



NSU R80.

1. Volvos ägare Geely växer med ytterligare ett elbilmärke
2. Trögare än väntat för många kinesiska elbilmärken
3. Så otroligt mycket billigare är populära elbilar i Kina
4. Så förstörs batteriet i en Tesla som snabbbladdats i 9 000 mil
5. Tesla ger sig in i nytt priskrig i Kina
6. Teslas nya drag billigare versioner av Model S och X
7. Tesla räddades av Toyota
8. Chery visar bild på nya elbilen Luxeed
9. Fisker berättar mer om Fisker Ronin och visar nya bilder
10. MG4 XPower kör om alla med 435 hästkrafter
11. Provkörning av Cupra Formentor 1,5 TSI 150
12. Krävs på 1,2 miljoner kr för att laga vätgasbilen
13. Lotus har fått rekordmånga beställningar av Eletre och Emira
14. Lång leveranstid på nya bilar
15. Tio bilar som väntas gå för miljarder
16. Falska påståenden om att elbilar ökar vägslitage
17. Bensinpriset rusar
18. BMW-förare värsta fartsyndarna
19. Victor Muller misstänks för konkursbedrägeri i Spyker
20. NSU Ro80



1. Volvos ägare Geely växer – här är nästa elbilmärke

Publicerad 2023-08-15

Med Zeekr lanserar Volvos ägare Geely ett nytt elbilmärke på den svenska marknaden. Men Zeekr är bara ett i raden av en mängd elbilmärken som Geelykoncernen har lanserat på den inhemska kinesiska marknaden de senaste åren.



Nu kommer ytterligare ett elbilmärke: Ji Yue. Det nya märket är ett samarbete mellan Geely och teknikjätten Baidu, som är mest känt för Kinas största sökmaskin på nätet. De båda företagen hade redan tidigare annonserat ett samarbete kring elbilar som då gick under namnet Jidu Auto. Under det namnet har det redan visats de båda modellerna Jidu-01 och Jidu-02.

Ji Yue-01 ska lanseras i Kina redan om några månader.

Som ofta när det handlar om kinesiska elbilmärken är det snabba ryck. Redan innan årsskiftet ska den första modellen lanseras. Det handlar då om en crossovermodellen Ji Yue 01 som ska använda sig av Geelys elbilsplattform SEA. Bilen kommer alltså dela teknik med bland andra Volvo EX30, Smart #1 och Zeekr X. Ji Yue 01 beskrivs som en "Smart Car" som ska använda teknik från Baidu för avancerade självkörande funktioner. Vad priset blir och om det nya märket även kommer leta sig hit är ännu oklart.



Carl Undéhn

2. Trögare än väntat för många kinesiska elbilmärken

Publicerad 2023-08-15 kl 7:45 Text Erik Söderholm

Än så länge är det ingen större rusning efter kinesiska bilar i Europa, enligt de senaste registreringsciffrorna. Men det finns ett undantag.



Mängder av nya bilmärken har lanserats i Europa de senaste åren, och flera av dem har även [börjat sälja bilar i Sverige](#).

Men som Vi Bilägare tidigare rapporterat är det än så länge bara MG, som ägs av kinesiska SAIC-koncernen, som lyckats bra. På den europeiska marknaden ligger MG numera före exempelvis Mazda, Mini och Suzuki, men fortfarande långt efter Tesla.

På bara ett år har MG ökat sin Europaförsäljning med 128 procent, alltså mer än en fördubbling.

– De använder både ryktet från ett varumärke baserat i väst med konkurrenskraften från ett kinesiskt märke till sin fördel. Deras lockande, moderna och överkomliga elbilar är ett bra exempel på hur kinesiska tillverkare kan lyckas ändra uppfattningen om sina produkter, säger Felipe Nunoz på analysfirman Jato Dynamics, i ett pressmeddelande.

Många andra kinesiska märken har det betydligt svårare än vad analytikerna trodde. Totalt har de 26 bilmodeller som tillverkas i Kina och säljs i Europa, exklusive MG, en marknadsandel på bara 0,66 procent hittills i år.

– Potentialen finns där, men registreringsciffrorna reflekterar inte potentialen än så länge. Det är inte enkelt att växa löpande på en så konkurrensutsatt marknad, särskilt när märket är okänt och produkten behöver tid att bli populär bland köparna.



Erik Söderholm

3. Så otroligt mycket billigare är populära elbilar i Kina

Publicerat 15/08/2023

av Maths Nilsson

Priskriget har gjort att de flesta elbilar nu är otroligt mycket billigare i Kina än i Europa. Volkswagen ID.4 är 322 900 kronor billigare i Kina – köparna betalar mindre än halva priset. En Tesla Model Y är 40 procent dyrare i Europa.



Många har reagerat på att **Volkswagens elbil ID.3 bara kostar 180 000 kronor i Kina**, det innebär att den är 166 procent dyrare för europeiska köpare. Flera faktorer gör att nästan alla elbilar oerhört mycket billigare i Kina, visar en genomgång av priserna som Carup har gjort.

Priskriget har gjort att många bilar har sänkts 20-30 procent i Kina. Medan bilmärken i Europa valt att hålla fast vid höga bruttoprislistor har alla följt efter Tesla i Kina. Dessutom är momsen i Kina något lägre, 13 procent mot 25 procent. Inhemska bilar slipper tullen på 10 procent som betalas när de tas in i EU. Men det kan inte förklara hela den enorma skillnaden på priserna.

Xpeng har ännu inte blivit någon storsäljare i Sverige. I Kina säljer den bra, men är också 284 000 kronor billigare.

Storsäljaren Volkswagen ID.4 är mer än dubbelt så dyr för europeiska köpare jämfört med den som köparen bilen i Kina. I Kina kostar den bara 262 000 kronor, mindre än vad en Golf kostar i Sverige. Vi har inte kunnat utröna exakt vilken batteristorlek och utrustning den kinesiska ID.4 har.



En enorm procentuella skillnaden mellan Kina och Sverige är det för den som köper BYD Atto 3, Sveriges mest nyregistrerade bil i juli. Svenska köpare får lägga upp 533 000 kronor, trots att bilen säljs för endast 210 000 kronor. Ett nätt påslag på 323 000 kronor eller 153 procent.

Nio ET5 går att köpa för 342 000 kronor i Kina. I Sverige kostar bilen 576 000 kronor.

Även Teslas bilar är rejält mycket billigare i Kina, men märket är inte längre prisledande. Storsäljaren Model Y RWD kostar 395 000 kronor i Kina, vilket är 156 000 kronor billigare än här hemma. En del av skillnaden kan förklaras genom lägre moms och avsaknad av frakt- och tullkostnader, men knappast allt. I vissa fall är bilarna också olika utrustade.

Xpeng och Nio har blivit populära på hemmamarknaden. Men hittills har de haft svårt att övertyga europeiska köpare om sin förträfflighet. Kanske är det i själva verket en prisfråga.



Nio ET5 går att köpa för 342 000 kronor i Kina. I Sverige kostar bilen 576 000 kronor.



Teslas prisskillnader hör till de lägre. "Bara" 162 000 kronor på en Model 3.

Hemma i Kina kostar en Xpeng P7 inte mer än 345 000, köpare i Sverige får slanta upp 599 000 kronor. Även Nio bilar är rejält mycket billigare på hemmaplan. Nya kombin ET5 Touring stannar på 342 000 kronor i Kina, här i Sverige kostar den 576 000 kronor. Både här och i Kina tillkommer batterihyra.

I många fall är nu elbilar billigare än bensin- och dieslbilar i Kina. Under juni månad var 25 procent av de sålda nybilarna elbilar, vilket är under den svenska andelen elbilar.

Teslas prisskillnader hör till de lägre. "Bara" 162 000 kronor på en Model 3.

