



Ferrari Purosangue 2023.

- 1. Tesla ska uppnå total självkörning redan i år**
- 2. Åtta saker som Tesla har förändrat för alltid**
- 3. Rolls-köpare får inte sälja sin nya Spectre**
- 4. Geely och Renault satsar 82 miljarder på förbränningsmotorer**
- 5. NSU återuppstår som sportig elbil**
- 6. Caterham visar nytt koncept på eldriven sportbil**
- 7. Första bilderna på insidan av MG Cyberster**
- 8. Koenigsegg Gemera är världens snabbaste bil någonsin**
- 9. BMW Z4 20i är snygg men den är utan ambitioner**
- 10. Så står sig Fiat 600e mot konkurrenterna**
- 11. Nya el-kombin från Nio kostar från 576000 kronor**
- 12. Ferrari lanserar Purosangue bilen de aldrig skulle bygga**

1. Tesla ska uppnå total självkörning redan i år

Publicerad 2023-07-10 kl 8:00 (uppdaterad 2023-07-10 kl 14:02) Text Hanna Brante

Elon Musk säger att de ska ha helt självkörande bilar till slutet av året.



Med självkörningen ska man kunna sova under färd.

Teslas vd Elon Musk har länge försökt sätta tidsplaner på när deras fordon ska bli helt självkörande. Alltså utan något som helst ingripande från föraren.

Tesla lovade för flera år sedan att alla modeller som kommer ut efter 2016 kommer bli självkörande i framtiden genom mjukvaruuppdateringar. Biltillverkaren har sedan dess börjat utveckla självkörning som än så länge är i betastadie.

Det var länge sedan Elon Musk gav en tidsplan för projektet men nu säger han att det ska bli klart till slutet av detta år. Vid en AI-mässa i Kina sa vd:n att deras bilar ska kunna uppnå nivå fyra eller fem.

För att förstå vad det är han lovar är det viktigt att förstå vad de olika nivåerna innebär.

Vid nivå två ska bilen klara av att köra själv under uppsyn av föraren. Steget efter det, nivå tre innebär att föraren inte längre har någon kontroll över körningen (förutom om föraren vill det) och bär inget ansvar själv.

Nivå fyra och fem som Tesla pratar om tar det ett steg längre. Nivå fyra är lite mer avancerad än nivå tre och kan ha vissa begränsningar för väder eller andra påverkande faktorer. Nivå fem däremot ska klara av allting i alla förhållanden.

Skillnaden mellan fyra och fem är alltså ganska stor och svår att uppnå.



Hanna Brante

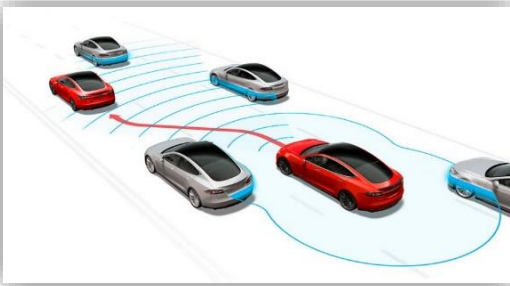
Mer från vi bilägare:



Teslas bilar blir inte mer självkörande i år heller



Tesla pausar utrullning av nya mjukvaran



Tesla stäms igen: "Falsk marknadsföring"



Teslas försvar: Inte bedrägeri att misslyckas

2. 8 saker som Tesla har förändrat för alltid

Publicerat 12/07/2023 av Erik Aspegren

Tesla lämnar ingen oberörd och väcker ständigt känslor. Företaget är på god väg att förändra hela bilismen i dess grundvalar. Här är 8 sätt som Tesla förändrat våra bilar och bilbranschen.



Innehåll i denna artikel:

Påskyndande massintroduktionen av moderna elbilar

Autopilot och självkörande teknik

Närhet till konsumenter

Infrastrukturen för Superchargers

Gigafabriker

Mjukvaruuppdateringar

Stora infotainment-skärmar

Försäljningsmodell direkt till konsument



Elon Musk och Tesla har åstadkommit enorma förändringar.

Påskyndande massintroduktionen av moderna elbilar

Elbilar är ingen ny sak, de går tillbaka till slutet av 1800-talet, och många av de allra första bilarna var eldrivna. Men Tesla har haft ett enormt inflytande för massintroduktionen av elfordon. Innan Teslas genombrott med Model S sågs elbilar ofta som besvärliga att använda, långsamma och med mycket låg räckvidd. Tesla förändrade allt och har fått en hel industri att ändra inriktning.

Autopilot och självkörande teknik

Även om inget fordon på vägen idag har full självkörningskapacitet, erbjuder Tesla och en del andra företag begränsade grader av automatisering. Trenden startades av Tesla som år 2015 introducerade den första versionen av Autopilot och som i och med det flyttade gränserna för autonom körteknik allt närmare ett förverkligande.

