



Wiesmann Roadster MF5 Black Bat

- 1. Fördomar och fakta om elbilar**
- 2. Tesla-ägare i uppror efter prissänkning**
- 3. Tesla Model 3 är en besvikelse och Polestar gör mig orolig**
- 4. Långkörning genom effektivitet med Mercedes CLA Class**
- 5. VW visar sportig elbil**
- 6. Volvo EM90 är den första MPV:n från Sverige**
- 7. Mer om Fisker Pear**
- 8. Zeekr 001 FR blir sylvass med fyra motorer och 1265 hk**
- 9. Tesla visar uppdaterad Model 3**
- 10. Nya Mini Countryman nu eldriven**
- 11. Väldesignade BMW iX1 - inte helt utan utmaningar**
- 12. En första titt på Cupra Tavascan**
- 13. Alrik på världens största bilsalong**
- 14. Wiesmann Roadster MF5 Black Bat**
- 15. Mazda 787B körde om alla konkurrenter och blev förbjuden**

Teknikens Värld

1. Fördomar och fakta om elbilar

Publicerad 31 aug 2023 kl 18:12

Hur svårt är det egentligen att leva med en elbil? Enligt en undersökning som gjorts på uppdrag på Circle K är det inte så krångligt som man kan tro.



Elbil, kan det vara något? På många sätt tycks de vara en vattendelare, antingen är man entusiastisk anhängare till elbilar, eller så när man ett glödande förakt mot dem. Åtminstone verkar det så om man får tro debatten i kommentarsfält och på sociala medier.

Ibland ventileras välunderbyggda åsikter, ibland handlar det om ogrundade fördomar, oavsett läger. Särskilt det där med fördomar vill bränslebolaget Circle K slå hål på och har därför bett Kantar Sifos webbpanel att svara på vad de tycker om elbilar. Allt förstås för att väcka lite uppmärksamhet för sina egna snabbbladdare.

Enligt undersökningen är många av de argument som talar emot elbilar ogrundade, när man frågar de som gjort slag i saken och skaffat sig en elbil. Ett av de vanligaste är att det skulle vara ont om **laddningsmöjligheter längs vägarna**. Enligt Circle K skulle 44 procent av de tillfrågade inte skaffa en elbil på grund av just detta. Elbilsägarna själva tycker att detta är en mindre sak, 35 procent uppger att de ser det som ett problem.

En annan faktor är den minskande räckvidden i kyla. Här upplever 28 procent detta som ett huvudargument till att inte skaffa elbil. Av elbilsägarna är det 47 procent som inte upplever det som något problem.

Bland de tillfrågade är elbilens lägre klimatpåverkan det viktigaste argumentet till varför man skulle skaffa elbil, medan 75 procent av de som redan har en elbil sätter samma faktor högst. Bland spekulanterna är lägre drivmedelskostnad viktigt för hälften av dem, medan 80 procent av ägarna håller samma fenomen högt.

Sedan finns det förstås frågor som undersökningen inte svarar på, där man får gissa att de som redan äger en elbil i dag också kan ha haft andra ingångsvärden än de som inte gör det. Det kan handla om allt från vad man har för resvanor, **var man bor** och vilka möjligheter man har att ladda hemma – det sista är särskilt intressant, eftersom 29 procent av de som kör en bil med traditionell drivlina uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil, medan bara 12 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem. Kan det bero på olika förutsättningar från början?

RESULTAT AV UNDERSÖKNINGEN

Elbilar är dyrare att köpa än fossildrivna alternativ

- 58 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 59 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 12 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.

Oro över tillgången på laddning längs vägarna och att behöva ändra körmönster jämfört med fossildrivna bilar

- 44 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 35 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 36 procent av elbilsägarna uppger att detta som inget/litet problem.

Kan inte ladda hemma

- 29 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 12 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 74 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.

Elbilar fungerar dåligt i kyla

- 28 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 22 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 47 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.



Daniel Östlund



2. Tesla-ägare i uppror efter prissänkning: "Ett rån"

Uppdaterad 03 sep. 2023

Publicerad 03 sep. 2023

Återkommande prissänkningar på Elon Musks flaggskepp Tesla har mynnat ut i ett stort missnöje bland de Tesla-ägare som förvärvade sina fordon innan sänkningarna. Nu kräver de kompensation.



Priskriget på Elon Musks flaggskepp Tesla rör upp känslpr.

Priskriget på Tesla fortsätter. Under den gångna veckan var det dags igen.

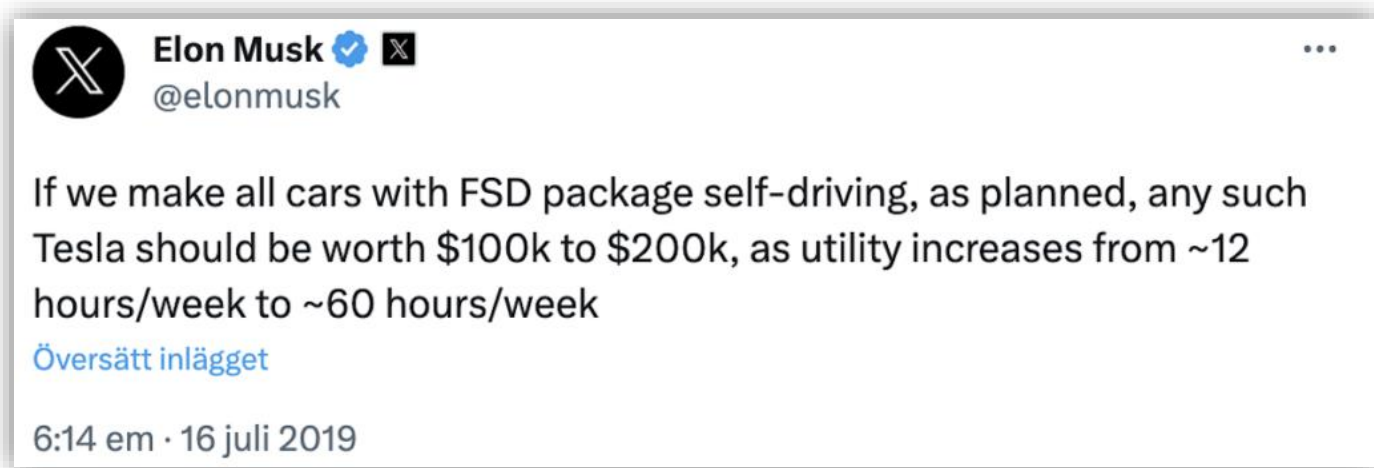
Ett exempel på det är programvaran Full Self-Driving, FSD, som tidigare beskrivits av **Elon Musk** som "en värdefull tillgång", och i veckan sänktes från 15 000 till 12 000 dollar, [skriver Fortune](#).

