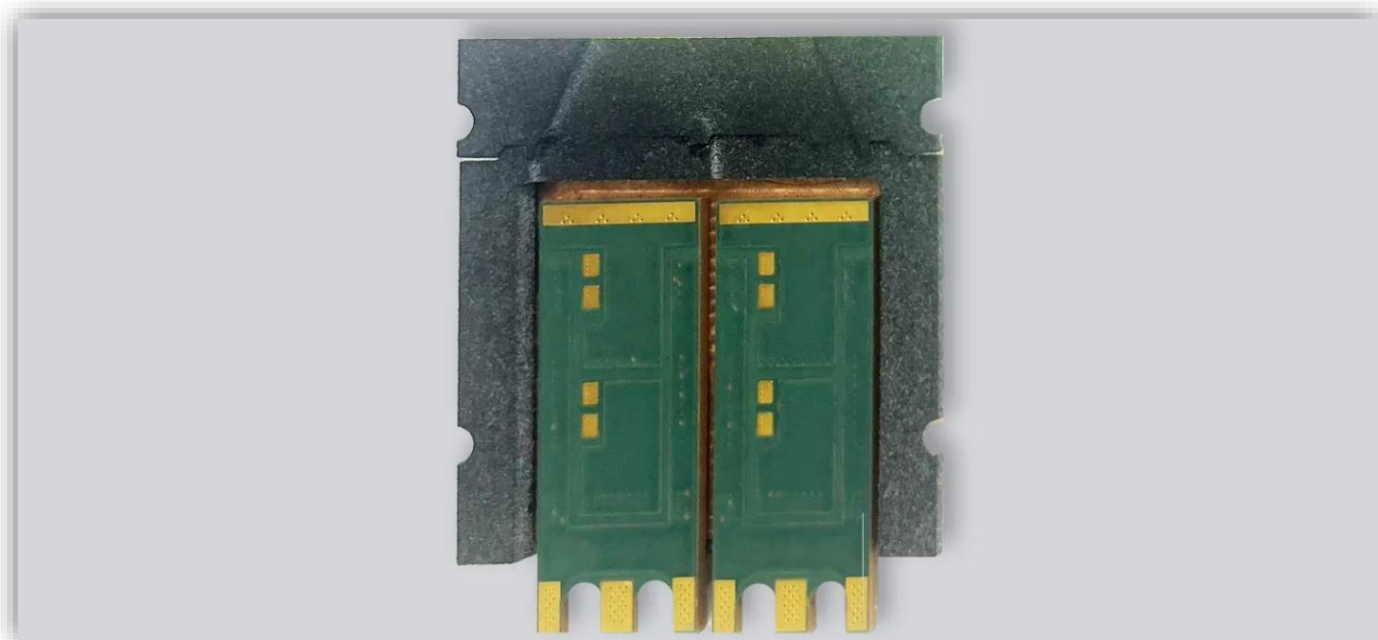


Elbilar har orsakat en våldsam inflation i antalet hästkrafter. Dessutom uppnår vanliga familjebilar accelerationstider som tidigare var förbehållet extrema sportbilar. Uppsidan är säkrare omkörningar och större körglädje. En av baksidorna är högre försäkringspremier, och illamående passagerare.

De allra snabbaste bilarna som **Tesla Model S Plaid** och **Porsche Taycan Turbo GT** kan dock bara uppnå sin maxeffekt och snabbaste acceleration under korta stunder. Till exempel har nya Taycan Turbo GT bara sina 1108 hästkrafter tillgängliga i två sekunder. Tillräckligt för att nå 100 km/h på 2,3 sekunder. En av orsakerna är att växelriktarna blir för varma. Växelriktarna omvandlar likströmmen från batteriet till trefas växelström som driver elmotorerna.

Här är en av prototyperna på en ny växelriktarkrets för elbilar som utvecklar mindre värme. Tekniken ska göra att elbilar kan få betydligt högre kontinuerlig effekt.

