



Hanomag Kommissbrot.

- 1. Koenigsegg om svenska elbilen**
- 2. Idag får elbilsägare betalt för att ladda**
- 3. Snabbladdningsbolaget Fastned kliver in i Skandinavien**
- 4. Därför lever förbränningsmotorn 70 år till**
- 5. Nio passerar NCAPs nya test med råge**
- 6. Ford Fiesta kan bli elbil**
- 7. Aston Martin Valour skräddarsydd i 110 exemplar**
- 8. Ineos pickup Grenadier Quartermaster**
- 9. Första Tesla Cybertruck tillverkad**
- 10. Prov Abarth 500e**
- 11. Mazda CX-60 testad**
- 12. Koenigsegg CCGT såld för jättesumma**
- 13. BMW R 18 B för både show och go**
- 14. Citroën och Panhard**
- 15. Hanomag 2/10 hk**

1. Koenigsegg om svenska elbilen: "Ett attraktivt koncept"

Publicerat 23/07/2023

av Maths Nilsson

Christian von Koenigsegg har provkört nya svenska elbilen Nevs Emily GT och hyllar bilen. Men nu dementerar han ryktena om att Koenigsegg ska gå in i projektet. – Jag tycker den är väldigt snygg och det är ett attraktivt koncept, säger Christian von Koenigsegg till [DI.se](#).



Enligt nya uppgifter är det nu **klart att den svenska elbilen Nevs Emily GT uppges bli verklighet** och ska tillverkas i Saabs gamla fabrik i Trollhättan. Enligt Auto, Motor & Sport har två svenska bolag köpt upp elbilen som utvecklats av Saab-ingenjörer. Uppgifterna har inte bekräftats av Nevs. Men hemliga investerare ha skrivit på ett "Letter of Intent" om att köpa hela **Nevs Emily GT-projektet**. Enligt tidningen ska det handla om "två svenska bolag och samma europeiska ägare".

Koenigsegg har tidigare haft ett samarbete och gemensamt bolag med Nevs och det ligger nära till hands att tro att Koenigsegg skulle vara en av parterna. Christian von Koenigsegg var en av de första som fick provköra Nevs Emily GT under ett hemligt event på Volvos provbana i Hällered när bilen var färdigutvecklad.

– Mitt första intryck är att körningen är väldigt avkopplande, du kan verkligen känna att den har torque vectoring. Jag är mycket, mycket imponerad, sade Christian von Koenigsegg direkt efter provkörningen.



Christian von Koenigsegg är imponerad av Nevs Emily GT men dementerar att Koenigsegg ska gå in i projektet.

Men sedan dess har samarbetet mellan Nevs och Koenigsegg avbrutits och det gemensamma bolaget som skulle tillverka Koenigsegg Gemera har avvecklats. I en ny intervju med Dagens Industri avfärdar Christian von Koenigsegg alla rykten om att de ska deläga projektet med en ny svensk elbil. Redan för 14 år sedan skulle Koenigsegg köpa Saab, så att spekulationer om nytt samarbete kommer igång är inte så konstigt.

– Det hade så klart varit kul men det är inget vi tittar på i dagsläget. Jag tycker den är väldigt snygg och det är ett attraktivt koncept, säger Christian von Koenigsegg till [DI.se](#).

De två svenska bolagen som ska gå in i projektet är ännu hemliga. Den tidigare Saab-fabriken i Trollhättan har med kvarvarande pressverktyg och annan utrustning till 80 procent köpts upp av den svenske miljardären Svante Andersson och hans bolag Stenhaga Invest.

– Det finns delar av fabriken som är väldigt väldigt bra. Det är spännande saker på gång och det kan bli bilproduktion igen, det är mycket möjligt. Det är många diskussioner med olika parter igång. Men det är för tidigt att säga ännu exakt vad det blir, [sade Svante Andersson till Carup för ett par månader sedan](#).



Maths Nilsson

2. Rekordlåg elpris – idag får elbilsägare betalt för att ladda

Publicerat 16/07/2023 av Maths Nilsson

Elpriset i Sverige slår rekord – aldrig har det varit så lågt. Nu på eftermiddagen kan du få betalt för att ladda elbilen. Kunder som har timprisavtal kan ladda för minus 69 öre per kWh före elnätsavgift och skatt.



Elpriserna har varit mycket låga i Sverige de senaste tiden, på söndageftermiddagen nådde priserna ett historiskt bottenrekord med minus 69 öre per kilowattimme mellan klockan 14 och 15. Minuspriser har förekommit tidigare, men aldrig har priset varit så lågt som idag.

Det innebär att elkunder med timprisavtal faktiskt kan få betalt för att ladda elbilen, även när elnätsavgift, skatt och moms räknats in. Elnät med de lägsta elnätsavgifterna har en avgift på 18 öre per kWh, ovanpå det kommer energiskatt och moms på 49 öre, det innebär att det blir 1 öre över när allt är betalt.

Du skulle alltså kunna få runt 70 öre för att ladda elbilen full, om du hann göra det när priset var så lågt. Men det gäller att skynda sig, minuspriserna väntas försvinna under kvällen, och när det blir måndag stiger priserna igen och väntas hamna på plussidan. Orsakerna till de extremt låga priserna är att Sverige just nu producerar betydligt mer el än vad vi förbrukar. Det har varit blåsig, vilket gjort att vindkraften producerar mycket el. Även solceller har bidragit till den kraftfulla elproduktionen.



Maths Nilsson



3. Snabbladdningsbolaget Fastned kliver in i Skandinavien

Posted by Kristofer Rask

juli 15 2023

Nederländska Fastned kliver nu in Danmark genom att bygga tre snabbladdningsstationer i landet. Det är laddningsoperatörens första kliv in på den skandinaviska marknaden.



De nya stationerna ska byggas i Helsingör, Grevinge och Langeskov Syd.

Stationen i Helsingör och Grevinge öppnar mot slutet av detta året och kommer ha fyra stycken 400 kW-snabbladdare vardera. Till mitten av sommaren 2024 öppnar den största stationen med 16 stycken 400 kW-snabbladdare i Langeskov Syd.

– Vi bygger stationer där förarna kan räkna med pålitlig laddning och få den bästa laddningsupplevelsen. Vi tar detta tillvägagångssätt till Danmark, det sjunde landet i vårt nätverk, kommenterar Michiel Langezaal, VD för Fastned.

Fastned har idag byggt fler än 270 snabbladdningsstationer i Nederländerna, Tyskland, Storbritannien, Belgien, Frankrike och Schweiz. Planen framåt är en fortsatt expansion uppåt i Skandinavien och övriga Europa. Till 2030 ska Fastned ha byggt 1000 snabbladdningsstationer över hela Europa.

FASTNED IS COMING TO DENMARK!



270+

OPERATIONAL STATIONS
ACROSS EUROPE

1,500

OPERATIONAL CHARGERS
ACROSS EUROPE



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.](#)

4. Renault-bossen: Därför lever förbränningsmotorn 70 år till

Publicerat 15/07/2023

av Maths Nilsson

Renault har precis ingått ett samarbete med Geely och ska satsa 82 miljarder kronor på förbränningsmotorer. Nu tror Renaults styrelseordförande på en lång framtid för förbränningsmotorer – innovationer om 3-4 år kan förändra allt. – Jag tror, vare sig vi vill det eller inte, att förbränningsmotorn kommer att fortsätta leva över hela världen i minst 70 år, säger Jean-Dominique Senard till La Tribune.



