



*Bizzarrini 5300 GT Strada 1968*

- 1. Toyota Century SUV är en lyxsuv**
- 2. BMW M2 är en M-modell baserad på originalreceptet**
- 3. BMW iX5 vätgas**
- 4. Volkswagen ID.4 och ID.5 blir snålare och starkare**
- 5. Volkswagen visar sportig fyrhjuldriven ID.7**
- 6. Volkswagen ska kapa utvecklingstiderna**
- 7. Mach-E Rally är byggd för offroad**
- 8. Honda e:Ny en blå mjukis**
- 9. Bizzarrini 5300 GT Strada**
- 10. Återupplivade Bizzarrini smygvisar nya V12-supersportbilen Giotto**

## 1. Toyota Century SUV är en lyxsuv med "mjukbromssystem"

Publicerad 2023-09-07 kl 19:45 Text Erik Söderholm

Toyota Century är en av märkets mest ikoniska modeller, även om den inte säljs i Sverige.



*Toyotas klassiska modellnamn Century finns nu även som suv.*

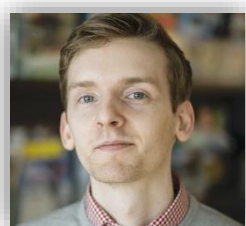
Century är en lyxig flaggskeppsmodell på hemmamarknaden och första generationen tjänstgjorde i hela 30 år, från 1967 till 1997.

Nu kommer Toyota Century även som suv för att utmana bland andra Bentley Bentayga och Rolls-Royce Cullinan. Designen beskrivs som "majestätisk och ståtlig".

Det är en rejäl pjäs både storleks- och viktmässigt: bilen är 26 centimeter längre än Volvo XC90 och väger in på 2 570 kilo.

**Toyota Century SUV** har utvecklats specifikt för chaufförstjänst. Den har kylskåp, baksättesfåtöljer som kan fällas till nästan liggande läge, dörrar som öppnas i 75 graders vinkel, ljudisolerande glas mellan baksäte och bagageutrymme samt ett särskilt system som gör inbromsningar till stillastående mjukare.

Bilen är en laddhybrid med en 3,5-liters V6-motor samt fyrhjulsdraft och fyrhjulsstyrning. Den går loss på motsvarande 1,9 miljoner kronor och ska bara byggas i 30 exemplar per månad.



**Erik Söderholm**



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**

**Toyotamodellen som är höjd över alla andra  
Okända Toyotamodellen – för anonyma toppchefer**



## 2. Test: BMW M2 är en M-modell baserad på originalreceptet

Redaktören bytbil 2023-09-08 Text Jacob Dalby

Nya BMW M-modeller tenderar att ha både fyrhjulsdraft och automatlåda, men nya **BMW M2** håller sig närmare originalet.



Sex cylindrar på rad, manuell växellåda och bakhjulsdraft. Det är receptet för den ursprungliga BMW M-modellen från 1979. Många M-modeller har tillkommit sedan dess, med fyra, sex, åtta, tio och tolv cylindrar.

Idag är M-modellerna ofta utrustade med både fyrhjulsdraft och automatlåda – men inte nya **BMW M2**. Här håller vi oss till det elixir som vi vet fungerar och som i min värld är sinnebilden för BMW.

### Länge leve entusiasten

Det råder ingen tvekan om att nya BMW **M3** och **M5** är extremt effektiva. Med grepp på alla fyra hjulen skickas kraften till asfalten, där det finns mest grepp, köregenskaper och varvtider som du inte ens skulle drömma om i den tidiga BMW M-starten.

Men vänta lite. Är det verkligen vad vi vill ha i en BMW-entusiastbil? Många vill säkert det, men jag tror att purister, entusiaster, nördar och liknande får ett stort leende på läpparna när de inser att originalreceptet med en rak sexa, manuell växellåda och bakhjulsdraft är ett tillval.

BMW M2 anno 2023 levereras med automatisk växellåda som standard, men du har möjlighet att välja en manuell växellåda.

Det beror naturligtvis på att de allra, allra flesta väljer **M2** med automatlåda – och automatlådan är effektivare än du och jag någonsin kommer att bli på att spara bränsle och CO2-utsläpp.

Jag är övertygad om att den automatiska växellådan visserligen fungerar utmärkt, men det är något visst med att använda en manuell växellåda. Något genuint och originellt. Det är BMW M i sin renaste form och precis så som många av oss vill ha det. Inga krusiduller, bara den renaste formen av körglädje. Åtminstone i min bok.

Faktum är att vi borde fira möjligheten till manuell växellåda i nya M2, eftersom det troligen kommer att vara den sista M-modellen där det kommer att vara möjligt.



### Så, fungerar det?

Ja, det fungerar. Men låt oss få siffrorna raka. Motorn är på tre liter och liknar den som sitter i BMW **M4**. Den tidigare nämnda inline-sexan är dubbelturboladdad och ger 460 hästkrafter och hela 550 Nm. M2 accelererar till 100 km/h på 4,3 sekunder och toppfarten är begränsad till 280 km/h – om du väljer M Drive-paketet.

Jämfört med de tidigare modellerna toppar nya M2 naturligtvis listan när det gäller effekt. I den vildaste versionen av sin föregångare, M2 CS, var effekten 450 hästkrafter, medan Competition-varianten erbjöd 410 hästkrafter. Den vanliga M2 hade en effekt på 370 hästkrafter. Den nya M2 – utan Competition- eller CS-beteckningarna – levererar hela 460 hästkrafter.

Så medan den nya har mer kraft, har den minsta, lättaste, billigaste och minst kraftfulla BMW M blivit både större och tyngre. Det är faktiskt en **M4** med kortare hjulbas och något mindre effekt. BMW **M4** har 480 hästkrafter.

Frågan är om de extra millimetrarna och kilona tar bort det roliga.