Globalt priskrig

Som [Dagens PS tidigare kunnat rapportera](#) började det redan i januari då elbilsjätten påbörjade ett storskaligt globalt priskrig.

Sedan dess har priserna ändrats otaliga gånger, vilket bland annat satt den kinesiska elbilsmarknaden i gungning.

Nedskärningarna sätter samtidigt press på rivaliserande premiumbiltillverkare, vilket [Dagens PS kunnat rapportera](#).



*Under 2019 beskrev Elon Musk FSD som en värdefull tillgång.
I veckan sänktes priset på programvaran.*

Arga kunder

Problematiken tar dock inte slut där. Utöver bilmarknaden i stort drabbar nämligen prissänkningarna en avgörande grupp – och den stavas kunder.

Närmare bestämt då arga kunder.

För även om nya kunder sannolikt gynnats under den senaste veckan, finns där också en stor grupp befintlig Tesla-ägare som forskansade sina fordon före prissänkningarna och nu känner sig grundlurade.

Detta då de inte bara gått miste om en betydande summa pengar, utan även investerat i ett exklusivt fordon som snabbt dalat i värde.

Skriver ned Tesla

Orättvisor som i veckan mynnade ut i att ett antal besvikna elbilsägare delade sin frustration på före detta Twitter – X, där de skrev ned såväl Tesla som Elon Musk ordentligt.

Flera av kunderna förordar även någon form av kompensation som plåster på såren och kallar förfarandet “ett rån”.

En Tesla-ägare skriver att han borde erhålla “gratis laddning ut” sedan hans Tesla X Plaid prissänkts med 30 procent.

Andra uppretade bilägare förslår liknande lättnader på exempelvis uppgraderingar.

Reaktioner som kan låta orimliga, men likväl visar på ett växande missnöje. I synnerhet då veckans prissänkningar sannolikt inte blir de sista, [erfar Fortune](#).

Läs även:

[Tesla kapar priserna: Model S över 100 000 billigare](#)

[Tesla gör laddningen gratis – för alla elbilar](#)



Jennie Nysted

Reporter och redaktör med näsa för röda viner och ord som rimmar.

3. Tesla Model 3 en besvikelse – och Polestar gör mig orolig

Publicerat 03/09/2023 av Maths Nilsson

KRÖNIKA – Åsikterna är skribentens egna.

Sommarens nyhetstorka är definitivt över. I veckan har bilnyheterna duggat nästan lika tätt som de svenska sensommarregnen. En av veckans största nyheter är nya Tesla Model 3 – en besvikelse om ni frågar mig. Och Polestars kvartalsrapport gör mig rejält orolig över bilmärkets framtid.



Var det här allt, Tesla?

Innehåll i denna artikel:

- [Nya Tesla Model 3](#)
- [Polestars framtid](#)
- [Nya Volkswagen Passat](#)
- [Märkliga rön om snabbladdning](#)
- [Svenska registreringsciffror](#)
- [Veckans galnaste](#)

Nya Tesla Model 3

Efter månader av spekulationer [avslöjade Tesla sin omgjorda Model 3](#). Förväntningarna var stora men bilen bjöd inte på många stora nyheter. Priset var högre än tidigare istället för lägre, batterierna är oförändrade, motorerna är desamma. Räckvidden har blivit lite bättre tack vare att Tesla filat lite i hörnen på bilen. Nya strålkastare, ny instrumentpanel och lägre bullernivå är i stort sett allt som ska blåsa nytt liv i den tidigare storsäljaren. Dessutom får bilen knappar på ratten som ersätter blinkersspaken.

Jag känner mig besviken och hade verkligen väntat mig större nyheter från Tesla. Det här kommer inte att vara förändringar som får bilköparna att rusa iväg och köpa Model 3 igen. Ett slutligt omdöme får vänta tills efter en testkörning, men jag hade större förhoppningar på förhand. Teslas vassaste vapen i konkurrensen just nu verkar vara prissänkningar. **Veckans sänkning är på 209 000 kronor.**



Att tillverka en Polestar 2 kostar mer än vad företaget kan sälja den för, ovanpå det kommer alla andra kostnader för elbilstillverkaren.

Polestars framtid

Kvartalsrapporten från Polestar som kom i veckan var en kalldusch och får mig att bli orolig hur det ska gå för elbilstillverkaren med huvudkontor i Göteborg. Rapporten för andra kvartalet innehöll flera negativa överraskningar och inte många glädjeämnen. Mest oroande är att Polestar återigen har negativ bruttomarginal. Det kostar alltså mer för Polestar att tillverka en bil än vad de kan sälja den för, ovanpå det ska företaget betala försäljningskostnader, reklamkostnader, utvecklingskostnader och räntor. Jämfört med förra året får Polestar drygt 10 procent mindre betalt för varje bil.

Som lök på laxen har kostnaden för batterier, halvledare, lagernedskrivningar samt fabrikshyror till Volvo Cars rusat i höjden. Ledningen är optimistiska över att Polestar ska kunna höja priserna och lovar fyra procents bruttomarginal resten av året. Lösningen på kort sikt är, enligt ledningen, att faceliftade Polestar 2 med längre räckvidd ska kunna säljas dyrare än tidigare.

Att aktien gick ner 13 procent var inte konstigt, som utomstående är det svårt att förstå hur Polestar ska bli lönsamt inom överskådlig tid. Försäljningsmålet på 290 000 bilar år 2025 verkar idag ligga utom räckhåll, och för aktieägarna i Volvo Cars kan hälftenägda Polestar bli ett dyrt äventyr. I slutet av 2023 lär kassan vara tom igen för Polestar. Jag hoppas verkligen att Polestar 3 och Polestar 4 kan vända utvecklingen, för det vore oerhört synd både för svenska arbetstillfällen och så fina elbilar om Polestar inte lyckades.



Passat i sin nionde generation är en av få nya modeller med förbränningsmotorer som visas upp.

