



*Renault 17 TS Discoverable 1977.*

- 1. Prata inte hemligheter i en Volvo**
- 2. Alrik kollar in Volvo EX30**
- 3. Så ställer bensinstationerna om för elbilar**
- 4. Elbilsbatteri som inte ska påverkas av yttertemperaturen**
- 5. Hyundai's nya strålkastare projicerar info på vägen**
- 6. Toyota skyller nytt räckviddsfiasko på testförare**
- 7. En fyrkantig elektrisk Ford MPV var inte en bra idé**
- 8. Billigare Tesla Model Y**
- 9. Tesla köper upp bensinbilar för tredubbla värdet**
- 10. Porsche har redan slagit Teslas nya rekord**
- 11. Två exklusiva Mercedes-modeller börjar säljas**
- 12. Premiär för Volvo EX30**
- 13. Volvo har snålat in för mycket i nya EX30**
- 14. Alpine släpper A110 R Le Mans**
- 15. GM satsar 11 miljarder på ny V8**
- 16. Spanska fyrhjuliga el-motorcykeln Silence S04 i produktion**
- 17. BMW M 1000 XR är den tredje M-motorcykeln**
- 18. Provkörning av Renault 17 TS**



## 1. Professor: Prata inte hemligheter i en Volvo

Publicerad 2023-06-08 av Magnus Fröderberg Uppdaterad: 2023-06-08.

Cybersäkerhetsexperten Pontus Johnson avråder från att prata om hemligheter i kinesiska bilar som Volvo och Polestar.



*Polisen och tullen har Volvo-bilar med avstängd kommunikation, men inte UD och andra myndigheter.*

**Nya bilar med smart teknologi samlar data** och kommunicerar med centrala servrar – detta innebär att information från kinesiska bilar, till exempel röstsamtal, kan hamna i den kinesiska statens händer.

– Om man planerar väldigt hemliga samtal under sina transporter, då kanske man inte ska köra en omodifierad kinesisk bil, säger cybersäkerhetsforskaren och professorn Pontus Johnson. till [SVT](#).

**Kinesiska företag är tvungna** enligt lag att förse den kinesiska staten med information om de begär det. Det finns inget som talar för att information eller samtal från Volvo-bilar förs vidare i dagsläget.

Volvo menar bestämt att de inte skickar vidare någon information och säger att de kan stänga av kommunikationen i bilar som beställs av myndigheter.

– I bilar vi förser Polismyndigheten och Tullverket med har vi avaktiverat all kommunikationsutrustning som möjliggör överföring av data till Volvo Cars eller någon annan. I stället använder myndigheterna enbart sina egna kommunikationssystem i bilarna. Andra myndigheter har samma möjligheter som Polismyndigheten och Tullverket om de önskar, uppger Volvo Cars pressavdelning för SVT.

## Oskyddade bilar hos hemliga myndigheter

Trots den möjligheten kör flera myndigheter Volvo-bilar utan avstängd kommunikation, bland annat Försvarsunderrättelsesdomstolen som hanterar några av de mest känsliga uppgifterna inom staten.

– Då är min rekommendation att inte prata hemligheter när man åker Volvobilen, säger KTH-professorn Pontus Johnson till SVT.

Försvarsunderrättelsesdomstolen säger sig vara medvetna om problemet och har rutiner som ska förhindra läckage.

– **Vi pratar aldrig säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter** utanför säkra och kontrollerade utrymmen. En bil – oavsett märke – är givetvis inte något sådant utrymme, säger kanslichef Mikael Karanikas till SVT.



## 2. Video: Arik kollar in Volvo EX30

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-06-08

Uppdaterad: 2023-06-08

Arik Söderlind har provsuttit nya Volvo EX30 och berättar om det bästa och sämsta med den nya bilen.



FILM: <https://youtu.be/jjxQ839K0wo>.



### 3. Så ställer bensinstationerna om för elbilar

Posted by Kristofer Rask

juni 6 2023

Enkel betalning, laddare under tak, bra service och tidsfördriv.



I takt med genomslaget av elbilar i Sverige har flera nya energiaktörer dykt upp på marknaden som fokuserar på snabbladdning av elbilar. Det är både etablerade energibolag men också nya verksamheter som ser möjligheter att slå sig in på den nya marknaden och möta den ökande efterfrågan från allt fler elbilister.

Men sedan många år tillbaka finns redan väletablerade drivmedelskedjor (bensinstationer) i Sverige. Flera av vilka kanske ännu inte satsat fullt ut på elektrifieringen. Hur ser de på skiftet till elbilar och kommer de att följa med i omställningen? Och i så fall i vilken omfattning?

Jag har frågat de största traditionella drivmedelsaktörerna Circle K, OKQ8, Preem och St1 hur de ser på framtiden. Det korta svaret är att en del precis påbörjat sin omställningen, medan andra redan nu tittar på nästa generation drivmedelsstation som ska möta en ny sorts kund.

#### Synen på elektrifieringen på macken

Så hur ser de fyra bolagen på omställningen och vad kommer de göra för att bidra till omställningen? Är det ens en viktig fråga?



*Preem i Nacka. Pressbild.*

**Preem är fast beslutna** om att vara en del av framtidens drivmedelsmarknad, något som Roger Björkbacka via Preems presstjänst betonar. Till sin hjälp har man tagit den etablerade laddningsoperatören Recharge: – Vi utökar vår portfölj av förnybara produkter och erbjudanden för att möta kundernas behov. Preem samarbetar bland annat med företaget Recharge om att utrusta bemannade stationer med supersnabbladdare för elbilar och lätt trafik. De första laddarna installerades i Uppsala och Nacka i slutet på 2022 och vi fortsätter under 2023, berättar Roger vid Preems presstjänst.

**För St1 finns ett bredare fokus**, där man hellre talar om CO2-medveten energi. Man tror på flera olika förnybara källor och el är så klart en av dem:

– St1s vision är att vara den ledande producenten och försäljaren av CO2-medveten energi och vi vet att det både krävs och behövs flera olika förnybara energikällor för att vi ska klara av energiomställningen. Och givetvis är el en viktig spelare som ligger högt på vår agenda både på kort och lång sikt, berättar Faisal Ouahid, marknadschef på St1.

**Circle K lyfter fram elektrifieringen som en av sina viktigaste kärnfrågor** och att man ser sig som en nyckelspelare i omställningen.

– Vi jobbar idag på flera plan för att göra livet med elbil ännu enklare varje dag. Vi har tredubblat vår utbyggnadstakt och till 2027 kommer vi att ha 1 000 laddpunkter runt om i Sverige. Det är tre år snabbare än vår ursprungliga plan, berättar Anna Boduljak, marknadschef för E-mobility och Fuel vid Circle K.

Vidare berättar Anna Boduljak att Circle K har ett fokus på både lätt och tung trafik. Satsningen inkluderar 300 kW-snabbladdare för personbilar och snabbladdare på 360 kW för den tunga trafiken.

– Vi är heller inte långt ifrån vår första megawattladdare (1 000kW), tillägger Anna Boduljak.



*Laddstation hos Circle K idag. Pressbild*

**På OKQ8 förväntar man sig en kraftig tillväxt av laddbara personbilar** under de kommande åren och påminner om att antalet laddbara bilar ökat med 44 procent under de senaste 12 månaderna. För att tillväxten ska kunna fortsätta kräver det också goda förutsättningar för snabbladdning och att den håller samma takt som utvecklingen av personbilsflottan. Annars riskerar man att hålla tillbaka utvecklingen.