Geely och Renault går ihop om Volvo Cars tidigare förbränningsmotorbolag. Tillsammans investerar de 82 miljarder i förbränningsmotorer och hybridteknik. I Göteborg finns 500 anställda ingenjörer på Lindholmen och 1300 anställda vid monteringsfabriken i Skövde. Bolaget kommer totalt att ha 19 000 anställda vid 17 fabriker och fem centrum för forskning.

Nu tar Renaults styrelseordförande Jean-Dominique Senard bladet från munnen om förbränningsmotorns framtid i en intervju med [franska tidningen La Tribune](#). Enligt Renault-bossen kommer förbränningsmotorer att leva kvar i många år. Senard hävdar att det kommer att komma klimatneutrala e-bränslen som kostar 11-16 kronor liter inom 3-4 år.

– Vi går mot slutet med beslutsamhet: du vet, Renault kommer att vara elektrisk 2030, vi vet hur man gör det. Vad vi också gör är att vi också behåller förbränningsbilar, för jag tror, vare sig vi vill det eller inte, att förbränningsmotorn kommer att fortsätta leva över hela världen i minst 70 år, vi vill behålla kapaciteten att försörja denna marknad under bästa möjliga miljöförhållanden, säger Jean-Dominique Senard.

Styrelseordföranden för Renault-gruppen uppger att företaget inlett forskning och utveckling om alternativa bränslen som till exempel vätgas tillsammans med partners. Den stora utmaningen nu är att få fram klimatneutrala bränslen till ett rimligt pris. Enligt Renaults ordförande är vi inte mogna för total övergång till elbilar, då ett råvarukrig med Kina är att vänta.

– Teknologiskt vet vi mycket väl att framsteg kommer. Frågan är till vilket pris? Segern blir att kunna sänka priset på alternativt bränsle till motsvarande 1 euro, 1,50 euro per liter. De stora experterna som följer med oss säger att det är möjligt. Det kommer att hända snabbare än du tror: om fyra, fem, sex år kanske vi är där, säger Senard.



Maths Nilsson

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

ViBilägare

5. Nio passerar NCAPs nya test med råge

Publicerad 2023-07-14 10:03 (uppdaterad 2023-07-14 11:16) Text Hanna Brante

Euro NCAP har uppdaterat säkerhetskraven och första bilarna att testas var två Nio bilar.



Nio ET5 är en av de första bilarna att testas.

Uppdateringarna inkluderar bland annat mer ingående tester i olika sensorer och hur de fungerar för att skydda personer utanför bilen. De har testat hur väl bilen märker av ett barn i närheten och hur väl den upptäcker motorcyklister och andra personer som är extra utsatta i trafiken.

Även bilens förmåga att kunna hjälpa personer om en krasch sker. Det handlar både om säkerhetskrav före en krasch och efter en krasch.

De två första bilarna ut var båda från Nio, deras ET5 och EL7. Båda kammade hem fem stjärnor i det nya testet. NCAP menar på att det visar att säkerheten i nya bilar blir bättre och bättre och det är också därför de har ändrat kraven.

– Eftersom kraven blir hårdare, kan det vara lite otäckt att vara de första bilarna som testas. Men Nio har tagit sig an utmaningen och lyckats kamma hem fem stjärnor, säger Dr Michiel van Ratingen, generalsekreterare Euro NCAP.

Några funktioner som hjälpte Nio att få ett högt resultat i det nya testet är bland annat deras LIDAR sensor. Det är en sensor som gör det möjligt att se väldigt långt och eftersom Nio har monterat denna på taket kan bilen lätt ha koll på vägen även i höga hastigheter. Deras modeller kommer även utrustade med ett eCall system som kontakter akuttjänster vid en krock, vilket även finns i många andra bilar.

Ett krav där NCAP gärna ser förbättring däremot är när man närmar sig en korsning i hög hastighet där Nio hade en del att förbättra. Nu får vi vänta på att fler bilar testas under det nya uppdateringarna för att kunna jämföra resultaten.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Nio visar ny elkombi – här är svenska priserna



Många nya toppbetyg i senaste krocktestet



6. Ford Fiesta kan bli elbil – utesluter inte att använda VW:s ID.2-teknik

Posted by Kristofer Rask juli 14, 2023

Ford har flera elbilar speciellt utvecklade för den europeiska marknaden på gång under de kommande åren. Senast var premiären var Ford Explorer och framåt ligger också en eldriven Ford Puma i planerna som ska byggas i Köln. Gemensamt för modellerna är att de byggs med stöd av Volkswagen. Ford baserar nämligen de kommande modellerna på Volkswagens MEB-plattform som ligger till grund för Volkswagen ID.3 och ID.4.



Nu kommer nya uppgifter om att Ford inte uteslutit att bygga också en mindre bilmodell motsvarande Ford Fiesta. En bilmodell som Ford lade ner produktionen av i förra veckan. Det eftersom Ford på sikt bara ska erbjuda elbilar i Europa.

– Vi ser på Fiesta som en övning för hela organisationen för att förstå vad som krävs för att vara konkurrenskraftiga och göra en vinst med en elbil. Men mindre fordon har mindre marginal. Vi har inte Volkswagen Groups eller Stellantis skala i Europa. Små fordon som Fiesta är inte Ford Motor Companys hjärta, berättade Martin Sander, chef för Ford Model e i Europa till branschtidningen Automotive News Europe.

Martin förtydligar dock att ”inget är bestämt, men inte heller uteslutet”. Men i första hand ska Ford hålla ett globalt förhållningssätt och bygga elbilar som fungerar i Nordamerika, Europa och andra delar av världen.

Men en helt eldriven Fiesta skulle i storleksordningen motsvara det som Volkswagen presenterat tidigare i år i form av [Volkswagen ID. 2all](#). En kompakt elbil med ett riktpreis på 25 000 euro. Den är baserad på Volkswagens minsta plattform MEB Entry och har premiär 2025.

Volkswagen ID. 2all.

På frågan om Ford skulle kunna använda sig av Volkswagens minsta MEB-plattform svarar Martin Sander att Ford har ”ett mycket konstruktivt och positivt samarbete med Volkswagen och vi undersöker möjligen möjligheter att ta det till nästa nivå.”



Kristofer Rask

Teknikens Värld

7. Aston Martin Valour – skräddarsydd i 110 exemplar

Publicerad: 14 jul 2023, kl 13:02

Aston Martin visar upp en ny modell, Valour, med V12 på 5,2 liter. Den hyllar företagets 110 åriga-historia genom att tillverkas i 110 exemplar.



FILM: <https://youtu.be/7CXgWwtAkCg>.

Valour är något alldeles extra för entusiasten som gillar att köra själv, och att höra motorn göra jobbet. Den tillverkas i en begränsad upplaga på 110 exemplar, detta för att markera bolagets 110-åriga historia.