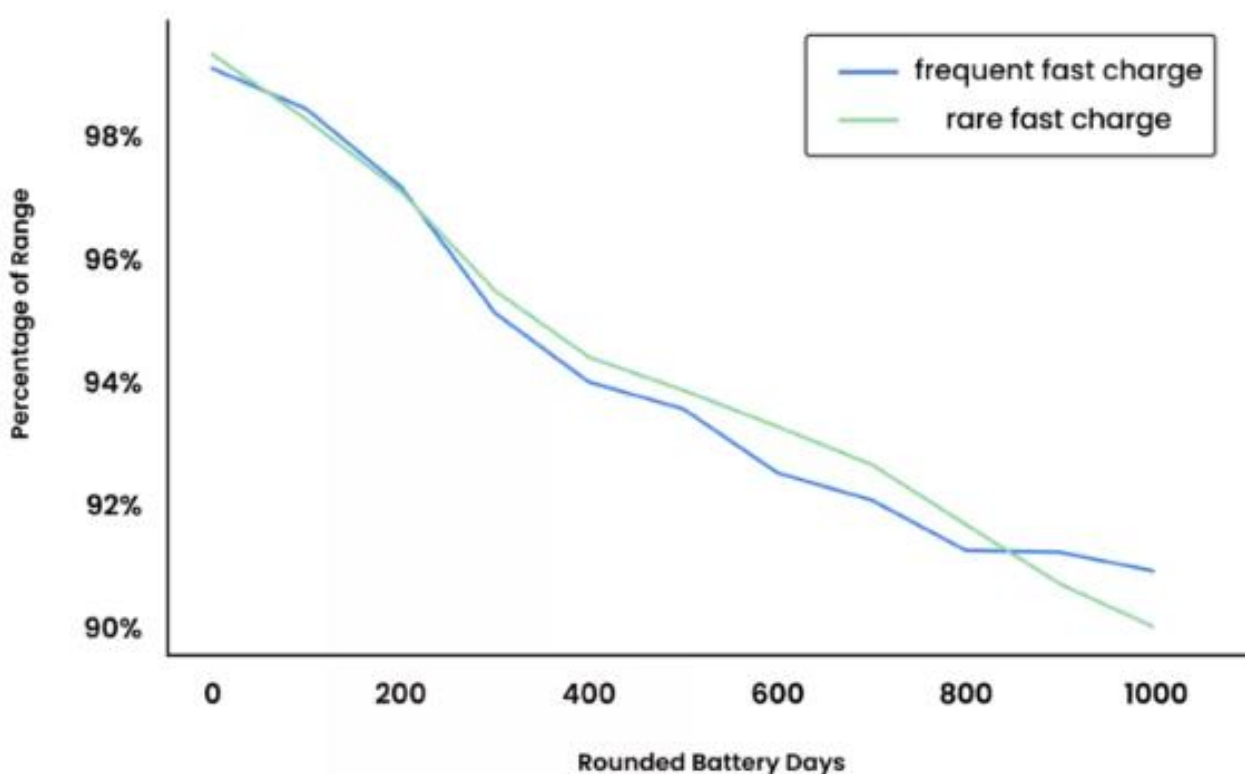
Nya Volkswagen Passat

Att en biltillverkare presenterar en helt ny bilmodell med förbränningsmotor är idag en sällsynt företeelse. Men i veckan hände det. **Nionde generationen av tidigare storsäljaren Volkswagen Passat visas upp**. Den stora nyheten är att laddhybriden nu tar sig 10 mil på en laddning, något som ska täcka 99% av all vardagskörning. För den med rätt körmonster kan nya laddhybriden vara minst lika miljövänlig som en elbil när klimatavtrycket för tillverkningen räknats in. Modellen kommer säkert öka sin försäljning, men att den ska bli en storsäljare igen är svårt att tro. Trots att laddhybrider med lång räckvidd är klimatsmarta lär de få stå i skuggan av elbilar.



Impact of Frequent Fast Charging

Tesla Model Y - 4,400 vehicles



Förstörs batteriet i en Tesla Model Y mer av att hemmaladda än att snabbadda? Ja, det påstår Recurrent, 10 procent av räckvidden ska vara borta på 1000 dagar.

Märkliga rön om snabbbladdning

I veckan kom märkliga siffror som påstod att **10 procent av räckvidden förstörs på 1000 dagar i en Tesla Model Y för den som nästan enbart laddar hemma**. För den som nästan bara snabbbladdar skulle motsvarande försämring vara nio procent. Rönen rapporterades brett i många tidningar utan större ifrågasättande, men de säger emot nästan alla tidigare undersökningar. Jag har svårt att tro att undersökningen stämmer med verkligheten. Att tio procent av räckvidden försvinner på 1000 dagar kan helt enkelt inte stämma. Och det verkar nästan som Recurrent som gjort den själva tvivlar.

– Det är fortfarande svårt att kvantifiera exakt hur mycket rutinmässig snabbbladdning påverkar batteriets hälsa på lång sikt – 5, 10, 20 år – men det är bra i små doser, uppger Recurrent.

Svenska registrerings-siffror

De **svenska nyregistreringarna av bilar var överraskande starka i augusti**, och antalet nya bilar ökade med 16 procent jämfört med ifjol. Det går lite på tvärs med tidigare larmrapport från branschorganisationen Mobility Sweden. Nybilarna är hittills ner med -0,4 procent och elbilarna har ökat med 37 procent. Enligt Mobility Sweden ska året sluta med att färre elbilar säljs än förra året, bara 93 000 stycken. Jag har mycket svårt att tro att det blir så. Då ska bara 24 000 elbilar registreras under årets återstående fyra månader, så totalt iskall kan väl inte bilmarknaden vara?

Nya Zeekr med 1265 hästkrafter.

Veckans galnaste

Nya "Tesladödare" **Zeekr 001 FR med 1265 hästkrafter** stal många rubriker i veckan. Bilen är utvecklad i Göteborg och egenskaper som 0-100 km/h på 2,07 sekunder och möjligheter att göra en stridsvagnsvändning är helt onödiga, men ändå fascinerande. Om inte annat tjänar brutalversionen av Zeekr som en "halo-car" som flyttar fram varumärkets position. Med tanke på all publicitet är det billigare än att köpa annonser.



Maths Nilsson

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

Senaste nytt:

- **[Här börjar elbilen brinna – 1000 oskadda bilar kan skrotas](#)**
- **[Så här kommer BMW:s nya elbil att se ut](#)**
- **[Bilvraket för 2000 kr var en Ferrari värd 33 miljoner](#)**
- **[Topplistan – här är Jeremy Clarksons 9 favoritbilar](#)**
- **[Äkta polis-Saab säljs – massor av spännande utrustning](#)**
- **[Ägd av spion – Aston Martin DB4 gömd i 41 år](#)**

4. Långkörning genom effektivitet med Mercedes CLA Class

Publicerad 2023-09-04

Med lanseringen av EQS visade Mercedes ett nytt, rundat formspråk med fokus på lågt luftmotstånd.