	Pris i Kina	Pris i Sverige	Skillnad
Volkswagen ID.3	180000	479900	-299900
BYD Atto 3	210000	532900	-322900
Xpeng P5	235000	-	
Volkswagen ID.4	262000	584900	-322900
Xpeng P7	315000	599000	-284000
Tesla Model 3	336000	497990	-161990
Nio ET5 Touring	342000	576000	-234000
Tesla Model Y	395000	550990	-155990
Zeekr 001	403000	677000	-274000
Volvo XC40 Recharge	420000	559900	-139900
Audi Q4 E-tron	435000	597900	-162900
Audi Q8 E-tron	820000	857500	-37500

Källor: Tillverkarnas hemsidor, Carnewschina, Electrek, Electrive



Maths Nilsson

4. Så förstörs batteriet i en Tesla som snabbbladdats i 9 000 mil

Publicerat 14/08/2023 av Maths Nilsson

Elbilar som bara snabbbladdas kan snabbt få batteriskador. En två år gammal Tesla Model 3 som körts 9630 mil som taxi har tappat 16 procent av batterikapaciteten på bara två år. – Bilen har nästan bara laddats på Supercharger, säger Tesla-Björn som testat taxi-Teslan.



Elbilar har blivit populära som taxibilar, trots att laddningen av batteriet innebär en del stillestånd. När en avlönad förare väntar på att bilen ska laddas är det förstås bara snabbladdning som gäller. Youtubern Björn "Tesla-Björn" Nyland har fått möjligheten att testa en Tesla Model 3 Long Range som är två år gammal och nästan enbart laddats på snabbladdare.

Bilen har inte rullat mer än 9630 mil, men det som skiljer den från många andra elbilar är att nästan all laddning, cirka 94 procent, gjord på Superchargers. Således har 9000 mil snabbbladdats i bilen och det har inte gått obemärkt förbi. Den unika datan kan tas fram via olika diagnosappar, sannolikt är det "Scan my Tesla" som används.

Körtestet visar att batteriet numera har en maxkapacitet på 62,8 kWh.

Bilens räckvidd har enligt testet krympt ihop till 432 km. Batteriet som från början hade en nettokapacitet på 74,5 kWh är nu nere i en kapacitet på 62,8 kWh, en försämring på omkring 16 procent. Förbrukning är dock ganska oförändrad, och håller fullt godkända 14,8 kWh/100 km.

– Jag ska för säkerhets skull gräva djupare i bilens skick för att se att det inte är något annat fel på bilen. Mycket handlar om att snabbladda batteriet på rätt sätt, säger Tesla-Björn.



Som tur är laddar de flesta elbilsägare inte all sin energiförbrukning via snabbbladdare. Resultatet är helt i linje med den större studie som Carup tidigare har publicerat. [Aviloo har undersökt hur batteriet åldrats](#) i ett antal bilar som hemmaladdats eller snabbbladdas. Hos bilar som endast hemmaladdats fanns 94,5 procent av batterikapaciteten kvar efter 8000-10000 mils körning.

Bilar som endast hade snabbbladdas hade istället bara 87 procents kapacitet kvar. Omkring 160 elbilar från olika tillverkare ingick i analysen, uppger företaget. Aviloos test av den aktuella Teslan hävdar dock bara 11 procents försämring av batteriet, medan Tesla-Bjørn kom fram till 15 procent.

För den som fungerar på att köpa en begagnad elbil är det därmed av högsta vikt att kontrollera hur laddningshistoriken på bilen ser ut. Har bilen gått som taxi finns det anledning att tro att batteriet kan ha slitits hårdare än på en bil som gått i vanlig trafik.



Maths Nilsson

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



5. Tesla ger sig in i nytt priskrig i Kina

Posted by Kristofer Rask

augusti 14 2023

Tesla har pressat priserna ännu en gång på två modellvarianter i Kina. Något som skapat en oro på bilmarknaden, och lett till att fordonsaktier på börsen gått ner under dagen, skriver finanssajten Bloomberg.



Tesla kommunicerade de nya priserna via en kampanj på Weibo idag. Prissänkningen motsvarar 21 000 kronor, eller omkring fyra procent. Därmed kostar Tesla Model Y Long Range nu från 299 900 RMB i Kina, vilket motsvarar 447 000 kronor.

Prestandamodellen av Model Y har fått ett nytt pris på 349 900 RMB vilket motsvarar 522 000 kronor. Priset på bakhjulsdrivna basmodellen av Model Y är dock oförändrat.

Kan sprida sig

– Sänkningarna kan snart föranleda ”liknande utvalda nedskärningar” i USA och Europa, kommenterar Chris McNally, analytiker vid investmentbanken Evercore. Något som också kan påverka Teslas resultat i kvartal tre, tillägger han.

Skärmdump, med översättning från kampanjen på Weibo.

Enligt Bloomberg sägs Teslas prissänkningar vara en direkt följd av att Geelys nya bilmärke Zeekr i förra veckan sänkte priserna med runt 55 000 kronor på sin toppmodell **Zeekr 001**.



Leapmotor C11.

Ett annat kinesiskt bilmärke som också gjorde betydande prissänkningar i förra veckan var Leapmotor. De erbjuder bland annat budget-suvven Leapmotor C11 till två tredjedelar av priset för en Tesla Model Y.

Det var dock Tesla som startade priskriget i Kina med de första initiala prissänkningarna i slutet på förra året. Prissänkningar som sedan spred sig till både Europa och USA. De kan också bli fler:

– Priskrig har varit och kommer att förbli ett pågående inslag på Kinas bilmärknad. Tesla försöker hålla volymen uppe efter att försäljningen i juli visade på en avtagande ordergång utan någon lansering av nya modeller för att locka kinesiska köpare, kommenterar Joanna Chen, bilanalytiker på Bloomberg Intelligence.



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.](#)

6. Teslas nya drag: Billigare versioner av Model S och X

Publicerat 15/08/2023 av Maths Nilsson

Tesla har haft svårt att få fart på försäljningen av Model S och Model X. Nu släpps nya betydligt billigare versioner i USA. Räckvidden sänks till 515 km respektive 433 km.



Tesla slår ständigt nya försäljningsrekord, men de dyra modellerna S och X ökar inte alls i samma takt trots en stor uppdatering för ett par år sedan. Plaid-modellen är en av världens absolut snabbaste bilar, men verkar inte rosa marknaden. **Nyligen sänkte dessutom Lucid sina priser under Teslas nivå.** Nu svarar Tesla – genom att införa nya billigare versioner av S och X med kortare räckvidd.

De nya Standard Range-modellerna lanserades i USA i natt och det är ännu oklart om de kommer till Sverige. Den nya billiga Model S kostar motsvarande 848 000 kronor och Model X går loss på 956 000 kronor. Bilarna har samma utförande som tidigare, men mindre batterier gör att räckvidden är kortaste. Nya Model S Standard Range kommer 515 km på en laddning, medan köparna av Model X får klara sig på 433 km. Accelerationen upp till 96 km/h är fortfarande snabba 3,7 sekunder för Model S och 4,4 sekunder för Model X. Nya billigare Model S tar sig 515 km på en laddning enligt EPA-normen.

Tesla sålde 19 225 bilar av S- och X-modellerna under andra kvartalet i år, en ökning från 16 161 bilar förra året, enligt Reuters. De nya billiga versionerna följer på en rad prissänkningar av Teslas populäraste bilar, Model Y och Model 3. Priset på Model Y sänktes så sent som i helgen med 20 000 kronor i Kina. Enligt spekulationer ska en omgjord version av Model 3 med ett kraftigt sänkt pris lanseras inom kort.



7. Tesla räddades av Toyota – och Arnold: Så gick det till

Av Marcus Berggren

Uppdaterad: 14 aug. 2023 Publicerad: 14 aug. 2023

I början av Teslas resa mot att bli en etablerad tillverkare hade det amerikanska märket en rad intressenter i form av biljättar som exempelvis General Motors och Toyota.