Nu har tyska forskare och ingenjörer utvecklat en ny växelriktare som ska ge oss ännu snabbare elbilar. **Fraunhofer Institute for Reliability and Microintegration, IZM**, har tagit fram en växelriktare som klarar att ge en kontinuerlig effekt på 729 kW, motsvarande 980 hästkrafter, med en märkström på 900 ampere, utan att överhettas. Det betyder att elbilar kan köras på full effekt under långa stunder med en extrem toppfart och sanslös acceleration.



Här är en av prototyperna på en ny växelriktarkrets för elbilar som utvecklar mindre värme. Tekniken ska göra att elbilar kan få betydligt högre kontinuerlig effekt.

Hemligheten bakom den nya växelriktaren är att ingenjörerna bytte till transistorer gjorda av kiselkarbid istället för rent kisel. Tack vare bättre kylning kan chipsen av kiselkarbid arbeta vid lägre driftstemperatur, vilket också minskar effektförusten.

– Jämfört med befintliga kiselbaserade växelriktare uppnår vi en prestandaökning på mellan 20% och 30%, säger Eugen Erhardt som är ansvarig för projektet på Fraunhofer IZM.

För att bygga den nya mer effektiva halvledarna satte ingenjörerna transistorerna av kiselkarbid direkt på en keramiskt underlag, vilket gjorde med mindre. Dessutom har de använt kylelement i koppar som tagits fram med 3D-skrivare för att förbättra kyleffekten.

De tyska forskarna tror att den nya växelriktaren ska kunna gå i serieproduktion. Det byggs nu en prototyp som ska testas i samarbete med Porsche och Bosch. Förhoppningen är också att den nya växelriktaren ska bli billigare och kunna tillverkas mer resurseffektivt.



8. Volkswagen Scirocco var märkets friskaste fläkt

Publicerad 2024-04-21 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Scirocco var inte Volkswagens första med drivning fram men den var klart roligast i den nya 1970-talsgenerationen.



Det går knappt att skriva om VW Scirocco utan att relatera till vind och blåst. Det var verkligen ett helt nytt skede som svepte in i fabriken de där åren i början av 1970-talet när motor bak blev motor fram, luftkylt vattenkylt, tungt och gediget lätt och flyktigt.

Passat var först ut (ja VW/NSU K70 då...) men bilen som definitivt förde upp VW på heta listan hette Scirocco. Bilen förvandlade raskt uttrycket sportfolka från 1950-talets snygga men sävliga sjöko VW Karmann Ghia till den här tuffa sportkupén med massor av riv under huven.

Karossens lätt yxiga linjer kom från Giorgetto Giugiaro och ItalDesign. Den som ville kunde ana spår av Audis Giugiaroritade konceptbil Ace of Spades i det hela. Scirocco var modern och krispig som ett paket Frost Flakes.





Den hade dessutom vägegenskaper som förbluffade den värld som fötts upp på svansmotorbilarnas säregna rörelsebeteende. Framhjulsdraft, halvstel bakaxel och låg vikt tack vare folietunna karosplåtar blev en bra kombination ihop med ett set nya drivlinor, varav särskilt insprutaren på 110 hk (samma som i Golf GTI) blev eftertraktad.

Utrymmena dög fint, två stora där framme och två små där bak, kombilucka förstås – det var ju 1970-tal! Nu, Opel Manta och Ford Capri, skulle ni få på näbben! Scirocco blev snabbt biltestarnas favorit, den pekade framåt medan omgivningen stod still.

Men visst fanns det brister, framför allt i plåtkvaliteten som visade sig rödfärgsbenägen på nolltid. Inredningsplasten trivdes inte i syresatta utrymmen, stolstygerna slets fortare än tolvåringars v-jeansknän.

Grejen med Scirocco i dag är att kärnan alltså är frisk – det är fortfarande en kul bil att ratta. Men de är knepiga att hitta, i synnerhet i skick som exemplaret på våra bilder. De bilar som är till salu är oftast svårt omknådade av massor med ägare som var och en haft sin vision, alla sämre än originalet.

