



*Opel Admiral 1939.*

1. Ny Nio-station i Stockholm: med 500 kW-laddning
2. Tesla borde ner 93 procent
3. Kina har gått om Japan i antalet exporterade bilar
4. Hongqi E-HS9 upp till 300 000 kr billigare
5. Acura ZDX ny elsuv från Honda med GM-teknik
6. Lamborghini Lanzador ska bli en elbil för vardagen med 1360 hästkrafter
7. Så galet dyr är Rolls Royce Droptail
8. Fiat 600e kommer som prestandamodell från Abarth
9. Test Mazda MX-5
10. Prov Rolls-Royce Spectre
11. Rimac Nevera knep banrekordet från Tesla Model S på Nürburgring
12. Förarmiljön i en Citroën liknar ingen annan bil
13. Opel Admiral

## 1. Ny Nio-station i Stockholm: med 500 kW-laddning

Publicerad 2023-08-18

Elbilen var med på invigningen av Nios sjätte batteribytarstation. Denna är placerad i Frihamnen i Stockholm. Inte direkt någon genomfartsväg, men så är tanken att även Stockholmare som inte har tillgång till laddning ska kunna köra elbil på ett smidigt sätt. Att ta sin bil till swap-stationen för ett femminutersbyte motsvarar ju i tid ungefär vad det tar att tanka en bensinbil.



Nio har hittills installerat fem bytesstationer i Sverige, den som nu öppnas i Frihamnen blir den sjätte. Den bli också tekniskt sett den senaste, vad nio kallar Power Swap 3.0. På premiärbytet, som skedde vid invigningen märkte vi dock inga skillnader från de andra stationerna vi har testat, det tog fem minuter för premiärbilen att få ett nytt fulladdat batteri.

Det gjorde det tidigare också, men enligt specifikationerna ska bytet nu endast ta fyra minuter. Kanske var det premiärnerverna som ställde till det för stationen. Det finns dock fler batterier i stationen, vilket innebär att en Nio-station nu kan byta 18 batterier per timme. Tidigare var maxkapaciteten tio bilar per timme.

Fyra frågor till Nios Sverigechef, Mattias Lundgren, som var på plats vid invigningen:  
**Varför placera en swap-station i Stockholm?**

– I Shanghai har du tre kilometer till närmsta swapstation, när du är ute och kör med din Nio-bil där blir det som att köra bensinbil, märker du att du behöver ström är det med andra ord aldrig långt till en bytesstation. Du behöver aldrig planera för ett byte. Nu säger jag inte att det kommer att bli så nära mellan stationerna i Stockholm eller andra svenska städer, vi har ju en annan befolkningstäthet. Men det här gör det bekvämt att ha elbil när du bor i stan, och inte har tillgång till laddning.



*500 kW kan snabbladdarna vid Nios station i Frihamnen ge som mest.*

**Hur ser det ut i resten av Sverige, Arlandastad kommer ju snart, och den blir den som ligger längst norrut, det är ju en bit kvar till Kiruna?**

– Jag vill se hela kusten upp till Haparanda täckt av batterbytarstationer, men vi tar det efter var efterfrågan finns. Initialt ska vi få ihop Stockholm, Göteborg och Malmö. Märker vi att det finns ett stort intresse norrut, bygger vi där. Och målet är ju att hela Sverige ska bli täckt.

**Bilförsäljningen i Sverige går ju trögt för Nio, ändå bygger ni ut infrastrukturen, hur ser du på det?**

– Vi har inte bråttom. Vi hade kunnat satsa allt på att bara sälja bilar och få ut volym, men sedan står du där utan infrastruktur. Det är inte så vi jobbar, vi vill att fundamentet ska vara på plats först, det vill säga infrastruktur för laddning och batterbyten. Därefter kan vi sälja bilar. Vi jobbar långsamt. Det är andra som är stressade åt oss, säger Mattias Lundgren.

**Nästa generation bilar från Nio får ju 800-voltsbatteripack. Hur löser ni det i swapstationerna?**

– Det kommer att finnas olika batteripack i stationerna.

En indikation på vad vi får se för laddeffekt på kommande Nio-bilar är de supersnabbladdare som är installerade bredvid bytesstationen. De kan ge upp till 500 kW. Alla bilmärken kan snabbladda på de uttagen, priset ligger på cirka 8 kr per kWh. I dag finns inga bilar som kan ta emot 500 kW laddeffekt.



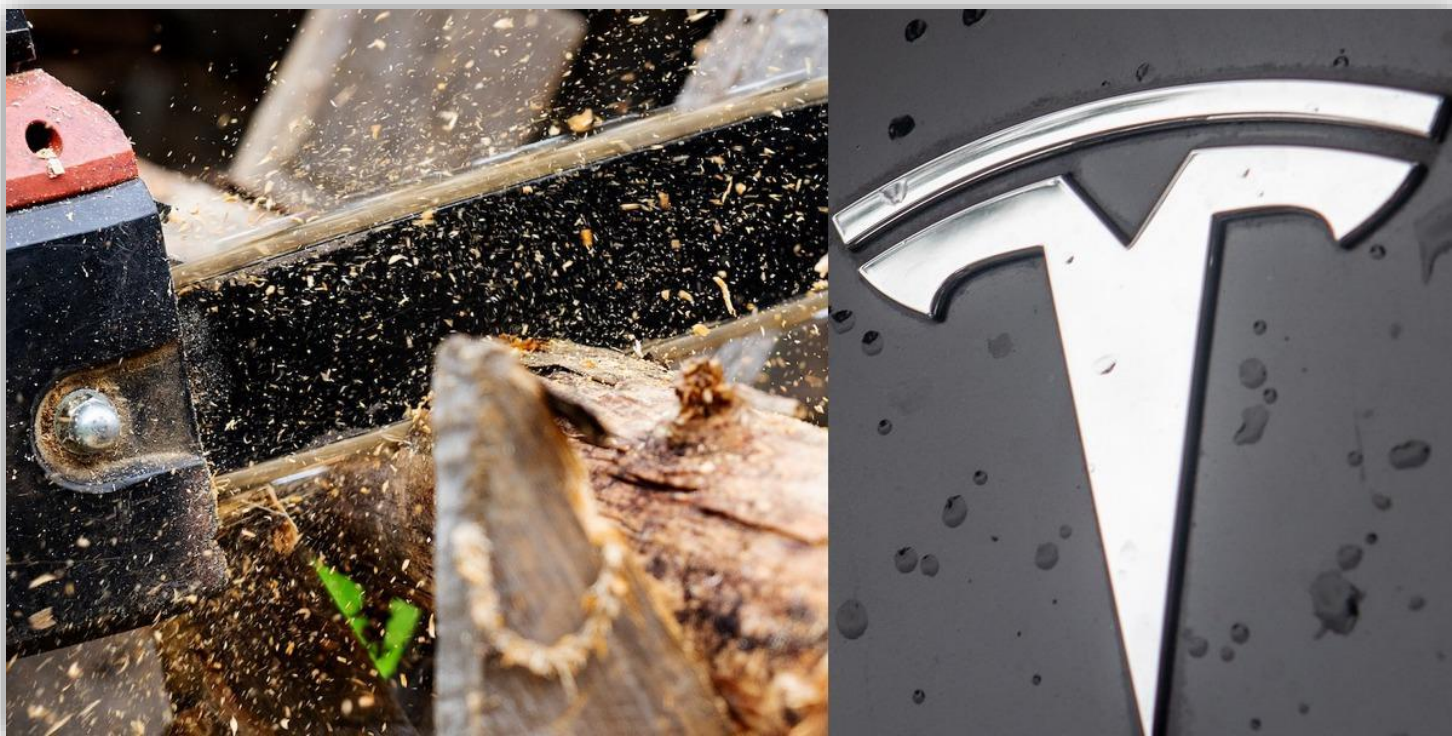
**Fredrik Sandberg**



## 2. Hänsynslösa sågningen: "Tesla borde ner 93 procent"

Uppdaterad: 18 aug. 2023 Publicerad: 18 aug. 2023

Tesla-aktien har backat rejält. Men det räcker inte. "Teslas börsvärde borde falla med 93 procent", skriver analysfirman Currency Research Associates.



