



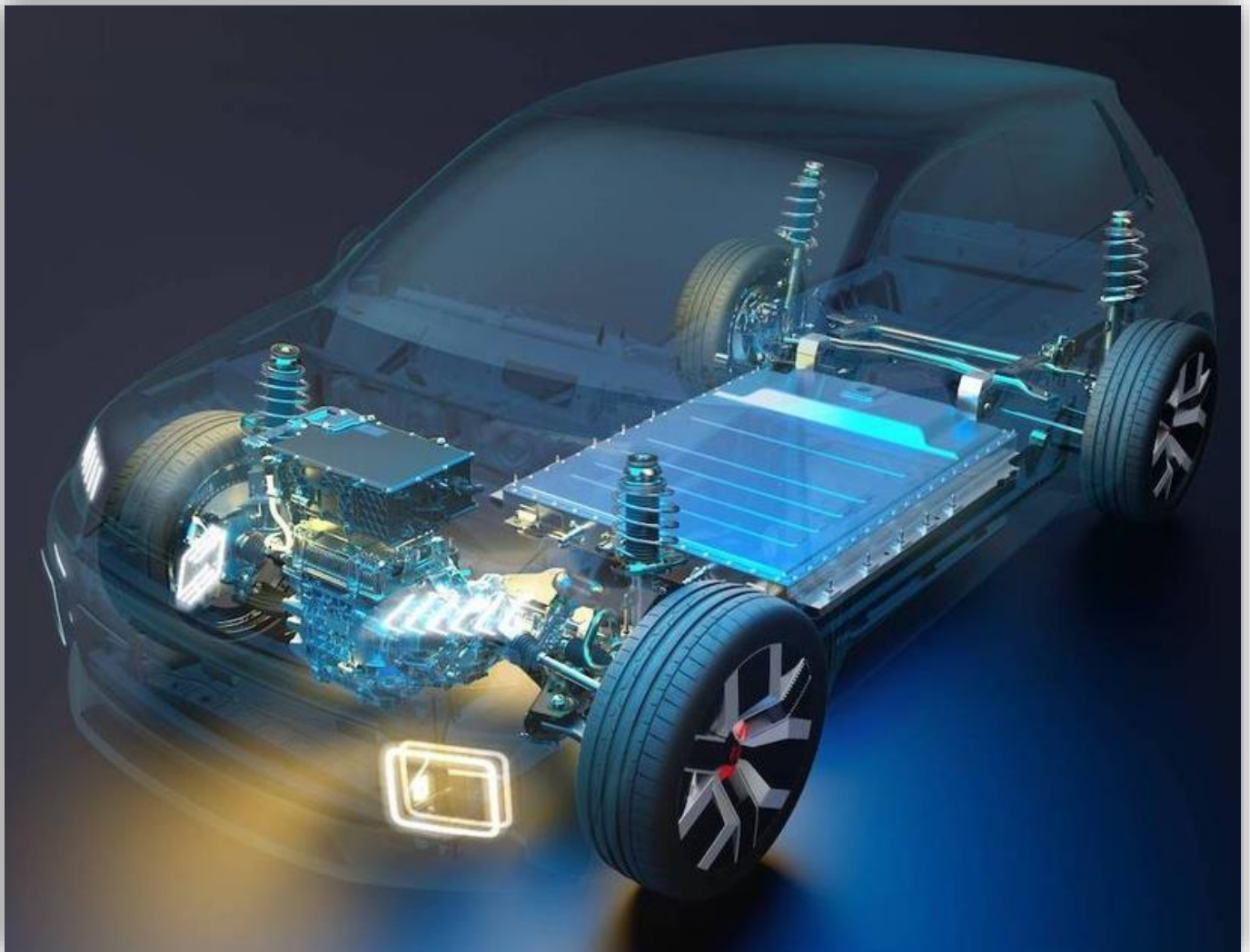
Honda NSX 2016

- 1. Så stänger Frankrike ute kinesiska elbilar från klimatbonus**
- 2. Biltillverkare kritiska när Storbritannien backar om fossilbilsförbud**
- 3. Så mycket ökar en Koenigsegg i värde på 5 år**
- 4. Zeekr tar fram 7 nya hemliga elbilar i Göteborg**
- 5. Så höjde Tesla-teamet kvalitetskänslan på nya Tesla Model 3**
- 6. Tesla Cybertruck ska bli polisbil**
- 7. Musk körde grym Cybertruck Performance**
- 8. Elbilen VinFast som sågas av alla kommer snart till Sverige**
- 9. Yangwang U8 är en laddhybrid som kan flyta på vatten**
- 10. Ford Ranger presenterad som laddhybrid**
- 11. Allt du behöver veta om nya VW Passat**
- 12. Första turen med MG4 XPower**
- 13. BMW i7 M70 är inte elbilen du vill ha**
- 14. Frontline Cars erbjuder eldriven klassisk MG**
- 15. David Brown har byggt en eldriven klassisk Mini**
- 16. Bentleys trehjuling är världsklass för små lyxlirare**
- 17. Unik Saab EX är världens näst dyraste Saab**
- 18. Honda NSX var uppstickaren som satte Ferrari på plats**

1. Så stänger Frankrike ute kinesiska elbilar från klimatbonus

Publicerad 2023-09-20

Efter att regeringen slopade klimatbonusen förra hösten ska den nu komma tillbaka i en förändrad variant. Där ingår en skrotningspremie för den som skrotar sin fossilbil och köper eller leasar en elbil.