– Den publika laddinfrastruktur som byggs idag ska förhoppningsvis skapa grunden för ett framtida elektrifierat transportsystem och serva samhället under en lång tid framöver – därav är det viktigt att dessa perspektiv inte underlåts till förmån för kortsiktig lönsamhet. OKQ8 har idag befintliga lokaliseringar och stationsinfrastruktur som ligger strategiskt väl placerat utifrån dagens transportmönster och har stora fördelar jämfört med nyetableringar då det redan finns nätanslutning, asfalterade ytor, service, berättar Agnes Palinski, OKQ8:s kommunikationschef.

– OKQ8 anser därför att vi med fördel kan nyttja och tillgodose samhällets behov av laddinfrastruktur genom vårt eget rikstäckande nätverk av strategiskt väl lämpade platser, fortsätter Agnes Palinski.

### **Så ser det ut idag**

Även om alla fyra bolagen ser det som viktigt att satsa på snabbladdning, så har man fram till idag kommit olika långt. Preem som nyligen satsade på ”egna laddare” i samarbete med Recharge har sedan tidigare ett 20-tal stationer som erbjuder någon sorts snabbladdning. St1 har varit mer blygsamma och har idag endast snabbladdare vid en station.

OKQ8 har idag 170 laddpunkter fördelade på 35 stationer med en effekt på 150 kW eller mer, tillkommer gör ytterligare fem stationer med 50 kW-laddare. Längst i satsningen på snabbladdning har Circle K kommit med 353 laddpunkter fördelade över 96 Circle K-stationer.

### **Så ser det ut om 1 år**

Att det finns framtagna planer för framtiden hos alla bolagen är tydliga. St1 som idag bara erbjuder snabbladdning vid en station kommer till nästa sommar kunna erbjuda snabbladdare på mellan tio till 20 stationer. Preem väljer att vara lite mer återhållsamma i att svara något konkret med att man har en ambition om att årligen utrusta 15 till 25 stationer med snabbladdare.



*OKQ8 i Malmö. Pressbild.*

Circle K planerar till sommaren 2024 att kunna erbjuda omkring 660 laddpunkter för lätt och tung trafik fördelat över sina stationer. Det är ungefär en dubbling från dagens nivåer.

OKQ8 kommer också fortsätta sina expansioner, men lyfter också fram att nätanslutningar är ett utbredd problem. Därför ger OKQ8 inte någon specifik siffra eftersom det till viss del är beroende av nätbolagen.

### **När får snabbladdarna tak?**

En vanligt förekommande reflektion i elbilkretsar är att snabbladdare ofta får en undanskynd placering. Man frågar sig ofta när snabbladdarna kommer att få en mer framträdande placering och kanske till och med flytta in under tak.

– Där är vi redan. I höstas öppnade vi den första laddaren under taket på vår station i Lund (Magistratsvägen). På Circle K i Norge har laddarna tagit pumparnas plats på flera stationer. Det är en naturlig utveckling i takt med att fler byter till elbil. En liknande utveckling förväntar vi oss att kunna se även i Sverige, kommenterar Anna Boduljak, vid Circle K.

Preem ser att det pågår en förändring i drivmedelsbranschen och hur stationerna utformas: – Laddstolpar kommer ha en naturlig plats på framtidens station och vi arbetar kontinuerligt för att utveckla kundupplevelsen på våra stationer, berättar Roger, på Preems presstjänst

OKQ8 tillägger att man redan idag har placerat snabbladdare under tak vid sina stationer i Danmark. Men när den första kommer i Sverige vet man inte.

St1 framhäver vikten av att det ska vara lätt att navigera vid bolagets stationer, oavsett om man ska tvätta bilen, köpa något att äta eller fylla på med energi.

– Vi tittar därför på lösningar där det både ska vara enkelt att hitta till snabbladdarna samtidigt som vi vill optimera själva flödet på marknadsplatsen. Vi vill också säkerställa säkerheten för att ha elladdning under skärmtaket. Idag är reglerna inte helt klara, vilka vi undersöker, säger Faisal Ouahid på St1.



*Snabbladdare i Norge. Foto: Björn Nyland.*

### Att skapa en bra laddningsupplevelse



*Ett tävlingsbidrag på framtidens "mack" ritat av arkitektstudenter. Foto: OKQ8.*

En bra laddningsupplevelse bygger ett företroende och ser till att kunderna återkommer med vissheten om att laddningen kommer att fungera men också uppfyller förarens och passagerarnas behov på andra plan. **För Preem är det viktigt att kunna erbjuda bra service**, och snabbladdare där det är enkelt att betala. Preem lyfter också fram att det pågår en förändring i drivmedelsbranschen, och i framtiden kommer snabbladdarna även få en mer naturlig placering vid stationen.

**St1 som snart ska påbörja sin satsning** på att bygga fler snabbladdare ser det som viktigt att stationerna måste fungera och att det ska vara enkelt att betala i kombination med en tydlig prissättning. Samtidigt bör det vara en plats där man kan koppla av och också hitta mat av hög kvalitet.

– Därav den satsning vi gör med uppgradering av våra butiker till PLOQ som erbjuder kaffe av högsta kvalitet, mat likaså med ett utbud som går att anpassa för olika tider, från frukost, lunch, middag och mittemellan. Och därtill toaletter som är värda en omväg, berättar Faisal Ouahid på St1.

**Circle K har flera viktiga kundperspektiv** som man vill ta i beaktning i utformningen av sina snabbbladdare:

– Några av de viktigaste är att våra kunder vill kunna börja ladda direkt, att det ska gå så snabbt som möjligt och att de kan få en bra paus på väg till sin slutdestination. Detta innebär att vi bygger flera laddplatser på varje station och förbereder för ytterligare utökning redan nu, vi bygger enbart ultrasnabba laddare med 300 kW och vi utvecklar ständigt vårt butikskoncept, säger Anna Boduljak, vid Circle K.

Circle K förväntar sig i framtiden längre kundbesök i takt med att antalet elbilar ökar. Därför kommer kundernas förväntningar på upplevelser och bra tidsfördriv att öka. Circle K har redan påbörjat arbetet med framtidens stationer – och kommer till våren att öppna fyra "flaggskeppsstationer med extra allt".

– På de nya stationerna kommer kunderna att mötas av lekparkar, utegym och vackra sittplatser både ute och inne. Loungerna blir större och mer bekväma, menyn breddas och utgår från årstidens influenser, butikerna blir större med bredare sortiment och såväl dryck som toaletter får ett markant lyft. Men det här är bara början, berättar Anna Boduljak, vid Circle K.

**Även OKQ8** går i samma tankar som Circle K med bättre möjligheter till att koppla av, hitta bra mat och fräscha faciliteter som toaletter. Dessutom finns ett fokus på produkter och tjänster för människor i farten och fler upplevelser för rekreation.

– Vi tittar aktivt på hur vi kan anpassa våra stationer med t.ex. bättre möjligheter att sitta och äta mat, men också andra produkter och tjänster som vi tror våra elbils kunder efterfrågar när man besöker våra stationer. Även bra toalettmöjligheter, belägna på ett bra och tillgängligt läge precis vid vägen. Dessutom kommer vi snart att testa ångtvättar på några ställen, så att våra kunder även kan rengöra sin bil under laddning, avslöjar OKQ8 kommunikationschef Agnes Palinski

– Även platser för rekreation kommer bli allt viktigare, när man äntligen ska ta den där pausen på resan ska den fylla alla våra sinnen med ro. Här kommer det erbjudas nya former av mat och dryck och en bekväm lounge. Det såg vi tydligt när vi lät unga arkitekter tävla om utformningen av framtidens station för något år sedan. Lekplatser på taket, grön ängsmark för den biologiska mångfalden och en lugn plats för återhämtning, avslutar OKQ:s Agnes Palinski.