*Inte sågen Alfons!*

Tesla-aktien har backat efter prissänkningar i Kina.

På Nasdag har bolaget tappat över 20 procent den senaste månaden.

Experter som analyserat bolaget räknar med att utförsbacken fortsätter.

"Teslas börsvärde borde falla med 93 procent", skriver analysfirman Currency Research Associates.

### Backade i veckan

Beskedet om sänkta elbilspriser i Kina fick elbilsjätten att backa 3 procent onsdag.

Bolaget handlades ned under slutet av förra året men har sedan i år klättrat mer än 108 procent – även inräknat den senaste månadens nedgång.

Nu menar flera bedömare att Elon Musks bolag står inför ett vägskalet:

”De kan inte växa tillräckligt snabbt och bli nog lönsamt för att fortsätta gå på vatten”, skriver **Ulf Lindahl**, som driver Currency Research Associates, citerad i **Di**.

### ”Större utmaning”

Att fortsätta växa snabbt blir en allt större utmaning när man gått från att vara en utmanare till att bli en gigant på marknaden.

I analysen ”The Tesla Bubble” riktar Ulf Lindahl hård kritik mot den uppmärksammade investeraren Cathie Wood vars prognos är att aktien ska fortsätta rusa till en nivå på 2 000 dollar.

Lindahl påpekar att konkurrensen på elbilsmarknaden blivit mycket hårdare och att den, bland annat, lett till prissänkningar från alla stora företag.

### Tesla toppade 2021

Teslas aktie toppade strax över 400 dollar i november 2021 men har sedan tappat tre fjärdedelar av sitt värde under 14 oroliga månader.

Den negativa trenden är intakt, skriver Ulf Lindahl som menar att bolaget bör värderas i nivå med General Motors.

GM har ett börsvärde på cirka 45 miljarder dollar – Elbilsjätten med stort T är värd 707 miljarder dollar.

”Teslas börsvärde borde då falla med 93 procent”, skriver analytikern som samtidigt pekar på att en sådan utveckling skulle få stora effekter.

”Det skulle ruinera många placerare då kraschen sannolikt blir lika snabb som när den föll med 75 procent under 2022.”

### Tesla kapar priserna: Model S över 100 000 billigare

### BYD: Våra elbilar ska krossa västerländska bilmärken



**Torbjörn Karlgren**

Reporter på Dagens PS.

## Teknikens Värld

### 3. Kina har gått om Japan i antalet exporterade bilar

Publicerad: 18 aug 2023, kl 14:10

Japan har länge varit världens största exportör av bilar, Men nya siffror visar att Kina gick om Japan under det första halvåret i år.



Färska siffror från de respektive länderna Kina och Japan visar sig nu resultera i ett tronskifte när det kommer till antalet exporterade bilar, skriver Automotive News Europa.

Japan har länge varit världen största bilexportör, men trots att landet ökade sin export med 17 procent till 2,02 miljoner bilar under årets första sex månader så gick Kina om med 2,34 miljoner exporterade bilar under samma tidsperiod. Det är en ökning med hela 77 procent jämfört med året innan.

Kinas ökning beror till stor del på omvärldens sug efter billiga elektrifierade bilar. Det totala värdet på Kinas export av bilar uppgick till hela 46,4 miljarder dollar, en ökning med 110 procent på ett år.



Per-Erik Sundström

[Under förra året gick Kina om Tyskland som nummer två i bilexportligan.](#)

[Riskerna med att äga en kinesisk bil i Sverige](#)

#### 4. Hongqi E-HS9 prisdumpas – upp till 300 000 kr billigare

Publicerad 2023-08-18 kl 13:22 (uppdaterad 2023-08-18 kl 13:38) Text Erik Söderholm

Det officiella listpriset för kinesiska elsuven Hongqi E-HS9 sänks rejält för att sätta fart på försäljningen.



Den kinesiska elbilen Hongqi E-HS9 är än så länge en ovanlig syn på svenska vägar, men nu prisdumpas modellen med upp till 250 000 kronor. I praktiken blir rabatten hela 300 000 kr eftersom det finns en tillfällig kampanj.

- "Instegsversionen" som kallas Hongqi E-HS9 Premium har en räckvidd på 46,5 mil och har numera ett listpris på 849 000 kronor. Tidigare låg det på 1 099 000 kronor vilket innebär att prissänkningen är en kvarts miljon kronor.
- Utöver det finns en tillfällig kampanj som sänker priset till 799 000 kronor och den faktiska rabatten jämfört med tidigare listpris blir därmed 300 000 kr.
- Versionen som kallas Exclusive med mer utrustning prissänks med 200 000 kr, men även här finns en kampanj som sänker priset med 300 000 kr.
- Högst upp i modellutbudet finns Exclusive Long Range med **större batteri och räckvidd på 51,5 mil**. Den prissänks med 150 000 kr.

Vad prisdumpningen innebär för andrahandsvärdet på befintliga Hongqi-bilar återstår att se. Just värdetappet var en av de punkter som kritiserades hårdast i vårt [test av Hongqi E-HS9](#). Enligt vår prognos tappar bilen över en halv miljon kronor i värde under de första tre åren.

Hongqi kritiserades också för [dyra reservdelar](#), men priserna [reviderades senare](#) och blev något mindre dyra.

## 5. Acura ZDX – ny elsuv från Honda med GM-teknik

Publicerad 2023-08-18

Honda har precis lanserat sin nya elsuv e:Ny1 som vi har provkört. Det är den första modellen på Hondas nya elbilsplattform e:n och till 2030 planeras det inte mindre än 30 nya elbilar. Men alla av dem använder inte Hondas egenutvecklade teknik. På den amerikanska marknaden säljer Honda även bilar från sitt märke Acura.



När det kommer till att bli ledigt efter Acura förlitar sig Honda i stället på ett samarbete med General Motors och deras plattform- och batterisystem Ultium.

Acura ZDX är strax över fem meter lång och blir märkets första eldrivna modell som ska börja levereras till kunder i USA i början av nästa år. Modellen erbjuds i två versioner där ZDX A-Specs har en elmotor på bakaxeln som ger en effekt på 245 kW, eller 333 hästkrafter. Den andra ZDX Type S blir fyrhjulsdreven med två elmotorer som ger en effekt på 373 kW, eller 507 hästkrafter. I båda fall kommer de med ett batteripaket på 102 kWh. Det ska gå att snabbbladda med en effekt på 192 kW. Med det väljer Honda/Acura att inte dra nytta av Ultiumplattformens möjlighet till att ladda snabbt med 800-voltsteknik. Effektsiffrorna tyder på att det handlar om det idag vanligare 400 volt.

Räckvidden för ZDX A-Specs anges till 52 mil och för ZDX Type S till 50,7 mil. På insidan hittas Googles operativsystem som då står för röststyrning och navigering. Med det ska även gå att förvärma batteriet för optimal laddning när du kommer fram till en vald snabb-laddare.



Priset för bakhjulsdrivna ZDX A-Specs börjar på 60 000 dollar, omkring 660 000 kronor. Senare är även en fyrhjulsdriven version av ZDX A-Specs planerad.

Fyrhjulsdrift har alltså redan den sportigare versionen ZDX Type S som får ett pris från 70 000 dollar, omkring 770 000 kronor. Att någon av versioner kommer dyka upp här i Sverige är inte troligt då Acura inte säljs här.



**Carl Undéhn**



## 6. Lamborghini Lanzador ska bli en elbil för vardagen med 1360 hästkrafter

Posted by Kristofer Rask augusti 18 2023

I förmiddags fick vi se de första bilderna av Lamborghini Lanzador, den italienska sportbilstillverkarens första elbil. Nu har Lamborghini officiellt lanserat konceptet som ska bli verklighet till 2028.



FILM: <https://youtu.be/0pmUbFpW7YQ>

Även om Lamborghini är sparsamma om de fullständiga detaljerna så berättar man att den kommer få en elmotor på varje hjulaxel som totalt ska leverera en topp effekt på mer än 1000 kW (1360 hk). Fyrhjulsdraft är en självklarhet och kompletteras av aktiv e-torquevektoring på bakaxeln för en särskilt exakt körkontroll i kurvorna, med extrema finjusteringar för varje situation.