V12-motorn är på 715 hästkrafter och driver bakhjulen. Det unika med drivlinan är att kraften förmedlas via en manuell, sexväxlad låda, en våt dröm för nostalgiskt lagda purister. Att släppa koppling med vänsterfoten och locka fram 753 Nm är ganska ovanligt. Kanske till och med så unikt som Aston Martin påstår.

Moderna, adaptiva dämpare håller ordning på bilen och anpassar sig till den körprofil föraren har valt. Om du undrar – nej, "komfort" finns inte på menyn. Välj mellan "sport", "sport+" och "track".

Bromsarna är något alldeles speciellt. Keramiska skivor, fram med 6-kolvsok, bak med 4-kolvsok. Michelin Pilot Sport S 5 sitter runt om, fram i storlek 275/35-R21 och bak i storlek 325/30-R21.

Notera huvens NACA-ventiler som ventilerar V12:an som ligger under. Baktill finns en kamm-stjärt, minnandes om Aston Martin DB6 från 1965. Trippla avgaspipor, slutpunkterna på ett system som enligt tillverkaren är 7 kilo lättare tack vare extra tunna väggar.

Interiören blir som kunden vill ha den. Bland annat erbjuder Aston Martin tweed i äkta ull, inspirerad av stolklädseln i Aston Martin DBR1 som vann le Mans 1959. Växelspaken är i centrum, det är den som utmärker hela paketet, och självklart erbjuds den i sju olika material. Välj själv – virke, kolfiber, aluminium, läder etc.

Priset anges inte, men vanligtvis välunderlättad engelsk press gissar på 13-20 miljoner kronor.

Tillverkningen startar under hösten 2023 på Aston Martins fabrik i Gaydon.

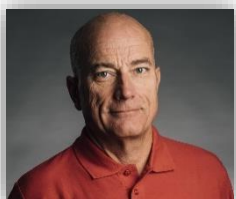




FILM: <https://youtu.be/6E8CQDMdF9w>.



Aston Martin Valour
GALLERIER



Mikael Stjerna

Teknikens Värld

8. Ineos pickup Grenadier Quartermaster officiell

PUBLICERAD: 14 JUL 2023, KL 17:45

Land Rover Defenders dubbelgångare kommer nu ut som femsitsig pickup som klarar 760 kilo på flaket.



Ineos Grenadier imponerade stortligen på oss **när vi provkörde den** – alltigenom kompetent, no-nonsens och så mycket bättre än gamla **Land Rover Defender** vars arv den för vidare. Karossen är enligt Ineos helt egen, den bara "råkar" vara extremt lik gamla Defender. Nu får den täckta suven sällskap i modellprogrammet av en pickup-version, Ineos Grenadier Quartermaster

Drivlinorna är desamma som i de täckta modellerna, och det betyder treliters BMW-sexor som går antingen på bensin eller på diesel.

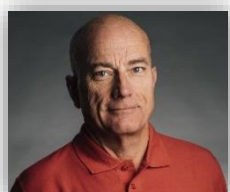
Hytten är rejält femsitsig, vilket gör flakytan begränsad, trots att bilen förlängts med 30,5 centimeter. Flaket mäter 1,56 meter i längd och har en bredd på 1,62 meter. Det betyder att du får plats med en europall utan vidare. Maxlasten är 760 kilo.

Flaklämmen är 1,28 meter bred och tål tyngd på upp till 225 kilo. Terrängdugligheten är maximal. Markfrigång är 26 centimeter och vaddjupet är 80 centimeter.





Svenska priser är inte kända när detta skrivs, men de engelska priserna på Grenadier Quartermaster indikerar att det kommer att handla om ungefär samma prisnivå som för de täckta modellerna.



Mikael Stjerna

9. Historiska bil(d)en: Första Tesla Cybertruck tillverkad

Publicerat 15/07/2023 av Maths Nilsson

Här rullar den första historiska Tesla Cybertrucken av bandet på fabriken i Texas. Bilen går i produktion nästan fyra år efter att den första visades upp. Cybertruck har en unik kaross av rostfritt stål.



Jublande bilbyggare på Tesla Giga Texas byggde idag den allra första Tesla Cybertruck, enligt ett inlägg på Twitter som Tesla delar. Bilen presenterades första gången 2019, och planen var från början att tillverkningen skulle starta 2021. Men den avancerade konstruktionen i rostfritt har tagit tid att få produktionsklar.

Nu startar i alla fall produktionen och de 1,7 miljoner köpare som reserverat bilen kan se fram emot att leveranserna kan börja redan i sommar. Men det kommer ta flera år att beta av orderstocken. Tesla förväntas hålla ett leveransevent där de första köparna får sina bilar. Veldig lite är känt om specifikationerna, men när bilen visades för fyra år sedan talades om versioner med en, två och tre motorer. Versionen med tre motorer skulle få en räckvidd på över 80 mil.





10. PROV: Abarth 500e – dyrköpt miljötänk

Av Carl Nowak Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Abarth, Fabio Pelliccia

Publicerad 2023-07-11

Uppdaterad 2023-07-11

Segmentet med eldrivna, kompakta sportbilar har inte funnits förrän nu. Abarth 500e får mer effekt, speciella däck, vässat chassi och artificiellt ljud. Fungerar det? Vi provkör.



Abarth 500e är bredare och har längre axelavstånd än den bensindrivna Abarth 695.

Vad är nytt? Om man ska vara riktigt ärlig har de egentligen aldrig varit speciellt bra. Men Abarth-versionerna av Fiat 500 har alltid haft ett ess i rockärmen: känsla.

Idag är det inte förvånande att Abarth även tar sig an den elektriska versionen av Fiat 500 och skapar ett dynamiskt alternativ fyllt av känslor. Först och främst har man modifierat systerbilens synkronmotor och ökat effektuttaget från 118 hk till 155. Batteriets kapacitet är däremot oförändrat, 37,8 kWh, vilket ger en räckvidd på 253 km enligt WLTP-cykeln.

Hur är den att köra? Men hur står sig den eldrivna skorpionen mot en Abarth 695 med 180 hk under den lilla huven? 500e är 60 mm bredare och har ett förlängt axelavstånd på 24 mm tillsammans med en mycket lägre tyngdpunkt samt en mer proportionerlig viktfordelning på 57/43 procent.



Cockpiten präglas av greppvänlig och snygg alcantara, men tyvärr även en mängd hårdplastdetaljer vilket inte alls passar till prisbilden.

Istället för de nervösa, ESP-känsliga köregenskaperna från förbränningsmodellen hittar man snabbt ett bra flow i 500e. Styrningen är mer harmonisk, inte särskilt mycket mer direkt men den bjuder på mer känsla.

Elbilen har dessutom större greppreserver, understyr lätt i gränsområdet och kränger enbart marginellt i kurvorna – man skulle kunna tro att Abarth 500e har blivit vuxen.

Problemet är bara att drivlinan inte riktigt hänger med. Visst har Abarth-modellen mer effekt än vanliga 500e och dessutom en kortare utväxling men den utlovade explosiviteten visar sig dessvärre enbart i stadstrafik. I hastigheter högre än 70 km/h känns bilen däremot ganska seg.

