



NSU 1200 TT 1969.

- 1. Polestar satsar i Sverige**
- 2. Skoda Enyaq lyxar till det med Laurin & Klement**
- 3. Hejdå Porsche Boxster med bensinmotor**
- 4. VW Touareg får finputsningar för framtiden**
- 5. Caterham visar eldriven Seven-prototyp**
- 6. MG4 blir Sveriges billigaste elbil**
- 7. Här är nya elbilen BMW i5**
- 8. Nu ska BMW bli en spelkonsol**
- 9. Nya BMW 550e**
- 10. Mazda MX-5 testad**
- 11. Brakförlust för Xpeng**
- 12. Värre RS6 kan bli verklighet nästa år**
- 13. Quiz: Hur bra koll har du på olika bilmärken**
- 14. lastbil på el kan bli billigare än med diesel**
- 15. Scania miljardsatsar på eldrift i Södertälje**
- 16. Zele ett litet krispaket**
- 17. NSU 1200 TT**

1. Polestar satsar i Sverige – kan ge hundratals nya jobb

Av Mia Jacobs 26 Maj, 2023

Polestar ska storsatsa – i Västsverige. [Enligt uppgifter från Sveriges Radios Ekot](#) handlar det om ett kontor med forskning och utveckling som fokus.



Polestar 3 är försenad, och företaget har tvingats säga upp anställda.

Enligt Sveriges Radios Ekot ska det handla om en större satsning på ett kontor med fokus på forskning och utveckling som kan ge många nya arbetstillfällen.

Efter en tids interna diskussioner [ska företaget enligt Ekot](#) ha landat i att förlägga den framtida satsningen till Sverige, närmare bestämt Göteborgsområdet.

Flera hundra jobb

Polestar, som är börsnoterat i New York och bland ägarna räknar Volvo Cars, har huvudkontoret i Göteborg.

I dag har företaget cirka 1 700 anställda, men om satsningen på ett nytt kontor blir av handlar det om ytterligare flera hundra jobb – och en viktig markering att företaget väljer att satsa i Sverige.

Uppsägningar och anställningsstopp

Enligt Ekot finns inget officiellt beslut, och därmed vill Polestar inte kommentera frågan. Nyheten om den eventuella framtida satsningen kommer i en tid då företaget infört anställningsstopp.

Man ska också minska antalet anställda med tio procent, och 170 anställda har varslats om uppsägning i Sverige.



Mia Jacobs

Teknikens Värld

2. Skoda Enyaq lyxar till det med Laurin & Klement

PUBLICERAD: 26 MAJ 2023, KL 19:00

Ventilerade säten med inbyggd massagefunktion låter fint. Men de stora nyheterna hittar vi under skalet. Det gäller motorer och batterihantering.



FILM: <https://youtu.be/gYFVDHBJM2s>.

Hade det inte varit för ett spydigt brev från en tysk cykeltillverkare i slutet av 1800-talet hade du aldrig fått läsa den här artikeln. Václav Klement hade nämligen sålt sin bokhandel i Mladá Boleslav i dåvarande Böhmen och hade tillräckligt över för att köpa en cykel.

Men cykeln var dålig och Klement skrev till tillverkaren och klagade. Svaret? Jo, de skulle ha tagit itu med ärendet om brevet hade varit skrivet på ett begripligt språk. Klement blev arg och startade sin alldeles egna cykeltillverkning, ihop med vännen Václav Laurin. Så var Laurin & Klement fött år 1895.

Så småningom fick cyklarna motorer och den första bilen tillverkades 1905. Så småningom köpte industrikonglomeratet Skodaverken upp hela verksamheten och herrar Laurin och Klement blev förmögna. Resten är förstås historia, det Skoda Auto som vi känner i dag är just en rest av Klements cykeläventyr.

Numera använder **Skoda** namnet Laurin & Klement på sina topputrustade modeller, ungefär som Mercedes gör med Maybach om än i blygsammare skala. Så nu när elbilen **Enyaq** kommer i Laurin & Klement-utförande har den fått lite lyxigare kromlister, snitsigare fälgar och något omdesignade stötfångare.



På insidan är läderklädsel standard, liksom ventilation och massage i framstolarna. Laurin & Klement-versionen blir också först med en nyutvecklad mjukvara som ska vara bättre på det mesta jämfört med det befintliga infotainmentsystemet. Lösningen är lik den som Volkswagen presenterat i ID.7.

Nu till den verkliga nyheten: även motorn har man hämtat från **ID.7**, en strömsnål synkronmotor på 285 hästkrafter som driver på bakhjulen, i alla fall i den enbart bakhjulsdrivna Enyaq L&K 85. Den finns nämligen i ett fyrhjulsdrevet utförande också, 85x, som har samma totala effektuttag. Av pressmaterialet framgår inte vad det är för motorer man har använt till den.





L&K-behandlingen finns till både vanliga Enyaq och Enyaq Coupé.

Äntligen har Enyaq också fått förvärmning av batteriet, så att man kan anlända till snabb-laddstolpen och kräma på med full effekt på en gång. Om själva laddhastigheten säger man inte så mycket, mer än att laddkurvan fått lite omsorg och att laddning från 10 till 80 procent ska gå på under 30 minuter.

Accelerationen ska gå på 6,7 sekunder (6,6 för 85x), toppfarten är höjd till 180 kilometer i timmen och räckvidden är på 57 mil enligt WLTP, eller 55 i den fyrhjulsdrevna 85x. Några priser eller leveranstider har Skoda inte undsluppit sig ännu, men räkna med att de tekniska nyheterna kommer att leta sig ned även till de enklare Enyaq-modellerna inom kort.