”Effektivitet är den nya valutan”, slog tekniske chefen Markus Schäfer fast med det super-effektiva konceptet EQXX. Hur Mercedes ska gå vidare med både design och teknik när det är dags att lansera den nya elbilsplattformen MMA har nu visats med konceptet CLA Class. Effektivitet fortsätter vara en ledstjärna. Bilen uppges ha en förbrukning på låga 1,2 kWh per mil. Genomsnittet för de flesta elbilar på marknaden idag ligger närmre 2 kWh per mil. För att nå dit används en växelriktare med kiselkarbid och en ny värmepump. Men framför allt är det den nya egenutvecklade drivlinan som effektiviserar.





Hela paketet väger in på 110 kilo och i motorn hittas nästan inga sällsynta jordarter. Den bjuder på 234 hästkrafter är kopplad via en 2-stegstransmission och ska med förbättrad styrelektronik ha "extremt hög" energieffektivitet. Bland annat används en växelriktare med kiselkarbid. Som exempel nämns en verkningsgrad från batteriet till hjulen på 93 procent. Den låga energiförbrukningen ska bidra till att ge bilen en räckvidd på 75 mil. Men det nämns hur stort batteri som då krävs. Däremot att det kommer finnas två varianter, där det ena använder anoder med kiseloxid och det andra är ett LFP-batteri.

Med MMA inför Mercedes tvåvägsladdning samt 800-voltsteknik för snabbare laddning än idag. Vid en snabbladdare kan CLA Class ladda med 250 kW och då fylla 40 mils räckvidd på 15 minuter. Om det även gäller för LFP-batteriet är oklart.

Konceptet är delvis byggt med koldioxidfritt stål och på insidan visas på användning av både papper och bambu för att sänka utsläppen. Där hittas också det egenutvecklade operativsystemet MB.OS. Det körs på nya MBUX Superscreen, en vidareutveckling av den tidigare jätteskärmen Hyperscreen.

Alla elektroniska funktioner knyts samman genom "chip to cloud" som enligt Mercedes ökar både upplevelsen och säkerheten. Sensorer och kameror på insidan märker om ett barn lämnats ensam i bilen som då varnar och kan aktivera luftkonditioneringen. Konceptet CLA Class kommer lanseras som en serietillverkad bil 2025.



Carl Undéhn



5. VW visar sportig elbil

Posted by Kristofer Rask

september 4 2023

Här är Volkswagen ID. GTI Concept



VD Thomas Schäfer intill det nya konceptet.

Volkswagen visar nu upp ett helt nytt koncept på en elbil sprunget hur det ikoniska GTI-märket. Fram till 2027 ska Volkswagen lansera 11 nya elbilar. Det inkluderar elbilar som sträcker sig från kompaktsegmentet med **Volkswagen ID.2** till den nu lanserade **toppmodellen ID.7**.

Bland dessa kommer Volkswagen också erbjuda sportiga modeller som bär emblemet GTI. Det är med den anledningen man nu visar upp konceptet ID. GTI Concept. Det vi får se är en liten sportig kompaktbil i den minsta storleksklassen.

– Den perfekta kombinationen av körglädje och vardagsnytta. Det är vad de tre bokstäverna GTI har betytt i årtionden. Med ID. GTI Concept tar vi GTI-DNA:t in i den elektriska tidsåldern. Den är fortfarande sportig, ikonisk, tekniskt progressiv och tillgänglig, men nu med en ny tolkning för morgondagen: elektrisk, helt uppkopplad och väldigt emotionell, säger Thomas Schäfer, VD för Volkswagen.



– Här passar körglädje och hållbarhet perfekt ihop. Det betyder att GTI har en framtid för vårt varumärke och för fansen. En Volkswagen-sportbil för elbilsåldern som lämpar sig för vardagen: 100 procent elektrisk och 100 procent känslor, fortsätter Thomas Schäfer.

Volkswagen avslöjar inte något om den tekniska prestandan. Men den kommer vara baserad på MEB Entry-plattformen som också kommer sitta i Volkswagen ID. 2all.

Storleksmässigt blir den ungefär lika stor. Den mäter 4104 mm i längd, 1840 mm i bredd och 1499 mm på höjden med en hjulbas på 2600 mm. Det blir också stora 20-tumshjul som standard och en lastkapacitet på 490 liter bekräftas också.



Volkswagen ID. GTI Concept.



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. Volvo EM90 är den första MPV:n från Sverige

Av redaktören bytbil 2023-09-01

Text Morten B. Bek

Har **Volvo** missuppfattat årtiondena? Den stora eldrivna MPV:n EM90 kommer att ge **Volvos** nya kunder skandinavisk stil och lyx – till en början i Kina.



Det bästa du kan erbjuda din familj är en Ford Grand C-Max, en Renault Grand Scénic eller en VW Sharan. Utrymme, ombyggnadsmöjligheter, komfort – vad mer kan man önska sig? Tydligt annat än en MPV, eftersom 1990- och 00-talens stora hit har gått i CD-skivans fotspår; det är svårt att hitta dem i nya utgåvor.

Men det verkar som att **Volvo** betar sig som om vi fortfarande befinner oss i slutet av 1990-talet och kommer med en stor MPV som har premiär den 12 november. EM90, som den heter, blir den första MPV:n någonsin från **Volvo** – och den första svenska MPV:n.

Svensk, i alla fall när det gäller komfort och inredning. EM90 kommer att tillverkas i Kina, och Kina är den enda marknaden där EM90 kommer att säljas. Om det visar sig att européerna blir tokiga i Lexus nya MPV, LM, kanske **Volvo** skickar EM90 till oss.

MPV-bilar är den stora succén i Kina

Höginkomsttagare i Kina brukar generellt sett bry sig mycket om benutrymme, komfort och ett bra baksäte när de väljer bil. Och försäljningen av MPV-modeller ökar i Kina, med inhemska märken som Zeekr och Maxus som säljer stora, elektriska MPV-modeller – Zeekr kallar sin 009, medan Maxus kallar sin Mifa 9.



Amerikanska Buick, som är ett relativt stort varumärke i Kina, är också närvarande på MPV-marknaden med två bensinmodeller, GL8 och Century.

Den stora MPV:n från **Volvo** kommer naturligtvis att vara en elbil. Det passar **Volvos** filosofi, varumärke och bilens namn, som i likhet med EX30 och EX90 börjar med ett e.

De första detaljerna om EM90 är vaga: "Föreställ dig ett rörligt utrymme där du bara kan vara dig själv. En plats där du kan få kontakt med dina nära och kära, där du kan skapa, koppla av, arbeta eller bara tänka. EM90 är vår första (eldrivna) premium-MPV och den är utformad för att du ska få ut så mycket som möjligt av din tid i bilen – som ett skandinaviskt vardagsrum i rörelse."

Ett skandinaviskt vardagsrum på hjul låter som något vi vill sitta i. Men varför **Volvo** har valt att använda amerikanska Eames-fåtöljer för att illustrera skandinavisk lyx förstår vi inte.