Närhet till konsumenter

Eftersom Teslas ledning är så pass offentlig ger det biltillverkaren en unik kommunikationsmöjlighet genom att konsumenter kan använda sig av till exempel Twitter för att nå ut till Teslas ledning. Ett bra exempel på är det så kallade Dog Mode. Funktionen möjliggör för hundägare att lämna sina djur i bilen men samtidigt ha på klimatanläggningen, på skärmen står det då också "I'm fine, my owner will be right back". Det fascinerande är att Dog Mode ursprungligen föreslogs till Elon Musk av en Twitter-användare, och Musk svarade med ett snabbt "Ja". Lite senare fanns funktionen i de nya Tesla-modellerna.

Infrastrukturen för Superchargers

Ett av de största argumenten mot elbilar kretsar kring en otillräcklig och icke-fungerande infrastruktur. Tesla ändrade på det när man byggde ett massivt laddningsnätverk som erbjuder laddningshastigheter upp till 250 kW. Numera uppger Tesla att det finns drygt 45 000 laddstationer med Tesla Superchargers globalt, dessutom är det bara att plugga in Teslan så sköter bilen och appen själv betalningen. Detta kan vara Teslas största bidrag till utvecklingen av användningen av elfordon eftersom Supercharger-nätverket gör elfordon betydligt mer praktiska i vardagen.

Gigafabriker

Teslas Gigafabriker är massiva produktionsanläggningar som avsevärt ökade skalan och effektiviteten av batteritillverkning för Tesla. Företaget har ett enormt behov av battericeller, vilket är förståeligt med tanke på att de säljer elbilar i stora volymer. Det åtgärdade ursprungligen detta behov med sin innovativa Gigafactory Nevada-anläggning, som producerar både elmotorer och batterier tillsammans med Panasonic. Det har ändrat synen på biltillverkning då normen innan var att ett företag gjorde en komponent och tillsammans med mängder av andra parter skapade man en färdig bil.

Mjukvaruuppdateringar

Tesla erbjuder trådlösa uppdateringar för att hålla sina bilar uppdaterade med de senaste funktionerna, så kallade Over-the-Air-uppdateringar. Man kan söka efter nya uppdateringar från din Teslas centrala pekskärm och ladda ner dem via Wi-Fi. De flesta människor skulle associera den här typen av mjukvaruuppdateringar med en smartphone, men det faktum att Tesla har trådlösa uppdateringar i sina bilar är nytänkande och de var det första bilmärket att göra det till en omtalad och populär funktion. Over-the-Air-uppdateringar kan hjälpa till att göra en ägares liv enklare, särskilt eftersom det innebär att din Tesla kan lagas på distans, utan att behöva ta sig till en återförsäljare om det inte finns någon fysisk skada på bilen.

Stora infotainment-skärmar

Ett av de mest kontroversiella val som Tesla gjort ända sedan 2012 när Model S lanserades, är att ta bort i princip alla knappar och vred i förarmiljön. Många tyckte beslutet var fantastiskt medan andra inte alls gillade idén. Hur som helst kan man säga att det fått stor inverkan i bildesignen då nästan alla nya bilar idag har stora iPad-liknande skärmar istället för traditionella knappar. Numera är den gigantiska horisontella pekskärmen i mitten av instrumentbrädan inte något konstigt och inte heller den största. Mercedes leder numera skärmaracet och har sin så kallade Hyperscreen med en längd på hela 141 centimeter.

Försäljningsmodell direkt till konsument

Under väldigt lång tid har bilhandlare varit en viktig faktor i bilförsäljningen. Teslas strategi för försäljning direkt till konsument skiljde sig från den traditionella återförsäljarmodellen, vilket gav kunderna en annan typ av köppplevelse. Att sälja sina bilar direkt är inte en dålig sak eftersom Tesla kan undvika återförsäljarpraxis som kostar företaget och konsumenten mer pengar. Flera andra bilföretag har nu börjat tänka på liknande sätt. Att köpa en Tesla gör man enklast genom att gå in på Teslas webbplats, konfigurera ett fordon och för att sedan beställa.



Erik Aspegren

Erik Aspegrén skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare för Porsche, BMW och Audi. Nås på erik.aspegren@carup.se

Feber

3. Rolls-köpare får inte sälja sin nya Spectre

Av Roger Åberg 2023-07-11 kl 20:00

Då får de inte köpa en Rolls igen.



FILM: <https://youtu.be/Zqvx3aNjXw>.

I en intervju med CarDealer berättar Rolls Royce vd Torsten Müller-Ötvös att man håller koll på de som kommer att få köpa Spectre, deras nya elbil. Bilen kostar från 4,5 miljoner kronor men de som lämnar fabriken lär kosta mer än så. Men det verkar inte skrämma iväg köpare, en handlare säger att han redan har blivit erbjuden över 7 miljoner kronor från intressenter som vill köpa men som inte har hamnat på Rolls lista över godkända köpare.