Daniel Östlund



3. Hejdå Porsche Boxster med bensinmotor

Redaktören bytbil 2023-05-25 Text: Morten B. Bek

718 Spyder RS med 500 hk är den sista bensindrivna 718,



2025 kommer uppföljarna till Porsche 718 Boxster och Cayman – och det blir elbilar. Med 718 Spyder RS startar du den sista 718 med bensinmotor.

[Porsche](#) måste följa samma regler som andra stora biltillverkare, så mycket talar för att vi kommer få se en fullständig elektrifiering av bilarna från en av världens största sportbilstillverkare.

Den elektriska [Macan](#) är försenad, men på gång, och 2025 kommer **718 Cayman** och **718 Boxster** att finnas tillgängliga som elbilar. Det kommer att markera slutet på mer än 30 år av den kompakta bensindrivna Porschen som blivit en stor succé.

Men Porsche låter inte **718-modellerna** tyna bort fram till 2025, och kronan på verket är den nya 718 Spyder RS. En öppen bil med exceptionellt låg vikt och 4-liters boxermotor från 718 Cayman GT4 RS. Den starkaste och vildaste Boxster som Porsche någonsin har satt på fyra hjul.

1 410 kilo – fem kilo lättare än den slutna GT4 RS

Porsche-folket förstår bättre än någon annan att låg vikt är källan till precision, styrka och stora leenden. Minskad vikt och körglädjen ökar. 718 Spyder RS är 40 kilo lättare än den vanliga 718 Spyder, och den är till och med fem kilo lättare än den slutna 718 Cayman GT4 RS, som inte behöver samma förstärkningar för att kompensera för avsaknaden av ett fast tak.



Med sina 1 410 kilo erbjuder den 4-liters boxermotorn utan turboladdning inget motstånd. Den låga vikten har uppnåtts genom att ge den nya Spyder RS ett nytt tak, som egentligen bara är ett tyg i ett enda lager som manövreras helt manuellt. Den nya huven väger bara 18,3 kilo – 7,6 kilo lättare än 718 Spyder och 16,5 kilo lättare än 718 Boxster.

Många av de andra viktreducerande egenskaperna är skålformade sportstolar i kolfiberkompositmaterial, en enkel ratt utan reglage (men med en gul remsa vid klockan 12).

500 hk och upp till öronbedövande 9 000 varv per minut

718 Spyder RS kombinerar enligt Porsche de bästa elementen från 718 Spyder och 718 Cayman GT4 RS. Som standard har den Porsche Active Suspension Management (PASM – adaptiv fjädring), 30 mm sänkning, mekanisk låsning vid bakaxeln och 20" smidda legeringshjul.

Jämfört med 718 Cayman GT4 RS har 718 Spyder RS en chassiuppsättning med mjukare fjädrar och stötdämpare. Ingenjörerna har gjort detta för att ge sportbilen en mer "cabrioletliknande inställning".

Gömd bakom sätena – 718-modellerna är sportbilar med mittmotor – finns den sublima 4-liters boxermotorn i 718 Cayman GT4 RS med 500 hk och 450 Nm. 0-100 km/h klaras på bara 3,4 sekunder. Du behöver inte växla själv: PDK-växellådan med dubbelkoppling är standard.

Det så kallade Weissach-paketet med bland annat (ännu) lättare 21"-fälgar och avgasrör i titan är tillval – och det inkluderar även en kronografklocka från Porsches egen klocktillverkning i Soliturn i Schweiz.

Produktionen av den nya Porsche 718 Spyder RS är inte begränsad. Den slutna 718 Cayman GT4 RS kostar cirka 1,6 miljoner kronor, och den nya 718 Spyder RS kommer sannolikt att ligga lite eller något över det priset.



Relaterade artiklar:



Porsche 718 Boxster Spyder snart klar för produktion



Första bilderna: Porsche Boxster GTS får boxersexan igen



Officiell: Snabbaste Cayman någonsin



Bildextra: Porsches nya sportcoupé 718 Cayman

4. VW Touareg får finputsningar för framtiden

Publicerad: 2023-05-25 08:31

Text: Emanuel Gylling

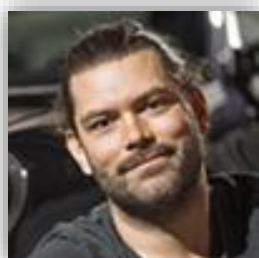
Volkswagens största suv Touareg ska se bättre på natten, och se bättre ut i dagsljus.



I juni startar försäljningen av nya Touareg där fronten har fått ett nytt utseende, och bak-till sträcker sig en ljusramp från sida till sida. Samtidigt lyser VW-logotypen på bakluckan rött.

En stor nyhet är strålkastarna "IQ.Light HD LED Matrix". Namnet är avancerat, och tekniken likaså. Det handlar om 19 216 mikro-led per strålkastare som lyser upp vägen framför bilen. Förutom ett bländfritt helljus kan strålkastarna projicera en interaktiv ljusmatta på körfältet framför bilen.

Till Sverige kommer nya Touareg med en 3,0-liters V6 TDI på 286 hk, som går att utrustas med antingen Elegance- eller R-Lineutförande. Toppmodellen är Touareg R eHybrid, en laddhybrid med max systemeffekt på 462 hk.