Toyotas före detta vd Akio Toyoda tillsammans med Elon Musk och Kaliforniens guvernör Arnold Schwarzenegger.

2010 stod Tesla inför en monumental uppgift – de behövde en bilfabrik för att kunna sätta sprätt på tillverkningen av Tesla Model S.

Anledningen till det var ett av kraven för att få 465 miljoner dollar, motsvarande 6,9 miljarder kronor i dagens pengar, i stöd från den amerikanska staten.

Tesla hade för lite pengar

Problemet för Teslas del var att de inte hade pengar nog till en fabrik.

En bilfabrik av det snitt som **Elon Musk** behövde för Model S hade kostat företaget ungefär en miljard dollar, motsvarande 10,8 miljarder kronor.

Elon Musk hade dock bara 42 miljoner dollar, ungefär 450 miljoner kronor, att erbjuda. Fabriken var helt avgörande för Teslas framtid.



Det är fabriken i Fremont, Kalifornien som Tesla fick köpa billigt av Toyota.

Toyota räddar dagen

Bilfabriken i fråga var den gamla NUMMI-fabriken i Fremont, Kalifornien, som ägdes av General Motors mellan 1962 och 1984, för att därefter samägas av Toyota och General Motors.

2010 åkte **Akio Toyoda** till Kalifornien för att äta middag hemma hos Elon Musk.

Samtidigt fick Toyoda en provtur i en Tesla Roadster och erbjöds därefter 42 miljoner dollar för fabriken.

Fabriken gav det amerikanska elbilmärket möjligheten att massproducera Model S utan några ytterligare stora investeringar och det amerikanska märket kunde dra lärdom av Toyotas kunskaper inom området.

Viktiga synergier

En del av dealen var även att Toyota skulle köpa aktier för 50 miljoner dollar.

Elon Musk beskrev Toyotas investering som en "stödgest" och Toyoda sade att "50 miljoner dollar inte är mycket pengar för Toyota, så det är en win-win-situation" och belyste även det faktum att Toyota en gång i tiden var en start-up.

Fortsättningsvis innebar det för Toyota att märket slapp stänga ner en fabrik – vilket aldrig har gjorts tidigare – samtidigt som de kunde använda sig av Teslas expertis för sin **RAV4 EV** som såldes i Kalifornien.

Samarbetet mellan Tesla och Toyota upphörde

Trots samarbetet var japanerna inne på att andra alternativ för drivning – primärt hybridlösningar – var mer realistiska, **en ståndpunkt de fortfarande står fast vid idag.**

2017 upphörde samarbetet då japanerna ansåg att de redan besatt kunskapen som krävs för att tillverka elbilar, även om de tar sig an en mer konservativ approach idag.

Men utan Toyotas investering 2010 hade Tesla förmodligen inte existerat idag, då fabriken och investeringen kom i grevens tid och räddade märket från graven.

Läs även: [Tesla stäms av kunder – efter lögner om räckvidd](#)

Läs även: [Toyota planerar "omstart" för elbilar – tittar på Tesla](#)

Läs även: [Toyota bZ3 ska krossa Tesla Model 3](#)

Läs även: [Fem elbilar du inte visste fanns](#)

Feber

8. Chery visar bild på nya elbilen Luxeed

Av Bobby Green

2023-08-08 kl 09:30

Blir den första med Huawei's mjukvara HarmonyOS 4.



Vi har skrivit om den kinesiska biltillverkaren Chery ett gäng gånger tidigare och nu visar de upp ytterligare en modell. Det handlar om en slank sedan som kallas för Luxeed och den här är framtagna tillsammans med Huawei och blir den första bilen som kommer att få deras mjukvara HarmonyOS 4. Har du en telefon eller smart klocka från den tillverkaren kommer dessa att komma bra överens med bilen. Luxeed får även Huawei ADS 2.0 som är ett intelligent system för självkörning som består av en LiDAR på taket, elva kameror, tolv ultraljudssensorer och vågradar.

Bilen kommer att lanseras i Kina de kommande veckorna. Några prisindikationer eller om även denna kommer till Europa är oklart för tillfället. Den kanske kommer att presenteras på Chengdu Auto Show den 25 augusti och då borde mer information släppas.



Bobby Green



**Kinesiska Chery på väg till Europa
Med en specialframtagen SUV**



**Exeed TX blir Cherys första modell i Europa
Kommer om några år**



**Chery presenterar iCar GT och suven 03
Teasar även fem kommande elbilar**



9. Fisker berättar mer om Fisker Ronin och visar nya bilder

Posted by Kristofer Rask augusti 14, 2023

I början på augusti var det premiär för inte mindre än tre nya elbilar från Fisker. En av modellerna var den kraftfulla prestandasportbilen Fisker Ronin, eller Fisker Rönin som man nu tycks ha gått över till att kalla den.



FILM: <https://youtu.be/8HHmM6GQh3w>.

Fisker beskriver den som världens första helt eldrivna GT-supercab. Det blir en sportig elbil med över 1 000 hästkrafter och en målräckvidd på 965 kilometer. Det genom ett nytt revolutionerande inbyggt batteri.

Ingen nytt med den infon. Men nu lättar Fisker lite ytterligare på locket och berättar mer om Rönin. Dessutom får vi se en hel del nya bilder på skapelsen.

Fisker Rönin kommer tillverkas i en begränsad utgåva på 999 exemplar och det med ett riktpreis på 385 000 USD (4,2 miljoner kronor). Den förväntade produktionsstarten är satt till andra halvan av 2025.

– Vårt mål var att skapa en klassisk Grand Touring-bil, uppdaterad för 2000-talet och utvecklad för kunder som vill köra från Los Angeles till Napa Valley på en enda laddning eller ta sig an autobahn i jämn hög hastighet utan att behöva oroa sig för batterikapaciteten, förklarar VD Henrik Fisker.

Fisker Rönin kommer att få en toppfart på 275 km/h och ska klara 0 till 100 km/h på runt två sekunder.



Plats för fem

I kupén finns det plats för upp till fem personer och Fisker lovar dessutom att det ska finnas två generösa lastutrymmen – något som annars ofta är snålt tilltaget i superbilsvärlden. Ett fram och ett bak.

De bakre fjärilsdörrarna ska göra det enkelt att komma åt baksätet. De öppnas med hjälp av ett handtag som fälls ut efter att framdörrarna öppnats, eller med hjälp av en smart-phone. Det vikbara kolfibertaket går också att öppna och stänga med hjälp av mobiltelefonen.

Det slutliga löften är att Fisker Rönin ska fokusera på körglädje snarare än autonom teknik. Även om så klart sådant också kommer finnas i Rönin.



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.](#)



10. MG4 XPower kör om alla med 435 hästkrafter

Av redaktören @bytbil.com 2023-08-14

Text Morten Bek

Kinesiska MG lanserar MG4 XPower med 435 hästkrafter och 600 Newtonmeter innan europeiska bilmärken ens har börjat prata om kompakta eldrivna superbilar.



Vi har vetat att den skulle komma länge. Och plötsligt är den här. En elbil i VW ID.3-klassen med enorm kraft:

- 435 hk
- 600 Nm
- fyrhjulsdraft.

Nej, den kommer inte från Volkswagen, utan från kinesiska MG.

MG4 med över 400 hästkrafter har varit omtalad i stort sett sedan elbilen introducerades, och nu när den är här, som MG4 XPower, står den kinesiska elbilen ensam som en elektrisk super-hatchback. Cupra, Renault och VW har bilmodeller i klassen, och Opel och Peugeot snart också, men ingen av dem har mer än 231 hästkrafter, som vi hittar i Cupra Born E-Boost.