Du behöver alltså inte bara ha stålarna utan vara polare med Rolls Royce. Och Torsten säger att man har bra koll på bilarna, om du säljer din nya Spectre direkt så kommer man att hamna på en shitlist och aldrig mer köpa en Rolls från fabriken. Eftersom en av poängerna med att köpa en Rolls är att göra den precis som man vill ha den så är det ju en förlust att inte längre få beställa din egen.



Rolls-Royce Spectre verkar riktigt trevlig
Märkets första elbil testad



Roger Åberg

4. Geely och Renault satsar 82 miljarder på förbränningsmotorer

Publicerat 12/07/2023 av Maths Nilsson

Geely och Renault går ihop om Volvo Cars tidigare förbränningsmotorbolag. Tillsammans investerar de 82 miljarder i förbränningsmotorer och hybridteknik. Även saudiska Aramco kommer deläga bolaget med 1800 anställda i Västsverige.



Geely och Renault har nu skrivit ett bindande avtal om att deläga ett motorbolag som innefattar Aurobay, Volvos tidigare motorbolag. Efter att Volvo Cars satsar helhjärtat på elbilar har förbränningsmotorerna lagts i ett eget bolag. Det nya bolaget kommer att heta PWT. I Göteborg finns 500 anställda ingenjörer på Lindholmen och 1300 anställda vid monteringsfabriken i Skövde.

Tillsammans investerar bolagen drygt 82 miljarder kronor samriskbolaget som ska utveckla och producera effektivare förbränningsmotorer och hybridsystem. Bolaget kommer totalt att ha 19 000 anställda vid 17 fabriker och fem centrum för forskning. Huvudkontoret ligger i Storbritannien, men det nya bolaget kommer att ha kontor både i Madrid och i Hangzhoubukten söder om Shanghai. Planen är att sälja bensin- och hybridmotorer till andra märken än Renault och Geelys egna märken.

Volvo Cars tidigare motorfabrik i Skövde ingår i affären.

– Vi är glada att kunna påbörja resan mot att bli en global ledare i hybridteknologier och kunna erbjuda lösningar med låga utsläpp för biltillverkare runtom i världen, säger Geelys ägare och grundare Li Shufu i ett uttalande.

Renault kan nu komma att få samma drivlinor som Volvos bilar.

– Vi är stolta att idag att förena oss med ett så framgångsrikt bolag som Geely för att starta en ny verksamhet som är redo att anta utmaningen och förändra spelplanen och öppna vägen för förbränningsmotorer med extremt låga utsläpp, säger Renault Groups vd, Luca de Meo i ett uttalande.

Teknikens Värld

5. NSU återuppstår som sportig elbil

Publicerad 10 jul 2023 kl 21:01

Audi firar 150 år i Neckarsulm med ett elbilskoncept som har former och namn från förr.



Minns du märket **NSU**? Nu har märket återuppstått om än inte i bilhallen så i alla fall som en konceptbil. Det är modellen Prinz 4, tillverkad mellan åren 1961 och 1973, som stått som förebild när åtta lärlingar hos Audi plockat fram bilen EP4 – en hyllning till koncernens 150-åriga närvaro i staden Neckarsulm.

E i modellnamnet står så klart för elektrifiering och bak i bilen, precis som i ”originalet” hittar vi motorn. En 240 hästkrafter stark elmotor, hämtad från en Audi **e-tron** från 2020, har ersatt den 30 hästar starka tvåcylindriga bensinmotorn som vi tidigare känner från Prinz 4. Notera att huven står på glänt som på gamla tiders prestandaversion Prinz 1000. Ett batteri från en **Audi Q7** laddhybrid har ersatt bränsletanken fram.

All teknik vilar på en kortad **Audi A1** som även lånat ut hjulaxlar och bromsar. Karossen är dock en riktig Prinz från 1971 – ordentligt rostlagad och breddad.

Någon serieproduktion talas det emellertid inte om, det hela är ett lärlingsprojekt och det är inte bara hantverket som har varit i fokus.

– När det gäller EP4 var tiden knapp och visionen ambitiös. Det är fantastiskt att se hur lärlingarna har vuxit med sin uppgift och vilket steg i utvecklingen de har gjort som ett lag, säger Timo Engler, utbildningschef för fordonsteknik och logistik.



NSU grundades 1973 och tillverkade cyklar, motorcyklar och senare även bilar. 1969 köptes märket av Volkswagen-koncernen och slog ihop det med Audi. Sista modell med NSU-embem blev **Ro 80** – en bil med wankelmotor som lanserats 1967 och vann utmärkelsen Årets bil i Europa 1968. Tillverkningen lades ned 1977.



Peter Klemensberger



6. Caterham visar nytt koncept på eldriven sportbil

Publicerad av Carl Undéhn

2023-07-12

Brittiska Caterham fortsätter sedan 1970-talet att bygga den lätta sportbilen Seven, som ursprungligen presenterades av Lotus redan på 1950-talet. Tidigare i år visades ett eldrivet koncept av modellen upp, [Caterham EV Seven](#). Det beskrevs då som "en testbädd" för en eldriven sportbil som är "lätt, enkel och rolig att köra".