### **Har ett stort försprång**

Även om landets traditionella drivmedelskedjor har en bit kvar till landets största och mer etablerade laddningsoperatörer när det kommer till utbyggnaden av snabbbladdare så har man tydligt flera andra styrkor som man skulle kunna använda till sin fördel.

Att drivmedelskedjorna redan idag har anläggningar utplacerade längs de större vägarna och viktigaste knutpunkterna är en av dessa. Dessutom har man ett välfungerande nätverk av servicebutiker med tillhörande faciliteter som toaletter och andra bekvämligheter. Dessutom är bensinstationerna ofta lätta att identifiera och se på håll när man är ute i trafiken.



**Kristofer Rask**



#### 4. Elbilsbatteri som inte ska påverkas av yttertemperaturen

Av Bobby Green 2023-06-07 kl 16:00

Ska kunna laddas på sex minuter.



Greater Bay Technology är ett nytt kinesiskt bolag som hävdar att de har ett elbilsbatteri som inte påverkas av yttertemperaturen på gång. Det ska alltså leverera lika bra oavsett om det är svinkallt eller jättevarmt ute. Batteriet som kallas för Phoenix ska kunna gå från minus 20 till plus 20 grader på bara fem minuter utan att påverkas negativt. Det hela ska vara möjligt då battericellerna är tillverkade av supraledande material med termisk hanteringsteknik. Det i sin tur ska göra att man oavsett väderförhållande ska kunna ladda batteriet på bara sex minuter. Hur stort batteriet är framgår dock inte, men det ska kunna ge en räckvidd på 100 mil. Phoenix-batteriet är fortfarande under utveckling och under nästa år ska man börja att testa det skarpt i kinesiska elbilar.



**Bobby Green**

**Feber**

## 5. Hyundai's nya strålkastare projicerar info på vägen

Av Bobby Green

2023-06-05 kl 17:15

Kan minska olyckor.



Hyundais Mobis-avdelning håller på med strålkastarteknik som skulle kunna minska olyckor vid mörkerkörning. De kallar grejerna för HD Lightning System och systemet kan projicera information på vägen framför bilen och göra föraren uppmärksam på att det exempelvis är halt eller liknande. Även folk utanför bilen kommer att kunna se projiceringen när det är mörkt ute och kan då bli uppmärksammade på förarens intentioner. Tekniken är en kombination av väldigt många små LED-lampor i strålkastarna, kameran sensorer och GPS-navigatör. När det här skulle kunna hitta in i en produktionsklar modell återstår att se.



**Bobby Green**



**Mercedes visar smarta strålkastare  
Kommer till Mercedes-Maybach S-Class**



**Ford testar ny strålkastarteknik  
Ska öka förarens uppmärksamhet**



**Alla bilens ytor kan lysas upp med Magnas nya teknik  
Syns inte när de inte är igång**

## 6. Toyota skyller nytt räckviddsfiasko på testförare

Publicerat 08/06/2023 av Maths Nilsson

Elbilen Toyota bZ4X och tvillingmodellen Subaru Solterra floppade igen i världens största räckviddstest. Bilarna hade de sämsta räckviddsförulstuterna av 32 testade elbilar. Toyota har idag ingen förklaring till floppen. Trots att förutsättningarna var så lika som möjligt för alla bilar skyller de på testförarna.



**Världens största räckviddstest** har precis genomförts av norska **NAF** och **Motor.no**. I sommartemperatur kördes 32 nya elbilar tills batteriet var totalt tomt och bilarna stannade. Många av bilarna kom nästan lika långt som sin WLTP-räckvidd, då testet gjordes under perfekta förhållanden.

Två bilmodeller sticker ut i negativ bemärkelse. Det handlar om Toyota bZ4X och tvillingmodellen Subaru Solterra, **Toyotan floppade även i vintertestet**. Den framhjulsdrevena Toyota bZ4X har en utlovad WLTP-räckvidd på 503 km, men bilen stannade redan efter 434 km, en avvikelse på 13,7 procent, sämst av alla testbilar.

Den fyrhjulsdrevena Subaru Solterra, som är nästan identisk med Toyotas modell, var inte mycket bättre. Subaru's batteri var slutkört redan efter 360 km, sämst av alla testbilar. Avvikelsen mot mot WLTP-räckvidden var hela 13,3 procent, då bilen i reklamen påstås komma 416 km. Den fyrhjulsdrevena Toyota bZ4X klarade sig dock bättre i testet och hade en negativ avvikelse på 3,4 procent.

Toyota i Norge säger sig vara nöjda med den fyrhjulsdrevena versionen. Trots att förutsättningarna var lika för alla bilarna i testet skyller de det usla resultatet för den framhjulsdrevena versionen på förarna.

– Det finns vissa variabler vi inte kan kontrollera. Som förare och trafik, säger Espen Olsen, informationschef på Toyota Norge till **Motor.no**.

Toyota säger sig ha kört båda bilarna på samma sträcka två veckor tidigare på blöt asfalt och i lägre temperatur. Då ska den tvåhjulsdrevena bilen ha kommit 400 km, och den fyrhjulsdrevena 370 km. **LÄS MER: Så klarade sig 32 elbilar i räckviddstestet.**



## 7. En fyrkantig elektrisk MPV var inte en bra idé, Ford

Redaktören @bytbil.com Text Morten B. Bek

**E-Tourneo Courier kan inte ersätta Fiesta och Focus.**



**När Ford lägger ner Fiesta och därefter Focus kommer kunderna att behöva köpa den nya E-Tourneo Courier istället. Men det är svårt att se varför de skulle göra det.**

Ford har varit synonymt med körglädje i årtionden. Några av de bästa framhjulsdrivna bilarna har kommit från Ford, och **Fiesta** och **Focus** är evigt lysande exempel.

Men Ford förändras, och tolkningen av körglädje förändras säkert också. Fiesta kommer snart att sluta tillverkas – efter 47 år – och 2025 kommer även Focus att sluta tillverkas utan en direkt ersättare. Istället kommer Ford 2024 att introducera den nya elbilen E-Tourneo Courier som en av sina billigaste modeller i Europa.

E-Tourneo Courier har inga av de egenskaper som Fiesta och Focus har. Tolkningen av körglädje är annorlunda: utomhus, äventyr och mer av samma marknadsföringssnack. När en skåpbilsbaserad MPV tar över efter två kombibilar krävs det en hel del plattityder och överdrifter för att få det hela att sjunka in.

### **Bilen som ingen bad Ford att tillverka**

Det är en fantastisk idé att Ford vill introducera en elbil i Europa, som tillsammans med Puma (som också kommer som en elbil från samma produktionsanläggning som E-Tourneo Courier 2024) kommer att utgöra botten i modellutbudet. Vi behöver dem, de prisvärda eldrivna familjebilarna.

Det finns bara ett riktigt stort men, och det är att en MPV baserad på en skåpbil är en stor, lång låda som kämpar med mycket högt vindmotstånd. Medan du kan tanka din gamla Berlingo på några minuter och köra vidare med dess effektiva dieselmotor, är en elektrisk MPV med designen av en flyttlåda kraftigt begränsad av sin räckvidd.