### Leendet målas på

På en sen kvällspromenad trycker jag för första gången på M2-knappen. Jag har förberett mig hemma och ställt in M1-knappen som den ska och måste vara. Full kraft framåt utan några hjälpmedel. Kör, kör, kör!

Vid den första riktiga fartökningen ut ur ett hörn överraskar M2 mig. Och det beror inte på att den är överraskande, utan på att den nya M2 inte alls är lika lovande som den gamla och att den inte biter ifrån. Istället suger den sig fast som en igel och det höga vridmomentet, redan från 2 650 rpm, trycker ner din rumpa i asfalten.

Det är den fenomenala känslan av att allt gör vad det ska: Bakhjulen trycker på och framhjulen styr och inget annat.



Styrningen är för övrigt helt fri från minsta lilla understyrning. JA! vilken härlig känsla det är att känna framhjulen bita ifrån och styra. Det är fördelen med att de bara behöver styra och inte dra samtidigt.

När den suger sig fast i asfalten och du är aldrig osäker på vart du är på väg. Ljudet är inte sensationellt, men det finns fortfarande ett trevligt vrål från de fyra mittmonterade avgasrören.

Och ja, det finns den mycket omtalade manuella växellådan. Jag skulle aldrig välja M2 med något annat. Den korta växelspaken är en fröjd att använda – nästan nostalgisk. Krispig och exakt men utan att vara oförlåtande vid normal körning.

Vi har ännu inte testat M2 med en automatisk växellåda, och vi har ännu inte testat M2 på banan och lekt med den 10-steps justerbara traction control.

### Är allt en baggis?

Nej, det är det inte. Jag låter design vara design. Och det är slutet på det. Men M2 har utan tvekan vuxit upp, och den saknar lite bett om du frågar de inbitna M2-fansen. Den är inte benägen att bita ifrån och har blivit lite för förutsägbar.

**M2** är fortfarande enormt underhållande, men man känner aldrig att det är något som verkligen står på spel. Det är lite som att "hoppa fallskärm" i de där lufttunnlarna. Det är jätteroligt, men det är aldrig riktigt något som står på spel.

Men det har också sina fördelar, eftersom **M2** har blivit mycket lättare att leva med på daglig basis. Ställ in körprogrammet på komfort och det råder ingen tvekan om att M2 är bekvämare, tystare och mycket mer stadsvänlig.

Under testveckan lyckades jag också packa hela familjen, inklusive den dubbla barnvagnen, och det gick bra! Varken min fru eller jag är särskilt långa, så vi kan tolerera den något trånga sittpositionen längre än personer över 1,80 meter. På samma sätt kräver ingången till baksätet lite gymnastik.



Underredet är naturligtvis superhårt, men det ger inte vika. Den är mer i linje med solid, skulle jag säga.

Den extra komforten fortsätter i kupén

Kupén samspelar med körupplevelsen. Det är också mer vuxet här inne. Det är inte den lilla studiolägenhet som jag hade när jag först flyttade ut. Det finns mer utrymme och en tydlig känsla av bättre kvalitet.

Den känns dyr och det finns gott om utrustning. Inklusivt den 14,9-tums böjda skärmen i mitten av instrumentpanelen. Menyerna är inte lätta att navigera i till en början, men du vänjer dig. Å andra sidan måste du nu trycka på skärmen för att ställa in kupétemperaturen, vilket är irriterande.

Så den har blivit mer överdådig men samtidigt mer komplicerad. Ett val som BMW har gjort eftersom de flesta M2-köpare verkligen vill ha överflöd över spartanskt. Lyckligtvis finns det M1- och M2-knappar på ratten för att göra saker okomplicerade.

Knapparna kan programmeras som du vill för gasrespons, chassi, styrning, bromsar och traction control. Så det är enkelt att komma åt din favoritinställning när du är på språng med de två röda knapparna.

Sätena är också perfekt stödjande och förvånansvärt bekväma för längre sträckor. Återigen spelar detta in i det faktum att M2 har blivit mindre av en racerbil och mer av en tourer. Den är även praktisk, med ett bagageutrymme på 390 liter, gott om förvaringsutrymme och baksäten som kan fällas separat.

### **En av sitt slag**

Ta fem minuter till att ta reda på vilka dina konkurrenter är. Jag kan inte hitta några. Nya BMW M2 är unik i sitt slag och ett formidabelt fordon. Om jag inte hade barn – men pengar – skulle jag älska att ha en blå M2 på min uppfart. Jag hoppas att bilar som M2 fortfarande finns när jag en dag har möjlighet att köpa en entusiastbil till mig själv.



## **BMW M2 Coupé**

**Motor:** 3-liters bensen, R6

**Effekt:** 460 hk/ 550 Nm

**0-100 km/h:** 4,3 sekunder

**Topp hastighet:** 280 km/h

**Bränsleförbrukning:** 9,9 km/l

**Mått (L/V/H):** 458/189/140 cm

**Bogseringsvikt:** N/A

**Bagageutrymme:** 390 liter





### 3. PROV: BMW iX5 vätgas – din nästa BMW?

Av Alrik Söderlind Publicerad 2023-09-06 Uppdaterad 2023-09-06

Toyotas mantra har varit vätgas men man har växlat hårt mot elbilar, nu visar BMW upp en vätgasdriven elbil och säger att framtiden handlar om att ta till vara all energi på smartast möjliga vis. Betyder det att din nästa BMW är vätgasdriven?



*På utsidan syns vätgaskonverteringen på de blå designelementen.*

**Är vätgas bra eller dåligt?** För dyrt eller tokbilligt?

Svaret är ja.

Allt beror på situationen.

Alla vet att man förlorar mellan i runda slängar 50–75 procent av energin om man väljer att gå från el till att köra sin bil på vätgas, och det låter inget vidare. Cirka 20 procent försvinner när elen blir vätgas och ungefär lika mycket när vätgasen återigen ska bli elektricitet. Sedan tillkommer transporten, och där varierar det enormt.

