



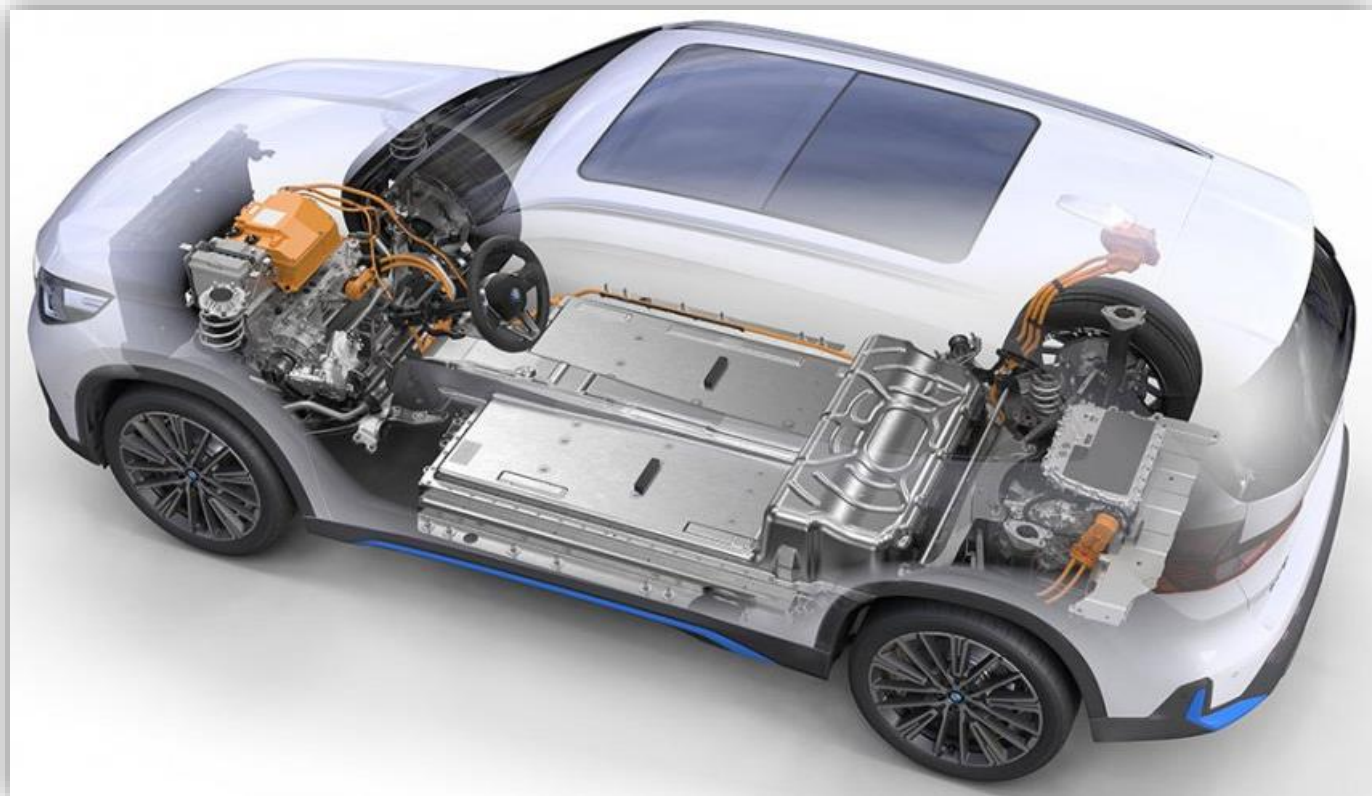
Porsche 356C 1600 Coupe by Karmann 1964.

- 1. Råvarubrist hotar elbilssatsningen**
- 2. Så långa är leveranstiderna för nya elbilar**
- 3. Här hamnar Polestars nya huvudkontor**
- 4. Ikea öppnar 16 nya snabbbladdare i Göteborg**
- 5. MG5 Electric mycket sämre i älgtestet**
- 6. Toyota Yaris Hybrid får starkare drivlina**
- 7. Powertune plockar superbilssiffror ur GR Yaris**
- 8. En liten GTI fyller 25 år**
- 9. VW Golf R 333 ny specialmodell som toppar 270 km/h**
- 10. Porsche Cayenne är fortfarande oöverträffad**
- 11. Ferrari 296 GTB**
- 12. Range Rover Sport SV spänner musklerna**
- 13. Faraday Futures elbil FF 91 kostar 3,36 miljoner kronor**
- 14. Volvo nr 9 000 000 byggd i Göteborg**
- 15. Till stranden med retrocharm**
- 16. Antal skadade i olyckor med elsparkcykel ökar kraftigt**
- 17. Porsche 356 fyller 75 år**

1. Ny rapport varnar: Råvarubrist hotar elbilssatsningen

Publicerad 2023-06-01 kl 19:20 Text Erik Söderholm

Det kommer behövas betydligt mer kritiska metaller för att ställa om till elbilar. Produktionen räcker inte till – inte ens om återvinningen ökar, enligt en ny kartläggning gjord av forskare på Chalmers på uppdrag av EU-kommissionen.



Brist på viktiga metaller kan försena omställningen till elbilar, enligt ny rapport från Chalmers.

Det är alltså kombinationen av kraftigt ökat behov av exempelvis dysprosium, neodym, mangan och niob och den bristfälliga återvinningen som kan leda till att hela omställningen hotas.

– EU har ett starkt importberoende av dessa metaller eftersom utvinningen är koncentrerad till ett fåtal länder som Kina, Sydafrika och Brasilien, säger Maria Ljunggren, docent i hållbara materialsystem vid Chalmers tekniska högskola.

Det är både ett ekonomiskt och miljömässigt problem som riskerar att fördröja omställningen till elbilar, hävdar hon.

Återvinning av material blir allt viktigare, men ser inte ut att kunna täcka behovet under överskådlig framtid.

– Om återvinningen ska öka behöver bilarna vara designade så att dessa material kan tas tillvara, samtidigt som incitament och flexibla processer för mer återvinning behöver finnas på plats. Och så ser det inte ut i dag, säger Maria Ljunggren.

”EU har ett starkt importberoende av dessa metaller”, säger Maria Ljunggren som är docent i hållbara materialsystem. Foto: Daniel Karlsson/Chalmers tekniska högskola

EU-länderna uppmanas nu att samarbeta med ”pålitliga” partners och att se över sina egna geologiska resurser för att hitta metallerna. Ett exempel är LKAB som presenterat en **stor fyndighet i Kiruna**. Men den typen av projekt kan ofta ta lång tid att bli verklighet. En svensk grafitgruva utanför Kiruna har till exempel **fått hård kritik** av både samebyar och flera organisationer.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Klart i dag: Grönt ljus för svensk grafitgruva



Europas största metallfynd hittat i Kiruna



Norge gör jättefynd av batterimetaller

Teknikens Värld

2. Så långa är leveranstiderna för nya elbilar

Publicerad 10 jun 2023 kl 14:13

Leveranstiderna varierar stort, men en sak är säker. Det är lång tid kvar innan vi får en bilmärknad i balans. Vill man ha sin drömbil kan man i vissa fall få vänta till 2025.



Nyligen gjorde Tesla årets andra prissänkning. I januari var det framför allt **Tesla Model Y** som fick lägre pris, i april sänktes prislappen på främst **Tesla Model 3**. När prissänkningen första gången offentliggjordes väntade många på ett svar från de andra stora aktörerna. Ett priskrig. Det uteblev.

Anledningen är tillverkarnas orderstockar. Halvledarbrist, stängda underleverantörsfabriker i Kina och många andra flaskhalsar skapade ett gigantiskt efterfrågeöverskott under 2020-2022. Trots att halvledarbristen har minskat har fortfarande tillverkarna svårt att svara upp mot marknadens efterfrågan. Så länge orderstockarna är välfyllda så finns det ingen anledning att sänka priserna.

Av allt att döma kommer det att dröja ett bra tag innan vi ser att marknaden är i balans, med ett utbud som matchar efterfrågan. I slutet av april 2023 finns det flera märken som inte kan leverera nybeställningar i år, utan kunderna får vänta en bit in på 2024. På populära **Hyundai Ioniq 5** får man vänta upp till ett halvår.

Volkswagen kan leverera nybeställda **ID.3**, **ID.4** och **ID.5** först i april 2024.* Samtidigt har Volkswagen också gott om lagerbilar, framför allt av ID.4 och ID.5. Om man inte känner att man måste idka prickskytte i tillvalslistan finns det möjligt att snabbt sätta sig bakom ratten i en elektrisk Volkswagen.



Även Volvo är populärt bland kunderna. Leveranstiderna för eldrivna **XC40** och **C40** är omkring ett halvår, och man får lägga till tre månader om man vill ha den billigaste, tvåhjulsdrivna versionen av XC40.

Tesla har i dagsläget betydligt kortare leveranstider. Upp till 6 veckor, mer ska du inte behöva vänta på en Model Y och Model 3. Den som har riktigt bråttom väljer en Model 3 som det finns gott om av på lager.

Även **MG**, ägt av kinesiska staten, kan leverera snabbt. **MG Marvel**, **MG4** och **MG5** finns på lager och försäljningen har fallit kraftigt i år. Utan statssubventionerade leasingpriser har MG svårt att få upp volymerna.

Andra nya kinesiska märken verkar ha fått svårt att lyfta. **Aiways** har bilar på lager och gick i april ut med en prissänkning. **BYD Atto** finns också på lager och kampanjas nu med 70 000 kronor i rabatt. Gemensamt för de nya kinesiska märkena är att de kan leverera snabbt, från lager.

Till sist: Leveranstider slipper man aldrig om man gör en specialorder. Även om fabriken ligger i Europa tar det ett par månader innan bilen finns leveransklar hos bilhandlaren. Ligger fabriken i Kina, Japan eller Korea är leveranstiderna alltid längre på grund av sjötransporten.

Trots att fabriken har en stor orderstock kan det finnas bilar att tillgå med kort varsel. Dels handlar det om avbeställda bilar – några kunder har kanske tröttnat på alla dröjsmål och avbokat sina bilar. Dels handlar det om förspecifierade bilar som beställts av handlare. Många kunder vill inte vänta månader på en skraddarsydd bil utan vill hellre köpa en bil med kort leveranstid utan egna tillval. Det vet handlarna om och därför bokar de bilar utan kundorder.