De elektriska ersättarna för bilar som Golf R och Cupra Leon är på väg, och ID.3 är på väg med upp till 335-340 hästkrafter, även om det verkar ta ett tag att slutföra. Att ett kinesiskt märke går om dem på detta sätt, och med 435 hästkrafter, är pinsamt för ett märke som VW, som har haft sportiga hatchbacks i sitt program sedan 1976.



Två elmotorer driver den till 100 km/h på 3,8 sekunder

För att vara en bil med 435 hästkrafter är MG4 XPower förvånansvärt återhållsam i sin design. De vilda spoilerarna och falska luftintagen lyser med sin frånvaro, och på detta sätt har MG valt den europeiska stilen där mindre är mer.

De 18" stora lättmetallfälgarna är också förvånansvärt små, och MG4 XPower känns igen på de silverfärgade detaljerna på plastpanelerna på sidan och underläppen på stötfångaren. Ett annat tips är att ta en närmare titt på bilens bromsok, som är lackerade i orange.

MG4 är inte vår klassfavorit här på Bilbasen, men visst finns det element i köregenskaperna som kan göra XPower-versionen underhållande. Ingenjörerna har uppgraderat chassi och fjädring med en 25 procent styvare undervagn, förändringar i fjädrar och dämpare och styvare krängningshämmare. Styrningen är vassare och det finns ventilerade 345 millimeter bromsskivor både fram och bak.

Att nya MG4 XPower är en fröjd att kasta runt beror på det nya Dynamic Cornering Control System med elektronisk differentialspärr och Intelligent Motor Control, som kan fördela vridmomentet från motorerna variabelt mellan alla fyra hjulen.

Fyrhjulsdriften tillhandahålls av en elmotor fram och en elmotor bak. De andra MG4-modellerna – en ny variant med ett större batteri och längre räckvidd ryktas vara på gång – har en elmotor bak, så tillägget av en elmotor fram är nytt. Den främre motorn ger 204 hästkrafter, medan motorn på bakaxeln ger cirka 231 hästkrafter.

Med 435 hästkrafter och två elmotorer drivs XPower-versionen av MG4 på samma batteri som den bakhjulsdrivna versionen på 204 hästkrafter. Detta kommer att sätta press på räckvidden för MG4 XPower, som utan tvekan kommer att ligga långt under de 435 kilometer som standardversionen påstås kunna leverera.

MG lovar att MG4 XPower kan sprinta från 0-100 km/h på 3,8 sekunder. För att göra det tydligt hur kraftfull sprinter vi har att göra med är MG4 XPower i klass med Audi RS 3 Sportback från 0-100 km/h.



Priset är galet. Åtminstone i Storbritannien.

De är lika snabba från 0-100 km/h, men det är en säker gissning att MG4 XPower inte kommer att kosta lika mycket i Storbritannien som Audi RS 3 Sportback. MG:s filosofi är Get More och MG4 XPower ses som en "högpresterande elbil med vilda hästkrafter och dynamik till ett extremt konkurrenskraftigt pris".

I Storbritannien, där MG4 XPower redan finns tillgänglig för beställning, kostar bilen £36 995, vilket motsvarar 510 930 kronor.

Relaterade artiklar:



Biltest: Den bevingade besten från Tesla



Praktisk, elegant, lyxig: Nya Mercedes E-Klass kombi



Test: Lexus RX 450h+ misslyckas i sitt försök att ta sig an X5, GLE och XC90

Teknikens Värld

11. Provkörning av Cupra Formentor 1,5 TSI 150

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 14 aug 2023 kl 19:30

Vi letar och letar men det finns verkligen bara ett enda tanklock på Cupra Formentor 150. Och där ska det rinna ner bensin. Att köra en ny bil utan någon form av elektrisk hjälpmotor sommaren 2023 känns verkligen annorlunda.



Koppar är Cupras signatur-färg och här syns det i emblemet i grillen.

Den svenska **VW-gruppen fyller 75 år som importör i sommar**. Med märken som **Volkswagen, Audi, Porsche, Skoda, Seat** och **Cupra** är det här en gigant på den svenska bilmarknaden.

Varje år genomför det största märket i gruppen, Volkswagen, en undersökning bland sina bilägare. I år svarade totalt 4 000 på frågor där samtliga typer av drivlinor var representerade: elbilar, hybrider, bensinbilar och dieslbilar. En av frågorna var vilken typ av bil bilägaren funderade på att köpa nästa gång det var dags för bilbyte.

DET HÄR ÄR NYTT

Motor

Cupra rusar in i elbilseran men det hindrar inte från att montera en gammal hederlig bensinmotor i Formentor.

Design

Formentor sticker ut med en sportig exteriördesign.

Räckvidd

70 mil på en laddad tank bensin. Låt vara att det inte är så klimatvänligt som att köra på ren el.



Tuff design men klen prestanda. Kommer köparna att gilla det?

I några år har elbilar varit det givna svaret men årets undersökning hade en uppstickare. Jämfört med tidigare år var det gruppen med de som funderade på att nästa bil ska vara en bensinbil som ökade allra mest.

VW-märkets chef tog det som anledning att sparka lite på regeringen som plockade bort elbilsbonusen över en natt förra året.

Och kanske är ett resultat av den undersökningen den version av [Cupra Formentor](#) som jag styr runt med i Stockholmstrafiken. För bara en bensinmotor på 150 hästkrafter känns verkligen inte som försommaren 2023. Det var längesedan vi körde VW-koncernens fyrcylindriga 150 TSI-motor på 1,5 liter. Men VW:s undersökning visar att målgruppen för den här typen av bilar faktiskt är ökande. Anledningen kan vi spekulera om men det är givet att Formentor 150 har sina fördelar jämfört med de elbilar som samma företag, VW-koncernen, nu säljer allt fler av.

150 relativt pigga hästkrafter räcker gott och väl till för att ta hand om tjänstevikten på 1 500 kilo. En räckvidd på 70 mil med fulltankad bil tilltalar förstås också, precis som tanktiden på fem minuter. En maximal dragvikt på 1 500 kilo och maxlast på 481 kilo betyder att det här i nödfall kan vara en bil för semesterresan med den lilla husvagnen.

Vi har tidigare testat Cupra Formentor som laddhybrid, med en tvålitersmotor på 310 hästkrafter och [värstingen VZ5](#) med en femcylindrig motor på hela 390 hästkrafter. Prestandan på de här bilarna har matchat den tuffa och snygga designen. De olika testlagen har gnällt lite på att Formentor känns stötig och med allt för styvt satta stötdämpare.

På samma sätt har de kraftigt skålade sportstolarna varit obekväma för korta förare. Den höga midjan framför mittstolpen betyder att alla olika förare har lite svårt att se snett bakåt. Cupra Formentor är inte heller speciellt tyst i kupén när du kör på grov asfalt.

Allt det här har hängt med till versionen som ska tilltala de som inte främst är ute efter vass styrning, tuff design och en bil som ska inbjuda till en sväng på den kurviga favoritvägen.

Och kanske är det här som Cupra Formentor kan få problem.

Kommer bilköparen som sneglar på en bil med 150 hästkrafter – hur pigga de än må vara – att vilja ha sportstolar?

Kommer bilköparen som dras till den tuffa designen att nöja sig med automatlåda och en med dagens mått mätt rätt medelmåttig motor?



Mina 189 centimeter har inga problem med sportstolarna. Jag använder de tydliga speglarna för att se bakåt och backkameran gör det enkelt att fickparkera. Filkörningsassistenten bråkar lite lagom med mig och att Formentor typgodkändes för Europa redan strax före covid-året 2020 betyder att den saknar det irriterande pipande ljudet när vi kör lite, lite för snabbt någonstans. Bara en sådan sak kan få många bilköpare att välja en bil som godkänts före 2023. Formentor sköter sig också fint på långkörningen där förbrukningen i motorvägsfart stannar på strax över 0,7 liter per mil. Benen är pigga och rumpen spänstig efter tre timmar i sportstolarna.