Samtidigt finns det också stora förluster i elsystemet, speciellt om elektriciteten ska transporteras långt. Enligt BMW:s siffror försvinner runt 18 procent av elen vid ”transport” och laddning av bilar.

**Vad är det då som talar för vätgasen?**

Vi startar med bilen.

BMW har tagit en vanlig BMW X5, försett den med två kolfibertankar som totalt rymmer sex kilo vätgas. Men tro inte att den blir lättare och effektivare. BMW iX5 väger, enligt BMW, ungefär 100 kilo mindre än om den hade varit eldriven. Förbrukningen av el ligger ungefär på samma nivå som för en elbil, men omvandlingen från vätgas gör att den i verkligheten drar ungefär dubbelt så mycket.



I fronten sitter en bränslecell, som man köpt från Toyota. Men man har byggt ut den så att effekten är 170 hk – den effekt som bränslecellen kan leverera kontinuerligt.

I Toyota Mirai är effekten inte lika hög, och prestanda följaktligen sämre.

**Längst bak sitter en elmotor från BMW iX** som ger 401 hk, samt ett litet högprestandabatteri på 2,5 kWh som sägs kunna ge 230 hk, under några minuter. Det här lilla batteriet är alltså en energireserv för riktigt snabb BMW-mässig acceleration, och för bromsenergiåtervinning.

Att man valt ett litet batteri, och inte byggt en laddhybrid, har med kostnad och vikt att göra. Man tror att kunderna främst är de som inte vill/kan överge sin förbränningsmotorbil eftersom de inte kan ladda hemma. Däremot antar man att de som kan ladda en elbil hemma lär välja en elbil, eftersom det är bekvämt och billigt.

Det här är alltså främst en elbil för dig som inte har en egen laddbox. Och de tre stora fördelarna för föraren är snabb tankning (runt 3–4 minuter), att räckvidden inte blir sämre under vintern eftersom vätgasen inte har något problem med kyla samt att effekten ska göra bilen mer lämpad för att dra släp – inga värmeproblem.

0–100 km/h går på dryga sex sekunder och bränslecellens kapacitet ska räcka för att kunna köra bilen i toppfarten 180 km/h så långt som det finns vätgas i tankarna. Vilket gissningsvis är färre än 20 mil, i den hastigheten.

Räckvidden är enligt WLTP-cykeln 50 mil.

**Körintrycken är högst odramatiska.** Bilen är snabb, men inte toksnabb som vissa elbilar, och komforten är riktigt bra. Till skillnad från en del andra bränslecellsbilar jag kört hörs det inget fläktljud från luftinsuget – det går åt en hel del luft vid omvandlingen – och BMW har lagt ner mycket möda på att isolera bort detta.

Det känns alltså som att köra vilken stor och fin eldriven suv som helst.



*Vätgasbilen behöver platina till bränslecellen, som redan idag till största del återanvänds från katalysatorer, och mängden är mycket liten.*

Den stora nackdelen är än så länge priset på bilen som är mycket högre än för en jämförbar elbil. Man säger att det behövs en tillverkningsvolym på minst 100 000 bilar per år för att få ner kostnaden till en rimlig nivå, och det lär enligt BMW inte ske inom de närmaste sex-åtta åren.

Vilka är de stora fördelarna man ser med vätgasdrift? Bättre kallegenskaper och tankning på tre-fyra minuter lär inte vara tillräckliga skäl framöver, när laddning blir mycket snabbare och räckvidderna längre – med ny batteriteknik.

#### **Nr 1: Råvaror**

Tillverkning av batterier till elbilar kräver en hel del metaller, som långt ifrån alltid bryts på det bästa viset. Bränslecellsbilen behöver 90 procent mindre unika jordartsmetaller. Det finns också frågetecken om utbyggnaden av gruvor och raffinering av metallerna kommer att gå så snabbt som det lär krävas när elbilsboomen verkligen kommer.

Kommer det att finnas metaller i tillräcklig mängd? Drar priserna iväg? Blir beroendet till ett fåtal länder för stort? Hur ser de politiska riskerna ut med eventuella handelskrig och straffullar?

Vätgasbilen behöver platina till bränslecellen, som redan idag till största del återanvänds från katalysatorer, och mängden är mycket liten. I övrigt krävs inga "unika" råvaror som det i dagsläget är brist på. Totalt behövs det cirka 100 kilo mindre råmaterial för att bygga en bränslecellsbil än en elbil.

#### **Fördel vätgasbilen.**

##### **Nr 2: Överföringskostnader**

Det låter inte sexigt, men det är viktigt. I dagsläget är elnäten i många länder och städer hårt belastade. Samtidigt byggs en hel del av den förnyelsebara eltillverkningen långt från städerna. Ingen vill ha vindkraftverk runt knuten och bortsett från solceller på tak lär stora solcellsparkar oftast byggas långt ifrån där folk bor och behöver ladda sina bilar, värma sina hus och affärer med mera.

Kostnaderna för att bygga ut elnätet är höga och det försvinner också energi på vägen.

Vätgasförespråkarna säger att det är billigare att bygga pipelines, eller ännu hellre att använda de rör som man har använt för naturgas – som håller på att fasas ut.

##### **Nr 3: Effektivare elproduktion**

För att använda solceller och vindkraftverk optimalt ska anläggningarna byggas där det blåser som mest och solen skiner flest timmar. Det betyder att vindkraftverken helst ska byggas till havs och att solcellerna bör byggas i exempelvis Afrika eller Mellanöstern.



Räknar man in förlusterna vid transport med pipelines eller tankerfartyg blir skillnaden enligt BMW:s uträkningar mellan att ha solceller i Tyskland eller i Mellanöstern små eftersom solkraftsproduktionen är cirka 25 procent högre tack vare fler soltimmar.

Sak samma med vindkraft. Även om det är dyrare att bygga tills havs kan den ökade produktionen göra det lönsamt.