Slutsatsen är att det kan löna sig att titta i annonserna på nätet och dessutom kontakta olika bilhandlare, även om leveranstiderna är långa för nya fabriksbeställningar.

Så långa är leveranstiderna på nybeställda elbilar

Leveranstiden är oftast mer än ett halvår om du beställer en ny elbil. Kortast leveranstider har Tesla, Nissan och vissa märken ur Stellantis-gruppen. De nya kinesiska bilmärkena verkar alla tagit hem fler bilar än vad de har kunnat sälja och kan samtliga erbjuda bilar direkt från lager. Men om efterfrågan är skakig, hur blir det med andrahandsvärdet? Alla bilhandlare, oavsett märke, har i olika grad nya lagerbilar att erbjuda. Det kan handla om demobil, avbeställda bilar eller förbeställda bilar som beställts utan kundorder. Om generalagenten på hemsidan har angivit hur många nya bilar som finns i lager anges det antalet inom parentes i tabellen.

Bilmodell	Leveranstid	Lagerbilar
Audi Q4 e-tron	12 mån	Ja (28 st)
Audi Q8 e-tron	12 mån	Fåtal
BMW iX1	6 mån	Ja (54 st)
BMW iX3	7 mån	Ja (149 st)
BMW i4	8-11 mån	Fåtal (4 st)
BMW iX	5-6 mån	Ja (168 st)
Citroën e-C4	4 mån	Fåtal
Hyundai Ioniq 5	12-18 mån	Fåtal
Kia Niro EV	6 mån	Ja
Kia EV6	6 mån	Ja
Mercedes EQA	8 mån	Ja
Mercedes EQB	8 mån	Ja
Mercedes EQE	7 mån	Ja
Nissan Leaf	1-6 mån	Ja
Nissan Ariya	9 mån	Fåtal
Peugeot e-208	7 mån	Ja
Peugeot e-2008	6 mån	Ja
Polestar 2	5 mån	Ja (Många)
Polestar 3	6-7 mån	Nej
Renault Megane Electric	Finns i lager	Finns i lager
Skoda Enyaq 2WD	6 mån	Ja (54 st)
Skoda Enyaq 4WD	12-14 mån	Ja (54 st)
Toyota bZ4X	2-3 mån	Fåtal
Volkswagen ID.3	2-3 mån	Ja
Volkswagen ID.4	2-3 mån	Ja (269 st)
Volkswagen ID.5	2-3 mån	Ja (202 st)
Volkswagen Buzz	7 mån	Fåtal
Volvo XC40 4WD	7 mån	Fåtal
Volvo XC40 2WD	9 mån	Fåtal
Volvo 2WD Ext Range	6 mån	Fåtal
Volvo C40	6-7 mån	Fåtal

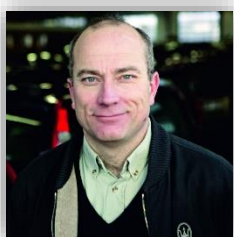
Sedan artikeln publicerades i tidningen har leveranstiderna hos Volkswagens ID-modeller kortats från 12 månader till omkring 2-3 månader.



Kinesiska märken

Aiways U5	Finns i lager
BYD Atto	Finns i lager
DFSK Seres 3	Finns i lager
Maxus Euniq 5	Finns i lager
Maxus Euniq 6	Finns i lager
Nio ET5	Finns i lager
Nio ET7	Finns i lager
MG 4	Finns i lager*
MG 5	Finns i lager*
MG Marvel	Finns i lager*
Ora 300	Finns i lager
Xpeng P7	1 mån

* Specialorder, 6 månaders leveranstid.



Mikael Stjerna



Dina rättigheter vid leveransförseningar

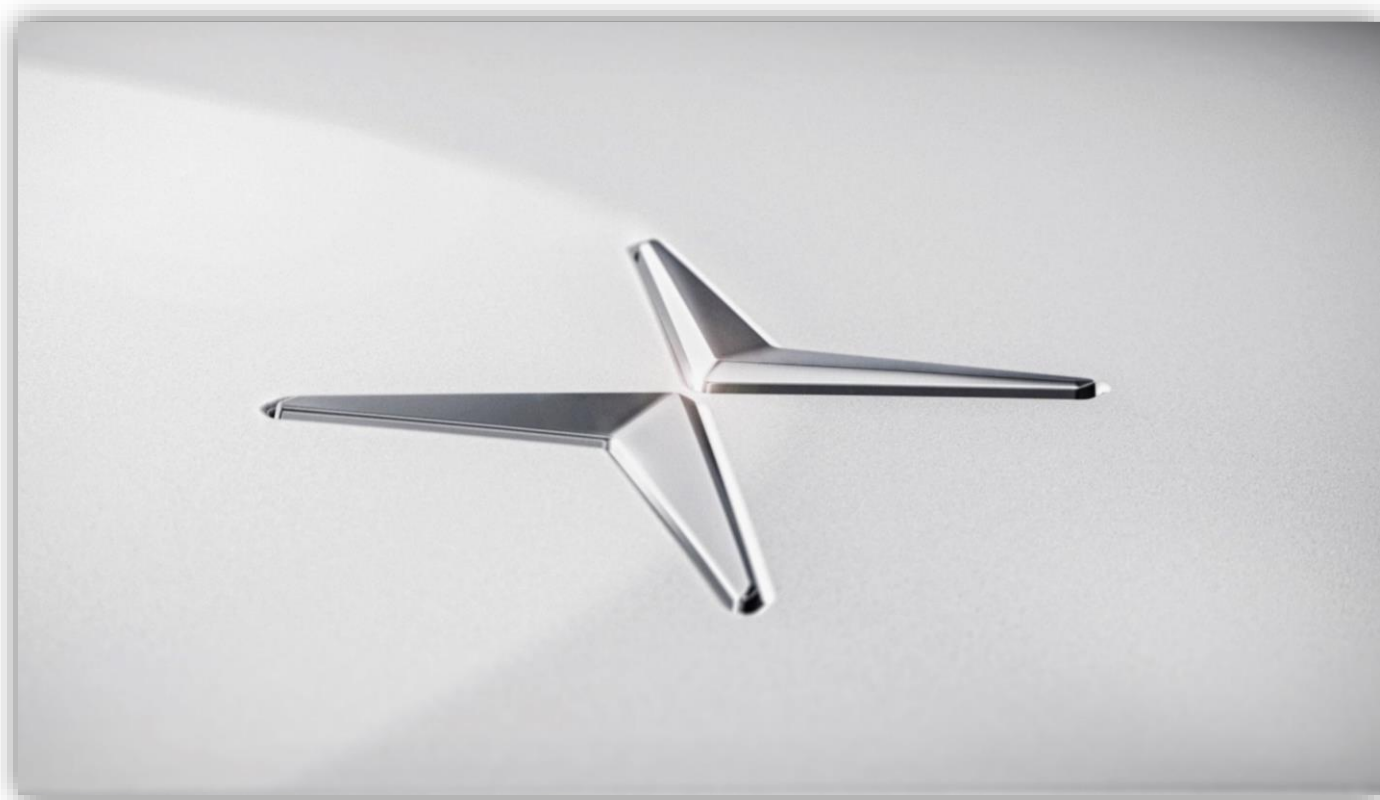


3. Klart – här hamnar Polestars nya huvudkontor

Av Carl Undéhn

PUBLICERAD: 2023-06-02

Polestar stärker sina band till Sverige och Göteborg. Det blir tydligt när det nu står klart att tillverkarens nya huvudkontor hamnar i Göteborg. Häromveckan [kom uppgifter](#) om att det eventuellt kunde bli så, men att det pågick en intern dragkamp inom företaget om i vilket land det skulle hamna.



Nu blir det i Frihamnen i Göteborg där Polestar 2028 ska flytta in nya lokaler på 80 000 kvadratmeter. Det blir då både tillverkarens globala huvudkontor och en plats för forskning och utveckling. flytta in i lokalerna 2028. Beslutet väntas också leda till att Polestars anställda i Göteborg komme röka från dagens 1 700 till 3 000 personer.

Det innebär en vändning från det sparpaket som nyligen infördes med anställningsstopp och en nedskärning på tio procent av personalen.



Carl Undéhn



4. Ikea öppnar 16 nya snabbladdare i Göteborg – Kalmar och Örebro näst på tur

Posted by Kristofer Rask juni 1 2023

Ikea fortsätter sin storsatsning på nya snabbladdare och destinationsladdare vid sina varuhus i samarbete med Recharge. I dagarna invigde Ikeas varuhus i Bäckebo i Göteborg 16 snabbladdare och 26 destinationsladdare.



– Det känns fantastiskt att vi är igång i Bäckebo och att vi inom kort öppnar i fler städer. Med den här satsningen blir det lättare att besöka Ikea om man har en elbil. Dessutom är det här en förutsättning för att vi själva ska kunna ställa om till eldrivna hemleveranser, säger Johan Mårtensson, Fulfilment Sourcing Manager på Ikea Sverige.

Ikea ska bygga totalt 700 laddpunkter vid sina varuhus över hela landet. Näst på tur står Kalmar och Örebro. De båda varuhusen kommer att få 16 snabbladdare vardera som ska öppna runt midsommar.

Satsningen i Kalmar kommer bli märkbart tydlig för regionen. Med Ikeas nya laddare kommer antalet snabbladdare öka från 10 till 26 stycken i Kalmar. I Örebro ökar antalet snabbladdare från 40 till 56.

Snabbladdarna har en effekt på över 200 kW, och stationerna som Ikea bygger är förberedda för att kunna utökas till 24 snabbladdare per varuhus. Majoriteten av laddstationerna ska stå klara senast 2024.

Sedan tidigare har Ikea också öppnat [snabbladdare vid sitt varuhus i Borlänge](#).



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](#).

Teknikens Värld

5. MG5 Electric mycket sämre i älgtestet!

Publicerad av Robin Törnros och Linus Pröjtz

31 maj 2023, kl 11:14

Elbilen MG5 har tidigare imponerat i älgtestet, men nu plötsligt går den betydligt sämre. Anledningen visar sig vara ett byte av bilens standardmonterade däck.