Att Cupra har en gammal designchef som vd syns lite här och var. Wayne Griffiths fick stort manöverutrymme när dåvarande vd:n [Luca de Meo](#), i dag vd för Renault, skapade bilmärket Cupra som ett komplement till Seat. Griffith har avslöjat att Cupra rör sig sakta men säkert mot en elektrifierad framtid. Vad som ska hända med Seat är mer osäkert, troligen utvecklas märket till en slags mobilitetstjänst. Allt det här först och främst i Europa. På andra marknader, Cupra sneglar mycket på USA, är det andra förutsättningar.

Griffith har också satt fart på Cupras utveckling av interiörmaterial och design av framför allt grafik, knappar och symboler.

Det syns lite spår av det redan i Formentor men här är det fortfarande lite rörigt, grafiken är lite otydlig och skärmen inte speciellt responsiv.



450 liter ryms i bagageutrymmet och det finns också en genomlastningslucka.

Att Cupra inom inte allt för många år bara ska sälja elbilar i Europa betyder inte att en bil som Cupra Formentor 150 blir omöjlig att äga. VW-gruppens MBE-plattform är garant för att det kommer att finnas reservdelar i många år.

Så hur går det med andrahandsvärdet på en bensinbil när hela kontinenten kör på el inom tio år? Med en nybilsförsäljning i Europa bara i år på minst 10 miljoner bensindrivna bilar så förstår alla att det kommer att finnas bensin att köpa till den här bilens livslängd och lite till.

En annan sak är förstås hur mycket den bensinen kostar och om du kommer att få köra med den i till exempel Stockholms innerstad.

Sveriges skattesystem straffar redan nu Formentor 150 med en årlig fordonsskatt på 5 655 kronor de tre första åren. Sedan sjunker skatten till mer behagliga 1 328. Som renodlad bensinbil kommer det inte att bli billigare än så här, det kan vi vara säkra på.

Cupra har satt ett frånpris på 379 900 kronor för Formentor 150. Det är i alla fall minst 100 000 kronor billigare än flertalet laddhybrider i samma storleksklass, eller elbilar för den delen. Stigande räntor och höga mat- och boendekostnader gör också Formentor 150 till ett allt mer attraktivt alternativ.

CUPRA FORMENTOR 1,5 TSI 150

Pris: 379 900 kronor. Säljs nu.

Motor: Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/85,9, cylindervolym 1 498 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 000 – 6 000 r/min, max vridmoment 250 Nm vid 1 500–3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 245/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 268, längd 445, bredd 184, höjd 151, spårvidd f/b 158/155. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 1 450, maxlast 481, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 50. Bagagevolym (VDA-liter) 450 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,9 s, toppfart 204 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,67 l/mil. CO₂ 151 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 5 655 kronor per år de första tre åren, därefter 1 328 kronor per år.

Rivaler



Renault Arkana

Precis som Formentor en lite ny och spännande design. Finns som mildhybrid med frånpriiset nedan men kan också köpas som fullhybrid med en nivå som Formentor, 379 000 kronor.

Pris: från 329 900 kronor.



Mazda CX-5

Precis som Formentor 150 utan elektrisk hjälp. Och vi kostar på oss varianten med bensinare på 194 hästkrafter för att nå samma prisbild som Formentor 150. Lite mer suv än Cupra-konkurrenten.

Pris: från 381 800 kronor.

12. Krävs på 1,2 miljoner kr för att laga vätgasbilen

Publicerat 14/08/2023 av Maths Nilsson

Många framhåller vätgasbilar som ett alternativt till bilar. Men reparationen av bilen kan bli svindyr. Ägaren Till Westberg fick en offert på 1,2 miljoner kronor för att byta en bränslecell i sin Hyundai.



Motståndare till elbilar påpekar ibland att batteribyten kan vara dyra i elbilar, och framhåller bränslecellsbilar drivna av vätgas som ett alternativ. Frågan är om bilägarna håller med? Till Westberg i Tyskland hade visserligen kört sju problemfria år med sin Hyundai ix35 vätgasbil. När bilen nyligen fick bärgas till verkstad fick han en reparationsoffert som kan få de flesta att baxna.

En defekt bränslecell i bilen skulle kosta 1 225 000 kronor att byta, betydligt mer än vad hela bilen är värd, uppger **Autobild**. Bränslecellen är en av bilens viktigaste komponenter, där kombineras vätgas med syre från luften och skapar elektricitet som driver en elmotor. Enda utsläppet från bilen är vatten.

Bilen kostade motsvarande 590 000 kronor att köpa ny för sju år sedan, så reparationen skulle överstiga bilens värde med lite mer än det dubbla. Till Westberg vill nya att Hyundai tar tillbaka bilen, trots att den femåriga garantin har gått ut. Hyundai är dock inte så pigga på det då, utan anser att bilen är "en pionjär inom bränslecellsteknik", och därmed får ägaren kanske räkna med att det inte är lönsamt att reparera bilen. Även i Sverige har vi hört att ix35-taxibilar har fått byta bränsleceller, men här har Hyundai fått stå för kalaset på garantin, än så länge.

Feber

13. Lotus har fått rekordmånga beställningar av Eletre och Emira

Av Bobby Green 2023-08-15 kl 09:30

Det går bra nu.



Lotus berättar nu att deras första halva av året var en riktig höjdare när det kommer till försäljning. Totalt har det rasslat in 17 000 beställningar av sjuen Eletre och sportbilen Emira. Den sistnämnda lanserades förra året och hittills har 2 200 exemplar tillverkats i år. Orderböckerna för denna är fulla två år framöver. De första leveranserna av Eletre drog igång i Kina i slutet av mars och om några veckor är det dags för samma sak i Europa.

Framtida planer är en utmanare till Porsche Taycan och en annan eldriven sportbil. Bonus-Lotus nedan.



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



Bobby Green



**Carwow har kört Lotus Eletre
Hur är den eldrivna suven?**



**Priset på Lotus eldrivna SUV Eletre klart
Kostar från 1.130.990 kronor**



**Henry kör en prototyp av Lotus Emira
"100 procent Lotus"**

14. Lång leveranstid på nya bilar: Så länge får du vänta

Publicerad 2023-08-14 kl 14:30 Text Christian Ellmark

Långa leveranstider har varit ett problem för bilbranschen, som nu tror på en vändning. Vi har kollat hur långa leveranstiderna är i sommar.



Att vänta länge på sin nya bil har blivit vanligt de senaste åren. Bilbranschen tror dock att de långa leveranstiderna inte kommer att vara ett lika stort bekymmer framöver, att vi går bättre tider till mötes.

– Grunden till långa leveranstider är att vi bygger upp nya leveranskedjor. Därför var det redan innan pandemin längre leveranstider. Sedan kom pandemin och skapade flaskhalsar i de globala leveranskedjorna. När pandemins effekt lättade skapade Rysslands invasion av Ukraina råvarubrist och nya förseningar av komponenter, säger Erik Boltjes, presstalesperson för branschorganisationen Mobility Sweden.

– Sedan i höstas började leveranstiderna bli bättre. När det var som värst låg de på 12–18 månader. Nu förbättras leveransförmågan och vi bedömer att leveranstiderna efter sommaren kommer att fortsätta sjunka.

– Grunden till långa leveranstider är att vi bygger upp nya leveranskedjor. Därför var det redan innan pandemin längre leveranstider. Sedan kom pandemin och skapade flaskhalsar i de globala leveranskedjorna. När pandemins effekt lättade skapade Rysslands invasion av Ukraina råvarubrist och nya förseningar av komponenter, säger Erik Boltjes, presstalesperson för branschorganisationen Mobility Sweden.