#### **Nr 4: Överflödsnyttjande**

Med vind och sol måste man bygga fler anläggningar än vad som behövs varje given sekund. Det betyder att det ibland finns överkapacitet, det finns ingen köpare av elen en solig och blåsig sommardag. Åtminstone inte i närheten av kraftverken.

I Tyskland stod under fjolåret vindkraftverk stilla, som skulle ha kunnat tillverka närmare sex TWh el eftersom det inte fanns någon efterfrågan. Som referens producerades det 168 TWh el i Sverige under 2021 – det är en ansenlig mängd el som aldrig "skördas" världen runt.

Med lokala vätgasproduktionsanläggningar kan "överflödsströmmen" omvandlas till vätgas. Och räknar man på det elpriset, som ibland är negativt, blir vätgasen billig. Kostnaden för vätgasen är alltså viktigare än effektiviteten.

#### **Nr 5: Lagring**

El är en färskvara som måste användas här och nu, eller lagras i batterier, vattenkraft, värmelager – eller som vätgas.

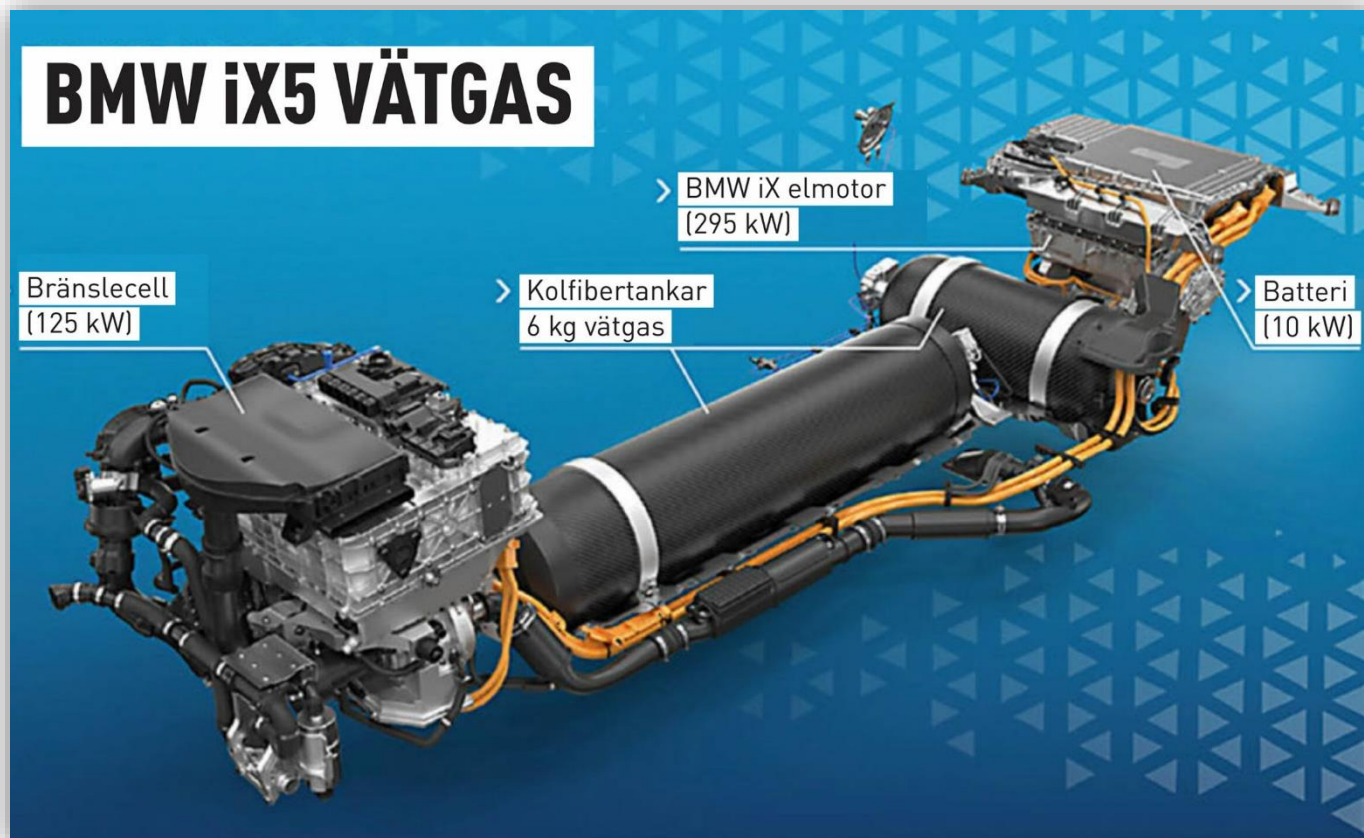
En stor fördel med vätgas är att den kan lagras under lång tid, till rimlig kostnad.

#### **Nr 6: Billigare infrastruktur!**

Ett av vätgasens stora problem är infrastrukturen. Det är dyrt att bygga tankstationer och därför finns det så få, vilket betyder att ingen vill köpa en vätgasbil.

Men enligt en rapport från McKinsey är det totalt sett billigare för samhället att bygga både elbilsladdinfrastruktur och vätgasinfrastruktur än att bara hålla sig till elbilarna.

# BMW iX5 VÄTGAS



Förklaringen är att elnätet måste byggas ut för att vi ska kunna ha supersnabbladdare i stor mängd snudd på överallt – och det blir mycket dyrt på vissa ställen.

Besparingen för samhället beräknas vara mellan 20–34 procent fram till 2050.

För övrigt har EU lagstiftat att det ska finnas vätgasmackar var 20:e mil på de stora vägarna och i de större städerna senast 2030. För snabbladdare till elbilar ska det finnas laddmöjlighet var 6:e mil.

När det finns runt tio miljoner elbilar/vätgasbilar i Europa sägs det bli billigare att bygga nya vätgasmackar. Men dit är det en bra lång tid.