Men även om budgeten har presenterats idag är detaljerna kring skrotningspremien och vilken summa det handlar om ännu oklart.

Att den också ska vara något som endast ges till bilar som kommer från en viss del av världen har inte varit uppe på tapeten. Det gäller däremot klimatbonusen för elbilar nere i Frankrike, där president Emmanuel Macron öppnat för att endast betala den till bilar som tillverkas i Europa.

Nu presenteras också hur det ska gå till i praktiken. Från nästa år införs ett punktsystem där koldioxidutsläppen vid tillverkningen av elbilar värderas enligt en skala med 100 poäng. I det vägs miljöpåverkan in för materialerna som används, utsläppen vid fabriken samt transporten från den till kund.



President Emmanuel Macron visas runt på bilsalongen i Paris 2022.

För att ha rätt till landets klimatbonus "bonus écologique" måste bilen få minst 60 poäng. Något som kan bli svårt att uppfylla för kinesiskt tillverkade elbilar. Redan transporten från Kina till Frankrike drar ned antalet poäng.

Till det kommer att kolkraft stod för 61 procent av Kinas elproduktion under 2022, enligt den oberoende analysfirman **Ember**. Kina investerar visserligen stort i förnybar energi, men även i nya kolkraftverk. Enligt en rapport från **Centre for Research on Energy and Clean Air** beviljades motsvarande två nya kolkraftverk i veckan under 2022.

– Vi kommer att sluta subventionera elfordon som har ett dåligt koldioxidavtryck. Vi ger en fördel till franska och europeiska företag som strävar efter att minska sin miljöpåverkan, kommenterade Frankrikes ekonomiminister Bruno Le Maire beslutet till franska tv-kanalen **TF1**.

Innan årets slut ska det presenteras en lista med vilka bilar som är godkända för landets klimatbonus enligt de nya reglerna. Frankrikes klimatbonus på 5.000 Euro – omkring 59.000 svenska kronor – betalas ut till elbilar som kostar under 47.000 Euro, eller drygt 560.000 kronor. Under årets första kvartal ska omkring 40 procent av de elbilar som fått "bonus écologique" i Frankrike varit tillverkade i Kina.



Carl Undéhn



2. Biltillverkare kritiska när Storbritannien backar om fossilbilsförbud

Publicerad: 2023-09-21

EU har spikat beslutet om att endast tillåta försäljning av utsläppsfria nya bilar från 2035. Storbritannien har efter Brexit som bekant lämnat unionen och påverkad alltså inte av det.



Önationen hade redan tidigare beslutat om ett säljstopp för fossilbilar och då redan från 2030. Det är ett beslut som nu dras tillbaka när premiärminister Rishi Sunak nu lägger fram en "ny metod" för att möta klimatförändringarna.

Helt fritt fram blir det däremot inte för bensin- och dieslbilar i framtiden. Beslutet innebär istället att förbudet skjuts upp till 2035 - alltså samma år då nya bensin- och dieslbilar slutas säljas i EU.

Ändringen möts av kritik från bland andra biltillverkare. Kia uppges vara besvikna över nyheten som innebär en ändring av deras planer på elektrifiering.

Enligt Kia sätter beslutet sätter käppar i hjulet vid förhandlingar med underleverantörer och i planeringen.

Kia har vuxit på den brittiska marknaden och 2022 var första gången som den koreanska tillverkaren sålde över 100.000 bilar där.

Även Volkswagen, som är landets mest sålda bilmärke, och tvåan Ford är kritiska.

-Vi behöver ett politiskt fokus på att stärka elbilsmarknaden på kort sikt och stödja konsumenterna medan motvinden är stark: infrastrukturen är fortfarande omogen, tullar hotar och levnadskostnaderna är höga, säger Fords brittiska chef Lisa Branking i ett uttalande.

Andra toner kommer däremot från Toyota. Enligt den japanska tillverkaren betyder ett uppskjutande av fossilbilsförbudet att både marknaden och konsumenter får mer tid att anpassa sig.



Carl Undéhn

3. Så mycket ökar en Koenigsegg i värde på 5 år

Publicerat 23/09/2023 av Maths Nilsson

Nu kan du köpa ditt eget exemplar av världsrekordbilen Koenigsegg Agera RS. Bilen är en av de sist tillverkade och har ett mycket speciellt utseende med djupröd klarlackerad kolfiber. Priset? Mer än dubbelt så högt som när bilen var ny!