Det är kanske inte så konstigt att Ford inte talar om batteristorlek eller räckvidd i den nya E-Tourneo Courier. Det är bra att den kan ladda med upp till 100 kW, vilket för övrigt är långsamt, och att den klarar sig med sina 136 hk – men vi skulle mycket hellre vilja veta räckvidden.

## Varför ska Ford kunna göra magi?

Det skulle vara riktigt coolt om Ford överraskade och fick oss att ångra vår skepsis. De skulle kunna göra det genom att tillkännage en räckvidd på 400 kilometer.

Men fram till dess tvivlar vi på att Ford kan trolla fram en mycket bättre räckvidd i E-Tourneo Courier än vad Stellantis-folket har lyckats med i Citroën ë-Berlingo, Opel Combo-e Life och Peugeot E-Rifter. Det är elbilar med en räckvidd på cirka 260-280 kilometer. Och detta är inte siffrorna för den faktiska räckvidden, utan enligt den ofta mycket optimistiska WLTP-normen.

När en biltillverkare håller tyst om räckvidden för en ny elbil tittar vi noga på bilderna. På bilden av infotainmentsystemet (12" pekskärm) i E-Tourneo Courier kan vi urskilja den digitala instrumenteringen, där det framgår att bilen är 100 procent laddad och att utetemperaturen är 14 grader. Räckvidden är 193 kilometer. Det finns inte mycket frihet och äventyr i det.

Citroën, Opel och Peugeot har misslyckats med att övertyga européerna att elversioner av de långa bilarna gör en stor skillnad. Vi köper dem inte.

Ford borde ha tagit tillfället i akt att tillverka en prisvärd eldriven kombibil med rimlig räckvidd. En strömlinjeformad och förnuftig familjebil med låg energiförbrukning som kunde ta över en del av den körglädje som dör när först Fiesta och sedan Focus dödas i den ostopbara elektrifieringsutrullningen.

## Relaterade artiklar:



## Nya Mini Electric kommer i två versioner



## Provtur i nya Jeep Avenger – mycket charm i litet paket



## Provtur: Porsche Cayenne är fortfarande oöverträffad



## 8. Billigare Tesla Model Y – den bästa Teslan?

Publicerad av redaktionen 2023-06-05

Uppdaterad 2023-06-05

Sveriges mest sålda bilmodell är Tesla Model Y. Alrik har kört den billigaste varianten. Är den det bästa valet?



*Hur snabbt laddar den och är den lika stötig som den fyrhjulsdrevena?  
Det är de intressantaste frågorna när Alrik testar Teslas nya instegs-Y.*

**Sveriges överlägset** mest sålda bilmodell heter **Tesla Model Y**. Till och med maj månad har det registrerats 6 165 stycken – vilket betyder en ökning med 171 procent mot i fjol. Nu har äntligen den bakhjulsdrivna versionen kommit till Sverige, som startar på 550 000 kronor. Det är nästan 100 000 kronor billigare än den fyrhjulsdrevena som också har ett större batteri och runt åtta mils längre räckvidd.

**Bortsett från att** den inte har en motor på framaxeln är den största skillnaden batteritypen, som i instegs-Y är **litiumjärnfosfat (LFP)**, vilket har både nackdelar och fördelar. Frågan är vilket som överväger, lite långsammare snabbbladdning eller att man alltid kan ladda batterierna till 100 procent utan oro för livslängden?

Och hur är det med fjädringen? Är den billigare versionen bekvämare?

**Alrik har gjort en långresa**, snabbbladdat och listar sina tre bästa och sämsta med den nya modellen: <https://www.youtube.com/watch?v=AgLZaSNCBmQ>

## 9. Teslas nya giv: Köper upp bensinbilar för tredubbla värdet

Publicerat 07/06/2023 av Maths Nilsson

Nu har Tesla börjat köpa upp bilar med förbränningsmotorer för upp till tredubbla värdet – för att skrota dem. Den som byter in sin gamla bil mot en ny Tesla i Storbritannien kan få upp till 54 000 kronor.



Den statliga skrotningspremien i Storbritannien är numera borttagen, men nu drar Tesla igång ett eget program. Elbilstillverkaren köper upp gamla diesel- och bensinbilar för i vissa fall tredubbelt värde av dem som vill köpa en Tesla.

Det enda kravet på bilarna Tesla har är att de ska vara besiktigade i minst 30 dagar framåt och att ägaren ska ha haft dem i minst tre månader. Erbjudandet gäller bilar som är värda upp till 2 000 pund, motsvarande 27 000 kronor. Tesla betalar inbytespris för bilen och ger en bonus på ytterligare 27 000 kronor. Det betyder att en gammal bilsbil värd 13 500 kronor kan få det tredubbla värdet vid inbyte mot en ny Tesla, uppger tidningen [Car](#).

Tesla kommer inte att sälja bilarna med förbränningsmotor vidare, utan de kommer att skrotas ansvarsfullt hos en "hållbar partner". Naturligtvis är inte alla nöjda, trots det synbarligen mycket generösa erbjudandet. Bilentusiaster i Storbritannien fruktar att klassiska fordon ska skrotas i onödan, så som skedde under det statliga skrotningsprogrammet 2008-2009.

– Under en regeringsstött plan räddades 45 Jaguar XJ-S, 81 Morris Minors och 88 Citroën 2CVs, och 2018 undvek en 1959 Standard Ten med nöd och näppe att skrotas i en Ford-ledd tillverkares skrotningsplan. Det här är bilar som återanvänds snarare än att gå igenom miljöpåverkan av att bygga en ny från grunden, säger chefredaktören David Simister för [Classic Car Weekly](#).

Vissa bilägare har också klagat på Elon Musk har relativt låga inbytespriser. Tesla bjöd 23 000 kronor plus bonus för en Fiat Panda, fast den påstår ha varit värd 40 000 kronor.



Maths Nilsson

## 10. Ryktet: Porsche har redan slagit Teslas nya rekord

Av Marcus Berggren

8 Juni, 2023

Vi har tidigare rapporterat om hur Tesla Model S Plaid slog varvrekordet för elbilar på den berömda Nordslingan på Nürburgring. Nu verkar det som att Porsche redan har plockat det nya rekordet.



*Enligt rykten ska Porsche redan ha slagit Teslas nya rekord.*

Rekordet som sattes var för snabbaste elbil runt Nürburgring. Tiden var 7 minuter och 25,231 sekunder.

Det var den 4 juni som rekordet sattes av **Model S Plaid utrustad med Track Pack** (banpaket), en högre toppfart, bandäck, och uppgraderade bromsar.

### Kortlivat rekord

Bilen var således inte i produktionsutförande, något som redan skapat heta diskussioner online, det rapporterar **australiensiska Drive**.

En individ som är drivande i detta är den berömda **Youtubern** tillika racingföraren Misha Charoudin.

Han jobbar som racingförare och instruktör och menar på att eftersom bilen som satte rekordet **inte var i produktionsutförande så är det inte giltigt**.

Charoudin fortsätter och påstår att rekordet redan har slagits, något som kommer att offentliggöras i samband med Porsches 75-årsfirande.



*Utseendemässigt har det inte hänt så mycket sedan introduktionen för snart tio år sedan.*



*Porsche och Tesla har länge slagits om Nürburgring-rekordet för produktionselbilar.*

### **Porsche fyller 75**

Porsche har setts testa en variant av [Taycan](#) som är mer prestandaorienterad, som sägs ha uppåt 1 000 hästkrafter och bättre aerodynamiska egenskaper.