Abarth med förbränningsmotor är snabbare (vilket den borde vara med tanke på att den är 320 kg lättare), och skapar ack så mycket mer drama runt omkring allting.

Synd bara att man inte kan stänga av den ovanligt starka regenereringen i 500e som gärna skakar om passagerarnas nackar i tid och otid, och det är enbart i bilens sportigaste läge "Scorpion Track" som återvinningen är något mildare.

Annars är Abarth 500e ganska trevlig att köra på landsvägen. Bilen hoppar inte längre över ojämnheter utan försöker åtminstone att dämpa smällarna.

Även på dåligt underlag ligger bilen fint på vägen och de sedvanliga rycken i ratten har reducerats markant. Vi gillar dessutom bromspedalens fina övergång från regenerering till de hydrauliska bromsarna.

Den trevliga komfortnivån fortsätter även på insidan. Körställningen är nästan lite sportig och det känns inte längre som om man sitter på en latrin. Man sitter något lägre, betydligt bättre integrerad och framför allt bekvämare. Alcantara-ratten och en del andra ytor i samma material är snygga, men tråkigt nog blandas de med mängder av hårdplast.



I Abarth 500e sitter man något lägre, betydligt bättre integrerad och framför allt bekvämare. De häftiga 18-tumsfälgarna ingår i Turismo-utförandet.



När vi ändå avhandlar det tråkiga: minimala ikoner på centralskärmen är inte okej och direkt farliga under körning, framför allt när menystrukturen är så pass förvirrande och ologisk som den faktiskt är.

Och visserligen har Abarth 500e ett baksäte och ett bagageutrymme men ingen av dessa verkar visa något större intresse av att inhysa vuxna människor eller deras bagage.

Nördfakta. Egentligen känns Abarth 500e inte som en elbil, åtminstone inte akustiskt. Trycker man på startknappen låter det som om man hade råkat sätta sig i en Abarth med 1,4-liters turbomotor. Allt vill man trots allt inte offra för miljömedvetenheten.

Ett flertal högtalare runtom i bilen skapar ett tomgångsmullrande som är väldigt likt originalet. Gasar man lite ökar den artificiella melodin i motsvarande takt. Naturligtvis kan man stänga av den musikaliska inramningen om man så önskar, men vem vill det?

Borde jag köpa den? Abarth-modifieringarna kostar runt fem mils räckvidd och man får nöja sig med maximalt 253 km på en laddning. Vid en snabbbladdare laddas batteriet med upp till 85 kW, vilket innebär att det tar 35 minuter att ladda ett tomt batteri till 80 procent. Vid wallboxen hemma laddar 500e med upp till 11 kW och för en fulladdning behövs fyra timmar och femton minuter.

Priserna för den miljövänliga skorpionen börjar på 364 900 kronor, alltså mer än 100 000 kronor mer än för en vanlig Abarth 500. Om bilen är värd det är upp till dig att avgöra.



TEKNISK INFO/Abarth 500e

Motor: El, synkron permanentmagnet, 155 hk och 235 Nm. Litiumjonbatteri, 37,8 kWh (netto).

Framhjulsdraft. Fast utväxling.

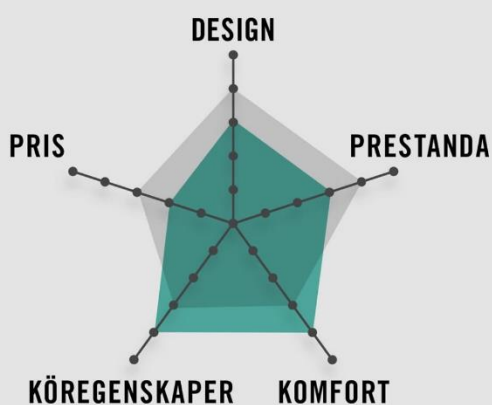
Kaross: L/b/h 3 673/1 682/1 518 mm. Axelavstånd 2 322 mm. Bagagevolym 185–550 l. Maxlast 385 kg. Tjänstevikt 1 485 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 7,0 sek. Toppfart 155 km/h. Förbrukning (WLTP) 18,1 kWh/100 km. Räckvidd 253 km.

Pris: Från 364 900 kronor.

PERSONLIGHET

- Abarth 500e
- Abarth 695



SUMMERING

Bäst: Trevliga köregenskaper, finare komfort än standardmodellen.

Sämst: Dyr, låg räckvidd, seg i högre farter.





11. Mazda CX-60 testad: Dieseln bättre än laddhybriden

Uppdaterad 15 juli 2023 Publicerad 15 juli 2023

Mazda CX-60 är den japanska tillverkarens största modell hittills på den svenska marknaden. De tar sig även an miljöomställningen på ett lite annorlunda sätt.



Mazda CX-60 diesel är en av få bilar i segmentet som erbjuds med en rak dieselsexa.

Den nya mellanstora suven CX-60 går att få med två olika drivlinor: **en laddhybrid** med samma fyrcylindriga bensinmotor som återfinns i **CX-5**, eller en nyutvecklad rak dieselsexa. Ja, det är värt att upprepa, en nyutvecklad rak dieselsexa på över tre liter.

I den stora omställningen till elektrifierade drivlinor har Mazda upptäckt ett behov av energieffektiva förbränningsmotorer för de som inte kan kliva ombord på elektrifierings-tåget med detsamma.

Hur står sig en diesel av större storlek mot andra alternativ när kalendern visar 2023? Låt oss ta reda på just det genom att recensera nya Mazda CX-60 E-Skyactiv D.

Inte Mazdas Mona Lisa

Redan vid första anblick har CX-60 en viss pondus och självsäkerhet som vanligtvis förknippas med tyska bilar.

I instegsutförandet får den skärmar och trösklar i plast. Tar man klivet upp till utrustningsnivån Homura, den utrustningsnivå som testbilen hade, blir den desto sportigare.

Kromet försvinner och ersätts av svarta detaljer samtidigt som de ovan nämnda plastbitarna blir lackade i bilens kulör. Det ger hela bilen ett betydligt mer exklusivt intryck.

I helhet är designen inte någon fullträff till skillnad från vissa andra modeller i Mazdas utbud, men den är långt ifrån ful.



Mazda har lyckats riktigt väl med interiördesignen.

CX-60 avger storbilskänsla

Invändigt är det svårt att inte bli imponerad. Designen sveper snyggt från dörrsidorna till instrumentbrädan som är skulpterade på ett sätt som ger känslan av att man sitter i en bil av större storlek.

Den breda mittkonsolen styrker även det intrycket.

Där de två möts finner man en snygg och intuitiv panel för alla klimatinställningar, och det tackar vi för i en tid där nästan alla biltillverkare har begravt klimatreglagen djupt i infotainmentsystemet.

Själva byggkvaliteten är övertygande och materialvalen är smarta utan att vara överdrivet premiumbetonade.

En förvånansvärt positiv aspekt är BOSE-ljudsystemet, som förvisso är ett tillval som en del av ett större paket, men som låter riktigt härligt.

Teknik som imponerar

Infotainmentsystemet är hyfsat lätt att navigera, men kan endast styras från vredet under körning och genvägarna på mittkonsolen.