Energi ska komma från en helt ny generationen högpresterande batteri, som också ska säkerställa en särskilt lång räckvidd. Men varje batterikapacitet, batteriteknik eller räckvidd avslöjas inte.

– För oss betyder elektrifiering inte en begränsning, utan en smart möjlighet att utveckla mer prestanda och bättre körbarhet, säger Rouven Mohr, Lamborghinis Chief Technical Officer. Därför kommer man varken kompromissa när det kommer till kraft, körglädje eller prestanda. Samtidigt ska Lanzador vara en Lamborghini som man kan njuta av varje dag – även i vardagen.



*Vill skapa en pilotkänsla.*

### **Maximal individuell kontroll**

Men det är inte bara hårdvara som definierar framtidens högpresterande elbilar från Lamborghini. Kontrollsystem och mjukvara spelar en minst lika stor roll. Föraren, som Lamborghini namnger "piloten", kan själv anpassa styrsystemen under körning via reglage på ratten. Det innebär att piloten aktivt kan påverka bilens beteende och skapa sin egna individuella fordonskaraktär.

Systemet består av tre delar. Den första är **Dinamica Veicolo Integrata (LDVI)**, alltså kontrollen av kördynamiken. En stor serie sensorer och ställdon kommer att integreras för att skapa ett finare och mer exakt körbeteende. De kontrollerar inte bara hårdvaran men också den kontrollalgoritm som hanterar de enskilda komponenterna i bilen. Ju mer data som bilen samlar in desto mer kan den förfina körupplevelsen.

Den andra delar handlar om att aktivt kontrollera dynamiken kring bilen vilket helt och hållet kan förändra körupplevelsen. Det kan vara genom att öka **downforcen** för att ge bättre grepp i kurvor, eller för att minska **luftmotsåndet** för att ge en längre räckvidd. Det aktiva spjället öppnar och stänger sig för att producera olika körkänslor.

Det aktiva aerodynamisksystemet använder ett främre aktivt spjäll och en rörlig splitter för att kunna leda om luft i olika kanaler. Det kan handla om att leda luften till bromsarna för kylning, eller genom att minska lufttryck i hjulhuset för bättre räckvidd.

Den tredje och sista pusselbiten är den aktiva stötdämpningen som också inkluderar en styrbar bakaxel. Lanzador kan anpassa sig optimalt till varje vägsituation automatiskt eller följa de kommandon som föraren ger.



### Lamborghini-DNA i designen

För Lamborghini har det varit extremt viktigt att bevara märkets DNA och ta en ikonisk siluett och översätta den till en framåtblickande design. Lanzador får nya proportioner och ska resultera i ett nytt bilsegment: Ultra GT. En paketering som erbjuder en ny Lamborghini-upplevelse när det gäller utrymme och rymlighet.

Interiörlayouten följer Lamborghinis designfilosofi känd som en pilot' och för tankarna till ett rymdskepp. Man har tagit tanken om en fyrsitsig GT till en fyrsitsig GT med en rymlig kupé och ett minst lika rymligt bagage. Den bakre stolsraden kan också fällas för att lasta ytterligare. Lastutrymmet bak kompletteras också av ett fram under den korta fronthuven.

– Proportionerna är nya och osedda, med potential att skapa ett helt nytt fordonssegment. Lanzador presenterar supersportbilsvolymer men med föraren i en något högre position. Den är designad för en ny generation som växer upp i en era av högteknologi och digitalisering, och visar nya och fräscha idéer inom Lamborghini när det kommer till vår strategi att på ett autentiskt sätt integrera hållbarhet, via en interiör som ger mer utrymme och använder innovativa material, säger Mitja Borkert, Head of Design på Lamborghini.

Det är fokus på hållbara material, och i Lanzador hittar vi äkta merinoull på klädseln, instrument och inredningen, istället för artificiellt producerade textilier. Man har också använt sig av återvunnen kolfiber och fibrer från återvunnen plast för att skapa en hållbarare interiör.

Lanzador är inte bara en dröm från Lamborghinis designers och ingenjörer. Konceptet ska ge en konkret förhandsvisning av den produktionsklara bilen som Lamborghini visar upp 2028. Den ska byggas i Sant'Agata Bolognese, Italien.



**Kristofer Rask**

## 7. Världens dyraste nya bil – så galet dyr är Rolls Royce Droptail

Publicerat 21/08/2023 av Maths Nilsson

Rolls-Royce Droptail är världens dyraste nybil någonsin. En hemlig köpare tros ha slantat upp 330 miljoner kronor för roadstern. Det här är vad de fick för pengarna.



Rolls-Royce Droptail är inte bara dyr, bilen är löjligt dyrt. Den sägs vara Rolls-Royce första moderna tvåsitsiga roadster och modellen görs i fyra exemplar. Den har tagits fram i samarbete med fyra kunder och anses ha kostat 330 miljoner kronor per exemplar.

Köparen får ett specialbyggt monocoque chassi av stål, aluminium och kolfiber gjort av Rolls-Royce Coachbuild-division. Chassit baseras på Architecture of Luxury-plattformen som också används för simplare modeller som Cullinan, Ghost och Phantom.

Trots det remarkabla priset sitter den vanliga turboladdade 6,75-liters V12:an under motorhuv. Men det här är måhända inte en bil du köper för fartresurserna. Dock får köparen 30 hästkrafter extra, totalt omkring 600 hästkrafter. 0-100 km/h lär gå under 5 sekunder och topparten landar på över 250 km/h.

Trots att Droptail endast är tvåsitsig är bilen hela 5,3 meter lång och 2 meter bred. Det avtagbara taket är tillverkat av kolfiber. Interiören är specialgjord med en stor träpanel som ska ha tagit nio månader att bygga.

Den första Droptail-bilen kallas för "La Rose Noire" och uppges ha beställts av en man och hustru, som är överhuvuden för en "framstående internationell familj". För att fira att bilen stod färdig beställde paret en exklusiv årgång av Champagne de Lossy. Rolls-Royce har integrerat en matchande champagnekyl i bilen, med en uppsättning handblåsta champagneglas.



Rolls-Royce La Rose Noire Droptail GALLERIER



Maths Nilsson



## 8. Fiat 600e kommer som prestandamodell från Abarth

Posted by Kristofer Rask augusti 21, 2023

I somras pumpade Fiat upp sin minsta elbil 500e till en större elbil vid det logiska namnet 600e. Det hela blir en betydligt rymligare modell än den lilla minstingen 500e och får en helt ny drivlina från Stellantis-koncernen.



*Abarth 500e fick ett artificiellt motorljud, det lär också 600e få.  
Så låter det motorljudet: <https://youtu.be/0o38bKN1gUA>*

Nu är det klart prestandadivisionen Abarth kommer lägga beslag på Fiat 600e, precis som man gjort med minstingen 500e. I Fiat 600e sitter ett batteri på 54 kWh och en motor på 115 kW (156 hk) som klarar sprinten 0 till 100 km/h på nio sekunder.

Men Abarth lär inte nödvändigt vässa till prestandan orimligt mycket. Det gjorde inte **Abarth när man la beslag på 500e**. Istället ligger fokus på tilltuffad design och en optimering av drivlinan för att ge en sportigare körkänsla.

Förväntningen är en minimalt vassare elmotor som ska korta ner sprinten 0 till 100 km/h med runt två sekunder, till sju sekunder. Till det adderas sedan lite större hjul, kraftfullare stötdämpare och större bromsar. Dessutom lär Abarth 600e också få sportiga sidokjolar, sportstolar och sportratt.

Förväntningen är att Abarth 600e kommer ha premiär under 2025. Ett år efter introduktion av **Fiat 600e** som är planerad till nästa år.



## 9. Test: Mazda MX-5 är gåvan som fortsätter att ge

Av redaktören för @bytbil.com 2023-08-19

Text Simon Hallenslev Foto Zacharias Lund

Den fjärde generationen Mazda MX-5 må vara gammal, men den finns fortfarande tillgänglig, och det ska man vara glad för.