Emanuel Gylling



5. Caterham visar eldriven Seven-prototyp

Bobby Green 2023-05-25 kl 13:30

Väger under 700 kilo



Caterham Seven är en lätt bil men om man bygger en sådan med eldrift måste den ju bli väldigt tung? Inte då. Caterham visar nu upp en eldriven prototyp av Seven och den ska väga under 700 kilo. Tillverkaren har utgått från chassiet som fossilversionen har och sen har Swindon Powertrain utvecklat en elmotor som placerats baktill. Den ger 178 kW/243 hästar och har ett vrid på 250 Newtonmeter. 0-100 km/h ska gå på runt fyra sekunder. Batteripacket är på 51 kWh varav 40 kWh är användbart och det sitter under huven fram för optimal viktfördelning. Kylningen sker med hjälp av en vätska som är i direktkontakt med cellerna vilket ska ge bättre kontroll av värmeutvecklingen. Det här ska göra att batteriet presterar bättre under exempelvis bankörning. Enligt Caterham ska bilen palla 20-15-20-cykler vilket innebär 20 minuters körning, 15 minuters laddning och sen direkt 20 minuters körning igen. Bilen har bromskraftåtervinning och man kan snabbbladda batteriet med upp till 152 kW. Premiärvisningen blir på Goodwood Festival of Speed som är i mitten av juli. Förutom denna håller Caterham på med ännu en helt eldriven sportbil och den ska man berätta mer om de kommande månaderna.



Bobby Green



**Caterham har eldriven tvåsitsig sportbil på gång
Kan få riktigt tak**



**Firma bygger om Caterham Seven till eldrift
Och ger den ett helt nytt utseende**



**Nya Caterham rolig att köra trots sin låga effekt
Hästkrafter är inte allt**



6. MG4 blir Sveriges billigaste elbil

Av Magnus Fröderberg

Publicerad: 2023-05-25

Uppdaterad: 2023-05-25

MG introducerar en enklare version av MG4 – troligen den billigaste elbilen på den svenska marknaden.



2 995 kronor per månad kostar det att privatleasa MG4 Standard.

MG4 lanserades förra året i Luxury-utförande med 204 hästkrafter och ett batteri på 64 kWh. Ni kommer MG4 Standard med svagare motor (168 hk), mindre batteri (51 kWh) och lägre pris – 329 990 kronor. Privatleasingpriserna startar på 2 995 kronor.

MG4 Standard får något sämre laddeffekt, maximalt 88 kW, och laddar från 10 till 80 procent på 40 minuter. Det är 5 minuter långsammare än för MG4 Luxury trots ett mindre batteri.

Utrustningen har också bantats. Det finns exempelvis ingen spegel i solskyddet, ingen trådlös mobilladdning, justeringen av framstolen är mekanisk, ingen bakspoiler och förarassistans-funktionerna är reducerade.



Nya MG4 Standard skippar "lyxiga" finesser och lite motoreffekt samt har ett mindre batteri än Luxury.

Alrik kör MG4 – En ID.3-dödare



FILM: <https://youtu.be/WzFyQj8dl1g>

MG4 Electric mot VW iD.3



FILM: <https://youtu.be/F6z8gfKMw9I>



7. Här är nya elbilen BMW i5 – räckvidd, dragkapacitet och svenskt pris

Posted by Kristofer Rask

maj 24 2023

BMW har idag visat upp en ny generation BMW 5-serie och nu blir den också helt eldriven.



BMW i5 M60.

FILM: <https://youtu.be/I0JJl0bo-N8>.

Från start lanserar BMW två varianter: BMW eDrive40 och BMW i5 M60. Den senare blir modellseriens toppmodell med prestanda som ska motsvara BMW M550i xDrive med V8-bensinmotor.

Basmodellen BMW i5 eDrive40 blir bakhjulsdriven med en motor som producerar 250 kW (349 hk) med ett maximalt vridmoment på 430 Nm. Den ska klara 0 till 100 km/h på 6,0 sekunder och har en toppfart på 193 km/h. Räckvidden på en laddning är upp till 585 kilometer (WLTP). Den deklarerade energiförbrukningen ligger på 15,9 till 19,5 kWh/100 km. Dessutom får den en dragkrok med en dragkapacitet på 1 500 kilo.



BMW i5 eDrive40.

Den mer kraftfulla BMW i5 M60 blir istället fyrhjulsdriven med två motorer som totalt producerar 380 kW (517 hk) med ett vridmoment på 795 Nm. I ett särskilt Boost-läge ökar prestandan till 601 hästkrafter med ett vridmoment på 820 Nm.

Sprinten 0 till 100 km/h ska den klara på 3,8 sekunder och toppfarten är 230 km/h. Räckvidden är upp till 516 kilometer med en deklarerad energiförbrukning på 18,2 till 20,6 kWh/100 km. Även denna variant får dragkrok, men med en högre kapacitet på 2 000 kilo.



BMW i5 M60.



Denna varianten får också M sportfjädring, ett M sportbromssystem och tillvalet Adaptive Suspension Professional som standard med elektroniskt styrda stötdämpare. Lättmetallfälgar i storlekarna 18 tum eller 19 tum är standard medan större hjul på 21 tum och prestandadäck erbjuds som tillval.

Optimerad laddkurva

Både modellerna har ett batteri på 81,2 kWh som kan snabbbladdas med effekter på upp till 205 kW. Det ska vara möjligt att ladda från 10 till 80 procent på 30 minuter. Under optimala förhållanden ska det gå att fylla på med 156 kilometer på ett tio minuters laddstopp från batterinivåer på 10 procent.

Basmodellen har en ombordladdare på 11 kW vilket ska ladda batteriet fullt på 8,25 timmar. I prestandamodellen sitter en ombordladdare på 22 kW, då laddar den istället fullt på 4,25 timmar.