Enligt rykten sägs det att den nya specialvarianten av Taycan ska ha slagit rekordet som satts av Tesla. Huruvida rykteströdet bär frukt får vi se i dagarna.

### **Kampen om förstaplatsen**

Just Nürburgring-rekord är något som många biltillverkare strävar efter.

I Porsches och Teslas fall har de slagits om förstaplatsen i ett antal år, och i dagsläget är det alltså amerikanarna som ligger i topp.

Det nya rekordet är åtta sekunder snabbare än rekordet som Porsche satte i fjol.

När det kommer till den över två mil långa Nürburgring Nordslangan är åtta sekunder inte överdrivet mycket, och det ligger tveklöst i Porsches intresse att krossa det nya rekordet – spänningen är olidlig.

**Läs även: [Tesla Model S Plaid – slår rekord på Ringen](#)**

**Läs även: [Porsche petar Tesla från Nürburgring-täppan](#)**



**Marcus Berggren**



## 11. Två exklusiva Mercedes-modeller börjar säljas

Av Bobby Green mån. 5 jun 2023, 12:00

Båda kostar från 2 050 000 kronor



*Mercedes-Maybach 580 e.*

Nu drar den svenska försäljningen av Mercedes-AMG S 63 E Performance och Mercedes-Maybach 580 e igång. Detta är två toppversioner och det avspeglas även på prislappen som är från 2.050.000 kronor oavsett vilken av dessa du väljer.

För pengarna får du en laddbar lyxvagn med prestanda som inte skäms för sig.

AMG-Mercan har en V8:a parad med en elmotor. Tillsammans bjuder dessa på 802 hästar och 1430 Newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska för lyxlimpan bara ta 3,3 sekunder och toppfarten ligger på 290 km/h. Förbrukningen anges till 0,44 liter per mil. På bara el ska man kunna köra i upp till tre mil och förbrukningen är då 2,14 kWh per mil.

Maybach:en har istället en rak sexa som tillsammans med en elmotor genererar 510 hästar. 0-100 km/h ska gå på 5,1 sekunder. Den här ska vid blandad körning dra 0,8-1,0 liter per mil. På bara el ska man kunna köra i upp till tio mil och där är förbrukningen 2,3-2,5 kWh per mil.

De första leveranserna ska dra igång i höst.



**Bobby Green**



*Mercedes-AMG S 63 E Performance.*





**Maybach presenterar sin första laddhybrid**  
**Helt eldriven modell kommer senare i år**



**Mercedes rullar ut världens starkaste S-Klass**  
**Den här bjuder på 802 hästar och 1430 newtonmeter**



**Priset klart för Mercedes-AMG S63 E Performance**  
**Är dubbelt så dyr som vanliga S-Klass**

## 12. Premiär för Volvo EX30: Här är Volvos nya elbil

Publicerad 2023-06-07 kl 13:35 (uppdaterad 2023-06-07 14:30)

Text Erik Söderholm

Volvo har premiärvisat den nya elbilen EX30 som ska dra in nya kunder till märket och locka befintliga Volvoägare att gå över till eldrift. Så här står den sig mot konkurrenterna.



Efter flera smygvisningar och en hel del ryktesspridning har Volvo visat upp nya elbilen EX30. Det handlar om en liten crossover som både ska locka nya köpare och få befintliga Volvoägare att överväga en elbil.

Volvo EX30 kan ses som en efterträdare till V40, men kanske inte direkt till XC40 eftersom den är något större. Volvo EX30 bygger på Geelykoncernens gemensamma elbilsplattform SEA, som den delar med bland andra [Zeekr 001](#) och [Smart #1](#). Plattformen är framtagen specifikt för elbilar och ska därför kunna leverera modernare teknik och lösningar än den eldrivna versionen av XC40.

Enligt Volvo släpper EX30 ut 25 procent mindre koldioxid under sin livscykel, inklusive tillverkning, än dagens XC40 Recharge. Även storleksmässigt är bilen liten – det är Volvos hittills minsta suv.

### Design och utrymmen

Designmässigt liknar Volvo EX30 den betydligt större [EX90](#). Både de karaktäristiska strålkastarna och bakljusen känns igen. I övrigt är förstås formatet mindre, men både EX30 och EX90 sticker ut i modellprogrammet jämfört med de nuvarande modellerna.

Exakt hur rymlig bilen blir jämfört med konkurrenterna återstår att se vid ett test, men redan nu utlovar Volvo ett bagageutrymme på upp till 400 liter.



*Interiören går att beställa i fyra olika utföranden: Breeze, Indigo, Mist och Pine, med olika färger och materialval – till exempel denimfibrer och en ullblandning. I stället för högtalare i dörrarna har Volvo EX30 en längsgående "soundbar" under vindrutan.*

## Interiör och infotainment

**Volvo fokuserar** en hel del på interiören i samband med EX30-lanseringen. Den ska enligt Volvo kännas modern och avskalad, och i likhet med Tesla har Volvo EX30 inga klassiska instrument vid ratten. Hastighet och annan information visas i stället högst upp på den centralt placerade pekskärmen – ett grepp som Volvo kan spara pengar på.

På mittkonsolen finns en pekskärm med Volvos infotainmentsystem, som bygger på Googles operativsystem. På så sätt kan bilägaren få tillgång till bland annat Google Maps, Spotify och andra appar direkt i infotainmentsystemet, utan att behöva använda Apple Carplay eller Android Auto.

Volvo har haft **inkörningsproblem med systemet** i tidigare modeller. Det lär visa sig hur "färdigutvecklat" systemet är i EX30.

## Motor och effekt

**Volvo EX30 kommer** vid lanseringen i två olika versioner, med en eller två elmotorer vilket ger bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift. Motorerna ska vara effektivare än tidigare elmotorer.

- Instegsversionen Volvo EX30 Single Motor har bakhjulsdrift och 272 hk.
- Ett steg upp finns EX30 Single Motor Extended Range som även den har 272 hk.
- Snabbast är EX30 Twin Motor Performance med 422 hk som klarar 0–100 km/tim på 3,6 sekunder – den snabbaste Volvomodellen hittills.

Dragkrok är tillval och högsta tillåtna släpvikt ligger på 1 000–1 600 kilo beroende på version.



*Det finns inga instrument framför föraren – hastigheten visas på mittskärmen. Det finns ännu inga uppgifter om att EX30 skulle komma med head up-display. De karmlösa backspeglarna dök först upp hos Polestar.*

## **Batteri, räckvidd och snabbladdning**

**Volvo EX30 får två olika batteripaket vid lanseringen.**

- Instegsversionen får ett så kallat LFP-batteri på 51 kWh.
- Den dyrare varianten får ett NMC-batteri med en kapacitet på 69 kWh.

LFP-batterier är något som fler och fler biltillverkare sneglar på eller redan börjat använda, däribland Tesla. Till fördelarna hör att varken nickel eller kobolt behövs, att LFP-batterier är billigare att tillverka och att de har längre livslängd. Men energitäthet, snabbladdning, vinterprestanda och räckvidd blir ofta sämre. Du kan läsa mer om olika batterityper [här](#).

Den bakhjulsdrivna versionen med 69 kWh-batteri får längst räckvidd, drygt 48 mil. Som jämförelse har Kia Niro EV en räckvidd på 46 mil med ett batteripaket på 64,8 kWh.

Snabbladdningsmässigt klarar Volvo EX30 mellan 134 och 153 kW. Att ladda 10–80 procent ska oavsett gå på omkring 26 minuter. Ombordladdaren klarar som mest 22 kW.