Står man stilla kan man även navigera infotainmentsystemet med hjälp av touch, men skärmens placering får det att framstå som en eftertanke.

Skärmen är stor och högupplöst, vilket trådlösa Apple CarPlay drar nytta av. Även trådlösa Android Auto finns som standardutrustning i grundmodellen.

Annan teknik som är standardutrustning är en head-up display, backkamera, heldigital förardisplay, nyckellöst låssystem samt stols- och rattvärme.

Fjädringen lämnar lite att önska

De läderklädda stolarna är bekväma men har knappast någon wow-faktor. De lyckas inte dölja den överraskande stötiga fjädringen.

Det är en passiv upphängning som blir mycket behagligare i högre hastigheter och förvisso understryker bilens sportiga DNA, men det hade inte skadat om den var aningen mjukare inställd.

En adaptiv upphängning hade hjälpt CX-60 framstå som betydligt mer premium. Samtidigt skulle prislappen tveklöst reflektera det.



CX-60 erbjuds i en rad olika utföranden.

Drivlinan är ett beprövat recept

Köregenskaperna är dock utmärkta. Samtliga CX-60 är fyrhjulsdrevna, men driver endast på bakhjulen tills att greppet försvinner.

Den bjuder gärna in till dans på landsväg där såväl drivlina som chassi får briljera. CX-60 är, bortsett från den stundtals stötiga fjädringen, en väldigt behaglig och snudd på rolig bil att köra.

Samma sak går emellertid inte att säga om man väljer laddhybriden, som upplevs som långt mer oraffinerad. Radsexan under huven är nämligen en riktig pärla.

Den må inte vara lika kvick som laddhybriden, men den känns aldrig slö. Det känns som om man ständigt surfar på en silkeslen tsunami av vridmoment.

Mazda säger själva att man har fokuserat på en god gångkultur framför regelrätt prestanda, något som passar bilen extremt bra och bidrar till den fantastiska känslan bakom ratten.

Växellådan är likt fjädringen stundtals oraffinerad i lägre hastigheter men kommer annars väl överens med motorn och är ständigt med i matchen.

Är en stor diesel rimlig år 2023?

Att köra runt i en suv med en större dieselspis kanske inte låter särskilt tilltalande i dessa tider, men effektiviteten står i centrum även här.

Faktum är att Mazda CX-60 släpper ut 15 gram koldioxid mindre per kilometer än BMW X3 xDrive20d som är BMW:s absolut snällaste diesel i storleksklassen.

Vill man få en BMW X3 med dieselsexa släpper den ut 33 procent mer koldioxid och förbrukar 28 procent mer bränsle enligt WLTP, den mindre slagvolymen till trots.

För de som inte kan passa in en elbil eller laddhybrid i sitt liv på grund av bostadssituation, vardag, eller bristfällig infrastruktur är det bättre för miljön att köra en miljövänlig diesel än att köra exempelvis en laddhybrid på ett ineffektivt sätt.



Mazda CX-60 är den största modellen som japanerna erbjuder på den svenska marknaden.

CX-60 passar alla typer

I grundutförandet har CX-60 tygklädsel och kan fortfarande fås med radsexan.

Tack vare det rymliga baksätet och stora lastutrymmet kan CX-60 därmed bli en riktig arbetshäst om man så önskar, medan toppmodellen Takumi snarare hör hemma på parkeringen utanför Yasuragi.

Toppmodellen Takumi är fortfarande billigare än en BMW X3 xDrive20d helt utan utrustning. Då får man en ordentlig arsenal med teknik, en ljuvlig rak sexa som drar mindre soppa och kvalitet som imponerar.

Summan av kardemumman

Mazda CX-60 E-Skyactiv D är ett välbehövt och väl utfört alternativ till de många elbilar och laddhybrider som ännu inte kan ersätta fossilbilen i samtliga hushåll.

Mängden bil man får för pengarna är överraskande och upplevelsen bakom ratten är CX-60 positiv, även om den faller lite på mållinjen tack vare inkompetensen vid låga hastigheter.

Trots den stora dieselspisen känns bilen knappast utdaterad. Tvärtom kan man köpa en SUV med en stor motor med gångkultur och motorljud som heter duga utan att känna sig som en miljöbov.

Som alternativ till många sömnpiller inom segmentet är Mazda CX-60 lätt att rekommendera.

Mazda CX-60 Skyactiv D (2023)

Motor: 3,3-liters raksexa, 254 hästkrafter, 550 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 7,4 sekunder

Toppfart: 219 km/h

Vikt: 1 909 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4740/1686/1890 mm

Pris: Från 493 400 SEK (Testbil ca. 563 600 SEK)

Högsta Växelns helhetsintryck av Mazda CX-60 diesel

Slutbetyg: 4/5



Designen på CX-60 utmärker sig jämfört dess stallkamrater.

På andra marknader erbjuder CX-60 med en rak bensinmotor. I Sverige får vi nöja oss med diesel-alternativet och laddhybriden.

Med det sagt erbjuder dieseln en rad fördelar, inte minst räckviddsmässiga. Den riktar sig mot de där ett elektrifierat alternativ inte ännu klaffar.

Mazda CX-60 i dieselutförande imponerar även kördynamiskt och drivlinan är att föredra framför laddhybriden.

Läs även: [Världens farligaste väg med Mazda CX-60](#)

Läs även: [Mazda CX-60 PHEV – laddhybriden som vågar](#)

Läs även: [Mazda 2 Hybrid – en bättre Yaris](#)



Marcus Berggren

12. Koenigsegg CCGT såld för jättesumma – kan få revansch

Av Maths Nilsson

Publicerat 15/07/2023

Efter en utdragen budstrid såldes den unika racerbilen Koenigsegg CCGT igår kväll för en jättesumma. Bilen byggdes som en utmanare till McLaren F1 GTR på Le Mans. men på grund av oturliga omständigheter fick vi aldrig se Koenigsegg CCGT tävla på racerbanorna. Men kanske kan det bli revansch nu när bilen sålts.



I mitten av 2000-talet stod bilmärkena i kö för att ta fram bilar till GT1-klassen. Ferrari, Aston Martin och Maserati hade egen bilar. Koenigsegg ville inte vara sämre utan tog fram specialversionen CCGT av sin CCR. CCGT lanserades på bilmässan i Genève 2007. CCGT vägde under 1 000 kg och hade över 600 hästkrafter tillgängliga från sin 5,0-liters 32-ventils V8-motor. Kraften nådde bakhjulen via en AP-Racing dubbelskivig koppling och en Koenigsegg/Cima sekventiell magnesiumväxellåda.

Sorgligt nog kom bilen inte hela vägen till racerbanan på grund av väldigt oturliga omständigheter. Koenigsegg CCGT togs fram för att Christian von Koenigsegg drömde om att vinna GT1-klassen på Le Mans, något som McLaren gjorde 1995 med sin F1 GTR. Enligt ACO:s Le Mans-regler fick inte bilen inte vara bredare än två meter och sittbrunnen måste täcka minst 70 % av bilens bredd. Christian von Koenigsegg designade CCGT med dessa mått för att skapa den perfekta GT1-bilen. Bilen var ett sidoprojekt och tog flera år att färdigställa.