”Grunden till långa leveranstider är att vi bygger upp nya leveranskedjor”

Ibland finns det lagerbilar hemma för snabb leverans. Men då gäller det inte att man är så noga med utrustningsnivå och färg, utan nöjer sig med de bilar som finns på lager. Leveranstiderna i tabellen gäller för nybeställning, alltså inte lagerbilar.

Så här förklarar några andra röster från bilbranschen leveransproblemen:

– Förra året var det längre leveranstider på grund av pandemi och nedstängda fabriker i Kina, halvledarbrist, båtbrist och köer i hamnar, säger Emma Härnström, pr-ansvarig för MG i Sverige.

– Enyaq med 4X4 har haft restriktioner i produktionen på grund av komponentbrist, men situationen har förbättrats avsevärt och under hösten kommer vi att gå mot mer normala leveranstider. För nybeställningar kommer bilen med stor sannolikhet att produceras under slutet av 2023, säger Stefan Nygren, t.f. informationsansvarig på Skoda Sverige.

Marcus Thomasfolk, kommunikationschef på Volkswagen:

– Det som har gjort att ledtiden har förbättrats för ID.4 är bland annat att den svenska marknaden fått större produktionstilldelning. Samt att situationen inom vår försörjningskedja för elektroniska komponenter, som till exempel halvledare, har förbättrats.

SÅ LÄNGE MÅSTE DU VÄNTA PÅ DIN BIL

Uppgifterna gäller för juni 2023.

Audi A3	cirka 6 månader
Audi A4 Avant Quattro	cirka 6 månader
Audi A6 Avant Quattro	cirka 4 månader
Audi Q4 e-tron Quattro	cirka 4 månader
BMW 3-serie xDrive Touring, laddhybrid	3-4 månader
BMW 5-serie xDrive Touring, laddhybrid	3-4 månader
BMW X3 xDrive laddhybrid	3-4 månader
BMW i4 M50	4-5 månader
BMW i4 eDrive40	6-8 månader
Citroën C4, bensin	1-5 veckor
Cupra Born	cirka 4 månader
Ford Mustang Mach-e RWD	2-4 veckor
Ford Mustang Mach-e AWD	2-4 veckor
Hyundai Tuscon laddhybrid	12 månader
Hyundai Ioniq 5 AWD	12 månader
Kia Niro hybrid	4-6 månader
Kia Sportage laddhybrid	2-3 månader
Kia Ceed laddhybrid	2-3 månader
Kia EV6 AWD	3-4 månader
Mercedes C-klass kombi	1-3 månader
Mercedes E-klass kombi	Finns för omgående leverans
Mercedes E-klass kombi (nya gen.)	6 månader
Mercedes GLC	6 månader
Mercedes GLE hybrid	Tidigast andra kvartalet 2024
MG 4	Finns för omgående leverans
MG 5	Finns för omgående leverans

MG Marvel R	Finns för omgående leverans
Nissan Qashqai	3-4 månader
Nissan Leaf 39 kWh	4-6 månader
Nissan Leaf 62 kWh	6-8 månader
Opel Astra 5D, bensin	4-5 veckor
Peugeot 208, bensin	6 veckor
Polestar 2 Long Range Single Motor	5 månader
Polestar 2 Long Range Dual Motor	5 månader
Polestar 2 Long Range Performance	5 månader
Polestar Standard Range Single Motor	7 månader
Seat Ibiza	4-7 månader
Seat Ateca 4Drive	cirka 4 månader
Seat Leon kombi	4-7 månader
Skoda Fabia	6-7 månader
Skoda Octavia Combi	2-3 månader
Skoda Kodiaq	2-3 månader
Skoda Enyaq 4X4	7-8 månader
Subaru Forester	3-4 månader
Subaru Outback	Finns för omgående leverans
Tesla Model Y	1-2 månader
Tesla Model S	1-2 månader
Toyota Yaris Hybrid	cirka 5 månader
Toyota Yaris Cross Hybrid	cirka 6 månader
Toyota Corolla Touring Sports Hybrid	cirka 5 månader
Toyota RAV4 laddhybrid	cirka 6 månader
Volkswagen Golf sportkombi	cirka 7 månader
Volkswagen ID.3	cirka 3-4 månader
Volkswagen ID.4 GTX	cirka 4-5 månader
Volkswagen Passat Alltrack	cirka 4 månader
Volvo XC40 FWD bensin	4 månader
Volvo V60 AWD, laddhybrid	cirka 13 månader
Volvo XC60 AWD, laddhybrid	7 månader
Volvo V90 AWD, laddhybrid	8 månader



Christian Ellmark



15. Tio bilar som väntas gå för miljarder

Uppdaterad 11 aug. 2023

Publicerad 11 aug. 2023

Nästa vecka går ett av bilvärldens mest exklusiva evenemang av stapeln – Monterey Car Week. På plats kommer en rad auktioner att äga rum.



Nästa veckas auktioner under Monterey Car Week i Kalifornien väntas generera enorma mängder pengar.

Det är **Bonhams**, **Broad Arrow Auctions**, **Gooding & Co**, **Mecum Auctions**, och **RM Sotheby's** som är auktionshusen som kommer att finnas på plats och sälja motorrelaterade dyrgripar.

Under förra året bytte bilar för flera miljarder kronor ägare, och så väntas fallet bli även i år.

Nedan följer de fem dyraste bilarna som kommer att gå under klubban under nästa veckas auktioner.

För de med djupa plånböcker

Bland de mest exklusiva auktionshusen finner man Bonhams, Broadarrow Auctions, Gooding & Co, RM Sotheby's medan Mecum Auctions i det stora hela fokuserar på mer folkliga alternativ.

10. Porsche RS60

Årsmodell: 1960

Auktionshus: Gooding & Company

Uppskattat pris: 59 000 000 – 70 000 000 SEK



Denna Porsche RS60 är en av 17 någonsin tillverkade.

9. Porsche 550A Prototype 'Le Mans' Werks Coupe

Årsmodell: 1956

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 59 000 000 – 80 000 000 SEK



Porsche 550A är en av de mest eftertraktade Porsche-racingbilarna någonsin.

8. Ferrari 410 Superamerica Coupe Series III

Årsmodell: 1959

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 61 500 000 – 72 000 000 sek



Denna 410 är den enda i världen i detta utförande.

7. Ferrari 550 Maranello Prodrive

Årsmodell: 2001

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 86 000 000 – 102 000 000 SEK



Denna Ferrari 550 Maranello har mycket framgångsrik tävlingshistoria.

6. Bugatti Type 55 Roadster

Årsmodell: 1933

Auktionshus: Gooding & Company

Uppskattat pris: 86 000 000 – 107 000 000 SEK



Denna Bugatti får köras på Mille Miglia.

5. Ferrari 250 GT SWB Berlinetta

Årsmodell: 1962

Auktionshus: Gooding & Company

Uppskattat pris: 96 000 000 – 118 000 000 SEK



Denna Ferrari 250 GT är helt i originalskick.

4. Ferrari 250 GT SWB California Spider

Årsmodell: 1960

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 102 000 000 – 123 000 000 SEK



Denna 250 GT har ett CV som heter duga.

3. Jaguar XKSS

Årsmodell: 1957

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 128 000 000 – 150 000 000 SEK



Denna Jaguar XKSS är en av de finaste exemplar som existerar.

2. Ferrari 250 LM

Årsmodell: 1964

Auktionshus: RM Sotheby's

Uppskattat pris: 193 000 000 – 214 000 000 SEK



Denna Ferrari 250 LM har ett arv som heter duga.

1. Ferrari 412P Berlinetta

Årsmodell: 1967

Auktionshus: Bonhams

Uppskattat pris: 400 000 000 SEK



Denna 412P räknas gå för runt 400 miljoner.

Auktioner med mycket att erbjuda

Totalt uppskattas bilarna på listan gå för totalt mellan 1,275 och 1,436 miljarder kronor.

Av de tio bilarna är sex Ferrari-bilar och lika många säljs av RM Sotheby's.

