



Minerva 8 AL 1931.

- 1. Kina nu världens största exportör av bilar**
- 2. Då stoppar Volvo prutet i Sverige**
- 3. Porsches elbilar har snart 130 mils räckvidd**
- 4. Batteribyten hos Ample ska nu gå på fem minuter**
- 5. BMW Z4 Touring Coupé**
- 6. Opel lyfter Corsa**
- 7. Första bakhjulsdrivna Volvo på 25 år**
- 8. Test MG4 Luxury**
- 9. Hyundai fortsätter att köra på högvarv**
- 10. Så mycket kostar Defender-kopian**
- 11. Första Koenigsegg Jesko till köparen**
- 12. Han köpte världens dyraste bil**
- 13. Volvo 264 TE**
- 14. Minerva var en belgisk motorfordonstillverkare**



1. Kina nu världens största exportör av bilar – många elbilar

Posted by Kristofer Rask maj 22, 2023

BBC News rapporterar att Kina nu blivit världens största bilexportör.



Under årets första kvartal har Kina exporterat 1,07 miljoner bilar vilket är en ökning med 58 procent mot förra året. Därmed har Kina petat ner Japan från förstaplatsen. Japans bil-export har bara ökat med sex procent under samma period.

Att Kinas export ökar beror delvis på en ökad efterfrågan på elbilar från globala marknader, men också ökad försäljning till Ryssland. Exporten av laddbara fordon ökade med mer än 90 procent under perioden. Runt 40 procent av alla exporterade bilar var just laddbara.

Belgien, Australien och Thailand var de främsta destinationerna för laddbara fordon från Kina. Ser man till alla bilar oberoende av drivlina är dock Ryssland det mottagarland med störst volym.

De största exportörerna av laddbara fordon på den kinesiska marknaden är MG och BYD, skriver rapporten. På tredjeplats kommer Tesla.

Att Belgien sticker ut på listan beror helt enkelt på att de flesta båttransporterna med bilar för vidare distribution ut i Europa angör hamnen Zeebrygge som ligger i Belgien.



Kristofer Rask



2. Då stoppar Volvo prutet i Sverige

Publicerad av Wiggo Björck 2023-05-22 Uppdaterad: 2023-05-22

Volvo ska gå över till agentmodellen. Sverigechefen: ”Ryktet om Volvohandelns död är väldigt överdrivet.”



”Vi måste ta svåra beslut nu”, säger Jessica Span, vd för Volvo Car Sverige, till Dagens Industri.

Volvo Cars tappar i Sverige och blev i mars **omkörda av Tesla** i nyregistrerings-toppen. Från att ha haft en femtedel av marknaden är Volvos marknadsandel nere på knappt 15 procent i Sverige hittills i år. Det beror dock inte på vikande efterfrågan, enligt Sverigechefen.

– Vi tappar i registreringar, men inte på orderingång. De låga registreringarna nu beror på att vi haft utmaningar i vår leverantörskedja som har lett till långa leveranstider. Vi får ut inte ut bilar i takt med våra ordrar, säger Jessica Span, vd för Volvo Car Sverige i en intervju med **Dagens Industri**.

Går över till agentmodellen

Nästa år ska det vara slutprutat hos Volvo i Sverige, berättar Jessica Span i intervjun. Då ska nämligen tillverkaren gå över från att ha traditionella återförsäljare till den så kallade agentmodellen med fasta priser.

– Vi måste ta svåra beslut nu för något som kommer längre fram. Direktförsäljning är ett sätt att komma åt den sömlösa kundupplevelsen till en lägre kostnad, säger Jessica Span till DI.

Volvo tar därmed rygg på flera tillverkare som de senaste åren gått över till modellen, som funkar bättre för onlinieförsäljning. **Mercedes gjorde ändringen redan 2019** i Sverige som blev försöksland. Sedan dess har även **Volkswagengruppen, BMW** och **Nissan** meddelat att man ska gå över till att ha agenter, som inte äger bilarna de säljer.

3. Porsches elbilar har snart 130 mils räckvidd

Av Marcus Berggren

22 Maj, 2023

Hur lång räckvidd behöver man egentligen på sin elbil? Om man frågar Porsche verkar svaret vara 130 mil.



Framtidens eldrivna Porsche kan ha över 130 mils räckvidd.

Porsche tror att man kommer att kunna tillverka elbilar med en räckvidd på över 130 mil inom några år, och det är utan att använda sig av så kallade solid-state batterier.

Porsche utvecklar för fullt

Porsche jobbar med en teknik som går ut på att man ska optimera batteriets anoder.

En battericell består av tre komponenter – två elektroder och en elektrolyt.

Den positiva elektroden kallas katod och den negativa kallas **anod**.

En fråga om material

I dagsläget används grafit som material för anoderna, men Porsche håller på att utveckla silikonanoder.

Silikon kan erbjuda upp till 10 gånger mer kapacitet, vilket skulle innebära att man då kan ladda från 5 till 80 procent på under femton minuter.

Lättare sagt än gjort

Det må låta som ett magiskt recept, men riktigt så enkelt är det inte.

Porsche har förklarat att silikonpartiklarna expanderar med 300 procent när de absorberar litium, vilket i sin tur skulle reducera livslängden på batteriet.

Av den anledningen håller det tyska märket i stället på att utveckla anoder som är gjorda av 80 procent silikon.

Fortsättningsvis ska de öka mängden nickel i katoderna, vilket skulle tillåta högre laddefekt.



Trots sin satsning på elektrifiering kommer tyskarna säkerställa att märkets mer entusiastiska kunder inte glöms bort.

En rejäl ökning

Denna utveckling kan komma att innebära en räckvidd på över 130 mil och att framtidens mer premiumorienterade elbilar kommer att ha en räckvidd på mellan 30 och 50 procent mer än idag.