BMW har också fokuserat på att optimera laddkurvan. Den nya elbilen använder överskottsvärme från motorerna för att reglera temperaturen i batteriet. Det minskar energibehovet genom att förvärma batteriet före snabbbladdning.

BMW i5 har också som första BMW stöd för Plug & Charge. Det som skiljer BMW åt från andra tillverkare med stöd för Plug & Charge är att BMW har gjort det möjligt att samla flera olika laddavtal i systemet.

Interiören

En andra första grej för BMW är nu också att BMW i5 har en helt vegansk interiör som standard på ytor som stolarna, instrumentbrädan och dörrpanelerna, samt ratten.



I kupén har BMW också skalat ner antalet knappar och reglage jämfört med tidigare generationer i 5-serien. Dessutom har ratten fått ny design med en platt nedre del. Bakom ratten sitter en förardisplay på 12,3 tum och pekskärmen är på 14,9 tum.

Från BMW i7 känner vi igen den bakgrundsbelysta funktionsenheten som sträcker sig över hela instrumentpanelen, med touchkänsliga knappar. Nya sportstolar kommer även som standard.

Säljstart idag

BMW i5 lanseras i oktober men beställningarna öppnar idag, även i Sverige. BMW i5 eDrive40 har ett startpris på 815 000 kr och toppmodellen BMW i5 M60 kostar från 1 257 000 kr.



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.](#)

8. Digital körkänsla – nu ska BMW bli en spelkonsol

Publicerad av Carl Undéhn 2023-05-26

I veckan presenterade BMW sin senaste elbil i5. Med den går det nu att få tillverkarens 5-serie med eldrift. Förutom det kommer i5 också med nya tekniska finesser, bland annat möjligheten att streama film och spela TV-spel på bilens välvda skärm Curved Display.



Spelen kommer genom ett samarbete med plattformen AirConsole som gör att du kan använda den egna mobilen som handkontroll genom att skanna en QR-kod på bilens skärm. Förare och passagerare kan spela mot varandra och från start ska det finnas 15 spel.

Genom att spelen finns installerade i bilen krävs det ingen internetuppkoppling för att spela. Däremot måste bilen stå still och tjänsten är främst tänkt som tidsfördriv vid ett laddstopp. Spelen hör till kategorien "Casual Games" och bjuder på bland annat frågesport, pussel, bilkörning och plattformsspel. Allt för komplicerade spelupplevelser är heller inte att räkna med i framtiden då exaktheten i styrningen med mobilen är något begränsad.

Till skillnad från de nya upplevelserna på insidan bjuder utsidan av i5 på en design som inte nämnvärt skiljer sig från tillverkarens fossildrivna modeller. Jämfört med konkurrenter som Mercedes EQE har BMW i5 till exempel en betydligt längre motorhuv.

Förklaringen är att BMW idag är en av få tillverkare att hålla fast vid en flexibel plattform för att bygga modeller med både el- och fossildrift. Då behövs det plats under huven för en bensin- eller dieselmotor.

Enligt designchefen Domagoj Dukec har det också formmässiga fördelar när det kommer till bilens utseende.

– Varför måste en elbil se annorlunda ut? Jag är samma person. Jag vill ha samma upplevelse. Jag kommer att ha samma liv. Jag vill inte att allt ska vara helt annorlunda, citeras han av sajten [Inside EV](#) från ett möte med medier i Italien.



Carl Undéhn

9. Nya BMW 550e – vrålstark laddhybrid med rak sexa

Publicerat av Maths Nilsson 25/05/2023

BMW:s nya 5-serie kommer som elbilen i5. Men det går också att få den som laddhybrid, med både förbränningsmotor och elmotor. Värstingen får en rak sex och elmotor på sammanlagt 489 hästkrafter.



Igår hade nya BMW 5-serie världspremiär, och inledningsvis går det bara att beställa elbilen i5 i Sverige. Elbilen BMW i5 finns som bakhjulsdrivna i5 eDrive40 med 340 hk och en räckvidd på upp till 582 kilometer och som en fyrhjulsdrivna i5 M60 xDrive med 601 hk från två elmotorer och en räckvidd på upp till 516 kilometer.

5-serien med förbränningsmotorer kommer till att börja med till Europa som 520i och som 520d och 520d xDrive. Under våren 2024 kommer två laddhybrider: den bakhjulsdrivna 530e och 550e xDrive med fyrhjulsdraft. Redan nu kan vi berätta om specifikationerna för laddhybriderna.

Instegsmodellen för laddhybridversionen av BMW 5-serie är 530e. Precis som 520i har den en 190 hästkrafters fyrcylindrig motor. Här samverkar bensinmotorn med en elmotor på 184 hästkrafter.

Systemeffekten är 299 hk och 450 Nm, som skickas direkt till bakhjulen via en åttastegad Steptronic Sport automatlåda. 530e accelererar från stillastående till 100 km/h på 6,4 sekunder. Toppfarten är 230 km/h. Det mest intressanta förstås räckvidden: Bilen kommer hela 102 km på el tack vare ett 19,4 kWh batteripaket.

Den mest kraftfulla laddhybriden i BMW 5-serie är 550e xDrive. Bilen kombinerar en rak treliters sexa på 313 hästkrafter och 450 Nm med en elmotor på 197 hästkrafter. Systemeffekten för BMW 5-serie 550e xDrive är 489 hk och 700 Nm. tillräckligt för att bilen ska nå en hastighet på 100 km/h på 4,3 sekunder. Toppfarten är 250 km/h. Räckvidden är 90 km.