Koenigsegg Agera RS har enligt många fortfarande världsrekordet för gatlegala produktionsbilar med 449 km/h i timmen som sattes 2017. Bugatti Chiron Super Sport lär ha kört fortare, men bara i en riktning. Även SSC Tuatara har kört fortare, men bilen var inte godkänd vid gatkörning vid rekordet.

Endast 25 ordinarie produktionsbilar tillverkades av Agera fram till 2018 och nu säljs en av de absolut sist tillverkade bilarna, nämligen nummer 23 av 25. Bilen köptes ny av en kanadensisk miljardär som valde en mycket speciell specifikation. Bilen lackerades vit med djupröd klarlackerad kolfiber runt om hela bilen och på taket.

– Även om den här specifikationen kan vara polariserande för vissa, är den ett enastående exempel på graden av anpassning Koenigsegg kan åstadkomma och ser helt fantastisk ut i verkligheten, uppger [Issimi](#) som säljer bilen.

Hyperbilen är dessutom utrustad med "1-Megawatt-paketet" som höjer effekten från V8:an med dubbelturbo från 1160 hästkrafter till 1360 metriska hästkrafter. Det är samma specifikation som hos den Agera RS som slog världsrekord 2017.

Nypriset hos bilen låg på omkring 25 miljoner kronor, men till skillnad från många andra bilar finns det ingen värdeminskning hos en Koenigsegg. Bilen säljs nu för drygt dubbla nypriset, 53 miljoner kronor via auktionssajten [Issimi](#). Det motsvarar en värdestegring på ungefär 15 000 kronor – per dag!



Maths Nilsson

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

4. Zeekr tar fram 7 nya hemliga elbilar i Göteborg

Publicerat 22/09/2023 av Maths Nilsson

Geelys nya elbilmärke Zeekr planerar en enorm modelloffensiv. Sju helt nya elbilsmo-
deller utvecklas just nu på produkt- och designcentret i Göteborg. – De ska lanseras de
kommande 36 månaderna, det är väldigt spännande nyheter, säger Alessandro Massimo,
produktchef för Zeekr.



Zeekr har precis lanserats i Sverige och de första bilarna är nu på väg till Europa med båt
från fabriken i Kina. De två första modellerna **Zeekr 001** och Zeekr X tillverkas i Kina, men
har till stor del utvecklats på Zeekrs design- och utvecklingscenter på Lindholmen i Göte-
borg med över 1000 anställda. Enligt uppgifter **förbereder Zeekr också en börsnotering** på
Nasdaqbörsen inom kort.

Nu avslöjar Zeekr att de planerar en enorm modelloffensiv för den europeiska mark-
naden. Just nu arbetar ingenjörer och designers på Zeekr Technology i Göteborg med sju
helt nya elbilsmo-
deller som ska lanseras de närmaste 36 månaderna. Teknikbolaget CEVT
har bland annat tagit fram CMA-plattformen tidigare. Nu är det design- och utveckling av
Kina-tillverkade elbilar som är fokus på det toppmoderna utvecklingscentret i Göteborg.

– Bilarna utvecklas både i Kina och i Göteborg. Design och en stor del av anpassningen för
Europa sker i Göteborg. Vi siktar på premiumdelen av marknaden, det är en väldigt spän-
nande lansering vi har framför oss, säger Alessandro Massimo på Zeekr till Carup.

Sedan tidigare har Zeekr presenterat sportkombin 001 och SUV:en X, som just börjat säl-
jas på den svenska marknaden. Vilka nischer de sju nya modellerna ska fylla är ännu en väl
bevarad hemlighet bland ingenjörer och designers i Göteborg.

– Det är hemligt, jag kan inte ge dig några ytterligare detaljer, säger Alessandro Massimo.

Alessandro arbetade tidigare som ansvarig för Toyotas småbilar i Europa och rekryterades
till Zeekr i början av 2023. Han ansvarar för produkter och uppkopplade tjänster och är
stationerad i Göteborg.

– Vi är ett otroligt spännande bolag. Vi rör oss snabbt framåt och är otåliga av naturen,
säger Alessandro.



Zeekr 001 är till stora delar framtagen i Göteborg.

Den kommer nu i en version med 1265 hästkrafter och kör ifrån Tesla Model S Plaid.

Än så länge har Zeekr bara startat försäljningen i Sverige och Nederländerna, men inom kort följer Norge och Zeekr öppnar försäljningsställen i fem europeiska länder. Ett servicecenter ska öppnas i Stockholmsområdet inom den närmaste tiden.



Zeekr X delar teknik med nya Volvo EX30, men är ett lite lyxigare och dyrare alternativ.



Maths Nilsson

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



5. Så höjde Tesla-teamet kvalitetskänslan på nya Tesla Model 3

Posted by Kristofer Rask september 23, 2023

Marcus Roffey leder arbetet med Craftsmanship & Design Execution på Tesla som har varit delaktiga i arbetet med att uppdatera **nya Tesla Model 3** som hade premiär i början av månaden. Teamets uppdrag var att på detaljnivå förhöja och förfina den upplevda kvalitén, både interiört och exteriört.