Bilen hade en förstörad version på Koenigseggs V8 på fem liter utan turbo. Slutresultatet beskrivs av Koenigsegg som häpnadsväckande, bilen var superstyv, vägde under 1000 kg, och hade över 600 kg downforce och hade över 600 hästkrafter utan turbo.

– De få personer som har kört CCGT uppger att den har väghållning som en dröm och att den skulle ha varit mycket konkurrenskraftig, skriver Koenigsegg på sin hemsida.

Men det blev aldrig något Le Mans. Reglerna ändrades och satte stopp för bilen. Det krävdes en minsta produktion på 350 exemplar per år för att få vara med, något som förstods var helt ouppnåeligt för Koenigsegg. Koenigsegg har än idag inte byggt sin 350:e bil.



När bilen inte kunde tävla i GT1-racing köptes den av Bård Eker som då var stor aktieägare i Koenigsegg, den norska miljardären har ägt bilen fram till nu. Under [Bonhams auktion på Goodwood](#) under fredagkvällen bytte den ägare efter en utdragen budstrid. **Priset landade på 39 miljoner kronor.**

Men förhoppningsvis får Koenigsegg CCGT visa vad den går för mot McLaren F1 efter 25 år. Eftersom bilen är byggd enligt GT1-reglementet meddelar The Masters Historic Racing organisation att bilen är berättigad att delta i Masters Endurance Legends Series.



Maths Nilsson

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



13. BMW R 18 B för både show och go

Manfred Holz

9 juni, 2023

Det här är en performancebagger. En maskin snarare för Autobahn och inte van Nuys Boulevard. Byggt lite som man bygger en AMG-Mercedes. Det är såklart UCC som har varit i farten och byggt denna maskin som ska duga till både kurvor och snygga parkeeringar. En hoj som passar vår typ av kurviga vägar. En riktig bruiser cruiser.



När BMW Motorrad skapade R18 var det inte bara företagets designavdelning som lämnade input till hur hojen skulle se ut. Vid den tiden, för cirka tio år sedan, hade företaget cementerat sina kunskaper inom classic-sektorn genom jobbet med R nine T och i hemlighet växte R18 fram med hjälp av svensk design. Inte bara var Ola Stenegård designer på företaget, utan fristående byggare plockades in som konsulter vid prototypbyggen för att avgöra vad som behövdes och svenska hojbyggare hade fått rykte om sig att klara vad som helst. Nu gällde det att skapa en rejäl cruiser utan att hamna i samma fälla som man gjort med R1200C, en motorcykel som ser ut som en parodisk Legomodell av en amerikansk "kruser".



Sedan dess har UCC och Ronna Noréns roll inom företagets custom-sektor stärkts och för två år sedan presenterade BMW Motorrad Sverige en egen UCC-variant på R18, eftersom de två hojar Ronna byggt innan det inte var planerat att gå till Norden över huvud taget. Nu har Ronna och Unique Custom Cycles gjort det igen. Fast den här gången med en bagger.

Tanken var att använda mycket originaltillbehör så att en presumtiv kund ska kunna se vad han eller hon kan gra med relativt enkla medel.

–Jag ville absolut inte rejka och strecha för att bygga en storhjulsbagger, så det är inga ramarbeten gjorda på hojen, säger Ronna som vinklade bygget åt att bli mer av en performance-bagger.

Hojen har exempelvis fått en inverterad Öhlinsgaffel med egentillverkade gaffelkronor, dubbla 13-tums ISR-bromsskivor samt ok från en BMW S1000RR. Fälgarna är eftermarknadsfälgar på 21 tum fram och 18 bak. På grund av detta fick hojen droppas en aning i fronten för att proportionerna skulle bli helt rätt.

Fälgarna är keramiskt polerade, har borstade ytor och har lackats i Rose Gold Candy.

Ronna har tagit bort allt krom från motorcykeln, pulvelackat detaljer blanksvart, satt på högre styre, andra handtag ur tillbehörsprogrammet och byggt ett nytt avgassystem (med crossoverrör under motorn) där UCC modifierat ljuddämparna så att de ligger tigt.

Appropå tigt så smalnade Ronna av tanken 50mm och gjorde knäuttag så att föraren ska slippa sitta med knäna alltför mycket isär.

Motorcykeln har även ny framskärm, ny sadel klädd av Silver Machine, väskorna har flyttats in 20 millimeter per sida och hojen har fått andra blinkers och kapad bakskärm. Lacken är lagd av Håkan Lindberg. Just själva tanken är att det ska se enkelt ut. Bara att handla och sen hem och montera... Eller så kontaktar man en mästare inom området. Som exempelvis Ronna Norén.



14. Citroën och Panhard

Av Erik van Putten Uppdaterad 2023-07-10

1955 förvärvade Citroën 25% av aktierna i Panhard, Frankrikes äldsta biltillverkare.



Panhard PL 17 1959 – 1965.

Panhard var känt för sina innovativa tekniska lösningar och unika bilkonstruktioner. Efter andra världskriget fortsatte denna trend, ledd av Louis Delagarde, med sina distinkta 2-cylindriga boxermotorer och ofta sfäriska fordon.

Citroën och Panhard: ett komplext förhållande

Citroën var intresserad av Panhards innovativa tekniker, särskilt deras aluminiumkarosskonstruktion. Men Panhards unika lösningar var dyra och skapade ekonomiska utmaningar. Dessutom letade Citroën efter ytterligare produktionskapacitet för orderversionen av 2CV. Samspelet mellan dessa faktorer skapade spänningar i förhållandet mellan de två företagen.

Citroën får mer och mer kontroll över Panhard

Med tiden fick Citroën mer inflytande inom Panhard och blockerade produktionen av en ny sedan, eftersom företaget själv arbetade med en liknande modell. Ändå introducerade Panhard den förnyade Dyna Z, PL17, som bildade en bro mellan 2CV och ID/DS-serien. Denna bil distribuerades via Citroën-Panhard-nätverket som slogs samman 1956.



Panhard 24CT (Coupé Tigre) 1964.

Citroën håller tillbaka utvecklingen av nya Panhard-modeller

Trots framgången med PL17 fick Panhard inte utveckla en ny fyrdörrars sedan på grund av risken för intern konkurrens med Citroën. Medan Citroën arbetade med lanseringen av Ami 6 och på Project C-60, utvecklade Panhard 24, introducerad som 24 C (buss) och 24 CT (Coupé Tigre). Även om 24-talet var innovativt och aerodynamiskt, ansåg kritiker att en tvåcylindrig motor inte var lämplig för en sådan bil.

Citroën stoppar motoruppgradering för Panhard

Det fanns planer på Panhard att utveckla en ny fyrcylindrig motor för 24, men Citroën var motvillig. Även om Citroën och NSU hade etablerat ett joint venture som heter Comobil, och det fanns en möjlighet att använda NSU Typ 110-motorn i Panhard-bilarna, blockerades detta så småningom av Citroën.

Citroën blockerar introduktionen av nya Panhard fyrdörrars

Även om Panhard 24 CT uppnådde bra rallyprestanda, blockerade Citroën introduktionen av en ny fyrdörrars Panhard. Citroën blev helägare av Panhard et Levassor 1965 och behöll kontrollen över produktionen.