Några av de mest spännande motornyheter lanseras inte i Europa. Till exempel är 530i xDrive och mildhybriden 540i xDrive förbjuden frukt i Europa. 540i xDrive sex cylindrar och 381 hk.

10. Mazda MX-5 testad: Den roligaste bilen per krona

Av Karl Cajmatz

22 Maj, 2023

Den fjärde och nuvarande generationens Mazda MX-5 lanserades 2016, då fabriken också spottade ur sig sitt miljonte exemplar. Vid det här laget är det sju år sedan, och i dag står MX-5 praktiskt taget ensam i sitt segment.



Vi testade Mazda MX-5 på i ett (inte så soligt) Sverige.

MX-5, även kallad Miata, introducerades för första gången 1989 och så även designmottot **Jinba ittai**. Det betyder något i stil med harmoni mellan häst och ryttare.

För någon som inte rider – exempelvis undertecknad – kan målet kanske förstås som den svårslagna känslan av att trivas riktigt väl på ett par slalomskidor.

Förebilden var trots allt Elan, fast inte skidorna utan Lotus-modellen.

MX-5 är gammal nog att börja lågstadiet

På redaktionen är vi sedan länge förtjusta i Mazdas lilla sportbil, och den kommersiella succén får anses vara ett faktum.

Samtidigt är det inte utan att tiden springer ifrån konceptet; MX-5 är varken suv eller elbil – motorn är inte ens turboladdad.

När nuvarande generations Miata nu sjunger på sista versen är det läge att göra ett återbesök, för att ta reda på om en femte generation är något att emotse eller om det är dags att förpassa modellen till historieböckerna.



Mazda MX-5 har en prislapp som lockar.

Folksportbilen som tar sig an alla väder

En tydlig trend på bilmarknaden är en ambition om att en enda bil ska kunna tillgodose alla behov.

Exempelvis en **Aston Martin går numera att få med rejält baksäte och kombibaklucka**, så att man kan åka direkt till banan efter att man har lämpat av ungarna på dagis. Sådan bredd är det sista man ska vänta sig av Mazda MX-5.

Klarar man sig med två säten och ett bagageutrymme motsvarande en resväska kan man åtminstone räkna med att det är en duglig året runt-bil.

Man behöver inte nödvändigtvis rädas halka på samma sätt som med mer potenta sportvagnar.

Detta test genomfördes under mars detta år, som visade sig vara en månad präglad av så kallat aprilväder.

Högt och lågt vädermässigt

När bilen hämtades sken solen och hemfärden genomfördes med vinden i håret. Någon vecka senare blev det snökaos.

Om det finns någon cabriolet som gör sig i ombytligt väder är det förstås en med manuell sufflett; det tar inte mycket längre tid att fälla upp eller ned taket på Mazda MX-5 än det gör att ta på eller av en mössa.

Så länge man slipper nederbörd är det förstås lockande att lämna taket nedfällt.

En solig dag efter en snöig natt kan alla gånger avnjutas med taket nere bara för ljusets skull, tack vare att värmepaketet tycks vara hämtat från en bastu.

Mazda MX-5 är en lekfull vårkompanjon

Medan receptet sugmotor, bakhjulsdrift och manuell växellåda är ute sett till utvecklingen i övrigt är det vad som skänker MX-5:an dess briljans.

Ihop med det välavstämnda chassit är det omöjligt att inte dra på mungiporna.



MX-5 är svårslagen när det kommer till körglädje.

En annan retrodetalj är antispinnknappen, som med ett enkelt tryck ger ohämmad tillgång till motorns 184 frustande hästkrafter.

Det har man gärna när det är lite halt, då körupplevelsens lättillgänglighet närmast för tankarna till ett TV-spel.

I torrt väglag betyder den ringa motoreffekten, och det inte helt och hållet sportbilstighta chassit, att man gör klokast i att inte söka greppförlust.

Att hantera den ifall den trots allt infinner sig är likväl en smal sak.

Åldern gör sig påmind

De punkter på vilka Mazda MX-5 skvallrar om sin ålder är förstas alla som har med digital teknik att göra. Infotainmentsystemet känns verkligen sju år gammalt, och sköts primärt via ett hjul i mittkonsolen.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det överlägset men stundtals liknar det många, mer touchintensiva användargränssnitt på så vis att man måste ta på tok för många steg för att nå dit man vill.

Aktiva säkerhetssystem av det slag vi har kommit att vänja oss vid i nya bilar är det också snålt med.

I en bil av det här slaget behöver inte det vara en nackdel, främst i och med att bilens främsta egenskaper grundar sig i dess låga vikt.

Samtidigt är det högst troligt att framtida iterationer av Mazda MX-5 kommer att tvingas på sådana funktioner.

Borde nästa MX-5 vara en elbil?

Ett liknande resonemang kan föras om drivlinan. Om nästa generations Mazda MX-5 ska säljas i Europa är det osannolikt att så kan göras med en icke-överbilad förbränningsmotor.

Kanske går det till och med så långt att modellen förvandlas till en elbil.

Det som talar för en sådan utveckling är att MX-5 inte är någon långfärdsbil, vilket betyder att ett stort och tungt batteri inte tvunget hade behövts om den vore eldriven.

Även om det är sanslöst roligt att bränna runt med en handrodd växellåda, skulle kanske den fullständiga tystnaden från en **elektrisk drivkälla bidra till den upplevelse av att vara ett med naturen som det fällbara taket erbjuder.**



Mazda MX-5 kör man helst med taket nedfällt.

Summan av kardemumman

För att inte gå händelserna i förväg, hur ska man se på nuvarande Mazda MX-5?