Med det sagt är solid state-batterier fortsatt på agendan. Den sortens batterier kan erbjuda 50 procent högre energidensitet och betydligt snabbare laddning.

Kombinationen av rikligt med räckvidd och riktigt snabb laddning bådär gott får elbilens utveckling.

Läs även: [Porsches vd vill vara realist om elbilar](#)

Läs även: [Därför kommer Porsche aldrig bli helt elektriska](#)

Läs även: [Provkörning av Porsche 959](#)

Läs även: ["Elektriska Porsche 718 kan ladda upp till 800 kW"](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



4. Batteribyten hos Ample ska nu gå på fem minuter

Bobby Green 2023-05-22 kl 14:30

En halvering av tiden



FILM: <https://youtu.be/5QeQ3VM4A4w>.

Batteribytarföretaget Ample visar nu upp nästa generation av sin Modular Battery Swappin-station. Byten som tidigare tog tio minuter ska nu ta halva den tiden. En station ska kunna smäckas upp och vara redo att användas på tre dagar och alla elbilar som kan byta batteripack ska fungera här." När man närmar sig Ample-stationen känns bilen igen av stationen och dörren höjs automatiskt. När hon är perfekt parkerad inuti initierar föraren bytet från Ample-appen på sin telefon. Fem minuter senare är föraren tillbaka på vägen och återupptar sin arbetsdag."

Vi har tidigare meddelat att Fisker ska börja samarbeta med Ample och att de längre fram kommer att erbjuda modellen Ocean med möjlighet att byta ut sitt batteripack på såna här typer av stationer.



Fisker Ocean får utbytbart batteripack
Ska gå lika fort som att tanka



Bobby Green



5. BMW Z4 Touring Coupé – elegant lyxkoncept

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-05-23

Uppdaterad 2023-05-23

”Clownskon” Z3 Coupé kommer till liv igen i BMW:s senaste skapelse.



BMW Z4 Concept Touring Coupé passar in i slottsmiljö.

Inför **bilutställningen Concorso d’Eleganza Villa d’Este** har BMW utvecklat en konceptbil av Z4 med flera historiska referenser. BMW Z4 Touring Concept Coupé är en Shooting Brake-version av BMW Z4 – eller som det heter på BMW-språk: Touring.

Tanken bakom **BMW Z4 Touring Concept Coupé** är i princip samma som med **BMW Z3 Coupé** – en lyxig sportbil för två personer på resa.

BMW har också inspirerats av **BMW 328 Touring Coupé** som vann uthållighetsloppet Mille Miglia redan 1940. Konceptet är också en blinkning till 1970-talets BMW 02-serie där beteckningen ”Touring” indikerade att det var en kombicoupé och inte en vanlig sedan.

Inredningen i BMW Z4 Touring Concept Coupé präglas av ett överflöd av läder. Det går till och med att få läderinredningen med olika färgtoner.

Med bilen följer tre exklusiva läderväskor, två resväskor och en weekendbag.

BMW säger inget om serietillverkning i sitt pressmeddelande, men konceptbilen ser produktionsmogen ut och konceptbilar används ofta för att utvärdera marknadens efterfrågan.



BMW Z3 Coupé, även känd som "Clownskon".



BMW 2002 Touring.



BMW 2000.





BMW 1979.





6. Opel lyfter Corsa

Av Bobby Green

2023-05-24 kl 11:30

Elversionen tar sig nu upp till 40 mil.



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

2019 presenterades nya Opel Corsa och den största nyheten var då att den kom i ett eldrivet utförande.

Nu lanseras en uppdaterad version av modellen och nu kommer den eldrivna upp till 40 mil på en laddning istället.

För första gången kommer även Corsa att erbjudas som hybrid och med ett 48-voltssystem. Utseendemässigt får bilen sig en uppfräschning och nu får även den här den nya "Opel Vizor"-fronten och man kan få LED-Matrix-strålkastare om man vill.

Opel Corsa Electric erbjuds i två versioner - antingen med motor på 100 kW/136 hästar och räckvidd på 35,7 mil eller den nya motorn som ger 115 kW/156 hästar och där räckvidden istället är 40,2 mil.

Vridet på båda motorerna är 260 Newtonmeter och man kan snabbbladda batteripaket upp till 80 procent på 30 minuter.

Vad prislappen kommer att ligga på framgår inte just nu. Säljstart ska ske i höst och bilen ska lanseras innan året är slut.



Bobby Green



Opel Corsa-e tar sig 33 mil på en laddning
Nu officiell



Eldrivna Opel Corsa-e blir din från 350.000 kronor
Kommer i två stycken versioner



Fully Charged spanar in Opels eldrivna Corsa
Ingen körning tyvärr

7. Första bakhjulsdrivna Volvo på 25 år

Av Erik Punt

24 Maj, 2023

Volvo uppgraderar sina helt elektriska alternativ med längre räckvidd, nya motorer och framförallt bakhjulsdrift för första gången sedan 940 slutade tillverkas i början av 1998. Häng med på en första provkörning runt Göteborgs-området.



Volvos helt elektriska produkterbudande har uppdaterats rejält under skalet.

Estetiskt krävs det ett tränat öga, och rätt tillval, för att identifiera några förändringar.

Två nya kulörer har tillkommit (Ånggrå och Fjordblå) samt nya 19-tums fälgar som ska ha bättre aerodynamiska egenskaper vilket bidrar till den ökade räckvidden.

Räckvidden ökar

När det gäller just räckvidden har det dock hänt desto mer och som mest ökar den med över 100 kilometer enligt WLTP-standarden.

Det handlar om en rad förbättringar som gjort att bilen kan ta sig längre.

Driver på bakhjulen

Den mest signifikanta förändringen är den helt nya drivlinekonfigurationen som innebär att motorn flyttar till bakaxeln för Single Motor-alternativet.

Elmotorn, med tillhörande inverter, som sitter på bakaxeln för alla olika modellversioner är också den helt nyutvecklade jämfört med den tidigare som köpte in från Valeo Siemens.