Exakt vad bilarna kommer att gå för kommer vi att veta helgen den 19–20 augusti.

Läs även: [Tre dyraste bilarna sålda under Monterey Car Week](#)

Läs även: [Vad är Monterey Car Week?](#)

Läs även: [Exklusivt: Fem favoriter från Villa Erba-auktionen](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Væxeln.



16. Experter varnar: Falska påståenden om att elbilar ökar vägslitaget

Posted by Kristofer Rask

augusti 10, 2023

Saknar förankring i verkligheten.



Experter går nu ut och varnar om desinformation kring elbilar och vägslitage. Under sommaren har det spridits uppgifter om att elbilar leder till dubbelt så mycket vägslitage än deras motsvarande bensinbilar. Men det stämmer inte.

Grunden till den falska informationen kommer från en artikel som brittiska dagstidningen The Telegraph publicerade i juli. Artikeln fick stor spridning. Forskarna vid University of Leeds som tidningen refererar har tagit avstånd från innehållet, och menar att tidningen använt forskningsuppgifterna på fel sätt.

The Telegraph refererar till den så kallade "fourth power formula" för att beräkna vägslitage. Den används vid beräkningar av vägbyggen, och säger i praktiken att om vikten på hjulaxeln dubblas ökar slitaget på vägen exponentiellt.

– För att vara helt ärlig är hela artikeln totalt nonsens. Att skylla gropar i vägen på elbilar är ren och skär desinformation, säger Auke Hoekstra, forskaren vid [Neon Research](#) som också reagerat på artikeln.

– Det är sant att tyngre fordon orsakar mångfalt större slitage. Därför orsakar den tunga godstrafiken den allra största delen av vägslitaget. Hur mycket en personbil väger är däremot ett marginellt problem, säger Hoekstra, som menar att det är ironiskt eftersom formeln direkt ogiltigförklarar artikelns påstående. Om bilen är en el- eller bensinbil har i princip ingen betydelse.

Han berättar också att artikeln saknar ett helhetstänk, och inte heller tar hänsyn till den tekniska utvecklingen. Batterierna i elbilar blir lättare hela tiden, och inom 15 år kommer de halveras. Samtidigt är elmotorn lättare än förbränningsmotorn.

I framtiden betyder det att elbilar kommer att vara lättare än bilar med förbränningsmotorer. Går man på artikelns logik kommer elbilar att minska vägslitaget, men betydelsen kommer så klart vara minimal.

Forskningsrapporten tar inte heller hänsyn till hur bränslet kommer fram till bensinstationerna. Det görs genom betydligt tyngre och skadligare transporter.

– Desinformation finns överallt då det gäller gröna lösningar. Det gäller inte bara elbilen, utan också sol- och vindkraft. Jag har otroligt svårt att förstå varför folk cyniskt motsätter sig lösningar som gör världen bättre, avslutar Auke Hoekstra som menar att desinformation skadligt för samhällsutvecklingen.



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.](#)

SVENSKA DAGBLADET

17. Bensinpriset rusar – högsta för i år

TT Torsdag 2023-08-12 kl 10.29

Priset på drivmedel rusar till följd av stigande oljepriser. Bensinpriset når sin högsta nivå för i år.

Dieselpriiset ligger nu på 24:51 kronor per liter, vilket är den högsta nivån sedan den 25 januari då priset låg på 24:66 kronor per liter.

Kostnaden för 95-oktanig bensin uppgår på torsdagen till 21:04 kronor per liter. Priset har inte varit så högt sedan den 9 november 2022 (21:24 kronor per liter).

Uppgångarna följer efter oljepriserna, som har stigit kraftigt den senaste tiden efter att såväl Saudiarabien som Ryssland, världens två största oljeproducenter, annonserat utökade produktionsbegränsningar – på 300 000 fat per dag – fram till och med slutet av september.

Under dagen har ett fat Brent-olja lyft till 87:45 dollar, ett pris som senast uppnåddes i slutet av januari.

Teknikens Värld

18. Undersökning: BMW-förare värsta fartsyndarna

Publicerad 14 aug 2023 kl 16:30

Stämmer det att förare till ett visst bilmärke oftare åker dit för fortkörning? Enligt en undersökning som Kantar Sifo har utfört för Kvdbil är det så och det är tyskt i topp.



Undersökningen som vi syftar till, vars resultat precis har publicerats, genomfördes perioden 12-16 januari 2023 i Kantar Sifos webbpanel där deltagarna är slumpmässigt utvalda. Totalt intervjuades 1 020 personer med tillgång till bil i åldern 18-79 år och enligt svaren som kom in är det tveklöst **BMW** i topp.

Kartläggningen gick ut på att fråga de drygt 1 000 bilägarna om de har blivit bötfällda för fortkörning under de senaste tre åren. Av de tillfrågade BMW-förarna hade 16 procent fått minst en fortkörningsbot. Det var överlägset flest och nästan tre gånger mer än genomsnittet som landade på sex procent.

– Om det känns som att förare till vissa bilmärken oftare än andra ligger med foten på gasen, beror det på att det är så. Undersökningen visar att särskilt tyska premiumbilar är överrepresenterade när det gäller fortkörningsböter, säger Daniel Odsberg, försäljningschef Kvdbil och fortsätter:

– Samtidigt är det svårt att veta vad som är hönan och vad som är ägget. Är det så att dyrare märken med bättre prestanda och köregenskaper inbjuder till offensivare körning, eller söker sig personer med sådan körstil till just dessa bilar? Det nog vara lite av båda, tror jag, avslutar Daniel Odsberg.

Audi och **Peugeot** delar på andraplatsen i undersökningen då 12 procent av dessa bägge märkens tillfrågade förare säger sig ha fått minst en fortkörningsbot under de tre senaste åren. Men vilka märken sticker ut åt andra hållet? Enligt svaren från undersökningen är det **Skoda**-förarna, bara tre procent av gruppen har fått fortkörningsbot under de tre senaste åren.



Linus Pröjtz

19. Victor Muller misstänks för konkursbedrägeri i Spyker

Publicerat 15/08/2023 av Maths Nilsson

Saabs tidigare ägare Victor Muller har anmälts för konkursbedrägeri i Nederländerna. Han misstänks ha försökt gynna vissa fordringshavare på bekostnad av andra i sitt bolag Spyker för att återta kontrollen i sitt konkursade bolag. Victor Muller förnekar alla anklagelser.



Victor Muller ägde Saab under två stormiga år 2009-2011 via sitt bolag Spyker. Historien ändade med Saabs konkurs 19 december 2011. I Sverige har Muller friats från alla anklagelser om oegentligheter i Saabs konkurs, men i Nederländerna fortsätter turerna runt Spyker och Muller. Nu uppger den nederländska [motorsajten Autoblog](#) att Victor Muller misstänks för konkursbedrägeri och kommer att åtalsanmälas av konkursförvaltaren.

Misstankarna ska handla om att Muller ingått individuella avtal med olika borgenärer i Spyker, och gynnat vissa fordringsägare som skulle ha fått fullt betalt, medan andra blev utan pengar. Victor Muller misstänks också ha skrivit avtal med fordringsägare bakom ryggen på konkursförvaltaren, vissa skulle få så lite som 10 procent av skulden, andra 50 procent och vissa 100 procent. På så sätt försöker Muller häva konkursen och återta kontrollen över bolaget.

Victor Muller förnekar alla anklagelser enligt Autoblog.

– Vi arbetar i enlighet med alla regler. Vi betalar och har redan betalat 700 000 euro när det gäller tjänster. Skatteverket fick betalt för några veckor sedan. Vi är nästan klara, säger Muller.



Bilens interiör påminner om många andra tyska bilar från eran, särskilt Audis och BMW.