Ibland slår man huvudet så hårt på spiken att man inte ser behovet av förnyelse. Så måste Mazda känna när det gäller **MX-5**.

Den ikoniska lilla sportbilen är inne på sin fjärde generation och har så varit sedan 2016. Uppdateringarna under åren har varit försumbara, med några tekniska finjusteringar och nya färger och fälgar. I övrigt ser den likadan ut.

Så även nu, när **Mazda MX-5** återigen "uppdateras" med nya färgval för både kupé och kaross, nya fälgar och ett nytt stabilitetssystem. Men det är precis som det ska vara.

### Vad är nytt?

En ny motorhuvsfärg och en ny karossfärg är i huvudsak vad som har uppdaterats på utsidan av Mazda MX-5 2023. Konfigurationsalternativen vid beställning har också uppdaterats något, med de topputrustade specialmodellerna Kazari och Kizuna nya i broschyren.



Testbilen är en topputrustad icke-specialmodell, kallad Homura, med en oförändrad 2-litersmotor på 184 hästkrafter. Om du kombinerar Homura-utrustningen med denna motor får du ett nytt Brembo-bromssystem, Bilstein fjäderben och stötdämpare samt BBS lättmetallfälgar.

Det låter bra, och det blir ännu bättre när man inser att Mazda, utöver de sportiga tilläggen, har mixtrat med stabilitetssystemen. **Mazda MX-5** har nu Kinematic Posture Control (KPC), som stabiliserar bilen i snabba kurvor.

### **Roligare, roligast?**

KPC-tekniken är ett elektroniskt system som inte tillför ett enda gram vikt till den lätta **MX-5**, utan matchar hastigheten mellan de två bakhjulen genom att lätt bromsa det inre hjulet när bilen körs på gränsen. Detta minskar karossrullningen och stabiliserar bakvagnen.

Kanske är det bara min rumpa som inte är tillräckligt känslig, men jag märker ingen större skillnad från förra gången jag körde **MX-5 2021**. Det måste vara svårt att göra den roligaste bilen ännu roligare. För **Mazda MX-5** är fortfarande en av de roligaste bilarna man kan köpa för pengar.

Ökad stabilitet eller inte, MX-5 kramar fortfarande asfalten när du pressar ut den ur en hårnål. Den naturliga sugmotorn är helt enkelt fantastisk och driver den blygsamma sportbilen på 1 000 kilo från ett hörn till nästa med självförtroende och 7 500 skrikande varvtal.

Styrningen, pedalerna och växellådan är precis rätt avvägda med en skarp mekanisk känsla, vilket i all sin enkelhet ger en bil som du vill köra. Hela tiden – eller så länge det är torrt i alla fall.



### Priset är rätt

Vi rapporterade nyligen om prisstabiliteten på **begagnade MX-5**, vilket är ett försäljningsargument som få kan skryta med. Om du vill ha den kraftfulla 2-litersmotorn, som är att föredra för sportbilen, sparar du inte mycket på en begagnad bil med några år på nacken. Även med upp till sju och åtta år är värdeminskningen på en MX-5 med den lilla 1,5-litersmotorn endast 31,3 procent.

Prisskillnaden mellan 1,5-litersmotorn med 132 hästkrafter och den härliga 2-litersmotorn är 28 000 kronor med motsvarande Exclusive Line-utrustning. Det kostar bara 30 kilo på tjänstevikten och en kilometer per liter rent ekonomiskt, vilket betalar sig tiofalt i form av överskottskraft och ljud.

Den mindre 1,5-litersmotorn finns tillgänglig från 326 900 kronor med Exclusive Line-utrustning medan du får betala 354 900 kronor för 2-litersvarianten.

### Lika bra som igår

Det har gått ett par år sedan ryktena om en efterträdare började florera. Mazda måste också vara desperata att ersätta den fjärde generationen innan den firar sitt 10-årsjubileum – men det finns ingen anledning att skynda sig.

**Mazda MX-5** kan lätt stå emot ytterligare ett, två eller tre år som den roligaste sportbilen för lite pengar. Det beror på att den är sublim på det som den alltid har varit: en engagerande, dynamisk och underhållande körmaskin.

Den har aldrig varit bäst på saker som infotainment, ljudisolering eller utrymme, inte för nio år sedan och inte idag, och därför läggs det inte så stor vikt vid det. **Mazda** har tagit reda på vad de är bra på och hållit fast vid det.

Ta körupplevelsen och lägg till den begränsade värdeminskningen och du har en gåva som har fortsatt att ge i nio år och, otroligt nog, fortsätter att ge.

## Fakta: Mazda MX-5 2.0 Homura

Motor R4, 1 998 cm<sup>3</sup>

Effekt 184 hk / 205 Nm

0-100 km/h 6,5 sekunder

Topp hastighet 219 km/h

Bränsleförbrukning 14,5 km/l

CO<sub>2</sub> 155 gram/km

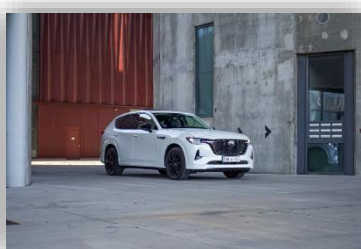
Mått (L/V/H) 392/174/123 cm

Egenvikt 1 052 kilo

Bagageutrymme: 130 liter

Pris: 394 800 kronor (MX-5 tillgänglig från 326 900 kronor)

### Relaterade artiklar:



### Test: Är diesel rätt för Mazda CX-60?



### Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5



### Test: Nio EL7 är en häftig men chanslös bil



### Test: Nio ET5 har vad som krävs



## 10. PROV: Rolls-Royce Spectre – äntligen elektrisk

Av Jörn Thomas

Bearbetning Tobias Mersinger

Publicerad 2023-08-18

**En elektrisk Rolls. Chockerande? Inte alls. Elektrifiering passar Rolls-Royce som handen i handsken och nu får vi äntligen tillfälle att provköra nya Spectre!**



*Man sitter kungligt bekvämt med en aktiv körställning.  
Komforten och precisionen i nya Spectre är svårslagna.*

**Charles Stewart Rolls var inte bara entreprenör, racingförare och flygpionjär** (och tragiskt nog den förste britten som dog under en kraschlandning), han var även en visionär av rang. Redan 1900 talade han om elbilarnas fördelar så länge det fanns gott om laddplatser för allmänheten. Då är det bara logiskt att även Rolls-Royce omfamnar elektriciteten som sitt nya skötebarn.

Den stora frågan är egentligen: Varför har det dröjt så länge? Under många år har Rolls-Royce trots allt definierats av konsekvent lyx och en diskret kraftutveckling som aldrig tar över körupplevelsen.

Alla körintryck ska vara så diskreta som möjligt och enligt Rolls-Royce själva var klockans tickande det mest högljudda i de gamla bilarna. Det är dock historia, klockan tickar inte längre och i Spectre har de tolv kolvarna ersatts av två elmotorer.



*Digitala instrument, delvis fysiska knappar och en byggkvalitet av allra högsta klass.*

De är det absolut bästa som kunde ha hämtat bilen. Kundkretsen är förvånansvärt ung (runt 40 år), modern och har minst sju bilar i garaget. Dessa kunder vill inte veta av halvdana lösningar, en hybriddrivlina har alltså uteslutits direkt från början. Här gäller allt eller inget. Rolls-Royce kommer inte längre att designa nya bilar med förbränningsmotor, från 2030 är märket helt elektriskt.

Det första steget tas med Spectre som har de största dörrarna någonsin på en Rolls. Dessa kan för övrigt också utrustas med stjärnanimeringar som vi redan känner från innertaket i lite äldre modeller, inklusive stjärnfallsanimeringar.

För att Spectre inte ska gå samma öde till mötes som en fallande stjärna byggs bilen precis lika stabilt som sina syskon med aluminiumspaceframe, men i Spectre kan man utnyttja arkitekturen bättre.

**Den 5,48 meter långa tvådörrarsbilen väger hela 2,9 ton**, 700 kg av vikten kan dock tillskrivas batteriet på 102 kWh (netto). Det kommer för övrigt från BMW i7, vilket absolut inte är en dålig sak. Det lågt placerade batteriet ökar karossens vridstyvhet med ytterligare 30 procent, dämpar ljudet från körbanan och ger bilen en central, låg tyngdpunkt.