Ekonomiska problem på Citroën

Under tiden försämrades Citroëns ekonomiska situation. Betydande investeringar i ny teknik och projekt tyngde balansräkningen. Dessutom avbröts projekt F den 14 april 1967 på grund av potentiella patentkonflikter med Renault, vilket resulterade i miljontals förluster för Citroën. Företaget fokuserade sedan på Project G, som senare blev Citroën GS.

Upphörande av tillverkningen av Panhards personbilar

Den 20 juli 1967 upphörde Citroën med tillverkningen av Panhards personbilar. Denna nyhet tillkännagavs den 28 augusti 1967 via ett pressmeddelande. Efter detta fokuserade Panhard på produktion av pansarfordon, medan vissa aspekter av Panhards designfilosofi fortfarande kan ses i framtida Citroën-modeller. Detta markerade slutet på en era för det som en gång var Frankrikes äldsta bilmärke.



15. Hanomag 2/10 hk "Kommissbrot"

Av Jochen Perrey 06.05.2010

Två kilo plåt, ett kilo färg och Hanomag är klar. Kommissariebrödet blev förlöjligt och älskat: det var den första riktiga Volkswagenen på tjugotalet av förra seklet.



Idén om folkets bil - den blomstrar igen i tider av **VW** och **Tata Nano**. En storlek passar alla, tidsanda design från modellsatsen, minimalt pris. Allt nytt? Inte riktigt. En revolutionerande allemansbil kom från Hannover för mer än 80 år sedan och kallades Hanomag 2/10 **HP**. Detta var för intetsägande för folkspråket: Och så fick Rundling smeknamnet "Kommissbrot". Konceptet med mikrobilen var allt annat än tråkigt: dess karossform utan utskjutande skärmar och löpbrädor gjorde den till en pionjär inom pontonformen. Dess enkla design möjliggjorde produktion av många varianter: öppen standardversion, **sedan**, sportsman, leverans och flakbil - den perfekta modulprincipen.

En annan nyhet var **mittmotorn**, som byggdes som standard för första gången, och vars fördelar också upptäcktes av sportförare. Vid invigningsloppet på Nürburgring 1927 fanns det till exempel också speciella kommissariebröd i början, som kablade genom Eifel med en genomsnittlig hastighet på 60,6 km/h. Men detta var bara en bisyssla för kabaréartisten, som gick in på den inflationsdrabbade marknaden 1925. Den ensamma strålkastaren och den enda dörren berättar om den tidens åtstramningsdikter, men asketismen var framgångsrik: med ett pris som började på 2 000 Reichsmarks, smart marknadsföring och ett modernt avbetalningssystem gick kommissariebröden bort som hotcakes. År 1927 hade nästan **16 000** köpare fattat tycke för dvärgcykloperna.



Även att starta kommissariebrödet är ett äventyr

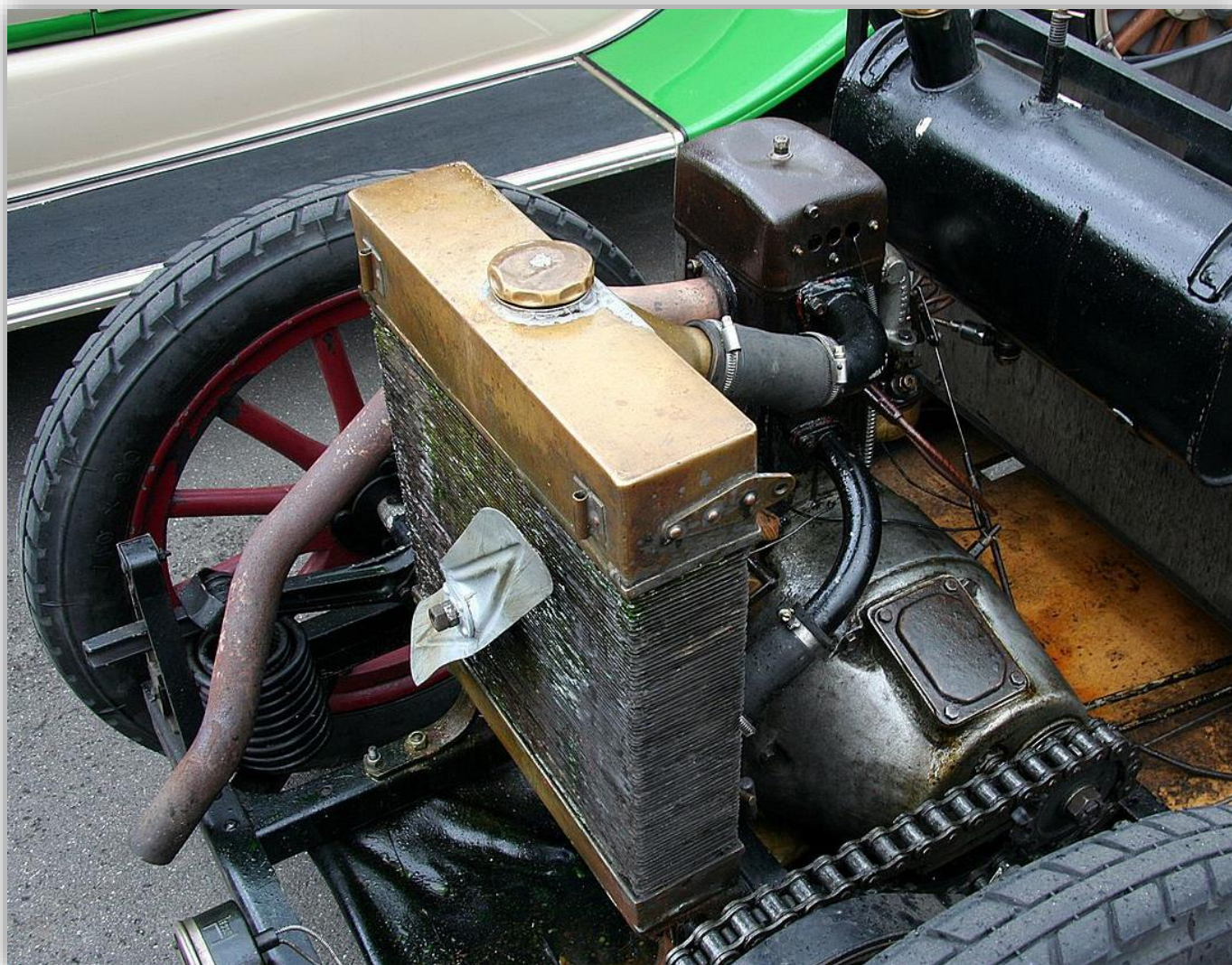
Det var bilen till de små resenärerna och köpmännen som tog **tillflykt från** motorcyklar under ett skyddande tak. Före sin tid? Snarare rätt bil vid rätt tidpunkt. Några av dem överlevde kriget och hoppade fortfarande genom 50-talet. Den som flörtar med köpet av ett kommissariebröd idag borde inte vara en vän till instabila vita mjölrullar. Äventyret börjar redan från början: Hanomag väcks inte med en vev, utan via en startkedja som är ansluten till en spak mellan sätena. Detta kräver känslighet, eftersom den halvliters encylindriga motverkar för mycket förtändning med en rejäl kast som dundrar in i förarens livmoderhals.