## Nr 7: Tung transport

Elbilar fungerar utmärkt, men att elektrifiera flyg, tåg och fartyg är mycket svårare och dyrare. BMW:s uträkningar kommer fram till att vätgasbilen förmodligen blir en nischprodukt för de som verkligen uppskattar de bättre vinterregenskaperna och att det går snabbt att fylla på gas. Ju längre man vill köra desto större fördel.

För citytransporter tror man enbart på el.

För industrier som behöver extrem hetta, som stålverk, är däremot vätgasen överlägsen och det lär också bli fallet för flygplan, fartyg och tåg – i de fall det är väldigt dyrt att elektrifiera.

För långtradare är fighten mer öppen. Lägre vikt och snabbare tankning står mot högre energikostnader.

Summa: Ju mer förnyelsebar energi det finns i världen, desto mer talar det för vätgasen. Är elektriciteten billig spelar den högre förbrukningen mindre roll.

Att lagra energi blir allt viktigare men här kommer också elbilarna att spela en roll i framtiden. Miljontals elbilar, som kan användas som energilagring och balansera nätet, gör vätgasjobbet med mindre förluster till lägre kostnad.

Så gissningsvis blir vätgasbilarna i minoritet jämfört med elbilarna, men det betyder inte att de är dåliga eller för dyra.

#### 4. Volkswagen ID.4 och ID.5 blir snålare och starkare

Publicerad 2023-09-07 kl 8:52 (uppdaterad 2023-09-07 kl 9:14) Text Erik Söderholm

Volkswagen förser ID.4 och ID.5 med effektivare elmotorer, snabbare laddning och ett nytt infotainmentsystem.



**Volkswagen ska uppdatera** elsuvarna ID.4 och ID.5. Största nyheten är den nya elmotorn som är snålare och som **först dök upp i sedanmodellen ID.7**.

Exakt hur mycket snålare elmotorn är, och hur mycket längre räckvidden blir, avslöjas inte. Däremot höjs effekten rejält.

- De bakhjulsdrivna modellerna går från 204 till 286 hk.
- Fyrhjulsdrivna ID.4/ID.5 Pro 4Motion går från 265 till 299 hk.
- Toppmodellen GTX får effekten höjd från 299 till 340 hk.

**Batteristorlekarna är** oförändrade men de bakhjulsdrivna modellerna ska nu klara snabb-laddning på 135 kW medan fyrhjulsdrivna ID.4 och ID.5 kan laddas med 175 kW. Dessutom får batterierna ny cellkemi.

**En annan viktig nyhet** är att ID.4 och ID.5 får ta del av samma infotainmentsystem som ID.7. Det heter MIB4 och ska vara enklare och snabbare att använda än tidigare, bland annat tack vare en rad med genvägar högst upp.

Dessutom är volym- och temperaturreglagen under skärmen äntligen belysta.

Bland övriga nyheter finns möjlighet att värma upp eller kyla ned batteriet i förväg innan snabbladdning, en ny multifunktionsratt (som dock har kvar de pek- och svepkänsliga knapparna) och ett system som varnar om dörren öppnas och en cykel eller bil närmar sig bakifrån.

Leveranserna körs innan årsskiftet. Priserna är inte klara.



*Nytt infotainmentsystem med enklare menystruktur.*



*Den nya elmotorn är snålare och starkare än tidigare.*



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Premiär för nya Volkswagen Passat – klarar tio mil på el**



**Volkswagens nya elbil har räckvidd på 70 mil**



**Volkswagen ska utveckla egen teknik till nya elbilar**



## 5. Volkswagen visar sportig fyrhjulsdriven ID.7

Posted by Kristofer Rask september 9, 2023

Volkswagen visar nu upp ett koncept på en sportig och extra kraftfull version av Volkswagen ID.7. Under namnet ID.X Performance får vi se det fyrhjulsdrivna konceptet med en motoreffekt på hela 411 kW (558 hk).



Exteriören på den helelektriska ID.X Performance täcks av flera sportiga inslag, som den främre splittern och den bakre diffusorn som är gjorda i kolfiber. Den har också fått en ny sportupphängningen och särskilt styva dämpare.

Konceptet sitter på 20-tums lättmetallfälgar och racingdäck i storlek 265. Baktill säkerställer en vinge den nödvändiga downforcen. Tonade bakljus framhäver det sportiga utseendet hos den högpresterande elektriska bilen.

I fordonsinteriören sitter passagerarna i sportstolar, som ger optimalt stöd även vid en dynamisk körstil. Röda accenter understryker de sportiga egenskaperna i interiören.

ID.X Performance är inte det enda sportiga konceptet som Volkswagen visat upp på senare tid. Nyligen fick vi också se en extra sport ID.2 all i form av [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. Volkswagen ska kapa utvecklingstiderna

Av Bobby Green 2023-09-08 kl 10:00

Från design till produktion på 36 månader.



ID. GTI Concept Volkswagen inser att de måste snabba på lite när det gäller att gå från ax till limpa och kommer därför kapa sina utvecklingstider för framtida modeller. Kommande ID.2 blir den första att anamma den nya strategin där en ny modell ska gå från första design till produktion på 36 månader. Tidigare låg detta på 54 månader vilket i dagsläget är på tok för länge för att kunna hänga med i svängarna (hej Volvo EX90). ID.2 ska lanseras i slutet av 2025 och det blir då alltså "bara" tre år efter att de första skisserna av bilen färdigställdes. Modellen är den första av tre nya som Volkswagen ska utveckla enligt den nya 36-månadersmetoden. Inte helt oväntat är det trycket från Kina som gör att Volkswagen börjar med detta och det är även de som har visat att det är möjligt. Teknikchefen Kai Grunitz säger följande i ett uttalande:

"Du ser med kinesiska konkurrenter att det är genomförbart. Vi har konkreta idéer om hur vi kan göra detta. Risker är att du inte vet var du hamnar när du startar utvecklingsprocessen. I Tyskland har vi tydliga linjer om vad vi vill, särskilt på Volkswagen, och vi vill inte gå in i en utvecklingsprocess med några risker. Men i alla företag finns det risker. Konkurrenterna i Kina startar utveckling och är snabbfotade. Om något dyker upp hittar de en lösning. Det är vad vi måste göra i Tyskland. Det är ett annat tillvägagångssätt. Men det är möjligt, verkligen möjligt.