Det styva chassit tillåter att man placerar kupégolvet lägre än förut vilket möjliggör en lägre sittposition på samtliga av bilens fyra, ultrabekväma säten. Dessutom har man kunnat flytta brandväggen längre fram vilket tillsammans med den vinklade vindrutan ger föraren en helt ny känsla av rymd och luftighet.

Vi tittar och lyssnar nyfiket, och stannar till vid dörrarna. Inte på grund av något fel, utan enbart av fascination. Hur de 1,5 meter långa, bakhängda dörrarna öppnas och stängs helt utan muskelstyrka är förbluffande. R-R har använt sig av en mängd sensorer och G-mätare för att dörrarnas tyngdlösa känsla ska fungera felfritt i alla vinklar.



*De mäktiga självmordsdörrarna underlättar insteget.*

Bilens eminenta framdrivning sköts av två synkrona motorer som inte behöver sällsynta råmaterial. Framaxelns motor genererar 259 hk och motorn på bakaxeln ger 490 hk, vilket ger en systemeffekt på 585 hk och 900 Nm. Här finns ingen kraftutveckling som i de äldre modellerna med förbränningsmotor, kraften finns alltid tillgänglig.

Ändå känns Spectre inte som någon annan elbil, vilket i första hand har med bilens Rolls-Royce-specifika finjustering att göra, något som understryks av tillverkarens tekniska direktör Mihiar Ayoubi: "Pulling, not pushing."

Den superlyxiga fyrsitsiga coupén ska vara snabb, men utan att ge dig en spark i baken. Temperamentet ska vara lugnt som en filbunke utan minsta tendens till eventuell bitskhet.

Har man lyckats? Absolut. Den märkbara vikten och det ultrastyva chassit gör accelerationer till en nästan lugnande upplevelse, även om man sprintar från 0 till 100 km/h på 4,5 sekunder.

Räckvidden (så länge man inte utnyttjar bilens prestanda till fullo, vilket ändå hade varit under kundernas värdighet) anges till 530 km, en sträcka som överträffar kundernas önskemål med råge, enligt officiella uppgifter.

**För att kunna uppnå detta** skickade man till och med kylarprydnaden "Spirit of Ecstasy" på träningsläger. 830 timmar i vindtunneln och hos skulpteraren har gett figuren sin nuvarande, aerodynamiska form. Men resten av bilen gör inte dåligt ifrån sig heller, luftmotståndskoefficienten anges till  $c_w$  0,25.

Tack vare den högprecisa fyrhjulsstyrningen kan bilen placeras med millimeterprecision i innerstan eller köras ytterst avslappnat på motorvägen. Det är diskret, mjukt och kompetent. Någon form av nervositet? Aldrig.



*Optimering i vindtunnel (även av den klassiska kylarprydnaden) har gjort att bilens  $c_w$ -värde krupit ner till 0,25.*

Man kan undra hur Ayoubis ingenjörer har lyckats med allt detta. En stor del av körupplevelsen kan vi tacka chassit för, som förenar luftfjädring, adaptiva dämpare och urkopplingsbara kränghämmare och som nästan tycks reagera i förväg. Det sker med hjälp av avcentraliserad intelligens, till skillnad från många andra märken som satsar på ett centralt styrdon.

Varför? Att ha olika styrningar till olika uppgifter ger snabbare respons eftersom man kan optimera och skraddarsy systemet för de enskilda uppgifterna.

För att bilen ska kännas extra mjuk satsar man dessutom på elektroniska kränghämmare med 12V-teknik istället för de starkare varianterna som kräver 48 volt.

Man har även jobbat stenhårt med att bilens vridstyvhet ska kännas homogen genom hela bilen. Fronten och aktern ska inte skilja sig och målet är att skapa ett linjärt svängningsförhållande i hela bilen, istället för ett oharmoniskt där svängningarna motarbetar varandra.

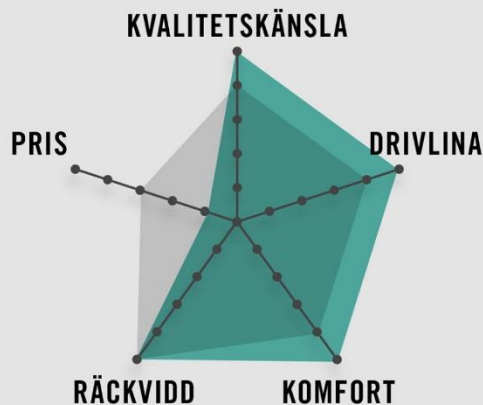
Trots stora 23-tumshjul känns Spectre som gjuten i ett enda stycke – jättehjulens rullkomfort är utmärkt och karossen kopplas effektivt bort från alla ojämnheter som vägen kan tänkas bjuda på. Önskade karoskrängningar? Icke. Det överlåter Spectre till konkurrenterna.

För att passa in i den komfortabla sinnesbilden har bromspedalen ganska lång pedalväg med mjuk och linjär känsla. Spectre måste trots allt klara champagnetestet – det innebär att bilen måste kunna bromsa utan att baksätesspassagerarna spiller en enda droppe av sin förädlade druvjuice.

**Naturligtvis når man även upp till kundernas högt ställda förväntningar** när det kommer till materialval och kvalitetsintryck, fattas bara annat. Allt håller självklart högsta klass, med utmärkt detaljkänsla. Som brukligt med R-R kan man individualisera sin Spectre, bland annat kan man välja en egen färg på infotainmentskärmen som i standardläget känns något trist.

## PERSONLIGHET

- Rolls-Royce Spectre
- BMW i7



## SUMMERING

**Bäst:** Mycket vridstyv kaross, stark drivlina, lång räckvidd, överdådig lyx.

**Sämst:** Hutlöst dyr.



Man kan även anpassa regenereringen och spannet sträcker sig från lätt motorbroms (vilket självklart är en simulering) till enpedalskörning. Spectre laddas med upp till 195 kW, vilket innebär att man kan ladda från 10 till 80 procent på en dryg halvtimme.

Gott om tid alltså att räkna dörrsidornas 4 796 ljuspunkter, att stifta bekantskap med bilens digitala ekosystem "Spirit" eller tillverkarens exklusiva "Whispers"-app som är en klubb som vid sidan om conciergetjänster även erbjuder redaktionellt innehåll samt en inbiten community och ett virtuellt garage.

Ja, det märks tydligt att Spectres tilltänkta klientel är yngre än de vanliga R-R-kunderna och att mer än en tredjedel av dessa kommer från andra märken.

Det finns ingen som helst anledning att beklaga V12-motorns bortgång, bortsett från situationer där laddningsmöjligheter saknas. Spectre beter sig som om det aldrig har funnits några alternativ till eldrift – kraftfullt och ytterst kultiverat. Kan det här vara världens bästa elbil?

### TEKNISK INFO/Rolls-Royce Spectre

**Motor:** El, 2 x synkron, systemeffekt 585 hk och 900 Nm. Litiumjonbatteri, kapacitet 102 kWh (netto). Fast utväxling. Fyrhjulsdraft.

**Kaross:** L/b/h 5 475/2 017/1 573 mm. Axelavstånd 3 210 mm. Tjänstevikt 2 890 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 22,2 kWh/100 km. Räckvidd 530 km.