Nu visas det nya konceptet Project V och den här gången finns det en större chans att vi faktiskt också får se bilen i produktion.

– Project V är inte bara en koncept- eller designstudie, vi har tittat på teknisk och produktionsmässig genomförbarhet under hela utvecklingsprocessen, säger Bob Laishley som är vd för Caterham Cars.

Han går även så långt att utlova en möjlig start av serietillverkning och ett pris. 2025 eller 2026 kan bilen komma ut på marknaden med ett pris under 80 000 pund, omkring en miljon svenska kronor.

Med ett klassiska sportbilsutseende skiljer sig Project V skiljer från det förra konceptet som tog avstamp i Caterham Seven och var betydligt mer avskalat. Men som innan är det fokus på låg vikt och konstruktionen består till stor del av aluminium och kolfiber. Av samma anledning är Project V inte heller fyrhjulsdriven. På bakaxeln sitter en elmotor med en effekt på 200 kW, eller 272 hästkrafter, som räcker för att skicka den 1 190 kilo lätta bilen från 0-100 km/h på 4,5 sekunder.

Batteriet är på 55 kWh och ska ge Project V en räckvidd på 40 mil. Vilken effekt det går att ladda med nämns inte. Men att fylla batteriet från 20 till 80 procent ska ta 15 minuter.



FILM: <https://youtu.be/JZpqsB0Xerc>.



Carl Undéhn



7. Första bilderna på insidan av MG Cyberster – en eldriven roadster

Posted by Kristofer Rask

juli 11 2023

I slutet av den här veckan är det premiär för MG:s nya eldrivna Cyberster i samband med racingfestivalen Goodwood Festival of Speed. Tidigare har vi bara fått se bilder på exteriören, men nu väljer MG också att släppa de första bilderna på interiören. Därmed får vi en närmare titt på den eldrivna roadstern som i detta utförandet går i brunt.



Roadstern är tydligt nedtonat från de tidigare [konceptbilderna som MG](#) visade upp för två år sedan.

Instrumenteringen är tydligt förarfokuserad med skärmar och reglage vända mot föraren, insvepta av en avskärmande båge som löper från bakom förardisplayen ner till mittkonsolen.

Det ser också ut som MG slopat en central mittskärm som är vanligt på dagens bilar. Om det då inte visar sig att den släta svarta ytan som sträcker sig från mittkonsolen till instrumentbrädan är en noga inkapslad skärm.

Att MG Cyberster blir tvåsitsig har vi vetat från start. Här sitter två personer bekvämt i två skålade sportstolar som i övrigt matchar interiören.



MG har inte officiellt kommunicerat några detaljer om prestandan i roadstern. Men tidigare uppgifter från typgodkännandet hos kinesiska myndigheter skvallrar om en bakhjulsdriven instegsvariant med en motor som levererar 230 kW (309 hk) och en fyrhjulsdrivna variant som ska kunna leverera 400 kW (536 hk).



8. Koenigsegg: "Det är världens snabbaste bil någonsin"

Publicerat 10/07/2023

av [Maths Nilsson](#)

Den snabbaste och mest extrema gatbil som någonsin tillverkats. Koenigsegg visar nu upp alla bilder och fakta om nya Koenigsegg Gemera med Hot V8 och Dark Matter elmotorer – tillsammans 2300 hästkrafter. – Det gör denna fyrsitsiga bil till den snabbaste bilen som någonsin tillverkats, accelerationen slår de flesta tvåsitsiga bilar på en racerbana, säger Christian von Koenigsegg.



Film: <https://youtu.be/nbDLHkMMvFc>.

Koenigsegg har fått världen att häpna igen med sin nya vidareutveckling av Gemera. Nu visar Christian von Koenigsegg upp alla bilder och avslöjar detaljerna hos bilen, som med största sannolikhet blir världens snabbaste produktionsbil alla kategorier. Enligt Koenigsegg kommer bilen att sätta nya hastighetsrekord.

Koenigsegg har lyckats få plats med V8-motorn från Jesko i den fyrsitsiga bilen. Den nya modellen kallas Koenigsegg Gemera HV8 (Hot V8). Anledningen är att motorn fick designas om så att avgaserna går ut högst upp i mitten. Tillsammans med en ny elmotor är resultatet 2300 hästkrafter och 2850 Newtonmeter.

Av effekten kommer 1500 hk från V8:an med dubbelturbo, 800 hästkrafter kommer från en ny elmotor som kallas Dark Matter, Totalt 2300 hk och 2750 Nm i vridmoment – ett nytt världsrekord för en produktionsbil.



– Gemera HV8 är inte bara den mest kraftfulla och extrema produktionsbilen på planeten jorden, med häpnadsväckande 1,11 hk per kg, utan det är också den mest praktiska och användarvänliga sportbilen som någonsin skapats. Dess otroliga respons, hantering, motorljud, skarp växellåda, rymlig interiör och system för fyrhjulsdraft kombineras för att skapa en oöverträffad och oöverträffad körupplevelse, redo att sätta många prestandarekord runt banor och i raka linjer, säger Christian von Koenigsegg.