FILM: https://youtu.be/O_CLAD4UEoM.

En av få riktiga ljuspunkter hos **MG5 Electric** vid tidigare test var dess prestanda i älgtestet. Den lilla kombi imponerade **med att klara undanmanöverprovet i hela 80 km/h** vilket är ovanligt bra. Men sedan dess har MG snålat in på de tidigare standardmonterade Michelin-däcken. MG5 Electric har nu i stället däck från Maxxis som främst är kända för sina cykeldäck. Det visar sig påverka säkerheten negativt.

Nu når vi inte över 72 km/h innan greppet sviker. Det tidigare balanserade beteendet är som bortblåst, och enligt Linus Pröjtz känns det som att däcken kommer in och ut ur greppbilden. Något som gör beteendet svårt att förutspå. 72 km/h är visserligen fortfarande godkänt men MG5 hade kunnat vara mycket bättre. Den skulle verkligen behöva en knuff i rätt riktning på säkerhetsfronten, då den inte ens är krocktestad. Tur att den åtminstone är billi... Nej just det.

MG5 levereras nu med sämre däck

MG5 har vid tidigare tester imponerat stort i framför allt älgtestet. Vid upprepade tillfällen har den klarat undanmanövern i hela 80 km/h. Resultaten presterades med de standardmonterade Michelin-däcken. Nu noterar vi att det i stället sitter däck från taiwanesiska Maxxis på testbilen, därför kör vi om älgtestet. Och resultatet är häpnadsväckande – åt fel håll.

Maxhastigheten blir nu 72 km/h, vilket förvisso innebär att MG5 fortfarande presterar ett godkänt resultat – men greppnivån är radikalt försämrad. Varför MG har valt att byta ut Michelin-däcken vet vi inte, inte heller varför man valt att byta till däck med så uppenbart mycket sämre prestationsnivå.



Emma Härnström

PR-koordinator för MG Sverige.

Vi ställer frågan till Emma Härnström som är PR-koordinator för MG i Sverige. Som i sin tur fört frågan vidare till MG Europa.

– Vi har inte fått något svar från MG Europa ännu, säger Emma Härnström.

MG Europa har i skrivande stund haft en månad på sig att återkomma med ett svar.

Emma Härnström fortsätter.

– Vi har inte informerats om att bilarna ska börja levereras med några andra däck. Vi undersöker just nu i vilken omfattning bilar kan ha fått andra däck. Vi vet inte om det är flera bilar i Sverige eller bara det aktuella exemplaret.

Hur kan detta komma att lösas när ni reder ut omfattningen?

– I nuläget kan vi inte säga något om det.

Att MG Sverige inte ens visste om att däcken har bytts till annat fabrikat är förvånande, men framför allt oroväckande. Vad är det mer de inte vet, och vad betyder det för dig som konsument?

Normalt sett har biltillverkare en rad olika däckfabrikat som kan vara standardmonterade, för att säkra tillgången. Detta har visat sig vara synnerligen viktigt i tider som dessa då leveransbekymmer hör till vardagen inom fordonsindustrin.

Hur många alternativ en bilmodell har beror på en rad faktorer såsom tillverkningsvolym och antal tillgängliga dimensioner till bilmodellen. Men viktigast av allt – prestandanivån ska vara likvärdig med de olika alternativdäcken inom samma dimension. Här missar MG grovt och det drabbar dig som kund.



Linus Pröjtz

Teknikens Världs däckexpert

Däckexperten: "Den fina balansen är som bortblåst"

När MG5 klarade 80 km/h genom älgtestet – vi blev som tagna på sängen av den prestanda som bilen uppvisade. Dessutom med Michelin Primacy 3 monterade. Ett däck som vi nu har testat efterträdaren till efterträdaren (!) till. Det är med andra ord en gammal däckmodell som till stor del redan har fasats ut. Men MG fortsätter att använda det.

Michelin Primacy 3 var aldrig ett prestandaoptimerat däck med maximalt grepp. Snarare tvärtom, det är ett ytterst alldagligt däck. Men i kombination med MG5 utträttades stordåd genom älgtestet. Balansen, greppet och enkelheten att ta bilen förbi hindret och genom konbanan saknar motstycke i klassen där MG5 befinner sig. Det saknar faktiskt motstycke i de flesta klasser, bara ett fåtal bilar har någonsin klarat ett resultat liknande det för MG5. Och när vi testade om MG5 med Michelin Primacy 3 långt senare presterande den ett exakt lika bra beteende. Men det blir inte tredje gången gillt. Tredje gången är nu, med Maxxis Premitra 5-däck monterat i samma 215/50 R17-dimension som tidigare.

Resultatet förbluffar oss, det känns som att vi testar en helt annan bilmodell. Styrningen reagerar snabbare samtidigt som greppnivån är märkbart annorlunda. Den fina balansen är som bortblåst, bilen vagnar bitvis genom banan när greppet ömsom går förlorat och ömsom kommer tillbaka. Bilen blir svårkörd och säkerhetsprestanda markant mycket sämre. Den snabba styrresponsen verkar chocka bilen, den gynnas inte alls av framvagnsgreppet. Strax över 72 km/h vagnar bilen så mycket i sidled att banan inte räcker till.

Är MG5 därmed dålig? Den är fortfarande godkänd. Men MG, som tillverkare och/eller importör, får underkänt. Självklart ska MG kunna leverera sina bilar med olika sorters däck – men prestandanivån måste vara likvärdig oavsett vilka däck som är monterade från fabrik. Om du fortfarande är sugen på en MG5, kräv att bilen ska levereras med Michelin-däcken.

**Robin Törnros****Linus Pröjtz**



6. Toyota Yaris Hybrid får starkare drivlina

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-05-31

Uppdaterad: 2023-05-31

Kompakta Yaris får nytt infotainmentsystem och två olika hybriddrivlinor.



Nu finns det möjlighet att välja till radar på Yaris.

Den senaste generationen av Toyota Yaris Hybrid **introducerades 2019** och får nu en sedvanlig uppdatering i mitten av sin livscykel.

Den största nyheten är att 115-hästarsversionen kompletteras med en starkare variant med 130 hästar. Det är inte bara effekten som ökat utan även vridmomentet – från 131 till 185 Newtonmeter.

Tillsammans gör det att Yaris Hybrid 130 blir smidigare att köra och accelererar snabbare än Yaris Hybrid 115. 0–100 km/h går på 9,2 sekunder, en halv sekund snabbare än 115-versionen.

Säkerheten har förbättrats med en ny framåtriktad kamera och radar som verkar tillsammans med förarassistanssystem, som nya nya Deceleration Assist och Steering Assist.

På insidan har Toyota Yaris fått digital förarinstrumentering på 7 eller 12 tum. I mittkonsolen finns en pekskärm på 9 eller 10,5 tum. Multimediasystemet är uppdaterat och kompatibelt med Apple Carplay och Android Auto.



Nytt är också möjligheten att öppna sin Yaris med en digital nyckel i telefonen. Upp till fem användare kan öppna bilen från appen MyT.

Nya Toyota Yaris Hybrid kommer att vara tillgänglig för onlinebokning i Sverige från och med juni 2023.



Med den tuffare GR Sport-versionen får man ett synligt avgasrör.

7. Powertune plockar superbilssiffror ur GR Yaris

Publicerad 2023-06-01 kl 10:40

Text Joakim Nyberg

Australiska Powertune har trimmat en kundägd Toyota GR Yaris till otroliga 741 hästkrafter, på naven. Låt det sjunka in ett tag. Är du inte imponerad kan det bero på att du inte vet att motorn Toyota utvecklat till sina sportiga hatchbacks GR Yaris och GR Corolla är en trecylindrig maskin på 1,6 liter.



Foto: Powertune Australia

Powertune hoppade snabbt på tåget och redan 2021 hade de krämat ur 473 hästkrafter ur en motor vars mekaniska uppgraderingar begränsats till nya ventilfjädrar. Det nya effektrekordet ur trepipen uppnåddes också med minimala förändringar, på sätt och vis. Tåligare topplockspackning och topplocksbultar, större turbo och laddluftkylare, samt uppgraderat bränslesystem är i stort sett arbetet som ligger bakom resultatet. Vevaxel, vevstakar och kolvar behåller standardspecifikation.

– Vi har plockat isär många av de här motorerna och efter många jämförelser och mått kom vi fram till att vi kunde nå vårt mål med originaldelarna, berättade Powertune för CarBuzz.



8. En liten GTI fyller 25 år

Av Redaktören för @bytbil.com 2023-06-01

Text: Morten Bek

Volkswagen Polo GTI får jubileumsutgåva.



Volkswagen Polo GTI har alltid stått i skuggan av sin storebror **Golf GTI**. Nu fyller den 25 år och står i rampljuset med Edition 25 i 2 500 exemplar.

Golf GTI hit och Golf GTI dit. Volkswagens kompakta GTI har alltid varit lagom stor och gjort allting rätt. Men det har varit riktigt länge sedan Golf GTI hade någon som helst popularitet. Den kan mycket – och du betalar för det. Vem ska (och kan) betala över en halv miljon kronor för en Golf GTI Clubsport med 300 hk?

För ungefär hälften får du en GTI som kan nästan lika mycket. I vissa avseenden gör den precis lika mycket. Det är Polo GTI, som kommer med 207 hk och samma grundfilosofi som den större Golf GTI. Snabb och rolig, men samtidigt praktisk och förnuftig.

Volkswagen har tillverkat Polo GTI i 25 år, och tyskarna hedrar den med en jubileumsmodell, vilket de har gjort flera gånger tidigare med Golf GTI. Polo GTI Edition 25 ger den lilla GTI:n en välförtjänt stund i rampljuset.



Endast 2 500 exemplar tillverkade i Sydafrika

Volkswagen gillar att begränsa sina jubileumsmodeller, så Polo GTI Edition 25 kommer inte att rulla av monteringsbandet, som löper i Sydafrika, på obestämd tid. Det tillverkas i 2 500 exemplar, och de trevliga medarbetarna har varit vänliga nog att sätta upp en lista vid ingången där det står "One of 2500" – en av 2 500 bilar.