"Den nyare tightare tidsplanen kommer dock innebära att de kommande modellerna blir väldigt lika deras föregångare istället för helt nya och "revolutionerande". Runt 70-80 procent räknar man med att föregångaren kommer bistå med i det nya som släpps för att göra så lite förändringar som möjligt men ändå bjuda på några nya funktioner.



**Bobby Green**



**Volkswagen visar sportiga elbilen ID. GTI Concept  
Förhandsvisar en eldriven framtid med GTI**



**Volkswagen ID. 2all sägs få teknik från Hyundai  
Handlar om hela batterisystemet**



**Det här är nya Volkswagen Passat  
Ser ut som en Golf?**

## 7. Mach-E Rally är byggd för offroad

Publicerad 2023-09-08 kl 07:00 Text Joakim Nyberg

Ford avslöjar en ny utgåva av eldrivna Mustang.



FILM: <https://youtu.be/ClaT2MnkYd4>

Mach-E Rally är mer än vita fälgar. Till att börja med har Ford klämt ur ytterligare effekt ur drivlinan som tagits från Mach-E GT. De två motorerna ger nu tillsammans 880 Nm och 358 kW.

Crossoveren utrustas också med ny fjädring som höjts två centimeter. Fjädrarna är särskilt utvalda för att vara i sitt rätta element off road, och de paras ihop med MagneRide-dämpare.

Modellen levereras med Michelin CrossClimate2-däck som har högre profil jämfört med de som kommer med Mach-E GT. Även greppet på löst underlag ska gynnas av de nya däcken.

Det blir också första gången för Ford som ett dedikerat rallykörsläge går att välja. med RallySport aktiverat tillåts bredare sladdar och gasresponsen blir linjär för ökad kontroll. Stötdämpningen blir också den mer aggressiva för bättre väghållning. Ford menar att körslaget även har sina fördelar vid körning i snö.





## 8. PROV: Honda e:Ny1 – en blå mjukis

Av Heinrich Lingner Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Manuel Portugal

Publicerad: 2023-09-07 Uppdaterad: 2023-09-08

Hondas andra elbil efter Honda e blir en 204 hk stark SUV med det kryptiska namnet e:Ny1. Lyckas nykomlingen att få känslorna att välla över?



*Kulören Aqua Topaz kostar 10 500 kronor extra för nya Honda e:Ny1.*

**Man kan känna igen bilarna på det vita H:et**, står det i pressmaterialet till Honda e:Ny1. Är den första bokstaven i tillverkarens logga vit betyder det alltså att vi har med en elbil att göra.

Än så länge är utbudet av dessa väldigt överskådligt – det finns nämligen endast två. Kompakta Honda e, som har funnits på marknaden sedan 2020, får nu sällskap av en eldriven kompaktsuv med det kryptiska namnet e:Ny1. Vad namnet betyder får man tyvärr inte reda på.

Ett första testtillfälle av nykomlingen får vi i elbilsparadiset Oslo, där man har radat upp en grupp splitternya e:Ny1 som alla är lackerade i Aqua Topaz, en frisk nyans av ljusblått som finns i tillvalslistan för 10 500 kronor. Man kan redan beställa Hondas nya elbil och de första leveranserna ska enligt plan ske till hösten. Instegepriset är 499 900 kronor för Elegance-utförandet.

Vill man ha lite mer utrustning som panoramaglastak, rattvärme och 360 graders multivvy-kamera samt parkeringspilot får man istället hosta upp minst 539 900 kronor för Advance-modellen.



*Exteriören och interiören klarar sig fint utan extravaganser.  
Förarlandskapet domineras av en stor, upprättstående infotainmentskärm.*

**När det kommer till drivlinan** har man däremot inte mycket att välja mellan: det finns exakt en drivlina. Suven bygger på tillverkarens nya elbilsplattform e:N F, där "F" står för framhjulsdraft. Elmotorn är följaktligen monterad på framaxeln och är ytterst kompakt och lätt. Tillsammans med den enstegade växellådan, elektroniken och smörjmedel ska enheten väga exakt 77,4 kg.

Elmotorn genererar 204 hk och 310 Nm och matas av ett litiumjonbatteri med en bruttokapacitet på 68,8 kWh, vilket enligt tillverkaren ska räcka för drygt 400 km. WLTP-förbrukningen anges till 18,2 kWh/100 km.

Jag antar att du redan kan föreställa dig att Honda e:Ny1 inte är en dynamikfokuserad racer av episka mått och du har absolut rätt i ditt antagande. Hondan är en mjukis och accelererar till 100 km/h som bäst på 7,6 sekunder.

Att bilen känns aningen seg är faktiskt en medveten strategi från Hondas ingenjörer: man ville helt enkelt mildra den elbilstypiska accelerationen för att undvika åksjuka och göra bilen lättillgänglig för en större kundkrets.

**Bilen känns dock något spänstigare och snabbare** i Sport-läget, i Econ-läget är det däremot tvärtom. I samtliga lägen kan man regenerera med hjälp av praktiska rattpaddlar, med lite erfarenhet kan man fixa biffen även med en finkänslig fot på bromsen.

I den norska trafiken har e:Ny1 inga som helst problem med att hänga med i den hastighetsbegränsade trafiken samtidigt som färdatorn visar förbrukningssiffror långt under 18 kWh/100 km. Kör man lite mer ambitiöst understyr e:Ny1 tidigt och känns allmänt ovillig. Testbilen rullar på beskedliga 18-tumsfälgar som rullar mjukt över ojämnheter.

Överlag duger åkkomforten för de absolut flesta kunderna fint och utrymmet som nykomlingen erbjuder kommer inte heller att göra någon besviken. Det gör å andra sidan laddningseffekten. Med maximalt 78 kW vid en snabbaddare (AC: 11 kW) finns det många andra konkurrenter som laddar betydligt snabbare.