Den nya elmotorn Dark Matter är enligt Koenigsegg världens mest kraftfulla elmotor för fordon. Den är unik genom att den jobbar med 6-fasteknik. Gemera har också fått en utvecklad växellåda som gjort att koppling och svänghjul kunnat tas bort.

– Vi kunde inte motstå att undersöka möjligheten att införliva dessa anmärkningsvärda egenskaper och fördelar i Gemera produktionsmodell, vilket ledde oss ner på en spännande ny utvecklingsväg – Light Speed Tourbillon Transmission (LSTT),” förklarar Christian.





Produktionen av Koenigsegg Gemera kommer att starta i den nya fabriken Gripen Atelier i slutet av 2024, med kundleveranser under första delen av 2025. Gripen Atelier består av 11000 m² utvecklings-, design-, tillverknings-, kontors- och utställningsutrymme som är tillägnat Gemera och framtida modeller. Totalt har nu Koenigsegg 30000 kvadratmeter tillverknings- och utvecklingsyta.





Fakta Koenigsegg Hot V8

Förbränningsmotor

5 liters dubbelturbo V8

Effekt: 1500 hk vid 7800 rpm, maxvarv 8500 rpm

Vridmoment: 1500 Nm vid 5000 rpm

Light Speed Tourbillion Transmission (LSTT) 9-växlad flerkopplingslåda

4-hjulsdrift, 4 hjul vridmoment vektoring

Elmotor

Koenigsegg egendesignad Dark Matter E-Motor:

Effekt: 800 hk

Max vridmoment: 1250 Nm

Kombinerad effekt från E-motor & Hot V8: 2300 hk, 2750Nm

Effektförhållande: 1,11 hk/kg

200 liters bagageutrymme, passar 4 fullstora handbagage

115 liters bränsletank

850V 14 kWh HV batteripaket



Maths Nilsson

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



9. BMW Z4 20i – snygg men utan ambitioner

Uppdaterad 10 juli 2023

Publicerad 10 juli 2023

För tredje året i rad så testar redaktionen en sommarcabriolet. Denna gång var det dags för BMW Z4 20i Roadster som ska upp till kamp mot de två tidigare sommarbilarna.



BMW Z4 2,0S har en mycket lyckad design. Man kan ha olika åsikter om färgen. Men formen är i mästarklass. Tyvärr håller det ändå inte hela vägen när det inte lockar fram den där riktiga körglädjen.

Det är lite speciellt att hämta upp bilarna för testkörning – man funderar hur tillverkarnas PR-avdelningar tänker när de lämnar över nycklarna till en journalist som ska skriva en recension.

Det hände igen

Det är nu andra gången på rad som BMW lämnar ifrån sig en skitig bil.

Förra gången var värre eftersom vi till och med var tvungna att lämna tillbaka bilen för tvätt då den pressbilen var omöjlig att fotografera i det skicket vi fick den.

Denna gång var det lite bättre. Det behövdes bara en kvarts städning av inredningen för att få bilen i skick för fotograferingen.

Första intrycket exteriört – som en S2000

När man går runt bilen och synar designen så är det svårt att inte jämföra linjerna med den ikoniska Honda S2000, en bil från storhetsperioden för tvåsitsiga roadsters under 90-talet.



*Lika som bär eller inte? Som med ansikten så ser man likheter och olikheter.
Klart är ändå att designen har inspirerats av coola Honda S2000.*

En tidsepok som startade med Mazda Miata och deras enorma globala försäljningssuccé tände gnistan hos alla biltillverkare. De sprutades ut små läckra roadsters som exempelvis Honda S2000, MG F, Fiat Barchetta, Porsche Boxter och BMW Z3, som senare ersattes av just Z4 runt 2002.



Former som lockar och ger ett löfte om en spännande körupplevelse.



Ett allt bredare flin i fronten enligt BMWs tydliga designstrategi.

Honda S2000 var tyvärr en modell som inte fick leva så länge men som idag är ett av de hetaste objekten på begagnatmarknaden. Trots den i förhållande korta tillverkningsperioden fick formerna inspirera till dagens generation av BMW Z4.



Ta bort alla plastkåpor så finns det gott om plats för större motorer.



*Snyggt, rent och bekväma stolar – men ack så tråkigt.
Vindskyddet bakom stolarna funkade perfekt. Massor av IQ men med avsaknad av EQ.*

Den långa motorhuvan med den sluttande fronten, uppdragna strålkastare och korta akterparti gör att Z4 och S2000 har en tydligt släktskap. Vilket inte på något sätt är dåligt.

Betraktar man BMW Z4 från sidan så är det svårt att inte gilla designen – den ser helt enkelt snabb ut.



Det har hänt mycket de senaste åren – men det är inget som direkt syns på BMW Z4.