VOLKSWAGEN SCIROCCO GT 1977

Nypris: 37 440 kr.

Värde idag: 25 000–40 000 kr.

Motor: Fyrcylindrig radmotor. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 588 cm³. Max effekt 72 hk DIN vid 5 600 v/min. Max vridmoment 119 Nm DIN vid 3 000 v/min.

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

Mått: L 395/B 163/H 131 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädr-ring fram och bak. MacPherson fjäderben fram, halvstel axel bak. Teleskopstötdämpare.

Styrning: Kuggstång, 3,8 rattvarv.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Tvåkretssystem, servo.

Fartresurser: Toppfart 160 km/tim. Acc 0–100 km/tim 13 s.

Förbrukning: 0,78 l/mil.

LIVSCYKELN

1974 Två månader innan Golf presenteras börjar Scirocco säljas i Sverige. Hit kommer modellen TS endast i det kraftigaste utförandet på 1,5 liter och 85 hästkrafter. 0–100 km/tim på 11 s.

1976 Sciroccos motor växer till 1,6 liter men tappar effekt i avgasreningen. En vindrutetorkare – sportigt! Effekten 72 hk räcker för 0–100 på 13 s. 1976 är Sciroccos bästa år i Sverige med 1 043 sålda bilar. Stenmark kör Scirocco!

1977 Scirocco GTI kommer till Sverige med samma motor som Golf GTI. Effekt 110 hk och Bosch K-Jetronic bränsleinsprutning. Men prislappen! 42 510 kronor gör Scirocco GTI till VW:s utan jämförelse dyraste modell.

1978 Byter ansikte med större blinklyktor. Stötfångarna är nu plastöverdragna och svänger runt karossens hörn. I Sverige: Scirocco GT och GTI.

1980 Scirocco får fem växlar och blir än trevligare på längre resor. Sedan 1979 säljs bara GTI i Sverige. Från 1980 blir Scirocco mörkare i uppsynen. Färre blanka detaljer och i fronten hängs en mattsvart plastläpp.

1981 Den första generationen Scirocco avlöses av Scirocco 2 1982. Försäljningen har datlat brant mot slutet av sjuttioalet. Prislapp: 61 000 kronor – mer än dubbelt så mycket som de första bilarna 1974.



Calle Carlquist



9. Det blir inte mer sofistikerat än denna Fiat 8V Zagato

29 Augusti 2023

Denna anmärkningsvärda Fiat Otto Vu är en sann bit av efterkrigstidens italienska storhet.



Fiaten gjorde sin debut på bilsalongen i Genève 1952, där den fick mycket beröm för sin avancerade teknik och härliga karosseri, och visste att de var på något bra med 8V eller Otto Vu. Du kanske har gissat nu, men 8V drivs av en V8-motor i aluminium, en som inte bara var kraftfull utan också pålitlig.

Fiat's slutmål med Otto Vu var att testa sitt värde i tävling, där inte bara motorn testas till sina gränser, utan hela bilen också. För att säkerställa att 8V skars genom luften så effektivt som möjligt tog Fiat bilen till inte bara en legendarisk designer, utan faktiskt fem. Under åren skapade Zagato, Ghia, Pininfarina och Vignale alla speciella karosser för 8V, och medan vissa kommer ihåg bilen för sin motor, är chassit och styllingen det som gör varje modell så unik.

I tävling trampades 8Vs ofta av välbärgade privata ägare, som skulle ta hem flera troféer längs vägen. Trots att bara 114 Otto Vu har tillverkats under hela sin livslängd har det funnits få andra Fiats som har satt sin prägel på motorsportvärlden som den här.

Detta fina exemplar skickades av Fiat till Zagato i början av maj 1954, levererat i fantastisk grön metallic. Under årtiondena som följde skulle den tävla i olika vägrallyn och evenemang, med en ägare som behöll bilen i en samling i 30 år, samt såg mållinjen för den ansträngande 1000 Mille Miglia Storica åtta gånger.