Den nya motorn ger mer effekt och vridmoment men framförallt en förbättrad verkningsgrad.

Överlag ger utvecklingen av motorn internt hos Volvo möjligheten att skapa exakt det beteendet och den karaktären man önskar.



Här syns de delarna som fått den största uppdateringen.

Made in Skövde

Att utveckla och **tillverka** motorn själv bidrar också till att bygga upp viktig kompetens inför det elektrifieringsmaraton företaget står inför där hela försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar senast 2030.

Tillverkningen sker dessutom i egna fabriker placerade i Skövde och Kina.

Något man även lyfter fram kring motorn är att man jobbat hårt för att få ner ljudvolymen vilket också märks när man kör bilen ute på vägarna. Det klassiska vinandet som ofta finns på elbilar lyser med sin frånvaro.

Provkörningen inleds bakom ratten på modellen med två motorer, på Volvo-språk kallad Twin Motor.

Det här är toppmodellen av de olika drivlinekonfigurationerna och det märks, framförallt när man trycker ner högerfoten.

Bra accelerationsresurser

Med en total systemeffekt på över 400 hästkrafter är accelerationsprestandan imponerande. Trots att elmotorer av naturen levererar mindre prestanda vid höga varvtal så känns bilen pigg oavsett vilken hastighet man befinner sig i.

Omkörningar görs med lätthet trots dess rejält tilltagna tjänstevikt på över två ton.

Det är svårt att känna någon skillnad mot förra versionen trots att den driver lite mer på bakhjulen i nuvarande upplaga.

Man skulle möjligtvis kunna uppleva lite bättre kördynamik vid inspirerad körning men det kan också vara en konsekvens av att fjädningen har finjusterats.

Välavstämt chassi

Carl Sandberg, teamchef för fordonsdynamik, var på plats och berättade bland annat att man arbetat med FSD-dämpare på både C40 och XC40.

FSD står för Frequency Selective Damping och innebär att olika typer av vägunderlag resulterar i olika dämpningshårdhet. Det är alltså en helt mekanisk konstruktion som bygger på hur oljan rör sig i dämparen.



Interiören är funktionell och skandinaviskt minimalistisk men skärmen imponerar inte på samma sätt som när XC90 lanserades.

Den här dämpartypen har använts tidigare men man har lagt ned en del utvecklingsarbete för att få ännu bättre egenskaper och anpassa specifikationerna för att passa med den starkare motorn bak.

Det här märks ute på vägarna dels genom att den blir lite roligare att köra men framförallt genom att den hanterar små ojämnheter i väglaget otroligt bra. Tjälkskadorna som är frekvent förekommande på svenska vägar filtreras effektivt bort.

Volvo känns väl ihopskruvad

De här egenskaperna i kombination med bra ljudisolering och en solid byggkvalitet samt det låga ljudet från motorerna bidrar till en mycket trevlig helhetsupplevelse.

När det gäller den fyrhjulsdreven versionen har Volvo skruvat på en rad parametrar för att helheten ska bli lite, lite, bättre.

Som användare märker man inga jätteskillnader mer än att det känns som en mycket kompetent bil som har fått riktigt konkurrenskraftig räckvidd i och med att batteriet har växt från 78 till 82 kWh.

Omfattande förändring

På eftermiddagen blev det dags att ta steget över till den bakhjulsdreven versionen.

Förväntningarna var skyhöga inför att få sätta sig bakom ratten på en bil som genomgått något så ovanligt som ett ansiktslyft där man helt ändrat drivhjul, från fram- till bakhjulsdrift.

I det helt bakhjulsdreven formatet får man dessutom möjlighet att känna på den svensk-tillverkade elmotorn utan att asynkronmotorn (som levereras av en underleverantör), som sitter fram på Twin Motor, stör upplevelsen.

I den förra versionen av Single Motor kunde man uppleva obehagliga ryck i ratten och att bilen slet loss framhjulen när man skulle accelerera hårt i framförallt lägre hastigheter.



Ullklädseln som erbjuds är ett riktigt läckert substitut till läder.

Inte en vråltrimmad Saab

Det här är ett beteende som i mångt och mycket påminner om en vråltrimmad Saab från 90-talet. Inget ont om Saaben men den här upplevelsen klarar man sig gärna utan i en modern premiumbil som är mer fokuserad på komfort än sport.

I den nya versionen resulterar plattan i mattan i exakt ingenting mer än okej acceleration, inga sladdande tendenser, inget hjulspinn utan upplevelsen är helt odramatisk.

Det här kan framstå som en stor besvikelse för den som hade tänkt åka runt och sladda med sin nyinköpta Volvo-elbil som om det vore en 240.

Stopp och belägg

Dessutom lyser knappen för att stänga av antisladdsystemet med sin frånvaro.

Volvo sätter helt enkelt stopp för alla med ett busigt sinne. Vill man kunna utmana bilen får man köpa en Polestar 2 istället som erbjuder ett sportigare läge för antisladdsystemet.

Vill man maximera räckvidden så är det en bakhjulsdriven version man ska köpa. Tack vare förbättringarna som gjorts kommer man nu hela 582 kilometer enligt WLTP om man väljer C40 som är mer aerodynamisk.

Förnuftig

Uppdateringarna som Volvo genomfört känns väldigt förnuftiga och lyfter XC40 och C40 till att bli riktigt attraktiva.

Bakhjulsdriften och den ökade effekten gör att Single Motor Extended Range framstår som ett mycket attraktivt alternativ eftersom den dessutom är roligare och bjuder på en förbättrad premiumupplevelse än tidigare.



Utseendemässigt är det mesta sig likt om man bortser från nya kulörer och fälgar.

Volvo går mot framtiden

När man kör Volvos nuvarande helelektriska utbud går det dock inte att undvika att tänka på de bilar som är på gång som EX30 och EX90.