Jo, i sin segmentsmässiga ensamhet är bilen den självklara strategin för ivriga solbadare som alltid vill påskynda nästa sommars intåg – och få den att räcka längre i andra änden.

Den låter en ta vara på varenda solstråle, samtidigt som den uppmuntrar till aktiv körning när de där sista snöovädren ändå slår till.

Fortfarande inte övertygad? Den kostar en fjärdedel så mycket som Porsches billigaste **911**, den självklara vardagssportbilen. Det är alltid ett argument i rådande tider.

Mazda MX-5 2.0 Skyactiv-G (2023)

Motor: 2-liters bensinmotor, 184 hästkrafter, 205 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-växlad manuell, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 6,5 sekunder

Toppfart: 219 km/h

Vikt: 1 105 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 3 915/1 225/1 735 mm

Pris: Från 354 900 SEK (testbil 407 700 SEK)

Högsta Växelns helhetsintryck av Mazda MX-5

Slutbetyg: 5/5

Mazda MX-5 erbjuder den mest renodlade formen av körglädje, något som genomsyrar hela körupplevelsen.

Den visar att bilar inte måste vare sig dyra eller motorstarka för att vara fantastiska att köra.

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

Läs även: [Mini Cooper SE Cab provkörd: Elbilen du inte får köpa](#)

Läs även: [Före sin tid – elektrisk Corvette från 1987](#)

Läs även: [Hutlöst: Nya Toyota GR Corolla kostar 1,6 miljoner](#)

Läs även: [Svenska elbilen som kostar 100 000 kronor](#)



Karl Cajmatz

Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.

11. Brakförlust för Xpeng – förlorar 200 000 kr per bil

Publicerad 2023-05-25 kl 7:35

Text Erik Söderholm

Xpeng hade rejäl uppförsbacke under årets första kvartal, men storsatsar nu med flera nya lanseringar.



Bilförsäljningen har rasat de senaste månaderna till följd av det ekonomiska läget. Det gäller både de etablerade biljättarna och mindre uppstickare.

Kinesiska Xpeng har presenterat siffrorna för årets första kvartal. Omsättningen har halverats jämfört med samma period i fjol, och förlusten uppgick till 3,6 miljarder kronor.

Under första kvartalet levererade Xpeng strax över 18 000 bilar, en minskning med nästan 18 procent. Förlusten per såld bil blev därmed nästan 200 000 kronor.

Xpeng fick en skakig start på den svenska marknaden med **sedanmodellen P5**. Men nu lanseras flera nya modeller, bland annat den stora **seven G9** som fick **betydligt bättre omdöme av vår provförare**, och snart presenteras en ny coupésuv kallad Xpeng G6.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nya elsuven som lockar med supersnabb laddning



Fler detaljer om Xpeng G9 – ny elsuva på ingång



Mystisk Xpeng i Sverige – men ingen vet varför



Xpeng om Teslas prissänkning: "Inte relevant"



Premiär för Xpeng G9 – fler detaljer om nya elsuven

12. Värre RS6 kan bli verklighet nästa år

Publicerad: 2023-05-23 12:05

Text Joakim Nyberg

Det här unika bygget med rötterna i Audis IMSA-racer från 90-talet byggdes för att fira 40 år av Quattro-fyrhjulsdriфтsystem 2021.



Audis hyllade kombimodell RS 6 är redan nu ett regelrätt monster. Men det är möjligt att Audi vill förverkliga en ännu värre variant av modellen. En bil som till och med är vassare än RS6 Avant Performance som presenterades förra året.

Sebastian Grams, chef för Audi Sport, avslöjande under firandet av Audi Sports 40-årsjubileum att det finns mer prestanda att hämta ur kombi. En råare variant av femcylindriga RS3 kan också vara på kartan.

Grams bekräftar att nästa år kommer bjuda på en ny modell med förbränningsmotor från Audi Sport vilket lett till spekulationer om den ultimata RS6:an vid sidan av nya eldrivna modeller.

13. Quiz: Hur bra koll har du på olika bilmärken?

Publicerad 2023-05-26 15:00

Hur bra är du på att känna igen bilmärkenas emblem? Para ihop symbolerna med rätt märke i Vi Bilägares bildquiz.



[Starta quiz!](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



[Quiz: Vad kan du egentligen om Saabs konceptbilar?](#)

14. "Jag blev lite förvånad" – lastbil på el kan bli billigare än med diesel

Publicerad 26 maj 2023 kl 09.05

Det kan vara billigare att köra tunga lastbilar på el än på diesel trots de stora batterierna som krävs, visar en ny studie.



Även tunga transporter kan bli lönsamma med eldrift enligt en studie.

Att elektrifiera transportsektorn har länge pekats ut som ett viktigt led i att nå klimatmålen. Enligt en studie från Chalmers kan det dessutom vara kostnadseffektivt, även för tunga transporter på längre sträckor.

Johannes Karlsson, doktorand i reglerteknik på Chalmers, hoppas att studien ska sporra fler åkerier och tillverkare att våga satsa på ellastbilar.

– Jag blev lite förvånad, för det finns en allmän uppfattning om att det är dyrt att köra tunga transporter på el. Men studien visar att det inte är så, säger han.

Data från åkeri

Studien bygger på data från ett åkeri i Helsingborg och ett scenario där tunga lastbilar körs till Stockholm och tillbaka.

Utmaningen är att längre sträckor kräver större batterier, vilket minskar lastkapaciteten. Men trots att forskarna räknat med ett relativt lågt dieselpriis, kan eldriften löna sig även för tunga transporter enligt studien.