På så sätt glömmar man inte hur lycklig man är. Det är ingen risk att missa att denna Polo GTI (som finns i Ascot Grey, som på bilden, Pure White, Kings Red Metallic, Reef Blue Metallic, Smoke Grey Metallic och Deep Black Pearl Effect) har något med siffran 25 att göra. Siffran finns längst ner på ratten och som dekoration på dörrarna.

Formgivarna kör ett svart tema på exteriören. Sidospegelhusen, taket och de 18 tum Adelaide-metallfälgarna är svarta som standard. Ett annat specialelement i Edition 25 är lädersäten i rött och svart med en broderad GTI-logotyp i ryggen. Mycket annat måste du fortfarande betala extra för – det här är ingen presentbutik bara för att det är födelsedag.

Samma 207 hk i 2-litersmotorn

Polo GTI började sin karriär 1998 med en 125 hk stark 1,6-liters sugmotor, som också gjorde det lättare jobbet i den dåvarande Lupo GTI. 125 hk skulle inte vara någon stor fest i den senaste, tyngre Polo GTI, så här är 2-litersmotorn med 207 hk.

Volkswagen har inte rört motorn det minsta, verkar det som, så Polo GTI Edition 25 har samma 207 hk och 320 Nm, och en rask 0-100 km/h på 6,5 sekunder. Varför har man inte slängt in ytterligare 25 hk för de 2 500 kunder som köper en GTI i begränsad upplaga? Det var fallet vid 30-årsjubileet av Golf GTI. Den fick ytterligare 30 hk, så firandet var mer än bara ytligt.

Det är nog ingen dålig idé att köpa Polo GTI Edition 25 trots allt. Jubileumsutgåvan kan mycket väl vara sista gången som förändringar görs i Polo GTI. Det finns en risk att den nuvarande generationens Polo – och vi talar om alla Polo-modeller, inte bara GTI – blir den sista. Så en 30-årsdag för Polo GTI kommer att kräva något av ett mirakel.



Relaterade artiklar:



Nu säljs nya Golf i Sverige - här är priserna



Volvos nya superkampanj på nya XC60



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5

9. VW Golf R 333 – ny specialmodell som toppar 270 km/h

Publicerat 31/05/2023 av Maths Nilsson

Volkswagen visar upp en ny specialmodell av Golf R. Nya Golf R 333 Limited Edition blir en av de mest exklusiva Golfarna någonsin.



Storsäljaren Volkswagen Golf har blivit en marginell modell i Sverige, men prestandaversionen Golf R säljs i en hel del exemplar. Nu kommer en specialversion för den som vill ha lite mer.

Golf R 333 Limited Edition kommer bara i 333 exemplar och varje exemplar har 333 hästkrafter. Men även vanliga Golf R har numera 333 hästkrafter, så bilen är inte så speciell som det kan tyckas. Toppfarten är dock höjd till 270 km/h.

Färgen Lime Yellow har inte gått att få tidigare på Golf R, även om den funnits till den vanliga standard-Golfen. Hur många bilar vi i Sverige får vet vi inte ännu.



Maths Nilsson

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



10. Provtur: Porsche Cayenne är fortfarande oöverträffad

Av redaktören bytbil.com 2023-05-30

Text: Morten Bek

Det finns inte många drivlinor i PHEV-format som kan mäta sig med Cayenne E-Hybrid.



Ingen annan stor suv är så dynamisk och bekväm som **Porsche Cayenne**. Faceliftet kommer med ett större batteri i laddhybriden – och ett lägre pris.

Det är lätt att karaktärisera och kategorisera Porsche Cayenne som en pinsam potensförstärkare. Men det är bara om du aldrig har kört den stora suven från Porsche. Då klumpar man ihop den med **Audi Q7** och **Mercedes-Benz GLE**, som också är pompösa, men som verkligen känns som stora (slädar) bakom ratten.

I Cayenne händer något som man bara kan känna bakom ratten. Det känns nästan som magi. Medan magi förvisso också kan användas som potenshöjare använder Porsches ingenjörer sin expertis för att skapa magiska köregenskaper.

Porsche är först och främst ett sportbilsföretag och på något sätt, som bara Porsche kan, har man lyckats göra Cayenne till sportbilen bland de stora suvarna. BMW har försökt göra samma sak med **X5**, och jag tror att Mercedes-Benz skulle vilja göra samma sak med GLE. Men de missar målet med råge.

Med cirka 30 procent av Porsches försäljning år 2022 är Cayenne en gigant i modellprogrammet, och den nuvarande borde hålla i några år till. Så för att få en frisk fläkt och inte minst längre räckvidd i laddhybriden, och därmed lägre pris, har Porsche låtit sin stora suv genomgå en förnygringskur. Inte en särskilt synlig sådan, men en som gör stor skillnad.



Trogen den ursprungliga

Första gången jag körde en Cayenne var suven fortfarande i sin första generation. En svart Cayenne S med en 4,5-liters V8.

Jag tog den svarta Cayennen till Sturup Raceway, och om jag på vägen till Sverige, över Öresundsbron, hade trott att Cayenne bara var en VW Touareg med en tjusig front, så var jag en Porsche-troende när jag körde tillbaka till Köpenhamn. Cayenne var förmodligen på samma nivå som Touareg, men den var redan från början en Porsche i bästa lådan.

Cayenne har inte urvattnats och den har inte suddats ut. Däremot har den blivit mycket mer av en läcker lyxbil och dessutom märkligt nog bekvämare. Jag körde Cayenne senast när den tredje generationen kom 2017, och efter sex år står samma modell, i alla möjliga färger och konfigurationer, framför mig precis utanför landningsbanan i Salzburg i Österrike. Samma, men med många nya saker.

Fronten, det första jag möter i Cayenne-utbudet, har en ny uppsättning strålkastare. Matrix LED som standard och bättre design. I sortimentet ingår även Cayenne Coupé-modellerna, men det lockar mig inte – Cayenne är fortfarande bäst som ”ren” suv.

Det stora batteriet för det låga priset

Min inre och allestädes närvarande bilentusiast klappar i händerna när jag kör ut från flygplatsen i regnet i en blå Cayenne S. S-versionen var tidigare en suv med en turboladdad V6, och det var bara prestanda och njutning som skilde den från basmodellen Cayenne med samma motor.

En V8 är tillbaka under motorhuven och 4-litersmotorn, som också är turboladdad, har blygsamma 34 hk och 50 Nm mer än den tidigare V6:an, men ljudet är värt mycket mer i sig självt. Jag drar i den vänstra växelspaken bara för att ha kul och fördjupa mig i ljudet, som om jag var tillbaka år 2006, när downsizing och elektrifiering var något som inte riktigt hade hänt ännu. Växlingarna är oerhört exakta och de 474 hk gör Cayenne S till en komplett suv.



Men eftersom jag har kört elbilar med 500, 600, 700 och 1 000 hk är Cayenne S helt enkelt snabb. Det tar tid för alla bitar att falla på plats och prestandan är bara 100 procent där. V8-motorn är en fantastisk motor, men det är den förstärkta plug-in-hybriden som överträffar de andra Cayenne-modellerna.

Cayenne E-Hybrid, som plug-in-hybriden heter, är som tidigare. Men batteriet består av fler celler: 25,9 kWh nu, 17,9 kWh tidigare. Elmotorn är ny och starkare, V6:an utrustad med 304 hk, och den uppladdningsbara Cayenne E-Hybrid saknar bara 4 hk jämfört med S-versionen med V8. 470 hk är nära, men inte tillräckligt för att nå den senaste BMW X5 som PHEV med 489 hk.

Vad batteriet däremot gör som för Cayenne E-Hybrid närmare X5 är att det ger en längre räckvidd – och minskade koldioxidutsläpp, som ligger bekvämt under 50 gram. Därför är Cayenne E-Hybrid nu billigare än tidigare.

Cayenne E-Hybrid har sänkts i pris efter ansiktslyftet betydligt, så den ligger nu nära BMW X5. Men Porsche är det mycket starkare varumärket, och till priset av 1 090 000 kronor inkluderas tonvis med små och stora utrustningselement.

Det är något speciellt

När det gäller räckvidden är den upp till 74 kilometer. I ösregn på österrikiska landsvägar i 60-85 km/h håller plug-in-hybriden i viss mån vad den lovar.

Den är väldigt rak på banan, vilket ger dig lite mer frihet att titta runt i kupén och testa runt lite. Porsche har skurit bort kåpa-skuggan över instrumenteringen, men eftersom jag inte ser solen under två dagar i Österrike vet jag inte om det gör någon skillnad. Fina instrument är det i alla fall. En ny mittkonsol, en växelväljare som till stor del är hämtad från VW Multivan och en ny mittkonsol lyfter fram det som redan var en elegant och långlivad design.

Det finns möjlighet till en pekskärm framför passageraren. Du kan titta på navigering och rutt, övervaka hastighet och G-kraft, och du kan förmodligen göra andra saker också. Jag är mer entusiastisk över den rent ut sagt vackra färg- och materialkombinationen i testbilen. Säten i färgen Night Green, paneler i eukalyptusträ och ett så kallat accentpaket i färgen Neodyme. Uppfriskande, men ändå dämpad och lämplig för en stor suv.

FAKTA: PORSCHE CAYENNE 3,0 E-HYBRID**Motor & drivlina****Motor** V6, 2 995 cm³ + elmotor**Effekt** 470 hk/650 Nm**0-100 km/h** 4,9 sekunder**Toppfart** 254 km/h**Bränsleförbrukning** 55,6-66,7 km/l**CO₂-utsläpp** 33-42 gram/km**Batteriets storlek** 25,9 kWh**Elektrisk räckvidd** 66-74 kilometer**Vikt & mått****Mått (L/W/H)** 493/198/170 cm**Vikt** 2 500 kg**Dragvikt** 3 500 kg**Bagagevolym** 545-1 563 liter**Pris****Från** 1 090 000 kronor**Inte den bästa, men den rätta**

I Cayenne känner jag mig integrerad även om det är en mycket stor bil. Jag passar in och känner mig inte, som i en GLE, som en främling. Inredningens intimitet får mig att glömma att jag kör en Cayenne och inte en Macan, och det gör också allt som bilen kommunicerar till mig.