Dessa modeller kommer att byggas på nya plattformar som är utvecklade med eldrift i åtanke, vilket förväntas ge ännu bättre prestanda och egenskaper. Den nya elmotorn är en försmak på vad som komma skall.

Summan av kardemumman

XC40 och C40 lär fortsätta sälja bra i den övergångsperiod som Volvo befinner sig i. Uppdateringen som genomförts är nödvändig och gör modellerna ännu mer konkurrenskraftiga.

Bilarna ger en bra upplevelse på alla punkter och bjuder på fina egenskaper även om det inte är den mest nydanande bilen på marknaden.

Nedan redovisas specifikationerna och priserna för varje modell:

	Batterikapacitet, kWh	Laddeffekt DC, kW	Räckvidd, WLTP km	Pris, kr
C40 Single motor	69	135	469	599 000
C40 Single motor extended range	82	205	573	629 000
C40 Twin Motor	82	205	541	669 000

	Batterikapacitet, kWh	Laddeffekt DC, kW	Räckvidd, WLTP km	Pris, kr
XC40 Single motor	69	135	469	581 000
XC40 Single motor extended range	82	205	573	611 000
XC40 Twin Motor	82	205	541	651 000

Högsta Växeln första intryck av uppdaterade C40 och XC40

Slutbetyg: 4/5

C40 och X40 har fått sig en rejäl uppdatering under skalet, och en tidigare bra bil men som inte levererade på exakt alla punkter gör nu det. Utvecklingsresurserna känns välplanerade och förbättringarna sker på områden som kunderna uppskattar.

När räckvidden och effektiviteten tidigare var modellernas största akilleshälar ger Volvo svar på tal. Visserligen är plattformen inte enbart utvecklad för eldrift vilket märks och dessutom har den några år på nacken men försäljningssuccén lär fortsätta.



XC40 är en vanlig syn på de svenska vägarna.

Missa inte: [Vår podd om bilar – Dragläget – avsnitt 24](#)

Läs även: [Test: Volvo XC40 Recharge – bättre än C40](#)

Läs även: [Test: Volvo C40 Recharge – dyr och opraktisk](#)



Erik Punt

Skribent på Högsta Växeln och Saab-fantast.



8. Test: MG4 Luxury satt på prov – enkel elbil med jobbig pekskärm

Posted by Kristofer Rask maj 21 2023

Jag har under några dagar satt den kinesiska kompakta elbilen MG4 på prov.



FILM: <https://youtu.be/JaZxKYk67aQ>.

Den kallas ofta för en kinesisk utmanare till Volkswagen ID.3. Det är inte så konstigt, storleksmässigt är de ungefär lika stora och det finns också likheter i de tekniska specifikationerna.

MG4 är dock betydligt billigare. Priserna startar på 425 000 kronor för den Luxury-variant jag körde. I förhållande till räckvidden som är 435 kilometer (WLTP) är det en av de billigaste elbilarna med längst räckvidd på marknaden.

MG4 kan beskrivas som nätt, rolig och bekväm men det finns också kompromisser.

Den stora kompromissen

Den första kompromissen är att MG4 hade varit mycket bättre om det inte vore för att elbilens infotainmentsystem. Infotainmentsystemet är på många sätt det viktigaste vi har i en modern bil – här är alla de verktyg som ska hjälpa oss med resan, planeringen och komforten i bilen.

När de enklaste justeringarna ibland kräver dubbelklick, långtryck, trippelknapp och en suck för att överhuvudtaget reagera är det inte bra. I övrigt är ändå utformningen och uppbygget på systemet översiktligt och logiskt. Det är främst bara det att skärmen inte hänger med.

En annan detalj är att systemet också saknar en intelligent ruttplanerare, något som annars hade gjort den här elbilen betydligt enklare att använda på långresor. MG4 kan bara hitta laddare i den omedelbara närheten, och inte längs en planerad rutt. Den föreslår alltså inte heller lämpliga laddstopp under en pågående resa.



Problemet är att paketeringen i övrigt är bra

Den är roligt bakhjulsdriven med en motor som levererar 150 kW (204 hk). Räckvidden är 435 kilometer, från ett batteri på 66 kWh som dessutom laddar förhållandevis snabbt.

Den maximala snabbladdningseffekten är på 135 kW och att ladda från 10 till 80 procent ska ta runt 35 minuter. Laddkurvan är förhållandevis hög och plan; och jag lyckades snabb-ladda snabbare än specifikationen.

Allt det där tyder att MG4 hade kunnat vara en komplett elbil som du också skulle kunna ta på längre resor. Räckvidden är bra, och snabbladdningen är bra. Men det faller på att bilens system inte underlättar för dig när du ska resa långt. Du har inget infotainmentsystem som arbetar för dig – och detta är antagligen MG:s viktigaste förbättringsområde.

Tuff design, med fina material

MG4 sticker ut med en liten tuffare design. Aggressiva former med kontrasterande detaljer och en tvådelad bakspoiler summerar exteriören ganska väl. Den har ett designspråk som man antingen kommer att gilla – eller så gör man inte det. Det är helt enkelt den typen av bil.

Interiört är materialen fina och genomtänkta. Det är långt ifrån premium, men det är inte heller tanken. MG vill hålla nere priset och det gör man genom enklare material. Det är ändå möjligt att få det snyggt och det har MG lyckats med.

En liten bil medför oftast också små utrymmen. Även om den storleksmässigt matchar Volkswagen ID.3 ganska väl så är den inte riktigt lika rymlig som den tyska konkurrenten. Med min längd på 191 centimeter så är utrymmet begränsat – men att lasta MG4 för min längd vore så klart fel. Är man inte fullt lika som mig så är det ganska lagom.