Nu är denna fantastiska maskin inställd på att gå på ett annat äventyr med en helt ny ägare, när den går till Gooding & Companys kommande försäljning på Hampton Court, som utan tvekan kommer att fyllas till randen med ivriga fans som desperat vill få en glimt av en så viktig bil för Fiat-märket, eftersom den går under hammaren med en uppskattning på £ 1 500 000 till £ 2 000 000.





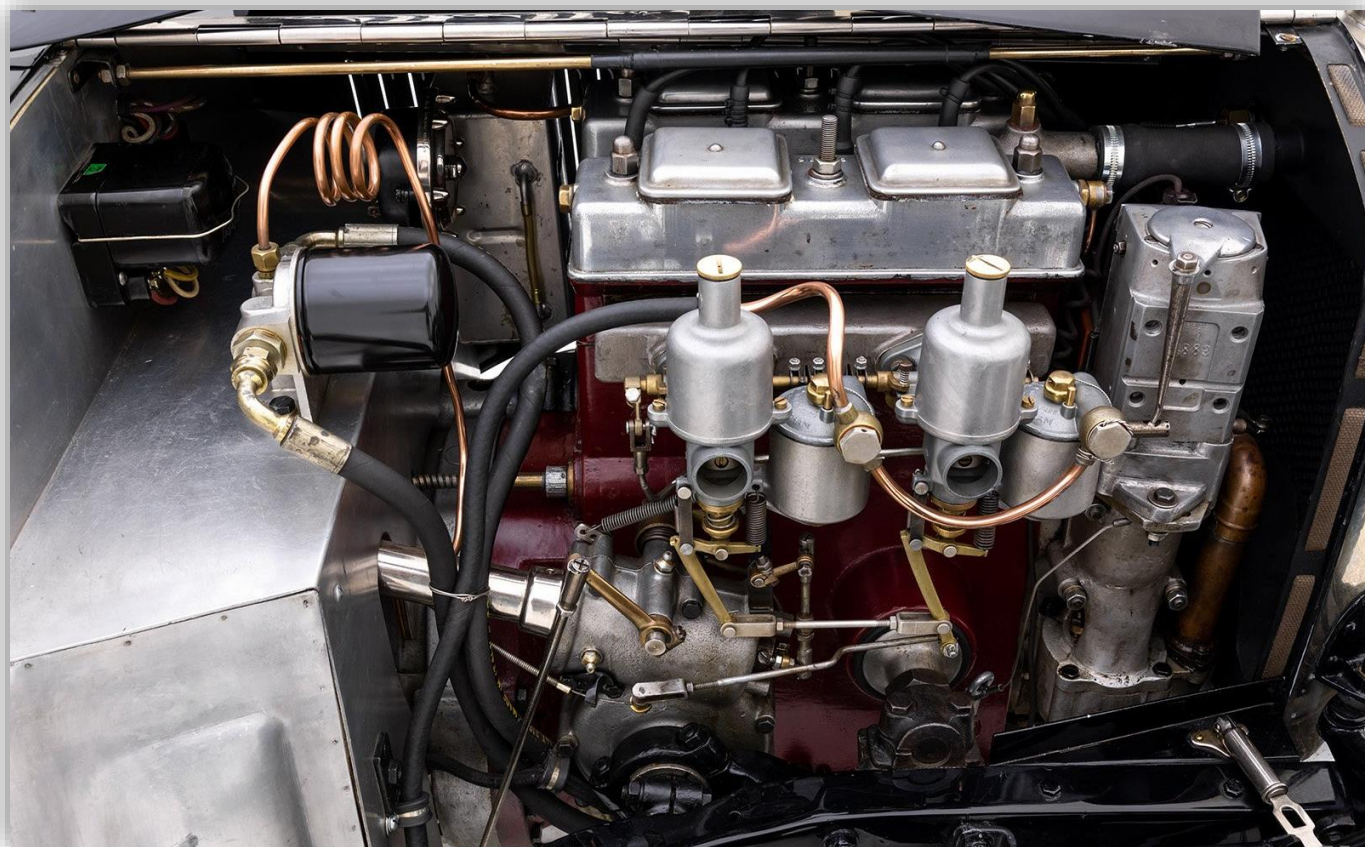
10. RILEY 9 Brooklands 1930



Riley Motor ligger i hjärtat av den brittiska bilindustrin i Coventry och blev ett av de mest respekterade av de engelska sportmärkena, särskilt under 1920- och 1930-talen.