Jag har redan nämnt att en Cayenne vanligtvis levereras med många små och stora utrustningsdetaljer. Det är vad den behöver om den ska se ut och köra något som liknar test-bilen. 20-tumsfälgar och nya elektroniskt styrda, justerbara stötdämpare med två kamrar kommer gratis, men jag kör med en bestämd välsatt tabell med utrustningskoder: ON5, 1BK, QZ7. Hitta själv på fler kombinationer. Bakom just dessa tre hittar du bakaxelstyrning, adaptiv luftfjädring och styrning i Plus-versionen.

Jag kan säga att den här Cayennen körs med samma intensitet som den jag körde 2006 med V8:an på Sturup. Det är den bästa styrningen en SUV kan ha. Perfekt grepp och kroppshållning. Men dessutom finns det en fjädringskomfort av hög klass, och det med 22" och fin dynamik.

Det som helt ärligt drar ner på betyget är det faktum att Cayenne "drar". De tre olika modellerna jag kör drar alla i ratten eftersom de stora däcken följer gupp eller spår i asfalten till höger eller vänster. Hur uttalat kommer det att vara på standarddäck? Ingen aning, men på en smal landsväg är det bäst att vara uppmärksam.

Det finns verkligen inte många drivlinor i PHEV-format som kan mäta sig med Cayenne E-Hybrid. Den är spontan och slagkraftig, exakt och med bra elektrisk räckvidd. E-Hybrid är inte Porsches bästa Cayenne, men det är en riktig Cayenne. Cayenne S med sina härliga V8-toner kostar 60 000 kronor mer än Cayenne E-Hybrid.

Om några år kommer Cayenne att vara 100 procent elektrifierad, och det är dit vi alla är på väg. Fram till dess är den förnyade Cayenne med mer av allt – mest av allt mer kraft – inte alls det sämsta Porsche har att erbjuda. Cayenne väcker inte alltid uppmärksamhet på ett bra sätt, men bakom ratten är den speciell på alla rätt sätt.

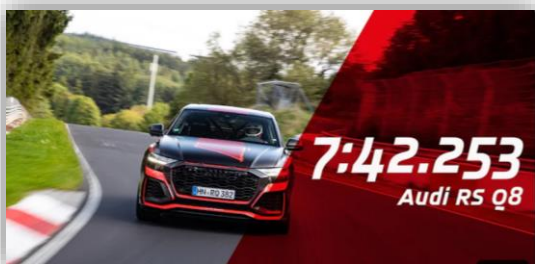
Relaterade artiklar



Porsche bekräftar ny suv – större än Cayenne



Porsche Cayenne Turbo GT – Kraftfullaste motorn någonsin



Porsche Cayenne slår rekord på Nordschleife



Uppgifter: Porsche lanserar största modellen hittills



11. TEST: Ferrari 296 GTB – instegare med 830 hästar

Av Marcus Peters bearbetning Tobias Mersinger /// foto Achim Hartmann

Publicerad: 2023-06-02 Uppdaterad: 2023-06-01

I Ferraris nybörjarmodell får man nöja sig med sex cylindrar. Är den därför billigare än föregångaren? Knappast – det här är en laddhybrid med 830 hk!



Ferraris V6-bestyckade laddhybrid 296 GTB är tillverkarens nya instegsmodell med en systemeffekt på "endast" 830 hästkrafter.

Ferrari 296 GTB

Bensin 663 hk

El 167 hk

Grundpris 3 255 000:–

En V6 med laddhybridteknik i en Ferrari? Vad händer egentligen? Provar italienarna nu även lyckan i tjänstebilsbranschen?

Förmodligen inte men 296 GTB är ändå lite av ett offerlamm som ska blidka strängare miljökrav. Jämfört med föregångaren F8 Tributo med dubbelturbo-V8 är offergåvan i den nya instegsmodellen två cylindrar. Det betyder å andra sidan mindre rörlig massa, lägre inre friktion, lägre vikt och mindre utrymmesbehov. Har vi här alltså en nättare, tvåsitsig mittmotorbil som kanske till och med är billigare än modellen den ersätter?



Blinkers, strålkastare, vindrutetorkare, körlägen, infotainment och färddator – allt sköts på ratten.

Enbart batteriet med sin kapacitet på 7,5 kWh ökar vikten med 73 kg och ändå ska 296 GTB väga bara 35 kg mer än föregångaren som hade 110 hk mindre. Redaktionen våg visar stolta 1 714 kg med full tank och förare. En ganska stabil bil med andra ord.

Laddhybridtekniken i 296 består av det uppladdningsbara batteriet och en elektrisk axialflödesmotor som genererar 315 Nm. Motorn sitter mellan förbränningsmotorn och växellådan och fungerar bland annat som en startmotor/ generator. Elmotorn kopplas in och ur via en treskivig torrkoppling, vilket sker utan minsta ryck, helt omärkbart.

Till skillnad från i SF90 Stradale driver drivlinan enbart bakhjulen i 296 GTB. Med facila 830 hk.

Enbart V6-motorn levererar sanslösa 663 hk. Det betyder en litereffekt på 222 hk! Galet! För att namnet ska klinga bättre har man rundat av motorvolymen till 2,9 liter, men egentligen är det en trelitersmotor med en ljudlig tomgång, vilket är resultatet av en vågad vinkel mellan cylinderraderna på 120 grader som ger motorn nästan samma utseende som en boxermotor. Ovanpå sitter grenrören samt två IHI-turbos som kvittrar underbart vid 2,1 bars laddtryck.

Vi förstår dina tvivel. Sex cylindrar i en Ferrari. Hur låter det? Mycket handlar trots allt om ljudet. Men i Maranello vet man hur man trollar med ljudvågorna.

V8-motorn i en F355 ylar som en tolvcyldrig racingmotor tack vare en flaskhals men för V6-motorn har ingenjörerna skapat något nytt: en ljudtratt i avgassystemet som börjar före partikelfiltren och leder ljudet uppåt mot kupén.

I denna sitter man ytterst nära framaxeln med pedalstället flyttat något åt höger och glömmer snabbt hur mycket av bilen man har bakom sig: 296 GTB breder nämligen ut sig på löjligen 2,3 meter med backspeglar i sidled. Inte det roligaste när man möter en timmerbil vill jag lova. Liten och nätt är nykomlingen definitivt inte.



Med vredet (Manettinon) sköter föraren de olika körlägena och stötdämparna. Den antydda växelkulissen styr däremot automatlådan.

Förarlandskapet domineras av ett stort instrumentkluster och haptiska ytor för klimat-anläggningen samt en ratt som i sitt funktionsomfång påminner om valfri F1-kringla. Startknappen är exempelvis en pekyta längst ned på ratten och lika ovärdig Ferrari-emblemet som rattens infotainmentstyrning med dessa eländiga pekytor. Som tur är finns fortfarande ett analogt Manettino-vred som sköter den viktigaste extrafunktionen av alla: ett tryck aktiverar dämparnas komfortabla inställning.

Dags att starta bilen. Man kanske förväntar sig det Ferrari-typiska ljudet, men mittmotorbilen surrar iväg elektriskt och ljudlöst. Irriterande? Absolut. Men i testet kunde vi köra två mil innan batteriet är urladdat. Axialflödesmotorn driver bilen kraftfullt och accelererar utan problem till motorväghastighet.

Senare räknar vi fram en förbrukning på 33 kWh/100 km, men när batteriet är tomt nöjer sig V6-motorn med förvånansvärt låga 8,8 l/100 km. Laddar man vid en 11 kW-wallbox dröjer det inte mer än en och en halv timme innan batteriet återigen är fulladdat.

I hybridläget är det gaspedalens vinkel som avgör om energin kommer från el- eller förbränningsmotorn. Åker pedalen söderut vaknar V6-motorn med ett skall och kopplas in utan ryck. Ljudet påminner förresten mer än bara lite om 80-talets 3,5-liters-motor från BMW M GmbH, i alla fall upp till 3 500 r/min.

Ännu ett tryck på rattens vänstra pekyta aktiverar bilens Performance-läge, som alltid ser till att det finns nog med energi för en elektrisk boost. Värre (eller snarare bättre) än "Performance" är bara "Qualifying" – här aktiveras drivlinans fulla effekt, förbränningsmotorn laddar batteriet med hög effekt och så ofta det bara går, exempelvis när man släpper upp gasen eller väntar i en korsning. Till och med när man frirullar regenererar motorn.

Elmotorn genererar å andra sidan mer än gärna massivt med tryck, accelererar omedelbart och överbygger momentet innan tvångsfläktarna bygger tryck effektivt. IHI-snurrorna vaknar ordentligt först vid 3 500 r/min och till synes dubblar kraften och dramatiken: vevaxeln med tre offset och tändningsföljden 1-6-3-4-2-5 skapar akustisk förvirring – här smattrar väl fler än bara sex cylindrar?

Det låter först som en planvevs-V8, men så fort varvtalet överstiger 6 000 r/min byter ljudet karaktär och låter som en V12.



Digitalinstrumentet kan inte bara visa varvtalsmätaren utan även andra (mer eller mindre) relevanta data. En pekyta på ratten visar valt körläge.

Oavsett vilket, accelerationen är enorm och håller man styvt på pedalen spinner 296 GTB till och med i tredje växeln! Här rusar hjärtat och man känner sig en aning liten och nästan lite rädd bakom ratten.

På något sätt verkar Maranellos ingenjörer ha lyckats med att importera samma dubbel-turbo-punch i vinkelsexan som man förväntar sig från en F40. Vi hamnar i bromszonen alldeles för snabbt, farten är för hög, motorn klättrar uppför varvtalsbandet i en vanvettig hastighet och man måste bromsa direkt känns det som.

Konsten att köra 296 GTB är att leta upp oftrafikerade sträckor som man helst ska lära sig i förväg, fokusera på avsnitt med korta raksträckor samt många kurvor som kan tas på tvåan eller trean.