Enkelheten är ändå genomgående i bilen. I baksätet hittar vi det mest grundläggande som behövs. Här finns i alla fall två sköna sittplatser med bra utrymme för fötterna och en något mer begränsad tredjesitts. Det finns varken armstöd, mugghållare eller fläktutblås men i alla fall ett USB-C-uttag och smarta förvaringsfack i ryggstöden.

Bagaget är också enkelt. Det lastar 350 liter och fäller man sätena rymmer det 1 165 liter. En liten lampa lyser upp bagageutrymmet, men i övrigt är det sparsamt inrett.

Om baksätet och bagaget är enkelt så är framsätet lite mer lyxifierat. Här finns det som ryms inom ett absolut lägsta krav: Mugghållare, fler USB-uttag, bra förvaring och trådlös laddplats för mobilen.



Stolarna fram är bekväma och det går att få till en bra sittposition (och antagligen ännu bättre om man är kortare än mig). Materialen är också enkla här med ett möjligt överflöd av lite väl glansiga ytor.

Instrumenteringen och upplägget på knappar och reglage är bra. Det man söker hittar man där man förväntar sig. Bakom ratten finns ett tydligt digitalt instrumentkluster som är enkelt att se och tyda. På det stora hela är det bra, med undantag för den hopplösa pek-skärmen då.

Körning

Bakhjulsdriften gör MG4 till en kul bil att köra. Man känner att den kickar på bakifrån när man trycker på accelerationspedalen trots att den bara är lagom motorstark. Det tunga batteriet i bottenplattan ger en skön stabilitet.

Styrningen är enkel, komforten är hög och bullernivån låg för segmentet småbil. Även i de högre hastigheterna på motorvägarna känns bilen trygg och stadig.

Den adaptiva farthållaren och filhållningen fungerar också bra och gör det som den ska göra helt enkelt. Bilen har tre olika körlägen; Eco, Normal och Sport. I Sport-läget blir MG4 lite mer pigg, men också något ryckig. Det är tills vardags Normal-läget som man vill använda för bästa kombination av komfort och prestanda. Det är fullt tillräckligt och ger ändå en skön liten go-cart-känsla till bilen.

Summering

MG4 som är MG:s senaste tillskott på den europeiska marknaden är på det stora hela en konkurrenskraftig bilmodell och tar en stark position i småbilssegmentet. Lägg där till att MG är det kinesiska bilmärket som fram tills idag har lyckats bäst i Europa försäljningsmässigt.

Det är med stor sannolikhet ett av de kinesiska märkena som kommer överleva i Europa även på lång sikt. Varje lansering av en ny bilmodell har visat på förbättringar och MG kommer finnas kvar över tid – man har förstått vad europeiska kunder vill ha.

MG4 som bilmodell har en unik design och identitet som gör den lite kaxig. Kan infotainmentsystemet bättras på kan den bli betydligt mer komplett.

Fakta

Modell: MG4, Luxury

Pris: Från 425 000 kronor

Motor: 150 kW (204 hk)

Drivning: Bakhjulsdriven

Räckvidd (WLTP): 435 km

Batteri: 64 kWh

Snabbladdning AC/DC: 11 kW/135 kW

Prestanda: 0-100 km/h på 7,9 sek

Toppfart: 160 km/h.

På sista raden

Liten och kaxig

Plus

Unik design

God räckvidd för pengarna

Laddar ganska snabbt

Minus

Dåligt infotainmentsystem

Saknar bra ruttplanering

Trång för längre personer

Missa inget

En till två gånger i månaden får du ett trevligt nyhetsbrev med en sammanfattning av de senaste nyheterna. Det är helt gratis.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



9. Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6

Av redaktören bytbil.com

2023-05-23

Text: Morten Bek

Vi har tagit en första provrunda i nya Hyundai Ioniq 6.



Om någon tvivlade på Hydunais styrka blev de motbevisade av **Ioniq 5**, med råge. Men koreanerna tar det inte lugnt, och med Ioniq 6 får Hyundai ytterligare en spännande elbil.

Det finns en förbannelse som alla filmregissörer förföljs av. En film omfamnas av både kritiker och publik och blir en enorm succé, men försöker man sig på en uppföljare möts man av arga kritiker och ingen som vill se filmen. Det är den svåra tvåan, ett fenomen som knäckt många filmregissörer.

Den svåra tvåan finns också inom bilindustrin. Det kommer ut en bil som får en fullplatta. Bra design, aptitretande priser, bra teknik (800 volt och ledande snabbladdning), bra kör-egenskaper. Hos Hyundai är den stora succén Ioniq 5, och med Ioniq 6 kommer den svåra tvåan.

Ioniq 5 har allt och trots ett antal nyare konkurrenter är den fortfarande i toppen av sin klass och en av de bästa elbilarna på marknaden. Men bara för att så är fallet betyder det inte att Ioniq 6 kommer att få samma kritikerros och framgång.



Den vilda aerodynamikern

Det blir ingen exotisk destination eller något lyxhotell som förgyller min första resa i Ioniq 6. Presentationen av den nya elbilen äger rum i Köpenhamn, närmare bestämt i Nordhavn, vilket ger mig möjlighet att köra bilen under danska förhållanden och på den slitna danska asfalten.

Det här är första gången jag ser Ioniq 6 i verkligheten, och det är en av de nya bilar som jag har sett mest fram emot att få se 2023. Hyundai har löst designuppgiften på ett sätt som är atypiskt i bilindustrin och helt okänt för tyska bilmärken: Ioniq 6 har ingenting gemensamt med Ioniq 5. Inte ens logotypen, som är nedsänkt i frontluckan och bakluckan så att den ligger i linje och inte orsakar vindmotstånd.

Det där med vindmotståndet är min egen tolkning, och det är bara för att påpeka att Ioniq 6 är imponerande aerodynamisk, där aerodynamiken hps Ioniq 5 påminner mer om ett omkullvält kylskåp. Ioniq 6 är smidigare än Tesla Model 3 och BMW i4, men inte riktigt lika aero-effektiv som de söta godbitarna från Mercedes, [EQE](#) och [EQS](#).