Relaterade artiklar:



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes



Nya Toyota Land Cruiser i retrostil



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



7. Mer om Fisker Pear

Av Bobby Green 2023-09-01 kl 15:40

Har baklucka som "försvinner".



FILM: https://youtu.be/iV7Zt6q_raE

Nu delar Fisker med sig av lite fler bilder på den mindre eldrivna suven Pear samtidigt som vi får lite mer fakta kring modellen. Bilen på bilderna kanske inte blir exakt som produktionsversionen men mycket ska finnas kvar, kanske inte de digitala backspeglarna dock. Som vi tidigare har nämnt har lanseringen flyttats fram till mitten av 2025 och på prislistan ska det då stå 29.900 dollar.

Pear kommer att erbjudas med antingen en eller två elmotorer och senare även en Extreme-version. Den baseras på ett chassi i stål och detta ska bestå av 35 procent färre delar jämfört med andra elbilar i samma storlek. Väljer man bara en motor är det bakhjulsdrift som gäller. Den fyrhjulsdreven ska klara 0-100 km/h på 6,8 sekunder och Extreme kommer att vara ännu snabbare än så, men några exakta siffror har vi inte fått än. Två batteristorlekar kommer att erbjudas och dessa kommer ge antingen 32 eller 56 miles räckvidd. Bilen mäter 4,55 meter på längden. Interiört kommer man att kunna få den med fem eller sex sittplatser fördelat på två rader.

En kul detalj (som säkert kommer vara sjukt störande vid dåligt väder) är "Houdini"-bakluckan. Likt dörrarna på en BMW Z1 åker den ner och försvinner i karossen. Man säger att man gjort detta för att enklare kunna lasta i och ur när det är trångt. Att ha en vanlig bagagelucka som öppnas uppåt kan ju dock vara najs för då får man ju ett tak när man står där och håller på. En frunk kommer att finnas där fram också. Pear blir först med den egenutvecklade datorn Fisker Blade. Denna ska vara modulär, väldigt snabb, energieffektiv och ha hög säkerhet. fiskerati.com



Bobby Green



Det här är Fisker PEAR
En liten bil med plats för sex och med billigt pris



Tillverkningen av Fisker Pear försenas till 2025
Strul med leverantören av batteripack



Vi har äntligen fått köra Fisker Ocean
Eller rättare sagt Fisker Ocean public beta 1



8. Zeekr 001 FR blir sylvass med fyra motorer och 1265 hk

Posted by Kristofer Rask

september 1, 2023

Zeekr visade för några veckor sedan upp de första bilderna på sin nya prestandaversion av den Sverigeaktuella elbilen Zeekr 001. Med namntillägget FR beskrev man Tesla Model S Plaid [som tråkig](#). Utan att försvara sig med några faktiska siffror.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1697585384111415437>

Nu avslöjar Zeekr mer om 001 FR och visst blir den snäppet vassare än Tesla Model S Plaid. I alla fall på pappret. Med FR uppgraderar Zeekr plattformen till ett 800-voltssystem, med fyra motorer med en totaleffekt på 930 kW (1 265 hk). 0 till 100 km/h gör skapelsen på 2,07 sekunder med en rullande start. Helt från stillastående behöver den 2,36 sekunder.

Det innebär att 001 FR får en mer motor än Plaiden, ungefär 245 fler hästkrafter och 0,03 sekunder avskalat från sprinten upp till 100 km/h vid en rullande start.

Den kraftfullaste toppmodellen av Zeekr 001 levererar idag 400 kW (544 hk) från två motorer och klarar 0 till 100 km/h på 3,8 sekunder. Med FR-tillägget blir den således betydligt starkare – som om den inte redan var pigg nog. FR-tillägget erbjuder också flera sportiga designinslag med röda linjer, kjolpaket, en stor spoiler och en tuff diffusor.



FILM: <https://youtu.be/2VlzG9HcDFg>

Genom att använda sina fyra motorer kan Zeekr 001 FR dessutom vända på stället, och genomföra en så kallade tankvändning. Något som visades upp under en uppvisning i Kina:

Zeekr 001 FR blir dessutom den första serieproducerade bilen som får ett satellitkommunikationspaket inbyggt i bilen. Det ska möjliggöra effektiv kommunikation även på de mest avlägsna platserna.

Det är oklart om Zeekr 001 FR kommer till Sverige, men mer information lära följa. Just nu fokuserar Zeekr på att lansera standardmodellerna av 001 i Sverige och Nederländerna.



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.](#)

9. Tesla visar uppdaterad Model 3 – här är nyheterna

Publicerad 2023-09-01 12:09 (uppdaterad 2023-09-01 17:09)

Text Magnus Kvandal

Tesla har uppdaterat sin billigaste modell med ett nytt utseende, ny interiör och löften om bättre komfort, ljudisolering och räckvidd.



Det har hunnit gå sex år sedan Tesla lanserade sin Model 3 – en bil som jämfört med Model S och X var mindre, billigare och bättre lämpad för storskalig massproduktion.

Sedan dess har den sålts i över två miljoner exemplar världen över. Mellan 2018 och 2020 var den världens mest sålda elbil, innan syskonmodellen Model Y tog över titeln.

Nu, efter månader av spekulationer och påstådda bildläckor, har Tesla lanserat en uppdaterad version av storsäljaren.

Den nya bilen, som gått under det interna kodnamnet Project Highland, innebär den största förändringen av Model 3 sedan den först lanserades år 2017.

Precis som läckta bilder tidigare antytt har bilen fått en ny front, med nya strålkastare och stramare linjer. I aktern hittar vi nya C-formade bakljus, och i stället för en logga på bakluckan är nu ordet Tesla utskrivet med stora bokstäver.

Dimensionerna är i stort sett likadana som tidigare, bortsett från att den har blivit ett par centimeter längre.

Den nya exteriören uppges ge lägre luftmotstånd än tidigare, vilket innebär bättre räckvidd och reducerat vindbrus.



Nyheterna fortsätter på insidan, med en ny interiör. Framstolarna är numera ventilerade, ratten har ett annat utseende, och liksom senaste Model S och X är spakarna på rattkranen borttagna. Det innebär att växelväljaren har flyttat till pekskärmen, och blinkers och tor-kare styrs via knappar på ratten.

Det har också tillkommit stämningsbelysning som kan ställas in i olika färger samt en ny, åtta tum stor pekskärm för baksätesspassagerarna. En ny, egenutvecklad ljudanläggning ut-lovar ljud i "studiokvalitet". Basversionen får nio högtalare, medan Long Range får en större anläggning med 17 högtalare och dubbla subwoofers.