Inte för dem som har bråttom

När du äntligen är på väg känner du dig lite ensam i vardagstrafiken. Eftersom den går i högst 60 km/h. Det bästa sättet att göra detta är på tomma landsvägar, eftersom de låter dig koncentrera dig på en bil som fortfarande kräver fysisk ansträngning, dubbelkoppling och manuell tändningsjustering. Så inget för den hektiska stadstrafiken med stop and go. Ändå är Hanomag en **milstolpe** i bilhistorien. Detta var också Würzburgekonomen Otto Hoppes åsikt: "Problemet med folkbilen hade inte lösts av någon fabrik i Tyskland tidigare", skrev ekonomen Hoppe 1931 – då hade kommissariebrödet redan varit historia igen i flera år och **Volks-Wagen-skalbaggen** var långt ifrån tillgänglig.

Specifikationer

Hanomag 2/10 hk encylindrig fyrtaktsmotor, tvärs framför bakaxeln • vattenkyld • överliggande ventiler drivna av nedre kamaxel, stötfångare och vipparmar • borring x slaglängd: 80 x 100 mm • slagvolym 502 cm³ • 10 hk (7,4 kW) vid 2500 rpm • **Bakhjulsdrift** (kedja) • Osynkroniserad treväxlad växellåda • Chassi: lådrum av U-profiler • Oscillerande axel på tvärgående bladfjädrar fram, stel axel med spiralfjädrar bak • längd/bredd/höjd 2780/1118/**1500** mm • Tomvikt 370 kg • Toppfart 60 km/h



Historia

Hanomag "Kommissbrot" skapades 1924 som ett verk av formgivarna Fidelis Böhler och Carl Pollich. Det fanns ingen efterträdare efter produktionens slut 1928. Även om de senare Hanomag-bilarna, som den konventionella 3/16 (1928), Rekord (1934) eller den trecylindriga prototyppartnern (1951), utvecklade på [trecylindrig](#) basis, blev mycket mogna, matchade ingen av dem framgången med 2/10 hk. Som lastbilstillverkare fanns Hanomag kvar på marknaden fram till 1974.

Plus/minus

Det största incitamentet för att köpa en Hanomag 2/10 hk idag är känslan av att ha en milstolpe i bilhistorien i garaget. Dessutom erbjuder den encylindriga ofiltrerad körglädje och uppnår de högsta sympativärdena. Detta gör honom också unik - trots allt, vem känner fortfarande sina samtida som heter Exor, Priamus, Mollmobil eller Luwo? Förutom allt det vackra utseendet har den runda kollådan också sina nackdelar: framför allt den mekaniska startmetoden, som kräver mycket kraftfull märkning. Märkligt nog, om de massiva träckerhjulen inte hålls fuktiga då och då, vrider de sig - akut stillestånd hotar.

Marknadsförhållanden

Kommissariebrödet är en sällsynthet, cirka 30 trafiksäkra kopior är kända för Hanomag IG. [Barnfynd](#) är lika sällsynta som att [vinna](#) the lottery, men trots det hanterbara beståndet är bra exemplar alltid till salu. Till denna dag är den lilla Hanomag inte oöverkomligt dyr: kompletta och trafiksäkra exemplar (skick 3 till 4) når prisklasser runt 15 000 euro, och trenden stiger. Spetsbitar kan kosta 25 000 euro och mer.

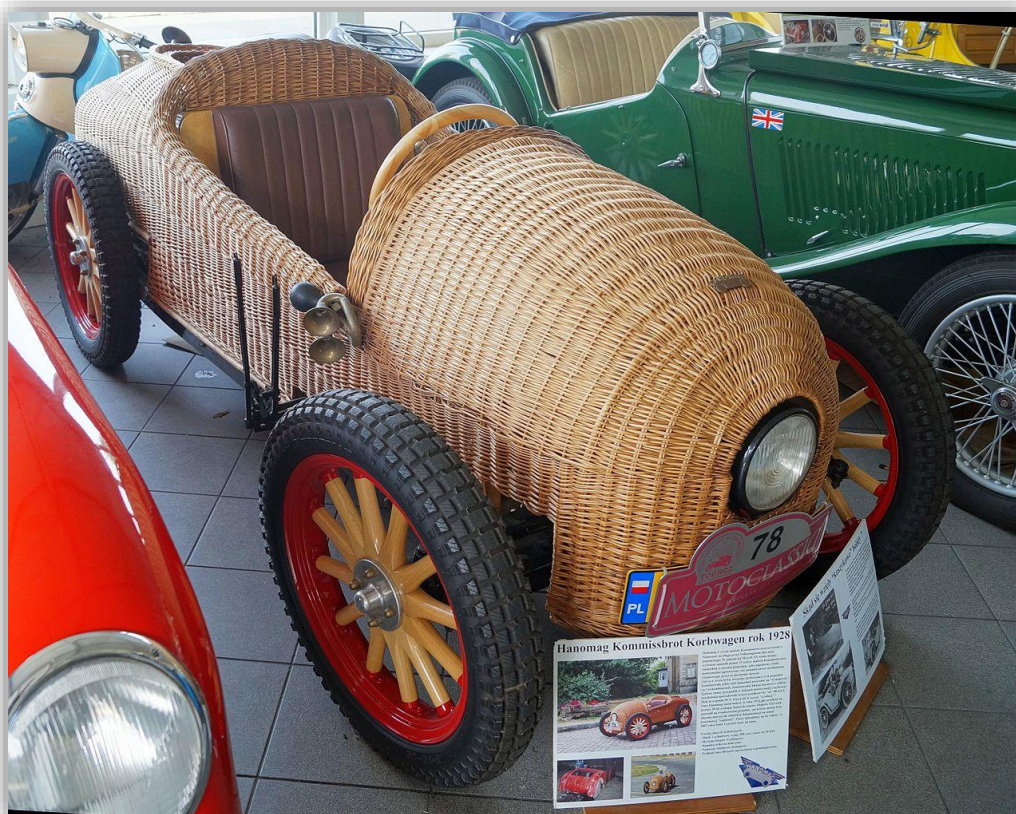


Reservdelar

Med tanke på dess bibliska tidsålder är det inte längre möjligt att tala om en organiserad tillgång på reservdelar när det gäller kommissariebröd. Förutom några standarddelar finns nästan ingenting tillgängligt. Motor- och transmissionsdelar samt allt som rör el är särskilt eftertraktade. I händelse av en nödsituation kan klubbarna hjälpa till: deras typinstruktörer vet var man kan hitta delar eller vilka reproduktioner som för närvarande förbereds.

Rekommendation

Det viktigaste kriteriet när man köper småfolkets bil är fullständighet. Eftersom de flesta delarna är mycket svåra att få tag på är restaureringsobjekt endast lämpliga för samlare som är bekanta med ämnet och har goda kontakter på scenen. Annars gäller detsamma för kommissariebröd, som vanligtvis är billigare när det är lite dyrare.



MOTORNYTT

SLUT