Ett designelement är faktiskt överfört från Ioniq 5: de små fyrkantiga LED-pixlarna är länken mellan de nya Ioniq-modellerna, och de kommer också att finnas på den kommande suven, Ioniq 7.

Designen på Ioniq 6 påminner mig om en delfin som hoppar över vattnet – och den påminner mig inte om någon annan bil. Den delade bakluckan med två spoilers ger en kontroversiell och distinkt design, och Ioniq 6 är inte djärv från första ögonkastet, vilket är fallet med Ioniq 5.

De två Ioniq-modellerna kostar lika mycket, ner till minsta öre. Från 584 900 kronor för basmodellen till 694 900 kronor med fyrhjulsdraft och högsta utrustningsnivå. Du kan välja Ioniq 6 för att du tycker att designen är coolare, eller så kan du välja den för att den har en mycket längre räckvidd.



De två Ioniq-modellerna är mycket olika erbjudanden, två mycket olika stilar. Den hopande delfinen är 16 procent effektivare med sitt batteri på 77,4 kWh och bakhjulsdrift än det omkullvälta kylskåpet av samma konstruktion. Med en WLTP-förbrukning på 14,3 kWh per 100 kilometer, jämfört med 17 kWh i Ioniq 5, kommer Ioniq 6 107 kilometer längre på en laddning än Ioniq 5. 614 kilometer är mer än vad du får i **Tesla Model 3** Long Range (602 kilometer) och i **BMW i4** eDrive40 (585 kilometer).

Jag kan inte nämna Model 3 utan att, nästan automatiskt, också nämna priset. Model 3 är omöjlig att slå i instegsmodellen för 497 990 kronor, som har en något längre räckvidd än basmodellen Ioniq 6 med ett batteri på 53 kWh och 429 kilometers räckvidd. Den bakhjulsdrivna Model 3 har en WLTP-räckvidd på 491 kilometer och är mycket kraftfullare.

Men Hyundai kommer inte att sälja många av basmodellerna, och merkostnaden för det stora batteriet och den klassledande räckvidden är 35 000 kronor, så räckvidden på 614 kilometer kommer in på 619 900 kronor. Här ligger Model 3 Long Range och Ioniq 6 mycket närmare varandra än runt basmodellerna, och Model 3 är bara 32 000 kronor billigare.

Om du väljer att köpa från Hyundai och inte Tesla får du sublim monteringskvalitet, mycket enklare hantering av i stort sett allt i kupén, mycket bättre utrymme och sittförhållanden i baksätet och mycket bekvämare underrede.

Vad är poängen med en massiv elbil?

Om du väljer Model 3 är ett av argumenten för det att du får stora muskler, mycket kraft. Jag har slutat gräva i hur många hästkrafter Model 3:orna faktiskt har, eftersom Tesla själv inte avslöjar det, och folk gissar i öst och väst. Men som Long Range har den fyrhjulsdrift och mycket kraft.

Ioniq 6 Long Range RWD har förvisso betydligt mindre kraft. 229 hk, 350 Nm och 0-100 km/h på 7,4 sekunder, medan Model 3 Long Range-motorn flyger till 100 km/h på 4,4 sekunder. 3 sekunder skiljer de två åt. En värld av skillnad. Och jag bryr mig egentligen inte om det.

Jag vill hellre ha en trevlig familjebil som är bekväm, och argumenten för att Model 3:s kraft kan användas är väldigt få. När en elbil som Ioniq 6 också är snabb men inte kastar mig tillbaka i sätet, vad mer behöver jag då? Motorn med 229 hk vid bakhjulen är snabb, tyst och stark. Omkörning? Inga problem.



Under testkörningen, som går norrut från Nordhavn längs motorvägar och landsvägar, visar Ioniq 6 snabbt att balansen i chassi och komfort är bättre än i Ioniq 5. Ioniq 6 är 15 cm lägre än Ioniq 5 och hjulbasen är 5 centimeter kortare, och det är naturligt att 6:an är flackare och säkrare i kurvorna.

Testbilen står på standardhjul, en 18-tums fälg, och det är definitivt fördelaktigt för komforten. 20-tums hjul finns som tillval (endast med det stora batteriet – titta på den grå bilen på bilderna) för 9 900 kronor, men de minskar drastiskt räckvidden från 614 till 545 kilometer. Vad de gör med komforten får jag inte reda på den här gången, men de ger knappast mer komfort.

Essential kommer med mer än det nödvändigaste

Det fanns ingen anledning för Hyundai att gå lika långt med interiören som de har gjort med den yttre designen. Koreanerna kunde helt enkelt ta det mesta från Ioniq 5 och stoppa in det direkt i Ioniq 6. På ytan ser det likadant ut, och infotainmentsystemet, ratten och växelväljarspaken till höger bakom ratten är alla direkt från Ioniq 5.

Men den har förändrats, och förändrats så mycket att loungestämningen i Ioniq 5 är borta och Ioniq 6 är mer som en bar med en intim atmosfär. Svart takbeklädnad är standard, men kupén är inte dyster.

Den fasta, låga mittkonsolen och dörrarna är speciella. Den elektriska fönsterhissen har flyttats från framdörrarna till mittkonsolen, vilket gör dörrsidorna extremt eleganta och samtidigt tunna, så att de inte tar upp plats mot framsätena. Hela den längsgående mittsektionen på framdörrarna fungerar som ett handtag.

Framstolarna är tunnare än i Ioniq 5, vilket bidrar till det stora utrymmet i baksätet, och framstolarna ger mer stöd än i Ioniq 5. Utrymmet har inte gått åt till bagageutrymmet, som också är svårt att komma åt genom en liten baklucka. Hyundai kan inte skryta med 401 liter, men det hjälper att den främre luckan öppnas upp till ett 45-litersfack (frunk).