Med nya fjädringsbussningar, akustikglas runt om och bättre tätningar och ljuddämpning har ljudkomforten enligt Tesla blivit betydligt bättre.

Räckvidden i WLTP-cykeln anges till 513 kilometer för den bakhjulsdrivna varianten, och 629 kilometer för fyrhjulsdrivna Long Range. De siffrorna gäller dock för de större 19-tumshjulen, som är tillval. Med de standardmonterade 18-tumshjulen uppger Tesla en "beräk-nad räckvidd" på 554 respektive 678 kilometer.

Prestandasiffrorna är i stort sett desamma som tidigare. Den bakhjulsdrivna bilen ska göra 0–100 km/h på 6,1 sekunder, medan fyrhjulsdrivna Long Range klarar sprinten på 4,4 sekunder. Båda versionerna har en toppfart som är begränsad till 201 km/h.

Snabbladdningsprestandan är också oförändrad, med en maximal effekt på 170 kW för basversionen och 250 kW för Long Range.

Någon Performance-version av den uppdaterade bilen är ännu inte presenterad.

De svenska priserna börjar på 509 990 kronor för den bakhjulsdrivna basversionen, me-dan Long Range går loss på 599 990 kronor. Leveranserna startar i oktober-november i år.



Magnus Kvandal

Teknikens Värld

10. Nya Mini Countryman officiell – nu eldriven

Publicerad: 02 sep 2023, kl 15:33

Uppdaterad: 02 sep 2023, kl 15:33

Mini Countryman kommer tillbaka i en helt ny skepnad. Bland annat som helt eldriven, men även med bensin och diesel, och med underrede bekant från BMW X1.



Helt nya Mini Countryman är här och nu är den mer tysk än någonsin. Efter Brexit valde Mini-ägarna BMW nämligen att **ta hem produktionen till Tyskland**. Medan föregångaren tillverkades i Storbritannien, Österrike och Nederländerna, så kommer den nya generationen att byggas vid BMW:s fabrik i Leipzig.

Den nya tredje generationen bygger på samma plattform som koncernsyskonet **BMW X3**. Jämfört med föregångaren har den vuxit en del. Totalt sex centimeter på höjden och tretton på längden. Det ger totalmått på 1 656 millimeter på höjden och 4 443 på längden. Hjulbasen mäter 2 692 och bredden 1 843 millimeter.

Liksom sitt mindre **syskon Mini Cooper** kommer även Countryman till en början i två eldrivna versioner. Countryman E med en elmotor som levererar 204 hästkrafter, 150 kW, och 250 newtonmeter till framhjulen. Samt Contryman SE All4 med två elmotorer som tillsammans ger 313 hästkrafter, 230 kW, och 494 newtonmeter. Kraft som levereras till alla fyra hjul.

Instegsversionen E ska ha en WLTP-räckvidd på upp till 462 kilometer medan fyrhjulsdrivna SE klarar 433. De båda delar batteri som har kapacitet på 66,45 kWh. Alltså ganska mycket större än hos lilla Cooper, 40,7 eller 54,2 kWh. De ska kunna laddas med 22 kW AC och snabbladdas med 130 kW DC.

MOTORNYTT

E-versionen ska klara 0-100 km/h på 8,6 sekunder och nå en toppfart på 170 km/h. Motsvarande siffror för SE är 5,6 sekunder och 180 km/h.

Men det är inte bara eldrift som gäller. Både bensin- och dieselalternativ kommer, i nuläget är det dock oklart om de kommer till Sverige.

Antingen Countryman C med framhjulsdraft, eller de fyrhjuldrivna Countryman S All4 och prestandaversionen Countryman JCW All4. Om dieseln kommer som fram- eller fyrhjuldriven delar Mini inte med sig av, inte heller några närmare specifikationer om motorerna. Men låt och anta att det blir liknande som hos BMW X1. Alltså tre- och fyrcylindriga på 1,5-2,0 liter.

Designmässigt har Mini gjort nya Countryman aningen kantigare även om grundformen från föregångaren finns där. Bak har man tagit sig större friheter med bland annat en helt annan C-stolpe som blivit mer framträdande. Taket har liksom tidigare avvikande färg från övrig kaross, och D-stolparna är svarta för att ge illusionen att taket svävar.

Bakljusen har inte längre en lika tydligt markerad Union Jack, kanske kan detta ha något att göra med att produktionen har flyttats från Storbritannien.

I kupén har man använt sig av mycket tygmateriel på både dörrsidor och instrumentpanel. Men tittar man bortom det utsmyckande mönstret är det ganska avskalat, likt nya Cooper. De två delar även densamma helt runda OLED-skärm i mitten på instrumentbrädan, 9,44 tum. Här inryms allt, även instrumentering.

Tack vare att Countryman har vuxit till sig är kupén tre respektive 2,5 centimeter bredare fram och bak. Baksätet kan justeras upp till 13 centimeter, och ryggstödet är ställbart i sex lägen.

I bagageutrymmet lastas upp till 460 liter, eller upp till 1 450 liter med baksätet fälls. Baksätetsdelningen är 40/20/40. Nya Countryman kan även utrustas med dragkrok och får då dra upp till 1 200 kg.

Liksom nya Mini Cooper kommer mer utförliga tekniska data och svenska priser under hösten. Svensk lansering väntas ske under våren 2024.



Robin Törnros



Mini Countryman 2024
GALLERIER



11. Test: Väldesignade BMW iX1 - inte helt utan utmaningar

Av redaktören bytbil 2023-09-04 Text & foto Simon Hallenslev

Även om BMW iX1 är en kompakt SUV med många kvaliteter, väntar tuffa konkurrenter i kulisserna.



Om det är något BMW står för så är det vassa köregenskaper. Även de neutrala modellerna som 2-serie Active Tourer får en touch av den dynamik som de bayerska bilbygarna har bemästrat.

Utmaningen med skarpa köregenskaper är alltid att de måste balanseras med ett minimum av komfort. Med undantag för de adrenalinjunkies som köper M-modeller, är även BMW:s kärnkunder människor av kött och blod som kräver komfort för vardagliga sysslor.

Med **BMW iX1** kan du dock snabbt komma att sakna komfort om du gör misstaget att beställa den med 20"-fälgar. Och det är inte den enda utmaningen för **iX1**.

Irriterande 20-tummare

BMW iX1 är utrustad med en adaptiv M-chassi som standard, och det är en bra sak som man ofta får betala extra för.

Problemet i **BMW iX1** är inte det sportiga underredet i sig, utan snarare de 20-tums lättmetallfälgarna. Det är en alltför stor fälg med en underdimensionerad däckprofil som gör att den familjevänliga elbilen känns hård.