## **Teknik och finesser**

**Bland tekniknyheterna** i Volvo EX30 finns ett system som kallas Door Opening Alert, och som finns sedan tidigare hos flera konkurrenter. Om föraren öppnar dörren när en cyklist närmar sig bakifrån larmar bilen.

Volvo EX30 har också ett standardmonterat system som kan avgöra om föraren är ouppmärksam genom sensorer i ratten och bakom ratten, som mäter ögon- och ansiktsrörelser ungefär 13 gånger i sekunden. Om föraren är distraherad eller sömning larmar bilen.

**Det är intressant att** Volvo benämner sensorn bakom ratten som just en sensor, och inte en kamera. Exakt vad det är för typ av sensor framgick inte vid lanseringen, men vissa bilköpare är kritiska mot hur integriteten påverkas av interiörkameror.



Pilot Assist-systemet är uppdaterat och kan nu byta fil om föraren slår på blinkers. Avståndet till stora lastbilar ska också vara större vid omkörning. Men till skillnad från den större EX90-modellen verkar EX30 inte få lidarteknik, utan den får nöja sig med enklare sensorer. Volvo EX30 har usb-c-kontakter fram och bak för mobilladdning, möjlighet att uppdatera mjukvaran trådlöst via nätet och en digital bilnyckel i mobiltelefonen som tillval.

### **Volvo EX30 Cross Country**

**Volvo har haft** stor framgång med de upphöjda Cross Country-versionerna. De är nämligen inte så dyra att utveckla, men tillåter Volvo att ta mer betalt vilket ger högre vinstmarginal.

Volvo EX30 ska också **dyka upp i ett Cross Country-utförande**, vilket är ett lite udda besked eftersom Volvo tidigare enbart erbjudit Cross Country-versioner av sedan- och kombilar – inte av suvar.

### **Pris och lansering**

**Sverige är ett av** länderna där Volvo EX30 ska lanseras först. Förhandsbeställningen öppnar i dag och de första exemplaren ska levereras tidigt 2024. Priserna börjar på 429 000 kronor för den billigaste versionen. Att prenumerera på Volvo EX30 kostar från 5 990 kr/mån.



**Erik Söderholm**

### 13. "Volvo har snålat in för mycket i nya EX30"

Publicerad 2023-06-08 kl 12:30

Text Erik Söderholm

*Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.*

**Volvo har gått lite för långt i effektiviseringsivern med nya elbilen EX30, tycker Erik Söderholm.**



**Volvo tryckte hårt** på säkerheten vid lanseringen av **elbilen EX30**. Det är kanske inte så konstigt – att lansera en Volvo utan säkerhetsnack skulle vara otänkbart.

Men det finns en detalj som många reagerat på när det gäller säkerheten, och det är att bilen saknar en vanlig förardisplay bakom ratten. I stället visas hastighet, växel och varningslampor överst på pekskärmen i mitten. Precis som i Tesla.

”Jag har svårt att köpa Volvos förklaring om att det är avskalat och minimalistiskt”

**Trots att Volvo** flera gånger under presentationen upprepade hur säker EX30 är att köra måste föraren alltså titta snett åt höger för att se hastigheten. Någon head up-display verkar inte finnas.

Det här tycker jag är en ganska snål lösning som känns billig och som på inget sätt är bättre för föraren än en skärm bakom ratten. Den enda fördelen jag kan komma på är att Volvo sparar pengar.



*Volvo EX30 har en sensor bakom ratten som håller koll på om föraren är vaken, men inga instrument.*



*Det har däremot syskonbilen Zeekr X ...*



*... och Smart #1, som båda bygger på samma plattform.*



*Två vippreglage för elhissarna i stället för fyra.*

**Ännu konstigare blir det** när syskonmodellerna Smart #1 och Zeekr X båda har en instrumentskärm där den ska vara, så något tekniskt hinder i SEA-plattformen verkar det inte handla om. Volvo har alltså aktivt tagit bort instrumenten framför föraren och jag kan verkligen inte komma på någon annan anledning än att det är billigare.

**Även när det gäller** fönsterhissarna har Volvo snålat in och "gjort en Volkswagen". Det finns nämligen bara två vippreglage för elhissarna på mittkonsolen, och en pekkänslig knapp som heter "Rear". Tryck på den så sköter vipparna i stället elhissarna bak.

Det här fick Volkswagen en del kritik för i ID.3 när den lanserades, men trots det går Volvo i samma fälla. Det är inte alls lika ergonomiskt och intuitivt som att ha fyra vippreglage – som kan användas under körning utan att föraren ens behöver titta ned på mittkonsolen.

**Även när det gäller** tillval och paket är EX30 lite för simpel för sitt eget bästa. Det finns tre utrustningsnivåer att välja på, men det enda tillvalet i nuläget är tonade bakrutor. Att kombinera enklaste utrustningsnivån med en backkamera, eller ens parkeringsvarnare fram, är omöjligt. Konstigt på en stadsbil, men effektivt för Volvo.

Smådetaljer, kanske någon tycker. Ja, visserligen. Men när jag sitter i min EX30 för långt över 400 000 kronor vill jag förstås känna att den är designad för mig – bilköparen – och inte för Volvos ekonomiavdelning.

Nu tycker jag visserligen prislappen för Volvo EX30 är ganska rimlig, och lägre än jag gissade på innan lanseringen. Någonstans måste det ju snålas in för att priserna ska hållas på en okej nivå.

Men det är en svår balansgång att snåla in på rätt ställen, och för att vilja vara ett premiummärke är det viktigt att Volvo inte halkar över för ofta på "dumsnålsidan".



**Erik Söderholm**

## Teknikens Värld

### 14. Alpine släpper A110 R Le Mans

Publicerad: 07 jun 2023, kl 22:11

När en av världens mest berömda biltävlingar fyller jämnt markerar sportbilstillverkaren Alpine det med att släppa en specialversion av A110 R som i sig redan är en form av specialversion.



1923 var första gången som Le Mans 24-timmars avgjordes. Kommande helg är det dags igen för det dygnslånga racet att avgöras på Circuit de la Sarthe i franska Le Mans – och eftersom det är 100-årsjubileum i år har franska sportbilstillverkaren i dag släppt en specialversion av **A110 R** som är en lättviktare av redan lätta **A110**. Specialversionen heter förstås **A110 R Le Mans**.

– Alpine kommer att avtäcka A110 R Le Mans i aktion på 24-timmars Le Mans-banan dagen före hundraårsjubileet av Le Mans – tillsammans med hundra Alpine-ägare. Begränsad till 100 exemplar följer denna ikoniska begränsade serie i GTA Le Mans legendariska fotspår genom att kombinera sofistikerad aerodynamik med ett otroligt vikt/effekt-förhållande, precis som med Alpine M63, den första Alpine som tävlade i Le Mans 1963, säger Emmanuel Al Nawakil på Alpine och fortsätter: – A110 R Le Mans är den mest radikala A110:an som hyllar den mest radikala tävlingen.

Som herr Al Nawakil säger ovan så är det endast 100 stycken Alpine A110R Le Mans som ska byggas. Försäljningen inleds i Frankrike i morgon den 8 juni och vi misstänker att de hundra Alpine-ägare som är på plats har förstatjning. För att bli ägare måste man lätta lädret med 140 000 euro vilket motsvarar 1 632 400 kronor. Det är drygt 440 000 kronor mer än vad **Alpine A110 R** kostar.