Även om de yttre förutsättningarna är tämligen perfekta får man se upp i mittmotorbilen: med varma däck på torr asfalt kan man knappt värja sig mot g-krafternas frestelse – 296 GTB formligen skriker efter sidoacceleration, vill bli utmanad och visa vad den kan. Det är underhållning i världsklass men i förarsätet känner man sig många gånger som en sidekick.

Som tur är det inte speciellt svårt att dosera motorns 740 Nm med finkänsla och den fina bromspedalskänslan hjälper till att decimera den massiva framdrivningen effektivt.

Dessutom får man hjälp av analytisk återkoppling från både fram- och bakaxeln för att alltid kunna hålla koll på vad som sker mellan däcken och underlaget samtidigt som dämpningen i komfortläget alltid ser till att hålla konstant kontakt med asfalten. Utan bilens kompetenta mekaniska grepp hade motorns 830 hk knappast varit särskilt roliga.

Men när omständigheterna och förartalangen för en gångs skull passar ihop kan man faktiskt omvandla motorns sanslösa effekt till renodlad körglädje. Man måste dock inse att bilen föredrar en finkänslig högerfot för att vara riktigt snabb, en tvåhandsläggga gör ingen nytta här.

296 GTB kommer dock definitivt att skämma ut dig om du inte vet vad du gör, och den som tror att man kan lära känna bilen på två korta motorvägsrepor kommer att bli besviken. Förutom den sanslösa kraftexplosionen på åttonde växeln, den utmärkta spårstabiliteten och Michelin-däckens nyfikenhet på asfaltsskador vet du absolut ingenting om bilen.

I regn får man däremot fin hjälp av hybriddrivlinans fina doserbarhet, men man får hus hålla med pedalvägen. Det räcker med lite för mycket tryck innan de kalla Michelindäcken inte kan hantera motivationen längre och överger ansvaret till det utmärkta ESP-systemet. Har man däremot valt inställningen "CT off" reagerar bilen istället med ett ordentligt tvärställ.



*En liten ving nedanför registreringsskylten kanaliserar luften.
Ferrari lovar något slags "ground effect"*

Att motarbeta bakaxeln är ingen enkel uppgift, bilens hyperdirekta styrning kan lätt överreagera och göra bilen ännu oroligare. Drifts fungerar märkligt nog bättre på torr asfalt och är lättare att balansera under 6 000 r/min.

En liten notis från Hockenheimring: bilens våldsamma effekt kommer egentligen bara till sin fulla rätt på en riktig bana. Men en 1,7-tonsbil blir nog aldrig ett riktigt perfekt track day-vapen och den väldiga bredden är knappast någon större njutning på landsvägen heller. Var ska man köra 296 GTB?

Det enkla svaret? Där det finns plats och utrymme. Ferrari visar inget större intresse i att omvända vikt- och storlekstillväxten.

Det politiska läget tvingar dock tillverkaren till att börja elektrifiera sina bilar och viktökningen på grund av hybriddrivlinan möter man helt enkelt med ännu mer effekt. Dietplanen är inte mycket mer än att man plockar bort två cylindrar, vilket vägs upp med god marginal av laddtryck och elmotor.

Även om 296 GTB har endast sex cylindrar är den knappast billig. Grundpriset hamnar på minst 283 185 euro, alltså drygt 3,2 miljoner kronor. För en F8 Tributo betalade man 2021 drygt 2,6 miljoner.

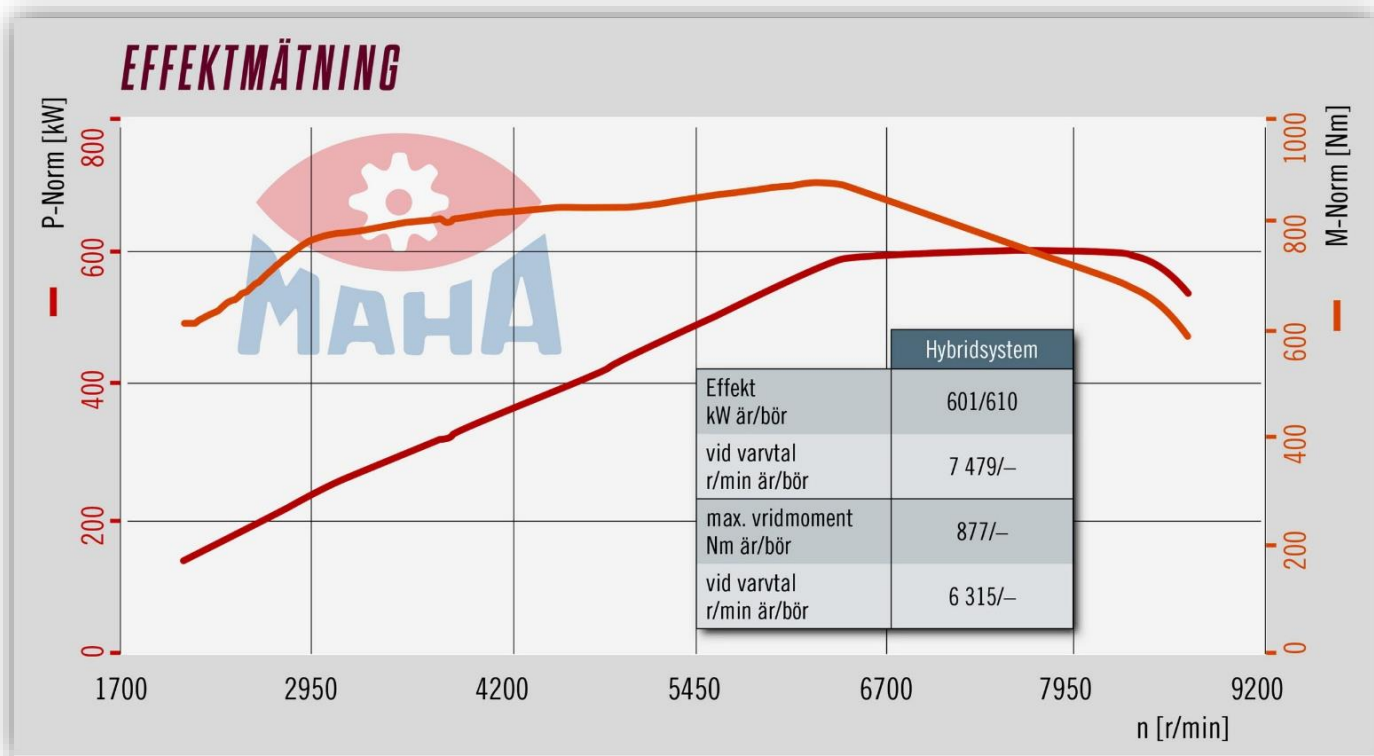
Prispåslaget köper dig en sanslöst stor, tung och framför allt kraftfull tvåsitsig mittmotorbil med nästan löjliga prestanda: 0 – 100 km/h går på 2,9 sekunder, upp till det dubbla behöver bilen 7,6 sekunder och 300 km/h-markeringen faller efter 19,3 sekunder.

Utan elektrifieringen hade bilen antagligen varit 150 kg lättare och fem procent mindre. Det hade inneburit en tjänstevikt på 1 564 kg som möter en effekt på 663 hk. Det hade varit definitionen av ren och skär körglädje och faktum är att en sådan version redan har efterfrågats av en hel del trogna kunder.

Kommer Ferrari att lyssna? Snarare: Kommer emissionsreglerna att tillåta Ferrari att lyssna?



En Ferrari med en V6? Jo, det funkar alldeles utmärkt – vi pratar ändå om 222 hästkrafter per liter slagvolym.



VI VAR NATURLIGTVIS TVUNGNA ATT MÄTA BILENS MONSTRUÖSA EFFEKT PÅ EN RULLANDE LANDSVÄG.

Att 296 GTB inte har tillräckligt med effekt är det nog ingen som tycker, men vi var trots allt nyfikna på hur många av de påstådda 830 pällarna som faktiskt finns under den vackra huven. Därför fick Ferraris instegsmodell infinna sig till en effektmätning på en rullande landsväg. Resultatet? Enbart elmotorn genererar 158 hk. Bägge två ger en systemeffekt på 817 hk. Mättoleransen ligger dock på två procent eller cirka 17 hk, vilket innebär att motoreffekten fortfarande ligger inom börvärdet.

AXIALFLÖDESMOTORN



UTIFRÅN SETT LIKNAR ELMOTORN I 296 GTB EN KOPPLINGSKLOCKA, MEN PÅ INSIDAN SKAPAR ROTOR- OCH STATORSKIVORNA KRAFTFULLT VRIDMOMENT PÅ LÅGA VARV.

Redan i SF90 Stradale har Ferrari använt sig av en axialflödesmotor från leverantören Yasa som nu även finns i 296 GTB. Den skivformade elmotorn sitter mellan förbränningsmotorn och växellådan och väger bara 22 kg. Rotor- och statorskivorna sitter växelvis på en axel och den magnetiska strömmen löper parallellt till axeln. Jämfört med en radialflödesmotor är vridmomentstätheten större, vilket passar fint till 296 eftersom elmotorns huvudsakliga uppgift är att brygga turbohålet. För en renodlad elektrisk variant hade lösningen däremot inte fungerat lika bra eftersom motorn helst jobbar på låga varv och inte är speciellt lämpad för konstant effekt.

MIKAEL JOHANSSON

"296 GTB är det snyggaste Maranello fått fram på många år"

Dino 206/246 GT/246 GTS anses av många som den snyggaste Ferrarin genom tiderna och jag är nog böjd att hålla med. Men har du sett vad man får ge för dessa 60/70-talare? Priserna i Europa börjar på cirka 3,5 miljoner kronor. Händelsevis samma nivå som 20-talets reinkarnation 296 GTB ...

Släktskapet är tydligt och för att vara en ny Ferrari ger 296:an sin dito V6-försedda anfader en oväntad tuff match designmässigt. Ferrari 296 GTB är det snyggaste Maranello har fått fram på många år om du frågar mig. Dessutom verkar den inte helt oäven i övrigt heller. Att V6:an når samma eller ännu högre akustiska höjder som V8:an i föregångaren förvånar mig inte alls. Rent effektmässigt finns det tydligen också fördelar med tre cylindrar per turbo istället för fyra: pulserna krockar aldrig.