Marcus Roffey, ansvarig för upplevelsen i nya Tesla Model 3.

Tesla Model 3 skulle helt enkelt "ett snäpp upp i premium" och Marcus berättar att teamet hade fantastiska möjligheter att också kunna göra det. En av detaljerna var det omarbetade bakpartiet där teamet kunnat designa bort risken för panelglipor:

– På utsidan kunde vi städa upp springorna runt bakljusen genom att göra dem i ett enda stycke. Det gav ett mer sömlöst upplyst utseende och ett mycket tätare uttryck. Titta på bilen med stängd bagagelucka och det är svårt att förstå var delarna delar sig, säger Marcus.

Marcus berättar också hur den nya designen på fronten också minskar risken för att det kan uppstå panelglipor i produktionen. Den slätare fronten ger också en bättre aerodynamik och därmed bättre räckvidd.

– De riktigt skarpsinniga kanske också märker av ett förbättrat ljud vid öppnandet och stängningen av dörrarna, fortsätter Marcus.



Stora lyftet interiört

Marcus favoritdel med den nya bilen och det han tyckte var roligast att jobba med var interiören. Han berättar att teamet fick utgå från en nästan tom målarduk. Det har gjort att teamet har kunnat förbättra både helhetskänslan på atmosfären i bilen och precisionen i detaljerna.

– Äkta aluminiumdetaljer på konsolen, instrumentpanelen och ratten. Perforerade PUR-säten med ventilation, förfinade sömmar, mjuka skummade dörrstolpar och takbalkar vilket också bidrar till att minska ljudnivån, förklarar Marcus. Han fortsätter med att lyfta fram den interiöra belysningen och ljuslisten, mjuka ytor hela vägen ner till golvet och dolda mikrofoner och högtalare bakom klädseln.

– Teslas design kommer alltid att vara lugn och stilren. Det kan vara en utmaning att få till en hög kvalitet utan att lägga till fler detaljer för att tillfredsställa skatan i oss som dras till kromdetaljer, quiltningar, fler stygn, sömmar och linjer. Jag hoppas du känner att vi kanske har hittat balansen här, avslutar Marcus.



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. Tesla Cybertruck ska bli polisbil

Posted by Kristofer Rask

september 21, 2023

Oracle utvecklar mjukvara, kommunikationsutrustning, och andra lösningar för den amerikanska polismyndigheten. Nu kommer man också ta fram en polisbil baserad på Tesla Cybertruck. Det meddelade Oracles grundare Larry Ellison i samband med ett föredrag.



Oracles polissystem i en Tesla Model Y.

– Vår nästa generationens polisbil kommer väldigt snart. Det är min favoritpolisbil. Det är min favoritbil, faktiskt. Det är Elons favoritbil. Den är otrolig. Jag vet för mycket om den, en del som fortfarande ska avslöjas, men bland annat är den otroligt säker, väldigt snabb och den har en kaross i rostfritt stål, sa Larry i samband med presentationen.

Själva konstruktionen av Tesla Cybertruck är optimal som polisbil menar Larry. Oracle behöver inte sätta in en extra skärm för polisens kommunikationssystem eller några extra kameror.

– Vi använder faktiskt deras befintliga kameror, och deras befintliga skärm för att sätta vår applikation på, berättar Larry. Redan nu testas systemet på Tesla Model Y som används av polisen och räddningstjänsten i Stanislaus County, Kalifornien.



FILM: <https://youtu.be/63DmgBN1rSI>



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.](#)

7. Musk körde Cybertruck Performance: "Grym"

Publicerat 24/09/2023 av Maths Nilsson

Tesla kommer att släppa en Performance-version av sin Cybertruck. Och den blir något alldeles extra, avslöjar Elon Musk. – Jag har just kört Performance Cybertruck, och den är grym på nästa nivå, skriver Musk på X.



Tesla väntas leverera de första exemplaren av Cybertruck inom en snar framtid. Det har tagit fyra år från presentationen att få modellen i tillverkning och två miljoner som förbeställt bilen väntar på den. Bilen ska enligt tidigare uppgifter komma med både två och tre motorer.

Nu avslöjar Elon Musk att det även blir en extra snabb Performance-version. "It kicks ass next-level", skriver Musk, något som med en tråkigare svensk översättning ungefär betyder att den är helt grym.

Hur snabb den blir är oklart, vid presentationen för fyra år sedan uppgav Tesla att den snabbaste versionen med tre motorer skulle klara 0-96 km/h på 2,9 sekunder med tre motorer. Hur detaljerna står sig efter fyra år lär vi få veta under leveransfesten som sker de närmaste veckorna.



Maths Nilsson



8. Elbilen som sågas av alla: Snart till Sverige

Uppdaterad 22 sep. 2023 Publicerad 22 sep. 2023

Vietnamesiska VinFast har nu planer på att äntra den europeiska marknaden tidigare än väntat. Detta sedan EU utreder huruvida det kan vara lämpligt med tariffer på kinesiska elbilar.