Ioniq 6 finns i samma utrustningsnivåer som Ioniq 5 – Essential, Advanced och Ultimate – och basmodellen har det mesta. Om inte eljusterbara framstolar, head-up display och värme i baksätet är ett krav har Essential mer än tillräckligt: LED-strålkastare, värmepump, elektrisk baklucka, el-fällbara dörrspeglar, backkamera, nyckellös ingång, dubbla 12,3-tumsskärmar, navigering, trådlös laddning av smarttelefoner och rattvärme.



Ioniq 6 har kunnat beställas, och köpas hos återförsäljarna, sedan april. Hyundai har lyckats med den svåra tvåan, och jag ser fram emot att göra ett längre test med bilen. Jag är dock redan så säker att jag rekommenderar alla som tittar på en ny Model 3 att prova Ioniq 6 innan de fattar ett beslut.

FAKTA: HYUNDAI IONIQ 6 LONG RANGE RWD ADVANCED

Motor & drivlina

Motor	Elmotor (bak)
Effekt	229 hk/350 Nm
0-100 km/h	7,4 sek
Toppfart	185 km/h
Förbrukning	14,3 kWh/100 km
Räckvidd	614 km
Batterikapacitet	77,4 kWh
Laddningskapacitet	240 kW

Mått & vikt

Mått (L/B/H)	486/188/150 cm
Vikt på tomgång	1 985 kg
Dragvikt	1 500 kg
Bagageutrymme	401l + 45l i framvagnen

Relaterade artiklar



Premiär för streamlinern Hyundai Ioniq 6



Så långt kommer Hyundai Ioniq 6 på en enda laddning



Hyundai avslöjar designen på Ioniq 6



Officiell: Nya Hyundai Ioniq 5

10. Så mycket kostar Defender-kopian Ineos Grenadier

Publicerad 2023-05-23 kl 7:07 Text Magnus Kvandal

Ett år efter lanseringen meddelar brittiska Ineos Automotive att de börjat leverera terrängbilen Grenadier till svenska kunder, via återförsäljaren Hedin Bil.



Modellen är tydligt inspirerad av den gamla versionen av Land Rover Defender, och har en traditionell konstruktion med separat ram. Motorer och annan teknik kommer från BMW, och bilarna sätts ihop i Tyskland.

I Sverige börjar på 761 000 kronor för instegsversionen, som kallas Utility Wagon. Utöver det måste köparen räkna med en rejäl skattesmäll.

Det stora, kantiga fordonet har hög förbrukning, och orsakar därför stora koldioxidutsläpp. Även i dieseldrivnet utförande drar den mer än 1,2 liter per mil i WLTP-cykeln, vilket innebär **en årlig malus-skatt på 34 862 kronor** de första tre åren.

Ineos Automotive är en del av kemijätten Ineos Group, som bland annat tillverkar olika typer av petroleumprodukter, plast och lösningsmedel.

Land Rover har tidigare försökt stämma Ineos för patentbrott, eftersom de menar att Grenadier är för lik deras Defender. De fick dock avslag i rätten, med motiveringen att Defenderns design **inte är tillräckligt unik**.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Så ska uppstickaren kapa utsläppen i terrängikonen



Land Rover förlorar rätten till Defender – inte tillräckligt unik



Defender-kopian ska säljas i Sverige



Magnus Kvandal

11. Första Koenigsegg Jesko till köparen – toppar 500 km/h

Publicerat 22/05/2023 av Maths Nilsson

Nu får de första köparna äntligen sina Koenigsegg Jesko. Koenigsegg visar upp Attack-modellen – den andra bilen som levereras. Köparen kan se fram emot en toppfart på över 500 km/h.



Koenigsegg Jesko visades upp för första gången på Genève-mässan 2019, och bilen sålde slut tämligen omgående. Men köparna har fått vänta länge på sina bilar. Ursprungligen var planen att leveranserna skulle starta förra året, men den avancerade konstruktionen blev inte helt färdig.

Men nu är det äntligen dags. För första gången visar Koenigsegg upp en färdig kundbil. Under Fuoriconcorso vid Comosjön i Italien ställde Koenigsegg ut ett exemplar av Koenigsegg Jesko Attack som inom kort går vidare till köparen. Bilen var lackerad i Horizon Blue. Bilen, med chassinummer två, fick finna sig i att stå ute i spöregn, men drog ändå till sig många beundrare.

Koenigsegg Jesko Attack är banmodellen av Jesko, och har en kaross som ger mer downforce än Jesko Absolut. Allt är gjort för att bilen ska vara så snabb runt banan som möjligt. Bilen har en toppfart på 500 km/h tack vare V8:an med dubbelturbo på 1 625 hästkrafter.



Maths Nilsson

12. Han köpte världens dyraste bil

Av Marcus Berggren 23 Maj, 2023

Vi har tidigare rapporterat om världens dyraste bil – en 1955 års Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé som gick för motsvarande 1,5 miljarder kronor. Men vem är egentligen köparen?



Mannen till vänster köpte världens dyraste bil.

300 SLR sägs vara den bästa racingbilen som aldrig raceade.

Totalt två tillverkades av Mercedes och en användes frekvent av **Rudolf Uhlenhaut**, som då var motorsportchef på Mercedes.

Det sägs att han vid ett tillfälle körde från München till Stuttgart på under timmen, en sträcka på 220 kilometer, för att hinna till ett möte.

Bilarna har förvarats av Mercedes och varit utställda på diverse evenemang världen runt.

Världens dyraste bil

Förra året bestämdes det att bilarna skulle säljas, en process som tog flera års bearbetning.

Auktionen hölls den 15 maj på Mercedes-Benz-museet i Stuttgart med en handfull budgivare, alla särskilt utvalda av det tyska märket.

Det hela anordnades av RM Sotheby's och på plats fanns det endast en person som budade fysiskt – Simon Kidston, som var där på uppdrag av en kund.