– Det ligger förstås en massa antaganden bakom, till exempel att man kan utnyttja de obligatoriska rasterna för att ladda och andra tider som fordonet ändå står still, säger Johannes Karlsson.

– Men vi tror ändå att det är realistiskt att elektrifiera de här transporterna på ett kostnadseffektivt sätt.



15. Scania miljardsatsar på eldrift i Södertälje och bygger inte en enda lastbil i sommar

PUBLICERAD: 2023-05-26

Scanias vd Christian Levin har öppnat för att endast tillverka eldrivna lastbilar från 2040. För det krävs att ”förutsättningarna är de rätta – laddinfrastruktur, grön el och priset per kilowattimme”, [sa han i en intervju förra året](#).



Men säkert är att Scania satsar stort på helt eldrivna modeller. Tillverkaren investerar nu tre miljarder kronor för att ställa om tillverkningen i fabriken i Södertälje. Med resultatet att det inte kommer byggas en enda lastbil under hela sommaren. Under tiden ska majoriteten av personalen skolas om till att bygga eldrivna modeller. Först i september väntas lastbilarna börja rulla av bandet igen.

I samband med det väntas också den nya batterifabrik som Scania bygger på sitt område kunna tas i bruk. Där ska det monteras batteripaket som används i deras lastbilar.

– Det här är en enorm omställning. Både för de anställda och för Södertälje, säger Scanias presschef Erik Bratthall till nyhetsbyrån TT.

Omställningen innebär inte att det endast kommer byggas eldrivna modeller i Södertälje. Arbetet under sommaren handlar om att sätta in nya verktyg som kan tillverka både eldrivna och fossildrivna modeller.

– Till 2030 är målet att hälften av lastbilarna som görs här ska vara ellastbilar, säger Erik Bratthall till TT.



Carl Undéhn

16. Zele - ett litet krispaket

Publicerad 2023-05-24 07:00 Text Mårten Carlsson

Oljekrisen 1973 tvingade världen att tänka om - och Zagato bygga en förnuftig bil.



I oljekrisens fotspår kom en våg med nya bilar. Nu gällde det ekonomi och småkörning. Vissa löste det med att förbättra motorer och aerodynamik - andra satsade på el.

Zagato hade föregått det hela en aning och presenterade sin Zele på Genevemässan redan 1972.

Dom var mest kända för sina extravaganta och spektakulära karosser på exklusiva bilar - Zele var så långt från det man bara kunde komma. Med en längd på knappt två meter och blott 134 cm bred var den minimalistisk på flera plan. Enkel, praktisk och inte ett uns mer än så.

Det var från början en designövning för hur en kompakt stadsbil skulle kunna te sig - men oljekrisen gjorde den till en fullt realiserbar bil - ett slags krispaket om man så vill. Zagato Zele började säljas under 1974.

Något mer kompakt gick inte att få. Den nästan fyrkantiga glasfiberkarossen satt på ett enkelt chassi uppbyggt av fyrkantsprofiler. I golvet satt fyra vanliga bilbatterier sammankopplade som drev en 1000w elmotor från Marelli bak. Hjulupphängningar och liknande togs från Fiat 500 och 127 samt rattstång från Fiat 124. Baklamporna hade ett lite exklusivare ursprung - nämligen Lancia Stratos!

I första versionen tog Zele dig varken långt eller snabbt. Med en toppfart på 40km/h hann man åka rätt länge för de sju milen laddningen räckte. Den hade en slags boost switch som tillfälligt kunde ge lite högre toppfart. Växellåda i egentlig mening fanns inte men en strömställare med fyra lägen fanns samt två "växlingslägen" på gaspedalen. Detta gjorde att Zele fick två växlar bakåt. Lite senare kom en motor på 1.500w och slutligen en på 2.000 watt. Några batterier till trycktes i och nu ökades räckvidden åtta mil och bilen kunde komma upp i nästan 50km/h. Med batterier och alt vägde Zele bara blott 495 kilo.



EN hel del Zele såldes i USA. Där kallades dom Elcar istället. Elcar Corporation i Indiana erbjöd en förlängd fyrsitsig version dom kallade Wagonette. Det verkar dock bara stannat vid en prototyp.

Den totala produktion blev rätt blygsam - på två år gjordes ungefär 500 Zele. Även om prestanda och räckvidd låter skrattretande idag får man tänka på det här var rätt normala siffror för en elbil då. Liknande bilar som dök upp i pyttelilla klassen hade oftast en 50cc motor som inte gjorde jobbet bättre.

Zagato var kända för att tänja på gränserna. Trots Zele var så diametralt olik allt annat dom gjort var det likväl en radikal bil på flera sätt. Extremt kompakt, minimalistisk, eldriven och satt i produktion.



ELCAR *ELECTRIC*

MODEL 4000

4-Passenger WAGONETTE



The Wagonette is a roomy 4-passenger model that is ideal for use as a cargo van as well as family use. Twelve 12-volt batteries give an estimated top speed of 40 m.p.h. with a range of 40 miles.

Height: 64"
 Length: 100"
 Width: 53"
 Weight: 1500 lbs.*
 Wheelbase: 59"
 Front Track: 43.3"
 Rear Track: 42.5"
 Cargo Door Opening:
 47" w x 31" h

BODY

Reinforced fiberglass. Closed body with two full side doors and rear hinged tailgate access door.

CARGO SPACE

Rear: 50 cu. ft.*
 Passenger side (less seat): 25 cu. ft.*

SEATS

Individual driver and passenger with adjustable seat track. Vinyl covered. Optional rear compartment jump seats.

CHASSIS FRAME

Rectangular 10-gauge construction.