VinFast VF8 kan på sikt komma till Sverige.

Reuters rapporterar att VinFast första elbilar kommer till Europa i år efter att de blivit godkända av lokala myndigheter.

Beskedet kommer i samband med att Europeiska unionen överväger att applicera tariffer på kinesiska elbilar.

Tvårsågad elbil

Det sägs att VinFast kommer att skeppa 3 000 exemplar av sin suv VF8 till Frankrike, Tyskland, och Nederländerna under årets fjärde kvartal.

VinFast är ett vietnamesiskt bilmärke och bilarna tillverkas därför i Vietnam.

De har redan skeppat 2 100 VF8 till USA, men har även planer på modellen VF9.

VF8 blev sågad av samtliga amerikanska biltidningar och mottagandet var minst sagt svalt – vissa medier beskrev bilen som ”den sämsta vi har kört”.



Flera modeller på gång

Till en början kommer VF8 att säljas i Frankrike, Tyskland, och Holland under årets fjärde kvartal.

Planen är att modellerna VF6, VF7 och VF9 kommer att lanseras i Europa under nästa år och genomgå Euro NCAP-tester.

Europa är en av de största marknaderna för kinesiska tillverkare, inte minst tack vare förmånliga privatleasingerbjudanden.

Om EU tillämpar tariffer på bilar från Kina kan de ge utrymme i marknaden för andra aktörer.

En dyr historia

VinFAST VF8, som slaktades i amerikanska medier, kommer att börja på 50 990 euro, motsvarande 607 000 kronor, i Frankrike.

Med ett sådant pris kan det bli knepigt att konkurrera med konkurrenter som Tesla Model 3 som börjar på 512 000 kronor.

Huruvida VinFast kommer till mer elektrifierade marknader som Sverige och Norge beror förmodligen på hur mottagandet på andra marknader i Europa blir.

Med det sagt har VinFast storslagna globala planer och vill etablera sig i alla världens hörn.

Under årets andra kvartal gick VinFast back 526,7 miljoner dollar, motsvarande 5,9 miljarder kronor, medan företaget omsatte 327 miljoner dollar, motsvarande 3,6 miljarder kronor.

Läs även:

[Eilbilen som sågas av alla – ”Sämsta vi har kört”](#)

[Blev 423 miljarder rikare på elbilar – över en natt](#)

[EU sätter ner foten – vill stoppa kinesiska elbilar](#)

[ElbilarVietnam](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

Teknikens Värld

9. Yangwang U8 är en laddhybrid som kan flyta på vatten

Publicerad 24 sep 2023, kl 10:41

Tesla Cybertruck kan slänga sig i väggen, vi vill ha en Yangwang U8! Det nya kinesiska lyxmärket Yangwang, som lyder under BYD, har visat sin första modell U8 och förutom att snurra runt sin egen axel kan den också flyta och köras på vatten.