Nästan oavsett vilken typ av ojämnheter det är, förvandlar **iX1** dem till en riktigt ojämn åktur. Potthål skickar tunga stötar genom M-Sport-sätena som testbilen är utrustad med, vilket är en riktig skam.

Det är inte så här en SUV för den svenska familjen ska köras. Enligt redaktör Jacob Dalby är det faktiskt inte så en **iX1** körs egentligen, så länge den är utrustad med standard 18" fälgar. Han kör regelbundet sin svärfars **iX1**, som han beskriver som "fast men absolut följsam".

Så håll dig borta från de dyra 20"-fälgarna, även om de ser fantastiska ut på **iX1**. Jag vågar inte ens tänka på hur den kör på 21"-fälgarna. Det måste vara som att köra på fälgarna.

Hur sportig är den?

I rondeller och svängar är **BMW iX1** fri att rulla oavsett hur entusiastiskt den kastas in. De två motorerna ger dig fyrhjulsdraft och därmed gott om grepp, så **iX1** känns stadigt planterad. Med 313 hästkrafter finns det också gott om kraft när bilen biter sig fast i kurvorna.

Styrningen har inte riktigt den exakta känsla som du vanligtvis hittar i BMW-modeller, men det kan bero på 20-tummarna. I testbilen känns den artificiellt tungt viktad med en konstig dödpunkt, vilket något hindrar riktningstabiliteten.

Hur är räckvidden?

Med **iX1** har BMW tagit ett annat grepp om batteriet än konkurrenterna. Batteriet är inte stort, med en kapacitet på 65 kWh jämfört med 77 kWh i Audi Q4 e-tron och 79 kWh i Volvo XC40 Recharge. **BMW iX1** har en räckvidd på 438 km, vilket är tillräckligt för de flesta men kortare än konkurrenterna.



Den maximala laddningshastigheten är 130 kW DC, vilket är bra utan att vara imponerande. Tar man detta tillsammans med räckvidden på 438 km så är **BMW iX1** inte det självklara valet för den som ofta kör långa sträckor. **BMW iX1** är dock superstabil på att beräkna den faktiska räckvidden i displayen, så du vet alltid hur långt du kan köra, oavsett väder och vind.



Klassisk BMW-kupé

Jag började med att säga att BMW garanterar skarpa köregenskaper, men det betyder inte att de inte har bemästrat andra förtjusande värden. Till exempel är de riktigt bra på att sätta ihop förarhytter, och **iX1** är inget undantag.

Du får den klassiska BMW-tyngden bakom materialen och det finns ingen antydning till knarr i panelerna. Nyfikna fingrar kommer att ha svårt att hitta billiga plastbitar i **iX1**, men kommer istället att hitta mjuka paneler med kontrasterande sömmar och attraktiva aluminiumdetaljer.

Förarplatsen i **BMW iX1** är hög. Faktum är att den är tillräckligt hög för att det ska ta lite tid att vänja sig. När du väl har vant dig kommer du att uppskatta den eftersom instrumentpanelen är motsvarande låg och fönstren är stora. Resultatet är en ljus och rymlig framsida med en fantastisk utsikt från förarplatsen.

Baksätet är också ljust och luftigt som bekvämt rymmer vuxna. Som i många andra elbilar är golvet högt på grund av batterierna i bilens bas, vilket höjer låren från dynan på baksätet. De högt monterade framsätena innebär dock att du kan jämna ut det höga golvet genom att skjuta in fötterna under framsätena.

Vad har de gjort av vridhjulet?!

BMW-kärnkunden kommer snabbt att upptäcka en stor brist i den annars fantastiska kupén. Det nästan legendariska vridhjulet som styr iDrive-systemet på skärmen och som har funnits i BMW sedan E65 7-serien från 2001, finns inte i **BMW iX1**.

Här följer de bayerska bilbyggarna en tråkig trend att gömma alla funktioner i infotainmentskärmen. BMW kommer dock undan med det billigare än andra, eftersom iDrive-systemet är en glädje att navigera och har en fast klimatfält längst ner på skärmen.



Skärmarna på 10,5" och 10,7", som kallas Widescreen Display, är standard i [iX1](#). Förutom det utmärkta operativsystemet har de en hög upplösning, medan infotainmentskärmen har exakt den tryckkänslighet som du förväntar dig av en helt ny smartphone.

Det röda havet

Att välja bort hjulen är enkelt, och utan 20-tummarna ser [BMW iX1](#) ut som en välutförd och kapabel kompakt SUV med kraft. Men utmaningarna för [iX1](#) slutar inte där. Den kompakta SUV-klassen är ett rött hav av konkurrenter som också kan beskrivas som välutförda.

BMW [iX1](#) börjar på 640 500 kronor med 313 hästkrafter, acceleration från 0 till 100 km/h på 5,7 sekunder och en räckvidd på 438 kilometer. Det är siffror som ligger nära konkurrenter som [Tesla Model Y](#) Dual Motor Long Range, [Volvo XC40](#) Recharge Twin och [Audi Q4](#) 50 e-tron Quattro.

Relaterade artiklar

[Test: Mazda MX-5 är gåvan som fortsätter att ge](#)

[Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes](#)

[Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5](#)

[Test: Nio EL7 är en häftig men chanslös bil](#)

Feber

12. En första titt på Cupra Tavascan

Av Roger Åberg 2023-09-04 kl 16:50

Oj vilken hög rumpa!



FILM: <https://youtu.be/K5p55-NeRHk>

Om man vill ha en bil i stil med Volkswagen ID.5 men känner att man är alldeles för ungdomlig för den kan Cupras variant vara något. Den heter Tavascan och jag tycker att fronten är riktigt lyckad. Men det är fortfarande en väldigt hög bil och det lyckas man inte riktigt dölja i rumpan, som känns väldigt hög. Fördelen är ju att det får plats med en hel del saker där bak. Vad tycker du?



Roger Åberg



Cupra presenterar Tavascan
En Volkswagen ID.5 i fränare förpackning



13. Film: Alrik på världens största bilsalong

Publicerad av redaktionen 2023-09-01

Uppdaterad: 2023-09-01

Frågorna är många när det kommer till den växande elbilsmarknaden, inte minst den kinesiska. Alrik tar med oss på en tur och pratar nyheter, lite historia och eldrivna cabbar.



Alrik tar med oss på en rundtur på världens största bilmässa:

Vilka är trenderna på världens största elbilsmarknad? Följ med på en rundvandring i den viktigaste bilsalongen med åtta stora hallar i fyra våningsplan – över 70 nya elbilar och totalt över 100 nya bilmodeller.