*Färgen kan man diskutera,
men formen av en lustfylld sommarcabriolet går det inte att ta miste på.*

En sista uppdatering inför 2023

Modellen presenterades redan 2018 men redan nu spås den gå i graven 2025. Inför 2023 har den fått det som troligen är den sista uppdatering.

Trots några kosmetiska förändringar, så känner vi fortfarande igen bilen. Den har fått en ny grilldesign, nya luftintag och strålkastare med annan geometri.

Z4 levereras nu med M-paketet som standard även för de fyrcylindriga versionerna. Utbudet är i stort sett oförändrat: sDrive20i och sDrive30i med fyra cylindrar samt M40i med sex cylindrar, som ger maximal effekt på 197, 258 respektive 340 hästkrafter.

Vår testbil är sDrive 2.0i vilket, jämfört med [våra tidigare tester av BMW Z4 med de större motorerna](#), är en mycket stor skillnad.

Förutom motorstyrkan i vårt testbil så har det under de senaste två åren hänt otroligt mycket inom bilutvecklingen. Men det verkar som BMW Z4 har stått stilla.

Interiör

Trots den läckra designen så blir det en besvikelse i upplevelse bakom ratten.

Interiört finns det inga märkbara förändringar i designen. Ingenting som kan ge oss en känsla av fräschhet eller nytänkande.

Det är en besvikelse att se att BMW inte har satsat mer på att förnya och förbättra Z4:s interiör. Den känns helt enkelt "lite gammal".

Visst är den elegant och kvaliteten på materialen är förhållande vis hög och de klassiska M-stolarna ger bra stöd och komfort.

Infotainmentsystemet är inte BMW:s senaste och det känns tydligt att det är BMW:s sista ansträngningar för att hålla modellen vid liv.

Tyvärr har det inte lagts så mycket kraft att återuppliva den förlorade glansen från Roadsters tidiga dagar.



Ingen storlastare men några tygväskor går att ner i bagaget.

På vägen

Under huven hittar vi en 2,0 liters fyrcylindrig turbomotor som levererar 197 hästkrafter och 320 Nm vridmoment. Det är okej men långt ifrån den körupplevelse som den fina designen utlovar.

BMW Z4 Roadster är smidig och responsiv, med M-sportpaket och hygglig acceleration och en precis styrning så borde det locka till mer inbjudande körning.

Men det är något som saknas som vi inte riktigt kan sätta fingret på.

När det gäller körupplevelse är det, som på många BMW-modeller, riktigt bra men den saknar den där körglädjen och dynamiken man upplever i de andra sommarcabbarna. Detta trots att vi på testbilen har M-sportpaket som skall uppmuntra till just detta.

Sammanfattning: Snygg, dyr och utan klassiska roadsterambitioner

Summerat är BMW Z4 sDrive 20i en bra och framför allt snygg cabriolet men som saknar passion. Och just det kanske är det viktigaste attributet i en sommarcabriolet.

Men är man inte ute efter körglädje utan bara vill ha en bekväm och tillförlitlig sommarcabriolet utan några klassiska roadsterambitioner så är BMW Z4 20i Roadster ett perfekt alternativ. Om man känner att det är värt ca 600000 kronor förstås



Snygga linjer – tänk om roadsterupplevelsen varit lika bra som designen?

Betyg: Hos oss blir det betyget 3,5 av 5 möjliga.

Fakta: Z4 sDrive 20i Roadster med M sportpaket

Motor: 4-cylindrig bensinmotor på 197 hk

Max vridmoment: 320 Nm vid 1450-4200 varv/min

Kraftöverföring: 8-stegad Steptronic-låda

Prestanda: 0 – 100 km/h på 6,6 sek (6,8) och toppfart 240 km/h

Bl. förbrukning (WLTP): 7,6-7,3 l/100km

CO2-utsläpp: 172-166 g/km

Pris: Med M Sportpaket 600900 kr

[Läs mer: Test av Mazda MX-5](#)

[Läs mer: Test av Porsche Boxter](#)



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare.

10. Så står sig Fiat 600e mot konkurrenterna

Publicerad 2023-07-10 kl 10:40 (uppdaterad 2023-07-10 14:46) Text Hanna Brante

Fiat 600e ska lanseras i år och konkurrerar bland annat med Volvo EX30.



Förra veckan kom Fiat ut med [officiell information](#) om deras 600e som förväntas komma senare i år. Modellen ska precis som sin föregångare bli en större variant till 500:an. Så här står den sig mot konkurrenterna.

Fiat 600e bygger på plattformen e-CMP2 vilket är en relativt ny plattform för Stellantis koncernen. Enda bilarna än så länge som bygger på denna plattform är Fiat 600e och Jeep Avenger

Avengern är därför på många sätt lik nykomlingen. Hästkrafter och 0 till 100 är 156 och 9 sekunder för båda modellerna. Men Fiaten får ett större bagageutrymme med fem liter, längre räckvidd med 15 km och lite snabbare laddning med en minut.