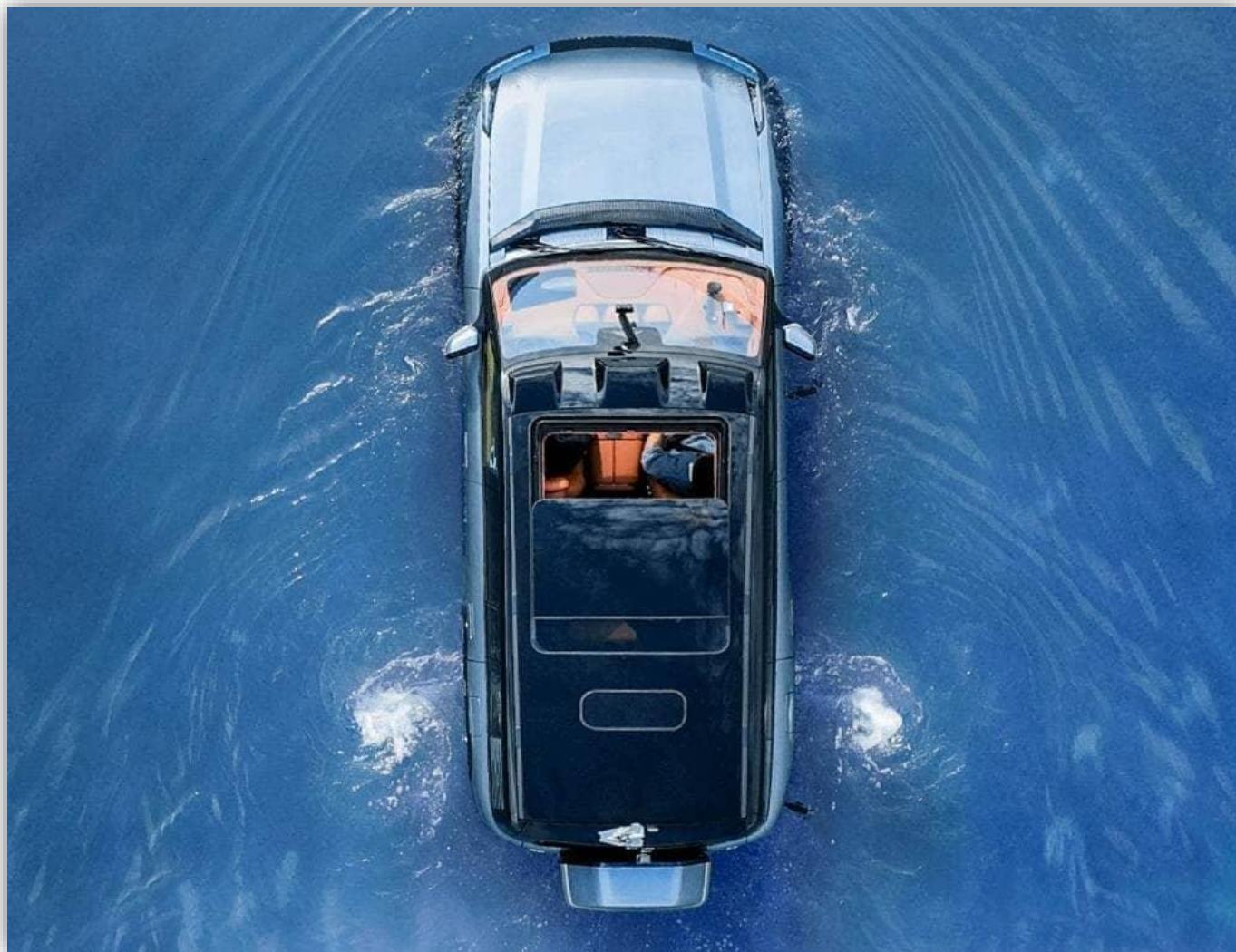
FILM: https://youtu.be/ok6V_nc4OT0

Kinesiska BYD kan inte bara hitta på ovanliga modellnamn som **Seal** och **Dolphin**, nu lanserar de sitt premiummärke Yangwang och dess första modell, som motsägelsefullt nog har fått det högst ordinära modellnamnet U8. Yangwang U8 är dock långt ifrån vanlig.

U8 är än så länge inte aktuell för lansering i Europa, och det kanske är bra för det är inte säkert att den skulle få plats på våra vägar. Med 532 cm på längden, 205 cm på bredden och 193 cm på höjden är den till exempel en halvmeter längre än Mercedes G-klass.

Yangwang presenterar U8 som en laddhybrid, men är lite luddiga med detaljerna om drivlinan. Den ska ha totalt 1 200 hästkrafter och drivs framåt av fyra separata elmotorer och en turboladdad 2,0-liters bensinmotor. Den har både ett 49 kWh-batteri och en 75 liter stor bensintank. Medan elräckvidden anges till blygsamma 18 mil ska den totala räckvidden vara 100 mil, och 0–100 km/h ska gå på 3,6 sekunder. Max laddeffekt är inte så imponerande 110 kW. Tjänstevikten uppges vara enorma 3 460 kg och den ska kunna dra upp till 2,5 ton tunga släp.

Yangwang U8 ska säljas i två utföranden: Premium Edition och Off-road Master Edition. Det är den senare man vill ha. Den har nämligen snorkel som gör att den kan köra i upp till 140 cm djupa vattendrag, i stället för Premium Edition som inte klarar mer än 100 centimeters djup. Om man aktiverar Wading Mode aktiveras en mängd sensorer som håller koll på djupet och om hjulen börjar spinna fritt förstår bilen vad den ska göra. Då aktiveras Emergency Floating Mode som stänger alla sidorutor, öppnar glastaket och stänger av bensinmotorn.



I det här läget kan bilen flyta i upp till 30 minuter, och det ska till och med vara möjligt att köra i upp till 3 km/h. Bilen använder då hjulen som vanligt och precis som på land kan den göra en så kallad tank turn genom att låta hjulparen snurra åt motsatta håll. Yangwang uppges vara vattentät enligt klassificeringen IP68. Yangwangs bilar ska säljas genom direktförsäljning i totalt 90 butiker spridda över Kina.



ERIK WEDBERG



Yangwang U8
GALLERIER

Teknikens Värld

10. Ford Ranger presenterad som laddhybrid

Publicerad: 21 sep 2023, kl 14:43

4,5 mil. Så långt ska det gå att köra på el med Ford Ranger Plug-in Hybrid som ser ut att bli den första laddhybridrivna pick-upen. Men den dröjer länge än.



Ford presenterar nu något så ovanligt som en laddhybridversion av en pickup. Oss veterligen finns det ingen annan på marknaden, och **Ford Ranger** Plug-in Hybrid kan därmed fylla en lucka på marknaden. Den som känner ett omedelbart köpsug får dock vara beredd att vänta. Ford planerar att starta tillverkningen så sent som mot slutet av 2024 och leveranser till kunder dröjer till början av 2025.