FRONT AXLE

Load rating: 1350 lbs.*

REAR AXLE

Load rating: 1650 lbs.*
 Positive traction, ratio 6.4 to 1.

SHOCKS

Hydraulic, front and rear.

STEERING

Rack and pinion. Turn diameter: 24 ft.

SPRINGS

Front — independent with coil springs.
 Rear — coil springs.

BRAKES

Duo-Servo split hydraulic, self-adjusting.

TIRES

SR 145 x 10 (Steel Radial)

POWER SYSTEM

48V — 300 amp./hr.
 Series parallel direct drive.*

BATTERIES

Twelve 12 volt, 100 amp./hr.*

MOTOR

6 h.p.

RANGE

40 miles*

TOP SPEED

38-40 m.p.h.*

STANDARD EQUIPMENT

Lights:
 Headlights, Parking, Tail & Stop, Directional Signals, 4-Way Hazard Flasher, Side Markers, Back-up Light.

Horn
 2-Speed Electric Windshield Wipers
 Windshield Washer
 Sun Visors
 Outside Rearview Mirror

*Estimated



Battery tray slides out for convenient servicing or quick exchange of batteries.

ELCAR CORPORATION

2118 By-Pass Road • P.O. Box 937 • Elkhart, Indiana 46514

Specifications subject to change without notice.

17. NSU 1200 TT



NSU TT 1967.

NSU: s senaste tillskott till deras sortiment, 1200TT, är en välgjord bil med en mycket livlig prestanda. Det är en logisk utveckling av linjen, med 1000-seriens karosseri med en modifierad version av 1100SC luftkyld motor. Egentligen är det denna motor som ger bilen dess överklagande, för utan sin gnistrande prestanda skulle 1200TT bara vara en annan bra, liten bil. Det är lite mer än så.

För en bil av sin storlek är den väldigt nippy. Från insidan är motorljudet ganska lågt, även om vi fick höra att det lät väldigt bullrigt från utsidan när man accelererade hårt. Rörelsen är den trimmade s.o.h.c. 4-cylindriga 1 177-c.c.-motorn, men förgyllningen på denna peparkaka består av ett par Solex 34PCI-förgasare med neddrag. Motorn använder en generator och har kompressionsförhållandet upphöjt till 9,2 till x, medan den andra modifieringen är en oljekylare placerad strax innanför den bakre luftventilen nära sidan. Andas djupt genom Solexes, 65 b.h.p. (DIN) vid 5 500 r.p.m. (78 S.A.E.) utvecklas. Uppenbarligen kommer en sådan tweeky-motor inte att utveckla massor av överflödigt vridmoment, men vid allt som närmar sig 4 000 r.p.m. - det varvar fritt till sju - kommer stansen verkligen in. Det skulle vara intressant att veta hur stor andel av bilens prislapp på 847 £ som spenderas på motor och växellåda.

Den tvärgående motorn driver genom en enda torrplåtskoppling och 4-växlad synkromväxellåda. Hela motoravdelningen är en fröjd att se; Det var oklanderligt rent och vi var säkra på att det aldrig hade rengjorts i sitt liv. Även om vridmomentet inte är särskilt bra vid låga varvtal ger stadsarbetet inga problem eftersom växellådan är så trevlig att använda. Ändringar, även om det är ett långt avstånd mellan främre och bakre positioner, kan snabbt och smidigt göras. Den lätta och exakta styrningen, som har tre varv lås-till-lås, sker med kuggstång.



N.S.U. har en bakfjädring på vingaxeln placerad med bakarmar; Framtill används dubbla länkarmar, bakarmar och tvärgående stabilisator. Bilen hängde mycket bra på alla hörn och först när vägen var våt bröt bakänden bort. Även då förväntar man sig det och Continentals radialdäck ger en varningsryckning. På grund av sin grundläggande design är bilen mottaglig för motorvägsvandring i hastighet, medan på ojämna ytor är körningen en liten hackig, utan tvekan på grund av den styvare fjädringen. De utmärkta sätena, som har justerbara ryggar, håller föraren mycket bra under sådana omständigheter.

Styling är karaktäristisk N.S.U. men med fyra strålkastare (mycket kraftfulla) och ganska snygga bakljus från rymdåldern. Det var trevligt att se att både motorhuv och bagageutrymme har inre frigöringar, för vi vet av erfarenhet att ingenting är säkert om det inte är säkert låst utom synhåll.

Den genomsnittliga bränsleförbrukningen, inklusive mycket stadsarbete och en resa längs en motorväg, fungerade i en skugga över 31,1 m.p.g. Bilen behövde en bestämd förmåga att starta och när den först användes i trafiken hade en tendens att stanna. Detta botade sig snabbt men så tyst var motorn på tick-over att det var svårt att säga om den hade gått ut.

Interior är snyggt färdig, enkel och funktionell. Det finns en stor hastighetsmätare, flankerad till vänster av en liten varvräknare (varför inte tvärtom?) och till höger av en bränslemätare. Det finns en snygg kontroll för 2-växlade vindrutetorkare och brickor längst till höger på instrumentbrädan. Det är i denna avdelning som en eller två irriterande punkter finns - den plastluktande värmaren som nästan kvävde passagerarna, utan tvekan på grund av dess nyhet; de besvärliga upprättstående pedalerna med lite utrymme för höger fot och ingenstans att placera vänster när de inte "klämmer"; bristen på finjustering på de annars mycket bekväma framsätena; och bränslemätaren, som viftade med fingret som en metronom. Men man kunde få leva med alla dessa saker, bara för motorns och växellådans fröjder.



MOTORNYTT

SLUT