Andra modeller som är besläktade med 600e:n är Opel Mokka-e och Peugeot e-208 som bygger på e-CMP plattformen innan uppdateringen. 600e:n slår även dessa modeller i lastutrymme och räckvidd. Andra konkurrenter utanför Stellantis plattformen är bland annat, Volvos EX30, Volkswagens ID.3, Kia Niro ev, Hyundai Kona och MG4.

Volvo EX30 toppar listan med räckvidd, hästkrafter och 0 till 100. Men laddtiden i Fiat 600e är lite snabbare med en minut. Fiaten är en av de långsammaste bilarna på listan med 0 till 100 på 9 sekunder.

Hur priset förhåller sig till konkurrenterna är svårt att mäta. Svenska priser är ännu inte officiella men utgår man från de italienska priserna ska den ligga på 429 752 kronor översatt från euro. Detta gör den till en av de billigare modellerna från e-CMP plattformen. Modellen blir lite dyrare än Volvo EX30 men med tanke på valutakursen och att priset inte ännu är officiellt kan vi nog förvänta oss att priset blir väldigt likt EX30.

MOTORNYTT

	Räckvidd	Laddningstid	Hästkrafter	0-100 km/h	Bagageutrymme	Pris
Opel Mokka-e	338	26 min	136	9,2 sek	310 l	494 900
Jeep Avenger	385	26 min	156	9 sek	355 l	459 900
Peugeot e-208	398	27 min	156	8,2 sek	265 l	429 900
Fiat 600e	400	27 min	156	9 sek	360 l	429 752
Volkswagen ID.3	429	32 min	204	7,3 sek	385 l	479 900
MG4	435	34 min	204	7,9 sek	363 l	329 990
Kia Niro ev	463	41 min	204	7,8 sek	475 l	495 900
Volvo EX30	480	28 min	272	5,7 sek	318 l	429 000
Hyundai Kona	490	41 min	217	8 sek	466 l	469 900



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Testchefen om vinnaren: "Ett riktigt litet charmtroll"



Opels elbil får längre räckvidd och nytt namn



Volvo EX30 officiell: Så står sig nya elbilen mot konkurrenterna



11. Nya el-kombin från Nio kostar från 576000 kronor

Av redaktören@bytbil.com 2023-07-10 Text: [Morten Bek](#)

– men kostnad för batteri tillkommer



Nio ET5 Touring är den första eldrivna kombikupén i sin klass – varken **BMW**, **Tesla** eller **Volkswagen** har något liknande. Priserna börjar på 576 000 kronor men batteriet måste hyras eller köpas.

Det är alltid bra att vara först ut med något. Det väcker uppmärksamhet och intresse, och om du är biltillverkare betyder det att du kan sälja något som dina konkurrenter ännu inte har. Nio är nya i gamet, och som ett kinesiskt märke är de sedaner och suvar som vi hittills har fått se från dem de viktigaste.

I Europa har vi en särskild försmak för kombibilar, som antingen har försvunnit från marknader där de en gång var populära (USA och Australien) eller aldrig varit det (Japan), så därför är det förvånande att Nio är ett av de första bilmärkena som tillverkar en elektrisk kombibil för oss européer. Varken Audi, BMW, Tesla eller Volvo har kommit så här långt, och den mellanstora ET5 Touring är den första i sin klass. En klass som även inkluderar **BMW i4**, **Hyundai Ioniq 6** och **Tesla Model 3**.

ET5 Touring är en mellanstor kombi med en längd på 479 centimeter och ett rimligt bagageutrymme på 450 liter (plus 42 liter under golvbrädan). Med baksätets ryggstöd nedfällt, vilket sker i tre delar (40:20:40), är storleken långt ifrån imponerande: 1247 liter. Detta är Skoda Fabia-territorium, och det är en liten kombi på cirka fyra meter.

Praktiska lösningar väger upp lite för bristen på volym. Bakluckan öppnas automatiskt med hjälp av en sensor och golvet är nästan helt plant. Det finns krokar för upphängning på bakluckan, en avtagbar LED-ficklampa och magnetiska lastband för upphängning och två förvaringsnät.



Batteriet kostar extra

ET5 Touring är tillgänglig för beställning, med leveransstart under fjärde kvartalet i år, vilket som bekant börjar i oktober. Priserna är väldigt attraktiva med tanke på att du får en eldriven kombibil med 490 hästkrafter och fyrhjulsdraft – ET5 Touring börjar på 576000 kronor.

Men priset är egentligen högre. Batteriet måste du köpa eller hyra, och utan batteri är det ju inte någon mening att ha en ET5 Touring, eller någon Nio för den delen.

ET5 Touring för 576000 kronor har ett inbyggt batteri med en kapacitet på 75 kWh, vilket ger en räckvidd på 435 kilometer. För att "aktivera" batteriet betalar du antingen en månadsavgift på 1799 kronor per månad, vilket Nio kallar BaaS – Battery as a Service, eller så slänger du in 130 000 extra för att äga batteriet. Det verkliga priset för Nio ET5 Touring 75 kWh är därmed 706000 kronor.