**Pris:** Från cirka 4,5 miljoner kronor.

### AUTO MOTOR & SPORT // KOM I KONTAKT MED OSS REDAKTIONEN

Chefredaktör: Alrik Söderlind

Webbredaktör: Wiggo Björck

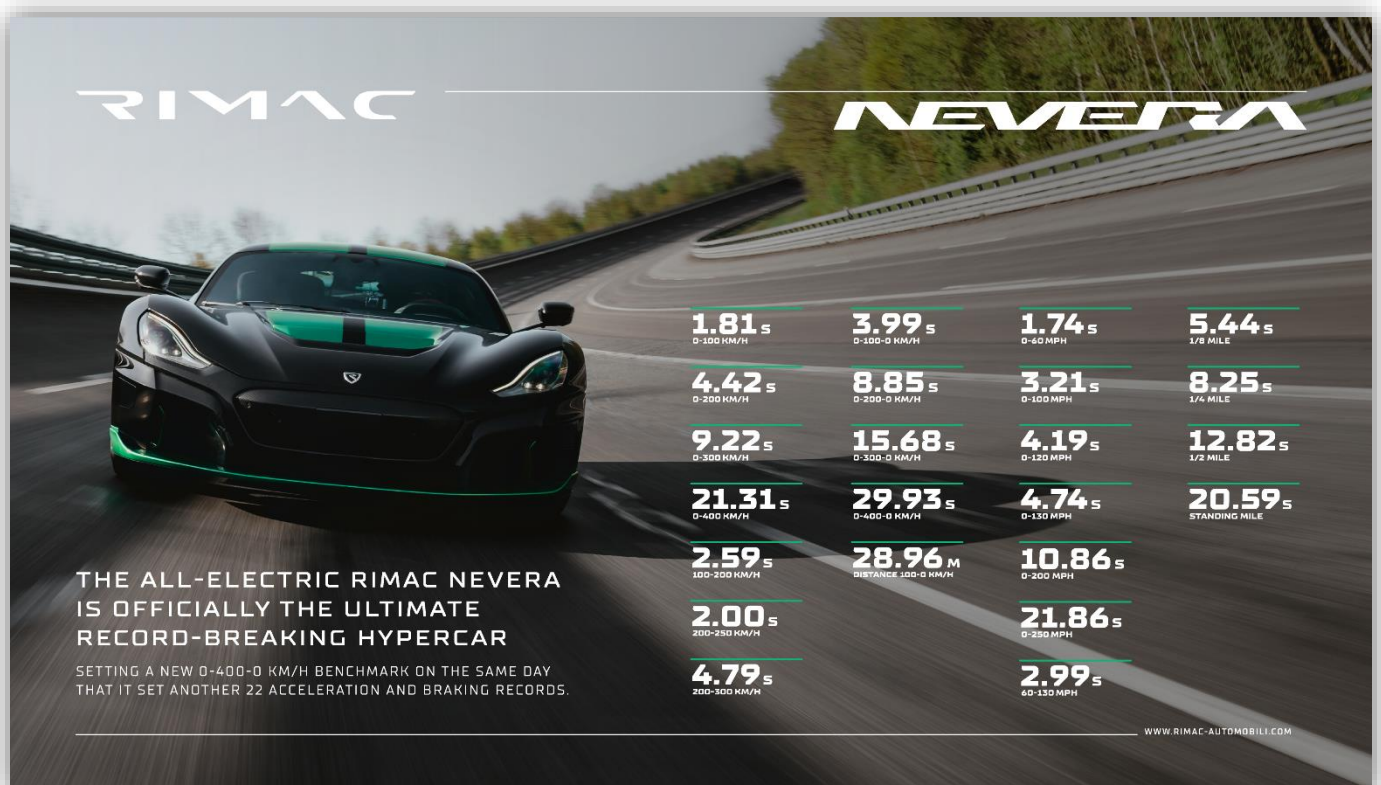
Ansvarig utgivare: Alrik Söderlind



## 11. Rimac Nevera knep världsrekordet från Tesla Model S på Nürburgring

Posted by Kristofer Rask augusti 19, 2023

Under de senaste åren har Tesla och Porsche befunnit sig i en ständig dragkamp på den berömda racingbanan Nürburgring om att inneha den snabbaste varvtiden för en serieproducerad elbil. Det med Tesla Model S och Porsche Taycan som utmanat varandras rekord gång på gång. Senast i juni plockade Tesla hem titeln med en Tesla Model S Plaid med tillägget Track Pack och varvtiden 7 minuter och 25 sekunder.



Men nu har en ny spelare gett sig in i kampen i form av kroatiska Rimac Automobili och gjorde det med bravur. I veckan satte man ett helt nytt rekord med elbil Rimac Nevera som också räknas som en serieproducerad elbil. Det med nya varvtiden 7 minuter och 5 sekunder. Därmed slog man det gamla rekordet med närmare 20 sekunder.

Bakom ratten satt den kroatiska racingföraren Martin Kodrić:

– Vi hade utmanande väderförhållanden under våra träningspass denna veckan och hade valt vad som verkar vara en av de varmaste dagarna på banan i sommar för att sätta en varvtid. En varvtid på 7:05:298 på Nürburgring Nordschleife är dock hedervärd, sa Martin Kodrić.

– Att köra Nevera runt Nordschleife är riktig spänning. Från att köra ut ur Karusellen (*banans berömda doserade kurva*) med 1 914 hästkraften fördelade mellan de fyra hjulen, eller att pressa gaspedalen mot golvet längs den 2,8 kilometer långa rakan. Det faktum att Nevera kan uppnå den här typen av hastigheter på banan när den har utvecklats för att vara en bekväm hyper-GT för vägen är det som gör den så speciell, avslutar Martin Kodrić.



FILM: <https://youtu.be/6Y2zZlXmcU8>

Det är en imponerande bedrift av Rimac som dessutom fick begränsa toppfarten till högst 350 km/h till följd av krav från däckleverantören. Med en egentlig toppfart på 412 km/h fick alltså Rimac "hålla tillbaka lite". Rekordloppet kan du se i videospelaren ovan: De tre snabbaste varvtiderna för en serie elbil runt banan är nu:

1. Rimac Nevera: 7 minuter och 5 sekunder
2. Tesla Model S Plaid, Track Pack: 7 minuter och 25 sekunder
3. Porsche Taycan Turbo S: 7 minuter och 33 sekunder

Att Rimac Nevera plockar hem titeln är kanske inte förvånande. Det är en eldriven hyperbil. Både Teslas och Porsches rekordtider är också imponerande, speciellt med tanke på att de i första hand är femsitsiga familjebilar.

Den snabbaste elbilen runt banan någonsin är däremot konceptet Volkswagen ID.R. Den 3 juni 2019 to racingföraren Romain Dumas sig runt banan på tiden 6:05.336.



Kristofer Rask



Två riktigt snabba bilar möter en F1-bil  
Vem vinner i ett dragrace?

RIMAC		NEVERA	
1.81 s 0-100 KM/H	3.99 s 0-100-0 KM/H	1.74 s 0-60 MPH	5.44 s 1/4 MILE
4.42 s 0-200 KM/H	8.85 s 0-200-0 KM/H	3.21 s 0-100 MPH	8.25 s 1/2 MILE
9.22 s 0-300 KM/H	15.68 s 0-300-0 KM/H	4.19 s 0-150 MPH	12.82 s 3/4 MILE
21.31 s 0-400 KM/H	29.93 s 0-400-0 KM/H	4.74 s 0-200 MPH	20.59 s STANDARD MILE
2.59 s 100-200 KM/H	28.96 M DECELERATION 100-0 KM/H	10.86 s 0-200 MPH	
2.00 s 100-200 MPH		21.86 s 0-100 MPH	
4.79 s 200-300 KM/H		2.99 s 40-100 MPH	

THE ALL-ELECTRIC RIMAC NEVERA IS OFFICIALLY THE ULTIMATE RECORD-BREAKING HYPERCAR  
SETTING A NEW 0-400-0 KM/H BENCHMARK ON THE SAME DAY THAT IT SET ANOTHER 22 ACCELERATION AND BRAKING RECORDS.

WWW.RIMAC-BY-REDBULL.COM

Rimac Nevera har satt 23 nya världsrekord  
På en dag



Snabb åktur med Rimac Nevera  
Hej vad det går!

## 12. "Förarmiljön i en Citroën liknar ingen annan bil"

Publicerad 2023-08-20 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Instrumenthus som såg ut som ett nylandat, mysteriöst blinkande UFO var ingen ovanlighet hos Citroën på 1980-talet.



**Hjulen är rundare** på Citroën, sa Åke Borglund, chefredaktör på Teknikens Värld för många år sedan. Han försökte sälja in sin slogan till den svenske generalagenten, som konstigt nog inte nappade. Åke tyckte att den sammanfattade märkets kärna perfekt.