Simon Kidston är en klassisk bilhandlare och journalist som under flera år jobbade på att övertala Mercedes att sälja 300 SLR.



Världens dyraste bil såldes på auktion?

En budgivning som heter duga

Budgivningen öppnade på motsvarande 796 miljoner kronor, ett nytt auktionsrekord.

Mindre än en timme senare var det hela avgjort och slutsumman blev hisnande 135 miljoner euro, 1,53 miljarder svenska kronor.

Köparen var den brittiska miljardären **Sir James Arthur Ratcliffe**, kallad Jim Ratcliffe, som ligger bakom företaget Ineos.

Drabbar ingen fattig

Han är god för 389 miljarder svenska kronor, varför ett bilköp på 1,5 miljarder inte ledde till några ekonomiska bekymmer.

Med köpet kommer en lång lista med förhållningsregler – exempelvis måste bilen lånas ut till Mercedes i viss utsträckning och ingen förutom Mercedes får jobba på bilen.

Sir James Arthur Ratcliffe får heller inte sälja bilen på många år.

Med andra ord kommer världens dyraste bil fortsätta att synas i rampljuset och användas precis som sig bör.

Läs även: [Se när bilen för 1,5 miljarder kör så det ryker](#)

Läs även: [Så såldes bilvärldens Mona Lisa – Mercedes 300 SLR](#)

Läs även: [Oväntade toppinvesteringen – klassiska bilar](#)

Läs även: [Fem dyraste bilarna sålda 2022 – gick för 2,2 miljarder](#)



Marcus Berggren

13. Toppklass!

Publicerad 2023-05-23 kl 14:30 Text Fredrik Nyblad

I april 1975 presenterades Volvos första limousine 264 TE, förkortningen hade tidigare använts på en version av 164 och skulle uttydas Top Executive.



Top Executive skulle förkortningen 264 TE uttydas. Volvos första limousine hade en V6-motor från Frankrike, byggdes till en början i Italien och såldes i stort antal till Östtyskland!

Motorn var samma V6 på 2,7 liter och 140 hk som i den vanliga 264 och den trestegade automatlådan BW55 var standard.

Såväl de båda dörrarna som den sista sidorutan var förlängda. Karossen var 70 cm längre och total längden på bilen blev 560 cm, tjänstevikten ökade med 220 kg.

Inredningen var exklusiv med klädsel i plysch och elfönsterhissar, elantenn, luftkonditionering och kassettradio med inspelningsmöjlighet som standard. I det bakre armstödet kunde en mobiltelefon monteras. Med den fällbara mittraden fick totalt sju personer plats i Volvon.

Till Bertone i Turin kom tomma karosser som förlängdes, lackerades och sattes samman till färdiga bilar. Fram till början av 1980-talet byggde Bertone cirka 335 exemplar, då fick Yngve Nilssons Karosserifabrik ta över tillverkningen. Där byggdes redan andra specialversioner av 200-serien som begravningsbilar och man inredde också ambulanser. Företaget var då en underleverantör till Volvo och drevs av tvillingbröderna Karl-Erik och Nils-Åke Nilsson.



Till årsmodell 1981 fick 264 precis som 240 en stor facelift med nya stötfångare, front och instrumentpanel. Men 264 fick också en ny något större och starkare V6: B28E på 155 hk. Den hade smyglanserats i en förgasarsversion, B28A, på vissa marknader redan året innan. De sista vanliga Volvo 264 tillverkades 1982 och kombimodellen med V6-motor såldes på vissa marknader fram till 1985.

I februari 1982 lanserades den nya toppmodellen 760 GLE men nischbilar som limousiner hade ju inte tagits fram än av den så 264-limousinen fick fortsätta att byggas. Yngve Nilssons Karosserifabrik fick 1982 en beställning på tolv stycken 264 TE från den östtyska staten. Yngve Nilssons Karosserifabrik tillverkade även limousiner med fyrcylindrig B23-motor. En del av dem hade sidorutan bakom bakdörrarna igenlagd, vilket skapade en mer exklusiv profil. Den lösningen fanns även på Volvo 244 Viktoria som var förlängd 15 cm. Det finns ingen statistik på hur många 264-limousiner som Nilsson byggde. Förutom ett par specialexemplar byggdes sannolikt de sista vanliga 264 TE 1983.



Inredningen i limousinen 264 TE hade flera speciella detaljer som att nackskydden var färganpassade.



Kung Carl XVI Gustaf provar nya Volvo 264 TE på plats hos Bertone i Turin.



Kjetil Eide-Berg äger den här Volvo 264 TE 1983 som det norska kungahuset fick i gåva från det svenska kungahuset.



14. Minerva var en belgisk motorfordonstillverkare mellan 1897 och 1938



Imperia Minerva AP 22 CV limousine från 1937.

Minerva började som cykeltillverkare 1897 och tillverkade föregångare till mopeder. Företaget blev en framgångsrik producent av motorcyklar och motorcykelmotorer. Bland annat var det en Minervamotor i den första motorcykeln av märket **Triumph**. År 1902 började tillverkningen av personbilar i Antwerpen. **Bland kunderna till företagets exklusiva bilar fanns kungarna i Belgien, Sverige och Norge.**

Efter första världskriget återupptogs tillverkningen och märket hade framgång även i USA. 1930-talets finanskris ledde till att företaget rekonstruerades och att det 1934 slogs samman med Imperia. Märket försvann sedan och andra världskriget gjorde att det inte var aktuellt med ny tillverkning. Efter andra världskriget tillverkades i fabriken **Land Rovers** för **Belgiens armé** på licens fram till 1953. Företaget försökte men misslyckades återkomma på personbilsmarknaden, varför företaget lades ned 1956.

Minervabilar finns utställda på bland andra **Autoworld** i **Bryssel**.

MOTORNYTT

SLUT