Maskinellt är A110 R Le Mans identisk med A110 R, det vill säga den mittmonterade turbofyran på 1,8 liter ger 300 hästkrafter och 340 newtonmeter vilket räcker till bakhjulsrotation som ger 0-100-tider på 3,9 sekunder och toppfart på 285 km/h.

Den är, precis som "vanliga" A110 R, rejält kryddad med kolfiberdetaljer. Lättviktsmaterialet hittas bland annat i vingen, sidokjolarna, huven, taket, fälgarna – och i bakrutan (glaset har ersatts med kolfiber).

Fjädring och stötdämpning är raceanpassad på A110 R men på Le Mans-versionen har man tagit det ett steg längre för att höja stabiliteten vid höga hastigheter. Fem procent styvare och lägre än A110 R. Bra att ha när den berömda Mulsanne-rakan på Circuit de la Sarthe ska attackeras.

Färgerna är unika för A110 R Le Mans som dessutom pryds av Trikoloren i nosen. En annan unik detalj är "fenan" på "bakrutan" som är en hyllning till Alpine A480 som har kört i 24-timmars på Le Mans. Dock var A480:ans vinge betydligt större.

De 100 som köper en Alpine A110 R Le Mans får inte bara en bil utan även en Le Mans-upplevelse där de får tillgång till deltagande Le Mans-teamet Alpine Elf Endurance Team faciliteter under racet samt tillgång till själva banan. Morgonen innan 24-timmars på Le Mans 2023 startar varje köpare ett varv vardera på Circuit de la Sarthe.





**Mattias Rabe**



**Alpine A110 R Le Mans  
GALLERIER**



**Alpine A110 1600 S (1970) mot Alpine A110 (2019)  
DUELL**

## 15. GM satsar 11 miljarder på ny V8: För elbilars skull

Av Marcus Berggren 8 Juni, 2023

Många tillverkare satsar miljarder och åter miljarder på elektrifiering. Med det sagt investeras det fortsatt liknande belopp på raka motsatsen, något GM visar.



*Koncernens pickis-kunder är mer intresserade av V8-motorer än elmotorer.*

Den amerikanska biljätten, en av världens största biltillverkare, har öronmärkt över en miljard dollar, 10,8 miljarder kronor, för utbyggnaden av sina befintliga pickup-fabriker. Det rapporterar [amerikanska CarBuzz](#).

### **GM satsar på tunga fordon**

Mer specifikt rör det sig om två fabriker i Flint, Michigan, USA där nästa generations flaggskepps-pickisar ska tillverkas.

Det är modeller som Chevrolet Silverado 2500 HD och GMC Sierra 3500 HD som både är tyngre och tuffare varianter av koncernens bäst säljande pickisar.

I Sverige klassas de som lastbilar men kan i USA köras på motsvarande B-behörighet.

### **Även en ny V8 på gång**

[Tidigare år rapporterades](#) det om hur GM även investerar multum i att utveckla en ny V8 för framtida lastbilar.

Fabriker i Flint ska uppgraderas i ett försök att göra GM marknadsledande när det kommer till just pickisar.

I dagsläget är segmentet för pickupper i USA lika hett som för kräftor på en kräftskiva, en trend som inte verkar dö ut.



*Det är nya generationer av märkets tunga pickisar som ska fortsätta leva vidare med V8.*

### **En fråga om finansiering**

General Motors ska bli helt elektriska till 2035, varför en investering på tiotals miljarder i förbränningsmotorer kan framstå som något ogenomtänkt.

Faktum är dock att det är fossilbilar som finansierar utvecklingen av elbilar.

Med andra ord är det ett nödvändigt ont för att kunna säkerställa en helt elektrifierad framtid.

GM satsar även hårt på elektrifiering i alla segment, och investerar således inte bara pengar i att utveckla nya pickisar med V8-motorer.



*V8-motorerna som utvecklas väntas inte komma till den europeiska marknaden.*



*GM satsar även stenhårt på elektrifiering.*

Läs även: [Ford utvecklar ny V8](#)

Läs även: [Scantias nya V8-hybrid – brandbil med 1 000 hästkrafter](#)

Läs även: [Farväl V8 – med Jaguar F-Type genom Kalifornien](#)

Läs även: [Provkörning av Ford F-150 Lightning](#)

Läs även: [Provkörning av Rivian R1T](#)

Läs även: [Provkörning av Hummer EV](#)



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.



## 16. Spanska fyrhjuliga el-motorcykeln Silence S04 i produktion

Posted by Kristofer Rask juni 8 2023

Spanska fordonstillverkaren Silence gjorde sig ett namn när man lanserade den eldrivna mopeden Silence S01 för två år sedan året. Det unika är att batteriet går att plocka ut, för att göra det enklare att ladda det.



FILM: [https://youtu.be/D\\_sLidBFBvs](https://youtu.be/D_sLidBFBvs).

Strax efter succén med den eldrivna mopeden lanserade man också en kompakt eldriven mikrobil. Bilen vars namn är S04 har också samma smarta teknik med löstagbara batterier som inte är mycket större än en kabinväska.

Tanken är att man ska kunna ta med sig batteriet hem eller in på kontoret och ladda det. Som alternativ kan man också byta ut ett urladdat batteri mot ett fulladdat vid särskilda batteristationer som Silence placerat ut.

Nu berättar Silence att de första bilarna har rullat ut från produktionsanläggningen i Barcelona. Bilen är klassificerad som en fyrhjulig motorcykel (L7e).

I Silence S04 finns det plats för två batterier som vardera har en storlek på 5,6 kWh. Två batterier räcker till att köra upp till 149 kilometer. Motorn har en effekt på 14 kW och maxfarten är 85 km/h. Ombord finns det plats för två personer och ett lastutrymme för två stora väskor.

Det kompakta fordonet mäter 2,28 meter i längd, 1,29 meter i bredd och 1,59 meter på höjden och väger 450 kilo. Givetvis finns alla bekvämligheter som elhissar, larm, AC och telefonnyckel och en app för fjärrstyrning.

I Spanien kostar S04 från 7 500 euro (motsvarande 87 500 kronor).



Kristofer Rask

**Feber**

## 17. BMW M 1000 XR är den tredje M-motorcykeln

Av Bobby Green 2023-06-07 kl 14:30

Visas just nu upp som prototyp.



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

Hösten 2020 rullade BMW Motorrad ut sin första M-motorcykel M 1000 RR. Sedan dess har man även släppt M 1000 R och snart kommer det en tredje M-hoj. Den heter M 1000 XR och även om den har bra med prestanda är det ingen sporthoj utan mer en offroad-tourer. Den får samma motor som sina syskon och effekten ska ligga på över 200 hästar.

BMW beskriver hojen med orden "A long distance sports bike with high long-range capability and supersports riding dynamics." Den väger in på 223 kilo fulltankad och kommer ha vassa bromsar och ett M-specifikt chassi.

Presentation av produktionsversionen kommer ske någon gång under årets andra halva.



**Bobby Green**



**BMW lanserar sin första M-motorcykel**  
**Det här är M 1000 RR**



**Nya BMW S 1000 R är här** Är inte skelögd längre  
**Nya BMW S 1000 R är här** Är inte skelögd längre



**BMW R nineT ersätts av R12 nineT**  
**Släpps i höst**

## Teknikens Värld

### 18. Provkörning av Renault 17 TS

Publicerad: 05 feb 2023, kl 19:05

Renault 17 TS visades första gången upp publikt på Paris Motor Show i oktober 1971. Samtidigt debuterade systerbilen Renault 15 TS som skilde sig bland annat med att den hade en svagare motor, 90 hästkrafter, enkla strålkastare fram i stället för två som 17 TS och en riktig bakre sidoruta där 17 TS i stället har ett sorts galler.