Det här var på den tiden bilars karaktärer skiljde sig åt på riktigt, inte bara i emblemen. Marknadsnissarna tyckte att "Inte som andra" lät bättre och gjorde annonser på det, i tron att det skulle locka kunder. Det gjorde det kanske.

Numera har personbilar av Citroëns ädla fabrikat trots allt viss profil. Formgivarna har fått leka (lite) med fantasifulla mönster och material i inredningarna, samtidigt som exteriörerna har i alla fall något eget över sig. Det är bra, men för bara något årtionde eller två sedan såg det ut som om märket med Le Double Chevron skulle falla in i bildesignens ingenmansland. Efter XM med dubbla bakrutor och Xantia Activa med sin aktiva fjädring var det ont om revolutioner i skissblocken.

Efter XM och Xantia Activa var det ont om revolutioner i skissblocken

**Jag kan inte** låta bli att undra över vad dagens Citroënutvecklare hade gjort om sprattelpotentialen från förr levte i dag. Det behövs inte extremer som **Citroën DS**, **2CV**, den kuriösa Ami 6 eller flumfavoriten Méhari för att grunna på hur en knasig Citroën skulle se ut 2023, det räcker med att titta på den textfyllda annonssida som prydde Vi Bilägare under delar av 1981.



*CX var en av flera Citroënmodeller med underliga instrument. Men med åren ersattes de i flera fall av mer "normala" lösningar – något som retade upp motorjournalisterna.*

**Tre rattar, tre förarmiljöer**, tre modeller – och som Citroën fick hålla på. Först lilla Visa, småbilen som delade grund med Peugeot 104 och som i sitt första utförande fick smeknamnet "Pussmunnen", tack vare (eller på grund av) sin trutande gummiläpp i fronten. Insidan blandade mönstertryckt fiberpapp, gasbindetunna tyger, kubformer, cirklar, skjut- och dragreglage, samt givetvis en satellit till vänster om den (lika givetvis) enekrade ratten. Trots att allting var koncentrerat för fingrarna var alla reglage märkeskorrekt slumpvis utlagda, men satelliten fungerade i alla fall bra.

Citroëns dilemma, i den mån man tog hänsyn till vad de skrev, var ju att motorskribenter jorden runt alltid efterlyste mer ordning bland reglagen. När motorskribenterna fick just ordning bland reglagen började de genast att klaga över att Citroën blivit alltför normala, som alla andra ... Det skulle f-n vara Citroën.

**Bil nummer två** befäste saken, Citroën GSA. Modellen tog 1979 vid efter de tidigare GS-versionerna och klev rakt ur askan i elden. Här fanns inte bara en utan två satelliter som "man lätt når utan att släppa händerna om ratten" som annonstexten löd.

Det stämde nog, men mitt emellan dem fanns nu något som såg ut som en anatomiplansch i grundläggande skelettlära för medicinstudenter: "funktionsbilden". Medelst lampor och pilar visades status för diverse funktioner i bilen och om (när) något gick fel larmade en röd lampa på platsen för brottet. Givetvis fanns det en kontrollampa som skulle visa att alla andra kontrollampor fungerade, varför skulle det inte göra det?

Efter att ha varit utan dem ett par år återkom på GSA också hastighets- och varvräknare i form av "badrumsvågar". Experimentet med alldeles normala mätare under ett par år motogs inte nådigt av vare sig kunder eller motorskribenter. Det skulle f-n vara Citroën, som sagt. Att någon på firman ändå lyssnade på kritik bevisades av att GSA begåvades med det bilen skulle ha haft från början, en halvkombilucka. Eller var den ett olycksfall i arbetet?

CX var en verklig prakt-Citroën med instrumenthus som såg ut som ett nylandat, blinkande UFO

**Längst ned** i annonsen syntes så CX, en verklig prakt-Citroën som ännu 1981 hade ett instrumenthus som såg ut som ett nylandat, mysteriöst blinkande UFO. Helt i sin ordning. Några år senare kom emellertid någon på att byta ut vyn mot en begriplig uppsättning med runda mätare. I samma veva ersattes de eleganta kromstötfångarna av plastblaffor. Den raketlika grundformen och den konkava bakrutan behölls åtminstone och inte förrän 1991 rullade CX upp i bilhimlen på sina väldigt runda hjul.



**Calle Carlquist**

**Mer från vi bilägare:**



**Modellen som hamnat i skuggan: "Perfekt körmaskin"**



**Bortglömda lyxmodellen som snart kan öka i värde**



**Citroëns fullträff – som körs med värdighet**



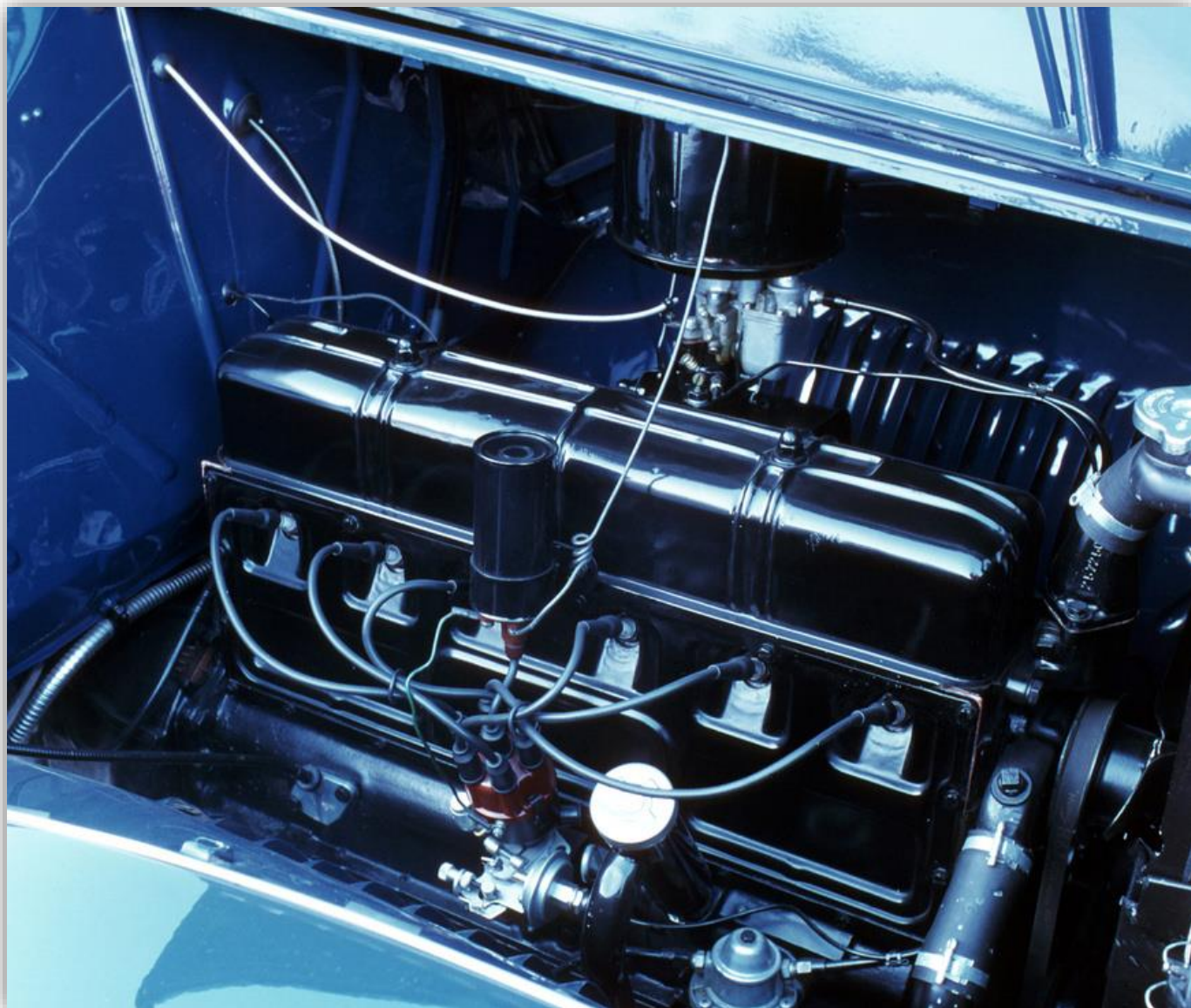
### 13. Opel Admiral 1937-1939

Den första Admiralen introducerades tidigt 1937 på Berlin Motor Show, även om produktionen inte började förrän i slutet av året, med bara åtta som producerades 1937.