Det är den vanliga, fyrcylindriga 2,3-litersbensinaren som står för framdrivningen, i kombination med en elmotor. Bensinmotorn ger 273 hästkrafter men hur stark elmotorn är vill Ford inte säga ännu. De säger inte heller hur stort batteriet är, bara att det ska ha kraft nog för att driva bilen upp till 4,5 mil.

Elektrifieringen ska inte inverka negativt på lastegenskaperna. Ford uppger att dragvikten på 3,5 ton ska vara oförändrad, likaså maxlasten på flaket. Ett så kallat Pro Power Onboard-system, som gör det möjligt att driva elektriska verktyg eller apparater från uttag på flaket, framhålls som en av laddhybridversionens fördelar. Det återstår att se hur den klarar sig i **Teknikens Världs älgtest**.



Erik Wedberg

[Ford Ranger Plug-in Hybrid 2025 GALLERIER](#)



11. Allt du behöver veta om nya VW Passat

Av redaktören bytbil

2023-09-22

Text Simon Hallenslev

Nya VW Passat finns bara som kombi. Den har dock mer utrymme än någonsin tidigare och finns som bensen-, diesel-, mildhybrid- och plug-in hybrid. Vi tar en första titt på nya VW Passat.



Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen, som var inbjudna till Braunschweig av **Volkswagen** Danmark.

Passat fyller 50 år och har sålts i mer än 30 miljoner exemplar. Det är prestationer som få bilmodeller kan matcha. Ändå finns det goda skäl att vara orolig för denna praktiska arbetshäst.

Bakom kulisserna i Wolfsburg, där **Volkswagen** har sitt säte, lurar en eldriven ID.7 som förutspås bli en enorm succé. En modell som kan göra Passat helt överflödigt när det gäller pris och praktiska egenskaper.

Men det är inte riktigt över än. Den nya nionde generationens **VW** Passat håller sig relevant med mer utrymme, högre kvalitet, uppdaterad teknik och ett seriöst hybridsystem som de flesta kommer att förstå. Och oroa dig inte, det finns plats för en diesel (eller tre) också. Vi har fått vår första smygtitt på nya **VW** Passat.



Mer utrymme

Den så kallade MQB-plattformen har format både **VW** och hela VAG-koncernen genom att göra det möjligt att bygga flera modeller från samma monteringslinje. Den första modellen på plattformen var VW Golf VII 2012, och sedan dess har både den fem meter långa amerikanska VW Atlas och den senaste VW Polo byggts på den.

Nu är nästa generation av MQB-plattformen klar, kallad MQB evo, och **VW** Passat blir den första modellen på den. Den uppdaterade plattformen innebär bland annat optimerad fjädring med nya stötdämpare som har högre absorptionsförmåga.

Den nya plattformen ger också **VW** Passat en god portion växtvärk. Jämfört med den utgående åttonde generationen växer nya Passat med 14 cm i totallängd till totalt 4,91 meter.

Förutom en större total längd har hjulbasen också ökat med 5 cm, vilket översätts direkt till baksätet, där du har 5 cm mer benutrymme.

Bredden har ökat med mer blygsamma 2 cm, medan höjden är densamma som hos föregångaren. Bagageutrymmet ökar med 40 liter till totalt 690 liter i kombiversionen, vilket är självklart eftersom Passat inte längre finns som Sedan.

Denna tillväxt innebär att VW Passat inte längre är sämre än sin tjeckiska syster, Skoda Superb när det gäller det inre utrymmet.

Högre kvalitet

Det är inte bara när det gäller innerutrymmet som Passat har kritiserats för att vara sämre än Superb. Det handlar också om kvalitetskänslan, och den utmaningen har nu lösts på enklast möjliga sätt.

Tillverkningen av nya Passat kommer att skötas av Skoda i Tjeckien. Ett byte som är en ren nödvändighet, eftersom Passatfabriken i Emden nu bygger den elektriska ID.7.

Baserat på den första visningen i Braunschweig känns materialkvaliteten förhöjd, med en trevlig mängd mjuk plast. I byggandet av kupén har **VW** också lyssnat på kunder som är trötta på touch i de nyare modellerna. Som ett resultat är ratten utsmyckad med fysiska tryckknappar, medan de återstående touchknapparna under skärmen nu är upplysta så att du faktiskt kan se vad du gör i mörkret.

Den uppmärksamme ser också att växelväljaren inte längre sitter i mittkonsolen. Precis som på elmodeller som ID.4 är växelväljaren nu placerad bakom ratten på höger sida. Därför är både ljus- och torkarfunktionerna kombinerade på reglaget till vänster, precis som Mercedes har gjort i årtionden.

Uppdaterad teknik

Förutom den välkomna återkomsten av tryckknapparna, som bör göra bilen lättare att använda, har infotainmentsystemet också fått en intuitiv översyn.

Det nya systemet kallas MIB4 och är både intuitivt i sin layout och konfigurerbart, som du förväntar dig av din smartphone. Det finns två fasta fält längst upp och längst ner på skärmen där användarens önskade ikoner kan infogas.