Liksom många banbrytande bilföretag började Riley i cykelbranschen. År 1898 byggde Riley motoriserade cyklar och en Riley-motortrehjuling satte det första banrekordet 1899. De första Riley-bilarna var cykelbilar med liten slagvolym som använde motorer som outsourcades från De Dion Bouton eller Motor Manufacturing Co (MMC), båda vanliga leverantörer till den tidiga bilhandeln.



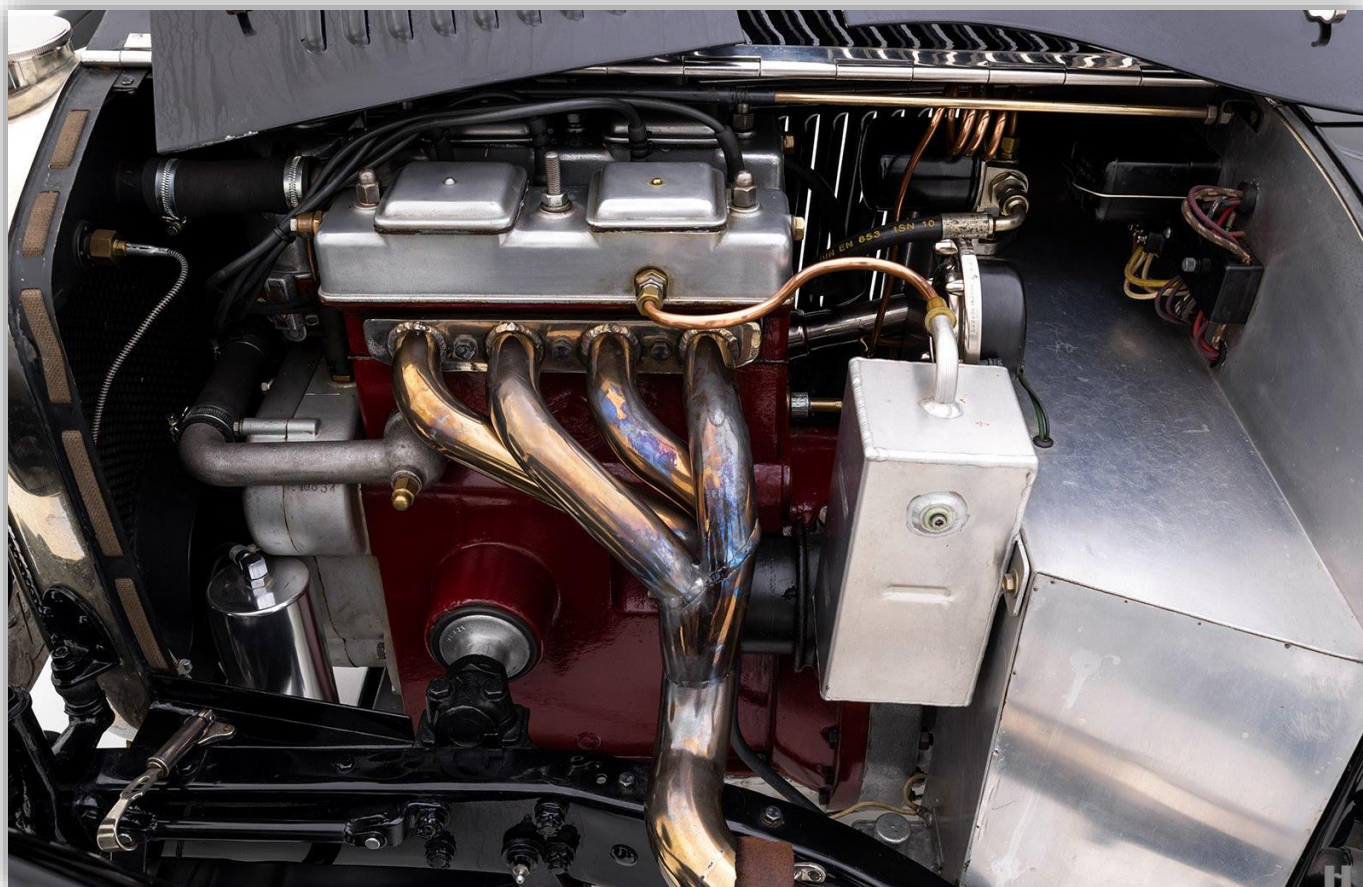


År 1903 tillverkade Riley sina egna motorer, och dess fordon växte stadigt i storlek och produktion. Riley är ett innovativt företag som tillverkade de första avtagbara hjulen och den första växellådan med konstant ingrepp. Riley fulländade konsten att tillverka tråd-
 ekerhjul och byggde fälgar på kontrakt för Rolls-Royce, Panhard, Mercedes och Hispano-Suiza och andra prestigefyllda bilföretag. Verksamheten var så framgångsrik att hjultillverkningen hotade att dränka Rileys bilverksamhet. För att hålla saker och ting flytande etablerade Riley ett separat företag för att hantera hjulen, vilket gjorde det möjligt för bilproduktionen att fortsätta utan distraktioner.

1926 introducerade Percy Riley den fyrcylindriga motorn på 1087 cc med 9 hästkrafter. Det var en genialisk konstruktion, med dubbla kugghjulsdrivna kamaxlar och halvsfäriska förbränningskammare med tvärström. Motorn såg i alla avseenden ut som en överliggande kamaxelenhet; Kammarna var dock monterade högt upp i blocket och manövrerade stötstänger och vippor för 90-graders lutningsventilerna. Motorn blev ett kännetecken för Riley-bilar, med olika utvecklingar av designen som drev Riley-modellerna fram till 1957 och trimmade versioner som motiverade Donald Healeys snabba och mycket framgångsrika sportbilar på 1940-talet. Till och med den store W.O. Bentley räknades till ägarna av den fantastiska Riley 9.