Att kunna köra på el när man vill vara diskret – och för att kunna skona V6:an från ett antal kallstarter – ser jag som en trevlig bonus. Förbränningsmotorn är ju så att säga aldrig långt borta ändå.

I helgen som var gick 2023 års upplaga av den klassiska 24-timmarstävlingen på Nürburgring. Team Frikadelli Racing, som oftast tävlat med Porsche, vann i år med en Ferrari 296 GT3. Sämre start kan en sportbil få!

TESTFAKTA

FERRARI

296 GTB

MOTOR

Typ/cylindervolym, cm ³	V6, turbo, bensen, 2 992
Effekt, förbränningsmotor, hk vid r/min	663 vid 8 000
Vridmoment, förbränningsmotor, Nm vid r/min	740 vid 6 250
Effekt, elmotor, hk/kW	167/122
Vridmoment, elmotor, Nm	315
Systemeffekt, hk/Nm	830/i.u.
Batteri, kWh	7,5
Maximal laddeffekt AC, kW	i.u.
Maximal laddeffekt DC, kW	-

DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Dubbelkoppling
Antal växlar, man/aut	-/8
Drivning	Bakhjulsdrift

MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg, testbil	1 714/238
Dragvikt, kg, testbil	-
Längd/axelavstånd, mm	4 565/2 600
Bredd/höjd, mm	1 958/1 187
Tankstorlek, l (kWh, brutto)	65 (7,5)
Bagagevolym, l VDA	202
Innerbredd, f/b, mm	1 510/-
Innerhöjd, f/b, mm	950/-
Däckdimension, testbil	F: 245/35 R20 Y, B: 305/35 R20 Y
Däckfabrikat, testbil	Michelin Pilot Sport 4 S

PRESTANDA

0-80 km/h, sek el/hybrid	-/2,3
0-100 km/h, sek el/hybrid [fabrikstopp] [fabrikstopp]	-/2,9 [2,9]
0-120 km/h, sek el/hybrid	-/3,6
0-140 km/h, sek el/hybrid	-/4,4
0-160 km/h, sek el/hybrid	-/5,3
0-180 km/h, sek el/hybrid	-/6,3
0-200 km/h, sek el/hybrid	-/7,6
0-220 km/h, sek el/hybrid	-/9,0
0-240 km/h, sek el/hybrid	-/10,8
0-260 km/h, sek el/hybrid	-/12,9
0-280 km/h, sek el/hybrid	-/15,6
0-300 km/h, sek el/hybrid	1 -/19,3
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	330
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	32,0

FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, l/100 km	7,4/11,7 +58 %
CO ₂ WLTP/test, g/km	169/267
Förbr. vid tömt batteri, test, l/100 km	11,7
Elförbr., WLTP/test ±%, kWh/100 km	13,8/33,0 +139 %
Räckvidd, test, km	2 20

BULLER I KUPÉN

80/100/130 km/h, dB(A)	3 71/75/77
------------------------	-------------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	ca 3 255 000:-
-----------	----------------

- Att ta sig 200-300 km/h tar bara 11,7 sekunder. Det klarar inte alla bilar 0-100 km/h.
- Elräckvidden imponerar inte sett till prislappen. Men är OK bland laddhybridportbilar.
- Breda, greppiga däck bidrar till en "sportbilmässig" bullernivå.



Driftingförsök bör inledas både helhjärtat men samtidigt finkänsligt.

Teknikens Värld

12. Range Rover Sport SV spänner musklerna

PUBLICERAD: 01 JUN 2023, KL 18:23

Prestandaversionen av Range Rover Sport blir en riktig smocka. Visst lämnar motorn oväntat mycket effekt, men framför allt har man jobbat hårt med resten av bilen.



När **Range Rover Sport** nu kommer i en värstingversion kallad SV (man har slopat R:et från den föregående generationens toppmodell) har man verkligen tagit i. Och då handlar det inte bara om att man har hinkat ned en 4,4-liters V8 från BMW under huven, som med hjälp av två turboaggregat och mildhybridteknik vräker ur sig 635 hästkrafter.

Nej, man har gått hela vägen och ändrat det mesta som har med körupplevelsen att göra. På chassidan kan det noteras att luftfjädringen sänkts ett par centimeter och de adaptiva stötdämparna är hydrauliskt sammanlänkade med varandra, så att bilen bättre kan hantera karossrörelser vid krängning och inbromsning. Systemet är aktivt och arbetar med 48 volts spänning, och har eliminerat behovet av krängningshämmare.

Därtill har man bytt ut några länkar i hjulupphängningarna för att få lite andra, mer fortåkningsanpassade hjulvinklar. Styrväxeln har fått lite snabbare utväxling.

Bromsarna från Brembo har inte mindre än åtta kolvar för framoken. För första gången på en produkt från **Land Rover** erbjuds också kolfiberkeramiska bromsskivor som tillval, vilket sparar 34 kilo ofjädrad vikt. Vill man spara ännu mer vikt beställer man sin SV med 23 tum stora kolfiberfälgar, vilket sparar ytterligare 36 kilo. Vilket kanske säger mer om hur tunga våra dagars hjul har blivit.

Sedan har man skott fälgarna med året-runt-däck. Nej, jag skojar inte. Man har lagt ned enorma resurser på chassit och sedan monterat Michelin Pilot Sport All Season 4 på bilen. Runt om. Bredare bak än fram, också för första gången på en Land Rover-produkt.



Så klart har man grejat även i kupén. Ratten har fått mindre diameter och tjockare rattkran och sportstolarna har fått integrerade nackstöd.

En kul detalj är att man kan få vibrationsgeneratorer i ryggstöden, som ska förstärka ljudupplevelsen, om det så handlar om motorljud eller vad som spelas på ljudanläggningen. Och så ska det "förbättra det mentala och fysiologiska välbefinnandet hos framsättespassagerarna". Tur.

Siffrorna då. Sprinten 0–100 km/h tar 3,8 sekunder, toppfarten är 290 km/h, beställer man motorhuv av kolfiber sparar man sex kilo, utan allt kolfibergodis väger bilen 2 560 kilo utan förare, den spyr ut 15 procent mindre koldioxid än motsvarande bil av föregående generation och priset är... nej, här står det ingenting i pressmaterialet.

Men enligt brittiska [Autocar](#) kommer bilen att kosta från motsvarande cirka 2,3 miljoner kronor, med brittiska skatter och avgifter, så räkna med mer pengar här hemma. Kolfiberleksakerna lägger på ytterligare runt 300 000 kronor, om man nu skulle vilja spara kilon på en bil som ändå kommer vara tyngre än en mindre måne.



Daniel Östlund



13. Klart: Faraday Futures elbil FF 91 kostar 3,36 miljoner kronor

Posted by Kristofer Rask juni 1 2023

Lanseringen av den superlyxiga elbilen Faraday Future FF 91 har kantats av dramatik, pengabrist och polisanmälningar. Men nu har den amerikanska-kinesiska biltillverkaren äntligen lanserat sin elbil.



Elbilen FF91 kommer i tre olika varianter där toppmodellen Futurist Alliance endast tillverkas i 300 exemplar. Prislappen blir hiskeliga 309 000 dollar, vilket motsvarar 3,36 miljoner kronor.

FF91 har tre elmotorer som ska ta bilen från 0 till 100 km/h på 2,27 sekunder, den har 1 050 hästkrafter och en toppfart på 250 km/h. Ett batteri på 142 kWh ska ge en räckvidd på 613 kilometer.

De första leveranserna ska starta i juni i USA och Kina.

Interiört är det fokus på lyx och den som köper en FF91 gör det antagligen för att spendera sin tid i baksätet.

Men även fram är FF91 lyxig, vilket gör att också chauffören kommer trivas.



Kristofer Rask

14. Volvo nr 9 000 000 byggd i Göteborg – görs om för elbilar

Publicerat av Maths Nilsson 01/06/2023

Här rullar en historisk Volvo av bandet på Torslandafabriken i Göteborg. Bil nummer nio miljoner som Volvo har tillverkat i fabriken. Milstolpen blev en Volvo V60. Nu ska fabriken byggas om för att tillverka elbilar. – Runt 2025, 2026 kommer man att se de första elbilarna byggas här, säger fabrikschefen Magnus Olsson till GP.



En väldigt speciell bil tillverkades vid Volvo Torslandaverken onsdagen den 21 maj 2023. Den nionde miljonte bilen som rullat ut från fabriken. Volvos operative chef Javier Varela satt vid ratten och operatören Linda Andersson fick äran att sitta i passagerarsätet.

En av de allra första bilarna som tillverkades i fabriken fanns på plats för firandet. En Volvo Amazon herrgårdsvagn från 1964 hade återvänt till sin födelseplats efter 59 år för att träffa Volvokompis nummer nio miljoner som blev en svart Volvo V60. På plats vid jubileet fanns statsminister Ulf Kristersson och finansminister Elisabeth Svantesson som var på studiebesök.

Den först tillverkade bilen i Torslandaverken 1964 var en Volvo Amazon. Foto: Volvo Cars-Fabriken invigdes under ståtliga former 24 april 1964 när kung Gustaf VI Adolf åkte i en Volvo ÖV 4. Foto: Volvo Cars

– Jubileet här i dag är helt otroligt. Under 59 år har vi haft verksamhet här och ger ett historiskt perspektiv som är helt fantastiskt. Den första bilen som rullade ut här var en Volvo Amazon, just nu kör vi fyra stora modeller V60, XC60, V90 och XC90, säger Magnus Olsson, fabrikschef på Torslandaverken, till [Göteborgs-Posten](#).

Nu ska Torslandafabriken byggas om för 10 miljarder för att övergå till att bara tillverka elbilar. Om ett par år kommer de första elbilarna att byggas i fabriken. Bland annat ska ett stort pressgjuten för aluminium och en batterimonteringsfabrik byggas. Nästa nya modell, [Volvo EX30](#), ska dock byggas i Kina.



Den först tillverkade bilen i Torslandaverken 1964 var en Volvo Amazon.

Fabriken på Hisingen utanför Göteborg är en av Sveriges största arbetsplatser och ska nu byggas om till el.