Receptet är lika enkelt som genialiskt. Tag en vanlig standardbil och förse den med en sportbetonad kaross. Fyrsitsig förstås och kanske en lite starkare motor och en del extra lyxutrustning.

Voilà, en sportcoupé är född.

Precis så gjorde **Renault** i juli 1971. Man skalade karossen av en Renault 12, behöll det mesta av underdelen och hakade på en tvådörrars kaross. Bakre sidorutan kapades kaxigt av framåt och bakom detta ett rejält luftgaller.

Motorn är ett derivat från Renault 16 TS och bjuder på 108 hästkrafter.

Man kan säga att den provkörda bilen DYX 761 har två hussar. Dels Bo Persson, Sjöbo, som de facto äger bilen. Men även Erik Jonsson, Älmhult, som huserat bilen sedan 2008.

Erik Jonsson är väl ungefär så mycket Renault som det går att vara, och det står hur många som helst på hans hemman. De flesta i behov av vård och omsorg men några som faktiskt fungerar.

Bland de saker de två hussarna har gemensamt är att bilen mest fått stå i ett garage de senaste åren. Erik Jonsson har fullt upp med annat än att köra bilen och Bo Persson har varit allvarligt sjuk den senaste tiden.

Bilen är från 1973 men har inte rullat mer än 8 100 mil.



I stort har Renault 17 TS de rätta attributen för att den skulle klassas som en GT-bil på 70-talet. Motor med bränsleinsprutning, femväxlad låda, skivbromsar fram (ventilerade) och bak, elektriska fönsterhissar (tillval) och så klart formgivningen.

Med den tidens mått mätt är acceleration från 0-110 km/h (vi mätte så i Teknikens Värld då) på 15,8 sekunder fullt godkänt. Renault själva uppger tiden för 0-100 km/h till 10,0 sekunder men den uppgiften är lika uppe i det blå som bilens lack. Sak samma med topphastigheten som enligt fransmännen ska vara 180 km/h. Det tror jag inte på, även om motorn faktiskt upplevs som både råstark och smidig.

När det gällde att avverka den stående kilometern, alltså 0-1 000 meter, var det ingen bil i klassen som slog Renault 17 TS på fingrarna. Den klarade distansen på 33,9 sekunder medan till exempel den så hyllade **Opel Manta** 16 S behövde hela 36,4 sekunder på sig. På en rak väg uppför sig Renault 17 TS bra. Den är inte speciellt vindkänslig och fjädningen sväljer ojämnheter på ett helt acceptabelt sätt.

Problem uppstår dock när du kommer in i en skarp kurva, eller för den delen om vägen är blöt även i mildare svängar.

Renault 17 TS understyr som en snöplog, vilket beror på att den är tung i framänden, eller lätt där bak om du vill se det så.

Aningen för fort och bilen kommer ofelbart att vilja ta dig till vägens utkant och så långt från ditt tänkta apex det är möjligt. Det är naturligtvis inte bra, inte minst säkerhetsmässigt.



Förändringar i hjulupphängningarna gjordes under resans gång och de senare årsmodellerna, de sista tillverkades i augusti 1979, är något bättre.

Det kan ju därför tyckas lite märkligt att en Renault 17 TS vann VM-rallyt Press-on-Regardless i USA 1974, med Jean-Luc Thérier bakom ratten.

Men då ska man också ha klart för sig att den bilen var kraftigt modifierad med delar från Renault A110 och dörrar och huvar var i glasfiber, plus att allt glas var utbytt mot plast. Enligt Renault själva hade de lyckats banta bort mer än 25 procent av bilens vikt.

Utan att säkert veta, när jag en stark tro att växellådan var en helt annan än den som sitter originalmonterad. Originialet uppfattades nämligen som svår att hitta växellägena i redan som ny och nu med några mil på nacken är den helt hopplös. Bilen har fem växlar framåt, men finns trean överhuvudtaget? Jag hittade den aldrig!

2+2-bilar som denna blir ju aldrig så där riktigt komfortabla. Det är knöligt att ta sig in i baksätet genom framdörrarna men för att vara just en 2+2 är Renault 17 TS ovanligt rymlig där bak, även om det i sig inte säger så mycket. Takhöjden är dock låg vilket förstås beror på karosstypen.

Framstolarna är okej men visar sig vara svåra att ställa in ryggstöden på. Efter att ha undersökt lite noggrannare konstaterar jag och fotograf Glenn Lindberg att stolarna sitter på fel plats. Alltså vänster stol på höger sida och höger på vänster.

Ingen av de två senaste ägarna vet något om detta och skyller på någon av de sex tidigare ägarna.



*Vid Paris Motor Show 1973 ändrades namnet på Renault 17 TS till 17 Gordini för att fylla upp tomrummet efter 12 Gordini.*

En tes är att de bytt sida då förarstolen blivit nedsutten men så upplevs det faktiskt inte. Kan det vara så, nej det kan det väl inte, att stolarna monterats fel från fabrik?

Renault, ja franska bilbyggare i gemen, har ju alltid haft lite konstigheter för sig så det skulle ju faktiskt kunna vara så.

Galenskapen går i alla fall igen när det gäller interiören. En radda knappar har placerats i själva instrumentklustret så att man tvingas sträcka på sig för att se vad knapparna ska användas till.

Mätartavlorna är täckta med en typ av glas som gör att det speglar sig åt alla riktningar och uppfattningen om vad det står på mätarna i form av hastighet och annat är vag.

Spakarna på vänster sida av ratten sköter spolning, blinkers och signalhorn. Men de sitter så illa till i förhållande till varandra att ett enda moment kan få två, eller tre, funktioner att aktiveras samtidigt.

Mycket galenskaper och en del brister med andra ord men det är ju svårt att inte gilla bilen bara man ser den. Och det kanske är därför de senaste ägarna låtit den vila i garaget. Bara för att gå ner och ta en titt och bli glad! Renault 17 TS bytte namn till Gordini 1974 och det låter ju bättre, men i övrigt ändrades ingenting.



*Renault 17 TS tillverkades från 1971 till 1979 men såldes bara i ett fåtal exemplar i Sverige. Liksom efterföljaren Fuego.*

### **RENAULT 17 TS 1973**

**Ursprungligt pris (1973):** Ca 34 200 kr.

**Uppskattat pris (2016):** Ca 75 000 kr.

**Motor:** Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor, toppventiler. Insprutning. Cylinder-volym 1 565 cm<sup>3</sup>. Max 108 hk DIN vid 6 000 r/min, max vridmoment 136 Nm vid 5 500 r/min.

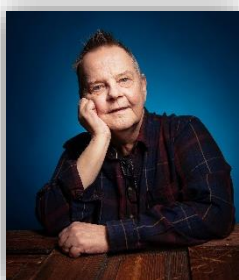
**Kraftöverföring:** Motorn fram, 5-växlad manuell låda.

**Hjul:** Fälg 5 tum, däck 165 SR 13.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 244, längd 426, bredd 163, höjd 131, spårvidd f/b 131/131. Tjänstevikt 1 130, maxlast 240. Tank 55 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,0 s. Toppfart 180 km/h.

**Bränsleförbrukning:** Blandad körning ca 0,90 l/mil.



**Peo Kjellström**

MOTORNYTT

**SLUT**