Riley 9-chassit erbjöds i olika stilar och utrustningsnivåer, inklusive en stilig stängd sportsedan, en öppen tourer med tygkaross och den eleganta Brooklands boat-tail runabout roadster. Tidstypisk litteratur beskrev Brooklands som "lika lämpad för tävlingsarbete som för dagligt bruk, och är mycket uppskattad av bilisten som önskar mer än medelhastighet, backklättringsförmåga, acceleration och trafiksäkerhet." Riley 9 visade sig vara en formidabel konkurrent, med en litanja av tävlingsvinster, rekord och toppresultat i prestigefyllda evenemang i Storbritannien, Europa, Australien och Amerika.

Här erbjuds chassi 8046, ett välkänt tidigt Riley 9-racingchassi med en rik och fascinerande historia som hjälpte till att cementera legenden om denna berömda modell.



Chassit byggdes 1929 och överlämnade chassit till Thomson & Taylor, det respekterade ingenjörsföretaget för racerbilar som var baserat på den legendariska Brooklands-banan. Deras många projekt inkluderade konstruktion och omdesign av Malcolm Campbells *Blue Bird* (1931 och 1933), den ikoniska Napier-Railton och 400-mph Railton Mobil Special.

Thomson & Taylor modifierade chassit enligt Rileys specifikationer och returnerade det till fabriken där det färdigställdes, stämplat "8046" och parat med en Works-racingmotor och lättviktskarosser i aluminium. Det tros vara den första Riley 9 av detta slag som byggdes enligt Brooklands specifikationer. Den 14 juni 1930 registrerades 8046 som GJ 18 och levererades till Whitney Straight, en stilig äventyrare, krigshjälte och racerförare.