Snabba fakta - NSU Ro80

- På 1950-talet var NSU en av de största motorcykeltillverkarna i världen, de släppte världens första Wankel roterande motorbil, NSU Spider eller "Wankelspider", 1964 följt av den roterande motorn NSU Ro80 1967.
- NSU var världsledande inom Wankel roterande motorteknik och sålde patentlicenser till många av världens ledande bilföretag (och vissa motorcykelföretag) - framför allt Mazda och Norton.
- På 1960-talet trodde många att Wankel-rotationsmotorn var framtidens motor, otaliga miljoner spenderades på att förfinas designen men problem med topptätningar, höga utsläpp och dålig bränsleekonomi har förföljt designen i årtionden.
- NSR Ro80 drivs av en wankelmotor med dubbla rotor med en slagvolym på 995cc och 113 hk vid 6,500 rpm och 101 ft lbs vridmoment vid 3,000 rpm. Toppfarten var 180 km/h (112 mph) och bilen hade en utmärkt luftmotståndskoefficient för eran – bara 0,355 Cd.

Utveckla NSU Ro80

Ingenjörsteamet som tilldelades **NSU Ro80** i mitten av 60-talet utvecklade en bil som fortfarande skulle vara mer tekniskt avancerad än många av sina konkurrenter ett decennium senare i slutet av 1970-talet.



NSU Ro80 drivs av en wankelmotor med dubbla rotor med en slagvolym på 995cc och 113 hk vid 6.500 rpm och 101 lbs vridmoment vid 3 000 rpm.

De designade en unibody-ram i stål och gav den oberoende fram- och bakfjädring med MacPherson-fjäderben fram och halvsläpande armupphängning bak.

Karossen var en av de mest aerodynamiska fyrdörrars sedanerna i världen när den släpptes 1967 med en dragkoefficient på 0,355 Cd, och vanligtvis för eran var den utrustad med ATE Dunlop skivbromsar i varje hörn, med frambromsarna inombords för att minska ofjädrad massa.

Om en standard Otto-cykelmotor har monterats, en motor med normala kolvar, ventiler, kammar, vevstakar etc, är det troligt att NSU Ro80 fortfarande skulle firas idag på samma sätt som fyrdörrars sedans som **Jaguar Mk2** och **Citroen DS**.

NSU hade spelat stort på Wankel roterande motorteknik, i själva verket hade företaget anställt Felix Wankel efter andra världskriget och finansierat utvecklingen av den första fungerande Wankelmotorn 1957. Man hoppades att motorns brister - nämligen de slitagebenägna topptätningarna, höga utsläpp och dålig bränsleekonomi skulle kunna utarbetas med tillräckligt med tid, pengar och ingenjörer som tilldelats projektet.

Lanseringen av Ro80

NSU Ro80 var utrustad med en wankelmotor med dubbla rotor med en slagvolym på 995cc, kraften skickades till framhjulen via en treväxlad halvautomatisk växellåda som hade en push-down växelspaksknopp för att manövrera kopplingen - snarare än den vanligare tredje pedalen.

Sanningen att säga, när Ro80 släpptes 1967 var motorn bara inte redo att användas i en bil som skulle köras dagligen och täcka höga mil under alla slags väderförhållanden.



Uppfinnaren av Wankel-rotationsmotorn, Felix Wankel, hade en NSU Ro80 själv, han kunde aldrig köra den eftersom han led av extrem kortsynthet men han hade en förare och använde bilen för regelbunden daglig transport.

Vid lanseringen glödde konsumenternas känsla kring bilen, alla ville äga en av dessa **fu-turistiska nya** NSU-bilar och försäljningen var utmärkt, modellen vann till och med priset Årets bil för 1968.

Felix Wankel hade till och med en själv, han kunde aldrig köra den eftersom han led av extrem närsynthet men han hade en förare som flög honom runt i sin Ro80 när han lyssnade på ljudet av hans skapelse som surrade under huven.

Början på slutet

När ägarna körde sina bilar och körsträckan ökade så gjorde antalet fel, apex-tätningar, även kända som rotorspetstätningar, kunde misslyckas i bilar med körsträckor så låga som 25 000 till 50 000 km (15 500 till 31 100 miles).

NSU-ingenjörer arbetade hårt för att utveckla nya topptätningar som löste de tidigare problemen, men det var lite de kunde göra åt bränsleekonomiproblemet som ledde till att bilar kom någonstans i området 13 - 16 L/100 km, eller cirka 18 - 15 US mpg.

Dålig press och ett växande negativt rykte gjorde stor skada för NSU R080 och försäljningen återhämtade sig aldrig. Vid 1977 var skriften på väggen, produktionen av bilen upphörde och företaget förvärvades av Volkswagen.

Det förenades sedan med Auto Union för att bilda Audi NSU Auto Union AG - mer allmänt känd helt enkelt som Audi.



NSU Ro80 visas här

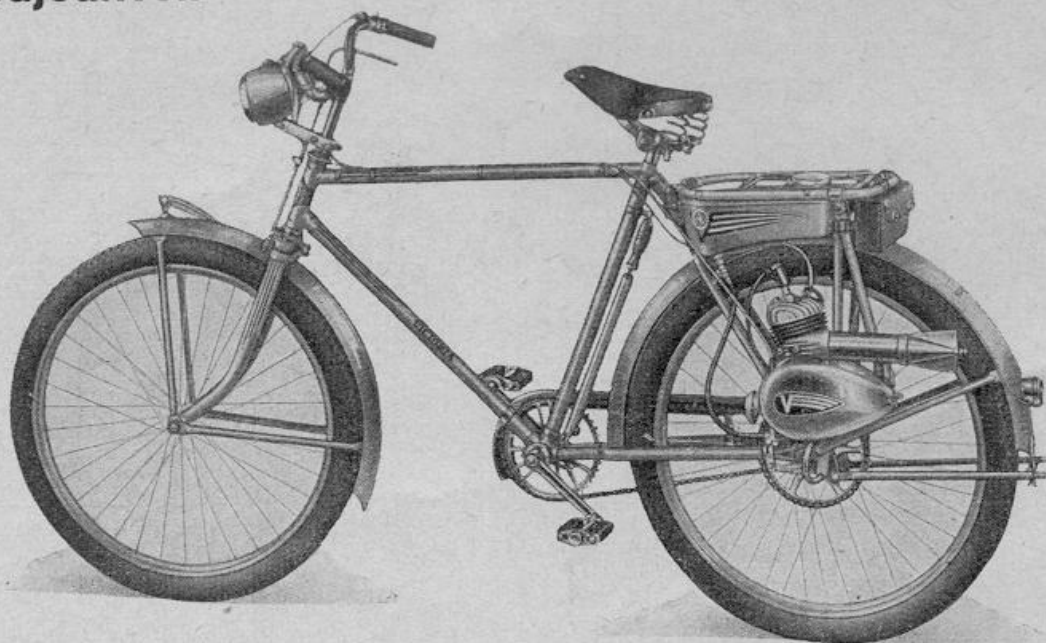
Bilen du ser här är en 1975 NSU Ro80 från senare i modellens produktionsliv, denna överväldigande originalbil har fortfarande sin ursprungliga NSU-roterande motor under huven och undviker ödet för många av sina samtida som var utrustade med Ford V4-motorer av eftermarknadsspecialister.

Med drygt 40 000 mil på vägmätaren erbjuds denna bil nu till försäljning ur en samling knäppa och intressanta bilar i Storbritannien. Prisguiden är £ 13.000 - £ 16.000 som fungerar till cirka \$ 17.600 - \$ 21.700 USD.

Om du vill läsa mer om denna ovanliga NSU eller registrera dig för att bjuda kan [du klicka här för att besöka listan](#) på Historics Auctioneers.

**2 växlar och frigång
Kedjedriven**

VICTORIA SPECIAL — KÖRKORTSFRI



VICTORIA „VICKY“ Herrmodell

SLUT