## TEKNISK INFO/Honda e:Ny1

**Motor:** El, permanentmagnet,  
204 hk, 310 Nm.

Litiumjonbatteri, 68,8 kWh  
(brutto). Fast utväxling.

Framhjulsdrift.

**Kaross:** L/b/h 4 387/1 790/1 584 mm. Axelavstånd 2 607 mm.

Bagagevolym 361–1 176 l. Tjänstevikt 1 730 kg. Maxlast 350 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 7,6 sek. Toppfart 160 km/h. Förbrukning 18,2 kWh/100 km. Räckvidd 412 km.

**Pris:** Från 499 900 kronor.





## 9. Bizzarrini 5300 GT Strada 1965



Långt innan Giotto Bizzarrini någonsin tillverkade en bil under eget namn fick han ett rykte genom att arbeta med företag som Ferrari och Lamborghini. Hans mål var att slå dessa tidigare arbetsgivare på banan, men det innebar också att sälja väggående versioner för att hjälpa till att betala räkningarna. Tillsammans med 5300 GT Corsa erbjöd Bizzarrini 5300 Gt Strada som var speciellt avsedd för grand touring.

5300 GT härstammar från ett långt och komplicerat förhållande mellan Bizzarrini, Giugiaro på Bertone och Renzo Rivolta. Dessa tre arbetade tillsammans för att skapa Iso Rivolta 300, en flaggskeppsbil för Iso, med en svetsad stålplåtmonocoque och Corvette V8. På grund av chassits sportiga karaktär och tillförlitligheten i dess amerikanska kraft ville Bizzarrini gå uthållighetsracing men Rivolta, som ägde Iso, höll inte med.

Lyckligtvis var Rivolta 1963 äntligen övertygad om att finansiera utvecklingen av en mer sportig Iso Rivolta. Resultatet blev föregångaren till 5300 GT, Iso Grifo.

Både Bizzarrini och Bertone arbetade mycket på två bilar som debuterade på Torino Motor Show 1963. För att tillfredsställa Rivolta visades både en tävling Grifo A3/C och en 2 + 2 Grifo A3/L. Dessa bilar hade tydligt olika karosser och olika designmål, men var på många sätt desamma. Båda Grifos stylades av Giugiaro på Bertone, använde samma chassi och samma motor. Omedelbart efter den framgångsrika showen sattes båda versionerna av Grifo i produktion.

Alla chassin byggdes i Bizzarrinis verkstad i Livorno. Iso tillhandahöll motorn och andra komponenter. Drogo tillverkade och levererade karosser till tävlingsbilarna till Livorno för slutmontering. A3/Ls, 2+2 grand tourers, färdigställdes i Bertone där Bizzarrini levererade nakna chassin.



Bizzarrini ansåg verkligen att A3/C var hans egen. Så mycket att han registrerade märket Grifo och satte sina egna märken på några av bilarna. Efter Renzo Rivoltas död 1965 slutade förhållandet mellan Bizzarrini och Iso med endast 25 Grifos byggda. Bizzarrini stämde sedan Iso för att förvärva de nödvändiga delarna och avsluta 50 bilar själv i Livorno. Utan ISO fick alla bilar efter chassi #0224 namnet Bizzarrini 5300 GT och slutligen prydde Bizzarrinis namn hans design.

Iso Grifo AC3/C och Bizzarrini 5300 GT var i stort sett samma produkt. När Bizzarrini tog över full produktion lät han montera alla karosser av Carrozzeria BBM istället för Drogo. Små designdetaljer introducerades på BBM-karosserna inklusive olika dörrhandtag, bakljus och främre signaler.

Bizzarrini erbjöd 5300 i två varianter. Som Strada var fler interiörmöten, inklusive ventilation, standard. För racingklienten eller den äventyrliga kunden erbjöd Bizzarrini Corsa-versionen med ett stramare styrförhållande, varm motor, lätt kaross och inga säkerhetsbälten!

5300 baserades på chassit Iso Rivolta 300. Det var ett svetsat stålplåt med en helt oberoende fjädring med dubbla länkar fram och en De Dion-axel bak. Samma egenskaper lånades ut till Grifo och 5300, om än i ett kortare chassi.

Till skillnad från all italiensk sportbilstradition använde Bizzarrini en amerikansk motor för 5300, särskilt Chevrolet V8. Med denna motor kom en mängd fördelar: den var riklig i kraft, billig att köpa och underhålla, enkel att ställa in och bäst av allt, den skulle gå pålitligt hela dagen och hela natten. Efter måttlig inställning gav motorn 365 hk, vilket höll den långt före Ferraris 275 GTB.



Med hjälp av lärdomar från Ferrari 250 GTO pressade Bizzarrini den tunga V8 långt tillbaka i motorrummet som möjligt. I kombination med de sidomonterade gastankarna var viktbalansen för 5300 mycket nära perfekt, även under olika bränslebelastningar. En stor nackdel med denna motorplacering var intrånget i det inre utrymmet som satte pedalerna på ungefär mitten av motorn. Att vara så nära motorn blev väggående 5300s väldigt heta i sittbrunnen trots extra inre ventilation.

Som en racerbil verkade det inre utrymmet planerat som en eftertanke. Både speedo och tach var placerade centralt med temperatur- och oljetrycksmätare framför föraren. Dessutom tillhandahölls mycket lite isolering för att stoppa värme och buller från att nå passagerarna.