Whitney Straight föddes i New York City 1912 och var medlem av den framstående Whitney-familjen, vars härstamning bestod av många inflytelserika namn, inklusive uppfinnaren Eli Whitney. Straight var fascinerad av att flyga från en ung ålder och samlade på sig mer än 60 solotimmar innan han var gammal nog att lagligt inneha ett pilotcertifikat. När han bodde i England som student vid Cambridge University fick Straight veta att han inte kunde ha en bil, så han kringgick reglerna genom att ta med sig ett flygplan.

Straight köpte sin första racerbil – denna Riley Brooklands, GJ 18. Han tog en rad pallplatser med sin Riley på Shelsley Walsh och olika B.A.R.C. och Southport Motor Club-möten. Fotografier och resultat från denna period finns i filen. Senare flyttade han in i en Maserati och vann många tävlingar och bergsklättringar innan han gick med i RAF 1939 och överlevde kriget som en högt dekorerad flygare.

År 1938 köpte Miss Diana Carpenter GJ 18 för 85 pund och noterade att bilen var exakt som Straight hade tävlat med den, komplett med sin stiliserade logotyp på skäken. Hon sålde den senare till Brian Steadman, som gav den till den legendariske motorjournalisten Denis Jenkinson. "Jenks" tävlade i GJ 18 och skildrade sina äventyr med att köra och modifiera bilen på sidorna i *Autocar* i början av 1940-talet, av vilka kopior finns arkiverade.



Efterföljande ägare är väldokumenterade via den brittiska roadbooken och V5C-dokumenten i den omfattande historikfilen. Från och med 2005, under Greg Johnsons vård, utfördes en omfattande restaurering för att återställa bilen till hur Whitney Straight hade tävlat med den. Johnson anlätade J. Wilkinson & Son Coach Builders i Derby för att ta hand om arbetet. Fakturor och korrespondens noterar att den bakre delen av karossen behölls ursprunglig, även om delar av den främre delen behövde byggas om. Dessutom ångrades några av de modifieringar som gjorts av Jenks, och den tidsenliga drivlinan (som tros vara monterad av Jenks) sågs över. GJ 18 drivs av en tidsenlig 1087 c.c. inline-fyra, utrustad med Rileys dubbla cam-in-block-design och 90-graders ventilarrangemang. Motorn byggdes om till Works Racing-specifikation 2004 med nya vevar, stänger, kolvar, omprofilerade kammar och mycket mer.

Efter restaureringen återvände GJ 18 till banan och kördes entusiastiskt vid Le Mans Classic och Monterey Historics 2009. Den är FIVA-registrerad och har ett MSA Historic Technical Passport, vilket garanterar behörighet för en mängd olika historiska motorevenemang, från Le Mans till Mille Miglia. Den presenteras i vackert skick, med sin låga, spinkiga kaross som ger intrycket av fart även när den står stilla. Restaureringskvaliteten är uppenbar i hela bilen, från den underbara svarta lacken till den rika mörkröda läderklädseln och det autentiskt detaljerade motorrummet.

Tack vare tidigare ägares ansträngningar åtföljs GJ 18 av omfattande dokumentation, restaureringsfotografier, tidstypiska foton, fabrikslitteratur, korrespondens och register. Det finns också en inventerad gömma med originalreservdelar som behållits av tidigare ägare och omsorgsfullt bevarats under restaureringen.

GJ 18 är inte bara ett slående exempel på en sofistikerad brittisk sportbil från förkrigstiden, utan den har också en fascinerande historia i händerna på lika fascinerande karaktärer. Med snygg prestanda och fantastiskt utseende kommer den säkert att ge sin nästa väktare överdimensionerad glädje var han eller hon än väljer att njuta av den.

Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs

\$ 245,000

ARTIKELNUMMER: 7520



Roger Warolin