När man synliggör den fulla kostnaden för bil och batteri känns priset högre. Men med tanke på bilens prestanda och layout är ett pris på 706000 kronor inte orimligt.

Batterialternativ på 100 kWh och räckvidd på 560 km

En räckvidd på 435 kilometer för ET5 Touring med ett 75 kWh-batteri imponerar inte nämnvärt. Med ett batteri av den kapaciteten borde den första siffran i räckvidden vara 5, inte 4. Lösningen är att köpa den kinesiska kombibilen med ett större batteri.

Nio erbjuder ett 100 kWh-batteri, vilket ger ET5 Touring en mer tillförlitlig räckvidd på 560 kilometer. Men det är en dyr lösning. Med alternativet för batterihyra kostar själva modellen mer och den månatliga batterihyran är också högre, 2999 kronor. Om du vill äga varenda skruv och metallbit i bilen kostar ET5 Touring 100 kWh med batteri totalt 816000 kronor.

Det finns en särskild anledning till att du bör tänka dig för innan du köper ET5 Touring (och de andra Nio-bilarna) med fullt ägande av batteriet. Att köpa batteriet innebär att du inte kan dra nytta av batteribytestationerna, där du kan få ett nytt batteri på fem minuter. Naturligtvis kan detta endast göras med ett hyrt batteri.

Relaterade artiklar:



Första åkturen: Volvo återinför bakhjulsdrift med XC40 och C40



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5

12. Ferrari lanserar Purosangue – bilen de aldrig skulle bygga

Publicerad 14 september 2022

(uppdaterad 14 september 2022)

Text Magnus Kvandal

Den är högbyggd, fyrsitsig och fyrhjulsdreven men Ferrari vägrar kalla sin nya modell för en suv.



”Då får du skjuta mig först”. Så [svarade](#) den dåvarande vd:n Sergio Marchionne när han år 2016 fick frågan om Ferrari hade planer på att bygga en suv.

Men nu är den alltså här. På tisdagskvällen introducerades världen för Ferrari Purosangue – en högbyggd, fyrhjulsdreven, fyrsitsig bil som väger långt över två ton, redan innan den 100 liter stora bensintanken är fylld.

Modellen är av allt att döma en omedelbar framgång. Redan i samband med lanseringen meddelade Ferrari att över 2000 personer har lagt en beställning på fyramiljonersbilen – och att orderböckerna snart kan komma att stängas. För att bevara dess exklusivitet har företaget bestämt att produktionen ska begränsas till en femtedel av Ferraris totala försäljning – vilket innebär omkring 3000 exemplar per år.

Purosangue betyder ”fullblod” på italienska – och Ferrari vägrar kalla sin nya modell för en suv. Enligt dem är det i stället ”en autentisk, fyrsitsig sportbil”.

– Snälla kalla den inte för en suv. Det är en Ferrari, sa vd:n Benedetto Vigna till journalisterna på plats under invigningen.



Ferrari har utvecklat en ny typ av aktiv fjädring för bilen som de menar får den att kännas som en riktig sportbil på vägarna – trots den otympliga karossen och den höga tyngdpunkten. Systemet kallas för Ferrari Active Suspension System, och innebär i korthet att varje fjäder har en elmotor som blixtnabbt kan dra in eller skjuta ut hjulet vid behov. Det ska motverka nigningar och krängningar, och samtidigt göra färden mer behaglig.

En 6,5 liter stor och 725 hästkrafter stark V12-motor står för framdrivningen. För att optimera viktfördelningen är motorn placerad bakom framaxeln i bilen, och växellådan är monterad på bakaxeln. Fyrhjulsdriфтsystemet är av samma typ som i Ferrari FF och GTC4 Lusso, där drivningen till framhjulen kommer från en separat växellåda framför motorn. Det innebär också att framhjulsdriфт bara är aktiv på de fyra lägsta växlarna.

Invändigt erbjuds gott om plats för fyra välbeställda vuxna och deras bagage. Bakkörarna är hängda i bakkant, som på en Rolls-Royce, vilket ska underlätta in- och urstigning. Det finns ingen central infotainmentskärm, i stället sitter det ett digitalt instrumentkluster framför ratten, och en extra skärm på passagerarsidan.

Elektrifiering nämns inte alls i pressmaterialet, men det är inte långsökt att Purosangue framöver kommer att erbjudas som laddhybrid med V6- eller V8-motor. Ferrari planerar också en **helt eldriven bil** till år 2025.

I SIFFROR: FERRARI PUROSANGUE

Motor: V12, sugmotor, 6,5 liter. 725 hk vid 7 750 r/min, 716 Nm vid 6 215 r/min.

Yttermått: 4973 mm lång, 2028 mm bred, 1589 mm hög.

Torrvtikt: 2033 kg.

Prestanda: 0–100 km/h på 3,3 sekunder. Toppfart: Över 310 km/h.

Pris: Över 4 miljoner kronor. Leveranserna börjar nästa år.



SLUT