*Opel Admiral 1937-1939.*

Modellen var ett försök att utmana lyxbilar i den växande 3,5-litersklassen från **Horch**, **Mercedes-Benz** och **Maybach**. Det kom dock med ett betydligt lägre pris än de lika stora och drivna bilarna från dessa premiumtillverkare, vilket i kombination med sitt generöst proportionerade men tekniskt enkla chassi gjorde det till en favorit bland byggare av specialiserade bilkarosser. Till skillnad från den något mindre **enhetliga Opel Kapitän** som introducerades i slutet av 1938 använde Admiral ett traditionellt separat chassi. Det dök upp med flera olika skräddarsydda cabriolet- och limousinkarosser, och gav också chassi, motor och körutrustning för olika stora ambulanser.

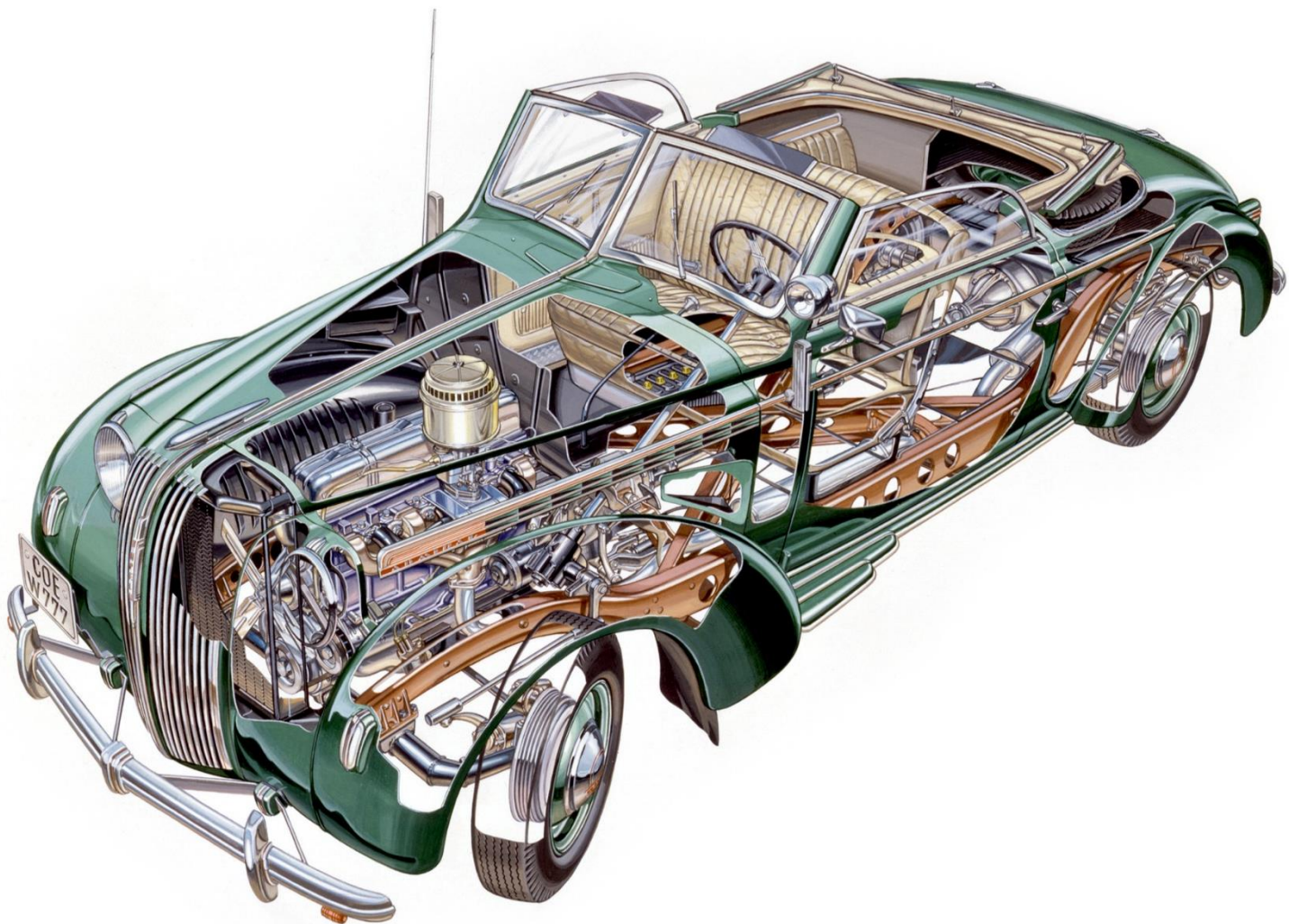


Bilen drevs av en nyutvecklade 3,626 cc [rak sexmotor](#) för vilken en maximal effekt på 75 hk (55 kW; 74 hk) citerades, tillsammans med en påstådd toppfart för standardbilarna på 132 km / h (82 mph). Motorn delades med den 3,5 ton [tung Opel Blitz-lastbil](#) som tillverkades vid tillverkarens nyligen öppnade fabrik för [nyttfordon](#) i [Brandenburg an der Havel](#) sydväst om Berlin, och [liknade tillräckligt](#) mycket Chevrolet och [Vauxhall/Bedford](#) raka sexor på den tiden att många servicedelar byttes ut - något som upptäcktes när tyskarna och de allierade erövrade varandras fordon under [andra världskriget](#).

### **Karosser**

Den grundläggande Admiral erbjöds som en fyrdörrars "Limousine" (sedan/salong) med ett tillverkarpris på 6 500 [Reichsmark](#) som ansågs vara mycket konkurrenskraftigt. Det fanns också en fyrdörrars cabriolet listad på 7 000 Reichsmark. Kunder som vill spendera mer pengar för mer stil kan välja en 2 + 2-sitsig cabriolet bodied Admiral från bussbyggaren [Hebmüller](#) i [Wuppertal](#), listad på 8 450 mark. Hebmüller erbjöd också en imponerande sexsitsig "Pullman-Limousine" bodied Admiral med en förlängd passagerarhytt (i utbyte mot en förkortad bagageskåp) listad till 8 580 mark. Andra bussbyggda versioner inkluderade en 2+2-sitsig cabriolet av [Gläser](#) i [Dresden](#), en bil som beskrivs av en kommentator som "värdig".

Admiralens främre ände liknade det amerikanska revolutionerande [DeSoto Airflow](#), med ett sluttande galler och karosseriförkroppsligade strålkastare.



### Kommersiell

Amiralens introduktion sammanföll med Tysklands första **Autobahn-byggboom**. Dess 70-liters bränsletank möjliggjorde en räckvidd mellan tankningsstopp på nästan 400 km (250 miles) trots att bilen förbrukar bränsle med en hastighet av 18 L / 100 km (16 mpg-imp; 13 mpg-us, Admiral kan presenteras som en bekväm och snabb autobahnkryssare.

Mellan 1937 och 1939 producerade Opel 6 404 Admirals, fördelade på 3 500 "Limousine" karosserade sedan/salongbilar, 2 314 cabrioletter och 590 nakna chassin levererade för färdigställande till oberoende bussbyggare. Enligt en beräkning hade amiralen erövat cirka 25% av den tyska lyxbilsmarknaden.

### Utsättning

Produktionen slutade i oktober 1939, mer abrupt än för vissa mindre Opel-personbilar, med **krigsutbrottet**. Militären insisterade på att varje 3,626 cc motor som Opel kunde producera skulle monteras i en **Opel 3.5 ton Blitz** lastbil för militärt bruk.

Armén rekvirerade också många amiraler direkt före krigsutbrottet, antingen för att använda dem som officerarnas "personbilar", eller för att skära bort den bakre delen av karossen direkt bakom B-stolpen och modifiera dem för användning som ambulanser eller lätta lastbilar.



MOTORNYTT

**SLUT**