– Vi har ingen datum ännu. Vi förbereder oss för att ta nästa steg. Europas största aluminiumgjuteri ska byggas här och en batterisammansättningsanläggning. Runt 2025, 2026 kommer man att se de första elbilarna byggas här, säger Magnus Olsson till GP.



Fabriken invigdes under ståtliga former 24 april 1964 när kung Gustaf VI Adolf åkte i en Volvo ÖV 4.



Fabriken på Hisingen utanför Göteborg är en av Sveriges största arbetsplatser och ska nu byggas om till el.



FILM: <https://youtu.be/M4EhdG1b7kU>.



Maths Nilsson

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



15. Till stranden med retrocharm

Publicerad av Carl Undéhn 2023-05-31

Här är Fiat Topolino.



Redan 2020 lanserade Citroën den eldrivna mopedbilen Ami. Året efter kom Opels version Rocks och nu är det dags för Fiat att lansera sin tolkning av Stellantis-koncernens eldrivna minibil.

I sin italienska tappning får bilen namnet Topolino, vilket även är vad Musse Pigg heter i Italien. Men det var också namnet på den första generationens Fiat 500, som tillverkades mellan 1936 och 1955. Även om Fiat 500 knappast är känd som en stor bil är nya Topolino ännu mindre. De exakta måtten nämns inte, men utifrån Citroëns och Opels version kan vi räkna med en längd på under 2,5 meter.

Framifrån syns tydliga drag från den ursprungliga Fiat 500 med sina runda strålkastare och en slät front. Fiat spelar vidare på nostalgisträngen och kommer erbjuda Topolino i samma mintgröna färg som det gick att få originalet Fiat 500 i på 1950-talet. För den rätta sommar-känslan har den ett öppningsbart tygtak och öppna sidor med ett rep i stället för dörrar.

Tekniskt är Fiat Topolino samma bil som Citroën Ami/Opek Rocks. Det betyder en elmotor på framaxeln med en effekt på 8 hästkrafter som kan maxas till 12 när du trycker gasen i botten. Topp hastigheten är däremot begränsad till 45 km/h. Batteriet är på 5,5 kWh vilket ger Topolino en räckvidd på 7,5 mil enligt WLTP. När det är dags att ladda sker det genom ett vanoigt eluttag där det tar knappt fyra timmar att ladda fullt.

Fiat nämner inget pris och inte heller på vilka marknader bilen ska säljas. Släktingarna Ami och Rocks säljs inte i Sverige, men går att importera för den som vill.



Carl Undéhn

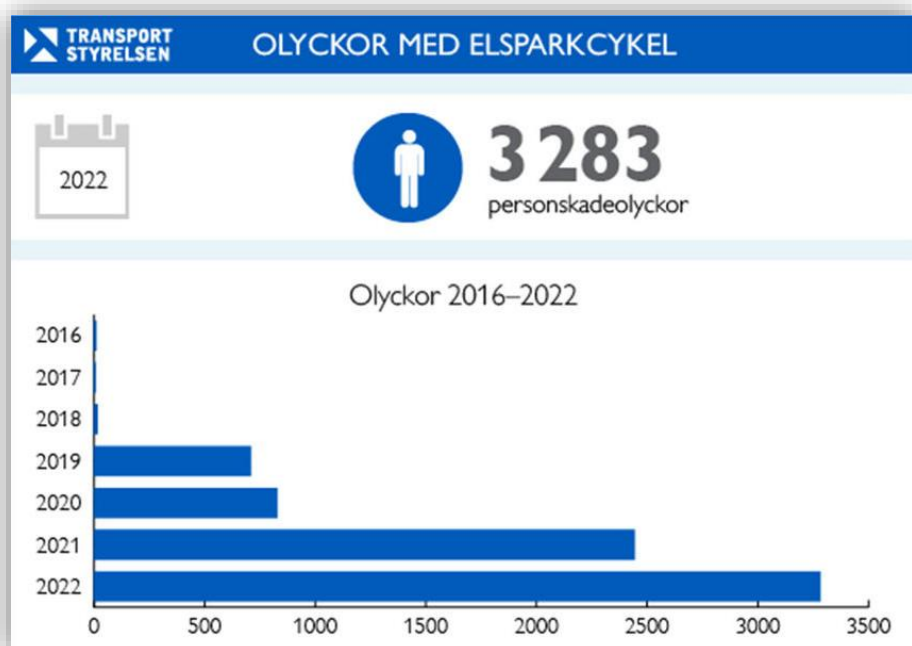
16. Antal skadade i olyckor med elsparkcykel ökar kraftigt

Bobby Green 2023-05-31 kl 12:30

Upp med 35 procent.



Enligt uttag ur olycksdatabasen Strada där både polis- och sjukvårdsrapporterade trafikolyckor finns med inträffade 3 283 elsparkcykelolyckor förra året. 3 334 personer skadades och fyra dog i olyckor med elsparkcykel inblandad. Jämfört med 2021 har antalet skadade ökat med 35 procent. De allra flesta olyckorna sker i större städer, runt 90 procent i tätbebyggt område. Nästan var fjärde skadad person är under 18 år och tre fjärdedelar av olyckorna är singelolyckor.





17. Porsche 356 fyller 75 – firas med Porsche Vision 357

Publicerad av Magnus Fröderberg

2023-01-26

Uppdaterad: 2023-01-26

Porsche firar 75 år och därmed också 356:an. Som en present till sig själva har Porsche gjort konceptbilen Porsche Vision 357.



75 års bilen är lackerad i färger från 1948.

– Vi skapade en mycket speciell födelsedagspresent i form av Porsche Vision 357, en som använder **356** som grund för att understryka betydelsen av vårt design-DNA, säger designchefen Michael Mauer.

Konceptbilen bygger på en 718 Cayman GT4 RS och har därmed en mittmonterad boxer-sexa på 493 hästar i stället för en svansmonterad fyra som originalet. Avgasröret är gjort i titan med keramisk insida.

– **Konceptbilen är ett försök** att sammanhållet kombinera dåtid, nutid och framtid med proportioner som påminner om dess historiska arketyper och detaljer som visualiserar utsikterna för framtiden, säger Michael Mauer.

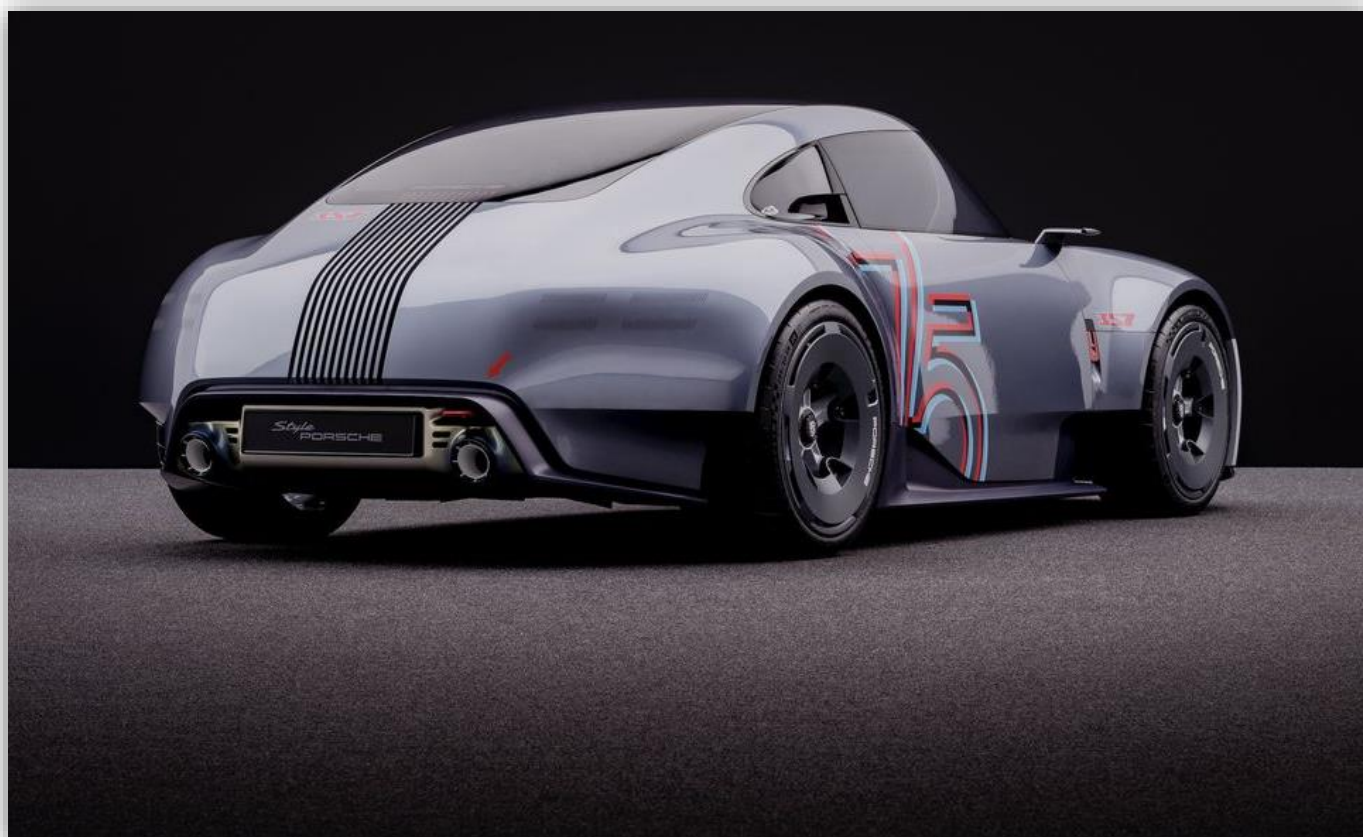


Porsche 356 och 357.

Intressanta detaljer som kanske skvallrar om framtiden är släta runda lampor fram som smälter in i karossen och kamerabackspeglar.

Konceptbilen Porsche Vision 357 visas upp på VAG:s utställning "75 Years of Porsche" och kommer senare visas upp på bilmässor och event.

[Här kan du kolla in Porsches onlineutställning "75 Years of Sports Cars".](#)



Det är bakändan som påminner mest om 356:an.



Bilen har dolda dörrhandtag.



Magnus Fröderberg

MOTORNYTT

SLUT