Hur ser kinesisk design ut och håller Volvo på att anpassa sig till den? Vilka kinesiska bilföretag överlever och hur viktigt är det med rätt varumärke i Kina? Vilka företag samarbetar med varandra? Byggkvaliteten, de starkaste trenderna och vad betyder Teslas prissänkningar? Och Toyotas elbilssatsning? Frågorna är många.

Följ med på en rundvandring och lär dig mycket mer om vad som händer på den kinesiska bilmärknaden: <https://youtu.be/ENiG9y1sm0Q>

(Alrik ursäktar sig för att mikrofonens laddning tog slut, så i vissa filmsnuttar kan det vara lite svårt att höra vad han säger.)

Se det första avsnittet här: <https://youtu.be/sqK423Yrd6w>

Teknikens Värld

14. Wiesmann Roadster MF5 Black Bat – allt annat än matt

Publicerad: 12 nov 2011, kl 20:36

Tyska biltillverkaren Wiesmann bygger omtyckta sportvagnar som kännetecknas av låg vikt och hög effekt. Men bra kan bli bättre, som i fallet med Black Bat där Roadster MF5 har mattsvartfolierats och fått toppfarten uppskruvad till Ferrari-nivå.



Wiesmann Roadster MF5 Black Bat.

Tycker du att din Wiesmann Roadster MF5 med gamla M5-V10:an känns lite väl mycket dussinbil (det finns ju 30 tillverkade så vi har förståelse för om du känner så) så har vi botemedlet till dig här.

Du lämnar in din bil till tyska folieringsfirman Schwabenfolia som förvandlar din bil till en Black Bat genom att förse den med mattsvart folie för att därefter låta schweiziska trimfirman Dähler sätta tänderna i fem liter stora V10:an.





Hur mycket kalaset går på vet vi inte, men har du råd med en Wiesmann har du troligtvis råd med kuren som bland mycket annat innehåller följande:

- Mattsvart Schwabenfolia-foliering av kaross, motorrum och bagageutrymme.
 - Färgmatchande 20 tum stora BBS F1-fälgar som är 10 tum breda fram och 11,5 tum bak och skodda med 285 millimeter breda däck fram och 325 millimeter bak.
 - En relief på förarsidans dörrkarm föreställande Nürburgrings nordslinga.
 - Alla Wiesmann-emblem på bilen utbytta till motsvarande fast i blank krom.
 - Av Dähler effektoptimerad V10-motor med nytt insug- och avgassystem som höjer effekten från 507 hästkrafter till 600 jämnt.
 - Nya bromsar från Brembo med hålborrade skivor mäter 380 millimeter i diameter både bak och fram. Sex kolvar fram, fyra bak.
 - Toppfart på 321 km/h, tio mer än original.
 - 0-100 km/h på 3,5 sekunder (3,9 original) och 0-200 km/h på under tio sekunder (för jämförelsens skull: nya M5 gör 0-200 km/h på 13 sekunder).
 - En fladdermus bak på bilen och Dählers logotyp på framskärmarna.
- Dessutom är det rätt fräckt att på frågan "Vad har du för bil?" kunna svara "En Black Bat".



Mattias Rabe



Wiesmann Roadster MF5 Black Bat GALLERIER

15. Mazda 787B körde om alla konkurrenter – och blev förbjuden

Publicerad 2023-09-03 kl 6:30 Text Erik Söderholm

Uppstickaren Mazda lyckades sätta alla stora racingnamn på plats under 24-timmars på Le Mans för 30 år sedan. Läs historien om bilen som förbjöds efter en enda seger.



I racingvärlden är det vissa biltillverkare som ständigt återkommer. Porsche och Audi har till exempel lagt beslag på flest segrar i 24-timmars på Le Mans, även om ”uppstickare” som Toyota och Peugeot utmanar mellan varven.

Längre ned på listan över 24-timmarsvinnare finns Mazda, som bara stått som segrare en enda gång. Men det var med en extremt imponerande bil som verkligen utmanade jättarna på hemmaplan – och som strax därefter förbjöds.

Motorn kan bli lättare, kompaktare och mer högvarvig

En lockelse med 24-timmarsrace är att det är ett utmärkt tillfälle att testa och visa upp ny teknik. På senare tid har till exempel hybriddrift blivit vanligt, men Mazda beslutade sig för att använda en annan teknik som märket försökt sig på flera gånger tidigare, nämligen en rotationsmotor.

Den typen av motor utvecklades av ingenjören Felix Wankel och kallas därför wankelmotor. Den har inga vanliga cylindrar utan en rotor som cirkulerar. Motorn kan bli lättare, kompaktare och mer högvarvig jämfört med en vanlig förbränningsmotor med konventionella cylindrar.



Tuffa modellen Cosmo Sport var starten till Mazdas satsning på Le Mans.

900 hästkrafter

Resan mot vinsten på Le Mans 1991 började redan på stenhårda 84-timmarsracet (!) Marathon de la Route på Nürburgring 1968. Där ställde Mazda upp med två wankelmotoriserade **Cosmo Sport**. En av bilarna tvingades bryta efter 82 timmar men den andra lyckades komma i mål på fjärde plats efter tre och ett halvt dygn och 970 mils körning.

Olika privatteam ställde upp i flera andra tävlingar både i Japan och andra länder med wankelbilar. Mazda lanserade den egna satsningen Mazdaspeed med egna bilar som körde flera prototypbilar, bland annat i 24-timmars på Le Mans.

I början av 1990-talet tog Mazda fram 787-modellen som byggde vidare på den tidigare 767. Wankelmotorn på 2,6 liter kunde leverera 900 hk, men det begränsades till 700 för att förbättra driftsäkerheten. Karossen byggdes i kolfiber och kevlar.





Få hade nog vågat hoppas på vinst för Mazda, men chefsingenjören var övertygad om att motorerna skulle hålla – och dessutom vara snåla – och bad förarna gå "all in".

Det gav utdelning: Mazda 787B kunde passera mållinjen på första plats med en snitthastighet på 205 km/tim efter 362 varv och 493 mil, vilket var nytt rekord. De övriga bilarna kom på sjätte respektive åttonde plats.



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

Förbjöds året efter

1992 förbjöds bilar med rotationsmotor från 24-timmars på Le Mans. Ett försök med vanlig förbränningsmotor med cylindrar gick inget vidare och wankelbilarna pensionerades.

Ibland dyker Mazda 787 upp på olika bilevent och då bjuder den på ett soundtrack som ingen annan racerbil. Lyssna själv i klippet här ovan.

MAZDA 787B 1991

Kaross: Kolfiber och kevlar

Vikt: ca 850 kilo

Motor och prestanda (tävlingspec): R26B, 700 hk vid 9 000 r/min, 607 Nm vid 6 500 r/min



Erik Söderholm



Roger Warolin