### I detalj

pris \$	\$10 500 USD
motor	Corvette V8
position	Främre Longitindal
strävan	Naturlig
Ventilstyrning	OHV, 2 ventiler per cyl

## MOTORNYTT

bränsletillförsel	Holley förgasare
deplacement	5354 cc/326.7 tum <sup>3</sup>
borrning	102 mm/4,02 tum
slaglängd	82,6 mm/3,25 tum
komprimering	11.0:1
effekt	298,3 kW/400 hk @ 6000 varv/min
Specifik effekt	74,71 hk per liter
bhp/vikt	333,33 hk per ton
vridmoment	510 Nm/376,2 ft lbs @ 3500 varv/min
frambromsar	Girling Skivor
f bromsstorlek	mm / tum
bakre bromsar	Girling Skivor
r broms storlek	mm / tum
Styrning	Återcirkulerande kulor
F-upphängning	A-armar med skruvfjädrar, rördämpare, krängningshämmare
R-fjädring	De Dion typ med tågarmar, skruvfjädrar, rördämpare, krängningshämmare
Vikt	1200 kg/£ 2646
hjulbas	2449 mm/96,4 tum
främre spår	1397 mm/55,0 tum

## MOTORNYTT

bakre spår	1422 mm/56,0 tum
längd	4460 mm/175,6 tum
bredd	1760 mm/69,3 tum
höjd	1110 mm/43,7 tum
transmission	4-växlad manuell
Utväxling	2.54:1, 1.92:1, 1.51:1, 1.00:1, :1
Slutväxel	3.31:1
topphastighet	~233,4 km/h / 145,0 mph
0 - 60 mph	~6.3 sekunder
0 - 100 mph	~18.1 sekunder
0 – 1/4 mil	~14.6 sekunder





## 10. Återupplivade Bizzarrini smygvisar nya V12-supersportbilen Giotto

Av Wiggo Björck, Publicerad 2023-02-03, 13:10.

Bizzarrini Giotto är döpt efter det ursprungliga företaget som grundades 1964 av den avhoppade Ferrari-chefsingenjören Giotto Bizzarrini. Varken elektrifiering eller överladdning ska vara på tavlan.



*En designsketch visar hur färdiga Bizzarrini Giotto ska se ut.*

**Efter mer än 50 år** i graven återupplivades den italienska sportvagnsmakaren Bizzarrini (1964–1969) i november 2020. Bakom tilltaget stod den förmögne kuwaitiern Rezam Mohammad Alroumis London-baserade lyxbilshandlare Pegasus Brands, som tidigare knutit flera Aston Martin-toppar till sig.

Redan året därpå kom resultatet: Pegasus lejde racinghuset tillika Ferrari-förädlarna och restomod-byggarna RML Group (Ray Mallock Limited) i Storbritannien för att nytillverka ett begränsat antal Bizzarrini 5300 GT Corsa. En bil mest känd för sin klass seger vid Le Mans 24-timmars 1965. Vinnarbilen (nummer 3) ska grundaren Giotto Bizzarrini själv ha kört från Frankrike hem till Livorno i Italien direkt efteråt.

**Den enda riktiga skillnaden** från originalbilarna: aluminium- och glasfiberkarossen som pryder deras stålramar var nu istället gjord i ett enormt stycke kolfiber. Likaså var de tröskelmonterade (!) bränsletankarna ersatta med en modernare bränslecell monterade bakom föraren och passageraren.

### **Ritad av Giorgetto Giugiaro**

Allt bra så långt, men förstås slutar det inte där. Det nya Bizzarrini ska på tio år etablera sig bland "de allra bästa prestandmärkena i världen". Som led i det förbereder man sig nu på att lansera en helt nytillverkad supersportbil.



*Bizzarrini Giotto intill det pånyttfödda företagets tidigare påhitt: brittiskt nytillverkade Bizzarrini 5300 GT Revival Corsa 24/65. Intill den bärandes halsduk: den nya supersportbilens idag 96-årige namne, Giotto Bizzarrini.*

**Bizzarrini Giotto** heter den av utseendet att döma mittmotoriserade sportvagnen. Bakom formerna står ingen mindre än den italienske designlegendaren Giorgetto Giugiaro och hans son Fabrizio.

Trots att vi lever i elektrifieringens tidevarv ska Giotton tvärtom utrustas med en bensindriven V12-motor utan överladdning samt en åttastegad dubbelkopplingslåda.

**Chassidynamiken ska den** tidigare pensionerade britten Chris Porritt stå för. Han jobbade senast som teknikchef på Rimac och innan dess som vice chefsingenjör på Tesla efter en 16-årig stint som chefsingenjör hos Aston Martin.

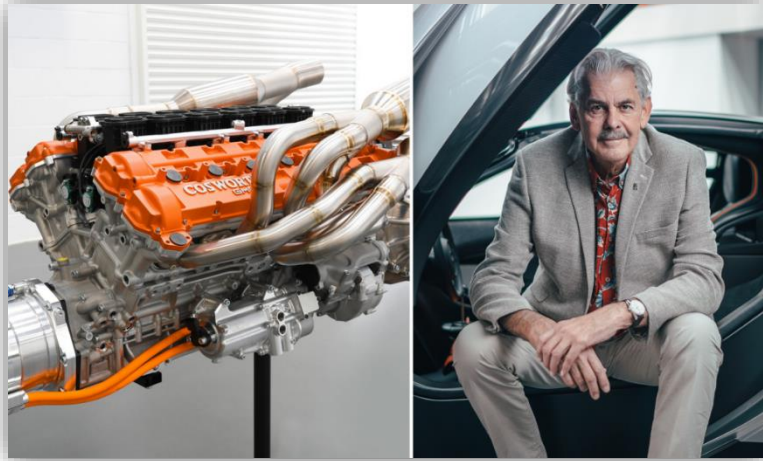
Bizzarrini meddelar att man ska inleda prototyptester med Giotto under 2024. Hur långt en marknads lansering sedan dröjer återstår att se.



*Loggan är den samma som originalet från 60-talet. Livorno är märkets hemstad i Italien.*



**Wiggo Björck**



**Gordon Murray om V12-motorns framtid: "Så länge lagen tillåter"**



**Bekräftat: Enzo Ferraris liv blir film**



**Ares Project Panther – en modern DeTomaso Pantera byggd på Huracan**



**Roger Warolin**