Skärmarna som det nya systemet styrs från har också uppdaterats. **VW** Passat får en ny 10,25" digital instrumentering och 12,9" infotainmentskärm som standard. Skärmar som är tydliga i sin upplösning och som vid första anblicken verkar vara både vackra och tydliga i sin layout.

Som en nyhet kan Passat också beställas med en massiv 15" skärm som följer samma goda trender, och den får också en ordentlig head-up display för att ersätta den klumpiga plexiglaspanel som den tidigare har varit utrustad med.

Seriöst hybridsystem

Drivlineprogrammet för nya Passat kan bäst beskrivas som mångsidigt.

Det finns något för alla med traditionella bensin- och dieseldrivlinor, en mild hybriddrivlina och, naturligtvis, plug-in hybrid. Totalt finns Passat med sju olika drivlinor, som alla levereras med DSG-växellåda utan möjlighet till manuell växellåda.

I den traditionella änden finns två 2-liters TSI-motorer med 204 och 265 beshästar, medan det finns tre dieseldrivna TDI-motorer i samma 2-litersstorlek med 122 hk, 150 hk och 193 hk. De mest kraftfulla TSI- och TDI-varianterna levereras med permanent fyrhjulsdraft i form av 4Motion.

Det kommer också att finnas en mildhybridvariant som heter eTSI, där en 1,5-liters beshinmotor får 150 hästkrafter med hjälp av ett 48V-batteri.

Den största nyheten är naturligtvis de två plug-in hybridvarianterna som kallas eHybrid. Den 1,5-liters beshinmotorn, som även finns i mildhybridvarianten, ersätter den 1,4-litersmotor som användes i föregångaren.

Batteriet är nytt och har en kapacitet på hela 19,7 kWh, vilket ger en uppskattad räckvidd på 100 kilometer på eldrift. Skillnaden mellan de två eHybrid-varianterna är den totala systemeffekten, som är antingen 204- eller 272 hästkrafter.

Den stora räckvidden kompletteras med AC-laddning som ökar från 3,6 kW till 11 kW, vilket är standard för helelektriska bilar. Nya **VW** Passat kan också snabbaddas på DC med en effekt på 50 kW, vilket inte är vanligt för laddhybrider.

Priserna för den nya VW Passat är ännu inte tillgängliga.

Relaterade artiklar:



Test: Jeep Avenger är lysande i stadsdjungeln



4 saker som avslöjar om du är en bra eller dålig förare



Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes



Mercedes CLA Concept - kompakt eldriven lyxbil med över 750 km räckvidd



12. Första turen: MG4 XPower

Av redaktören bytbil 2023-09-22 Text Morten B. Bek

435 hästkrafter i en kompakt elbil är lika med djärv acceleration som kommer att tilltala en speciell publik.



Förr i tiden, och inte bara nyligen, var det möjligt för personer under 30 år att spara ihop till en Ford Fiesta ST, Seat Leon Cupra eller någon annan varm kombi. Ett fast jobb, en hemadress hos föräldrarna, slitna jeans och nya sneakers vart tredje år var en förutsättning för att bankkontot någonsin skulle nå målet. Men vad gjorde man inte för att vara cool, ha en stor motor och kunna köra ifrån de andra?

Elbilar är räddningen för heta hatchbilar och kinesiska **MG** tillverkar den första vilda elektriska hatchbacken. MG4 XPower. Den har helt löjliga 435 hästkrafter.

Om du köper en Golf GTI vill du visa att du har lagt mycket pengar på din Golf. Du vill inte att den ska se ut som en Golf 1,5 TSI med 130 hästkrafter. MG4 XPower är så diskret att om den inte har den mattgröna lack som är exklusiv för MG4-versionen, ska du titta noga för att se vad som erbjuds. Hjulen är av samma storlek som på en MG4 Long Range – 18” – och spoilerarna är desamma. 435 hästkrafter och 0-100 km/h på 3,8 sekunder.

Det finns en uppgradering av infotainmentsystemet i alla nya MG4, men det är fortfarande lite klen. Det finns varken ett finare ljudsystem eller ”växlingspaddlar” för att reglera regenerering – och XPower och alla andra MG4 kan nu köras med en pedal. MG4, mild kraft eller vild kraft, denna kinesiskt byggda bil känns som om den byggdes med en snäv budget. Materialen är tunna och hårda, och det enda som har en touch av klass är ratten.



Accelerationens tidsålder

Man kan köra ifrån de flesta genom att bara använda en del av kraften, eftersom 435 hästkrafter vid cirka 1 800 kilo frigör en hel del dynamisk energi. Baktill på MG4 XPower sitter en elmotor med 231 hästkrafter och framtill sitter en elmotor med 204 hästkrafter.

Greppet finns därför på alla fyra hjulen och kan varieras mellan de två axlarna med en responstid som är så kort att jag skulle kalla den ögonblicklig. En elektronisk differentialspärr, som är en enkel förlängning av ESC-systemet, kan bromsa varje enskilt hjul när fördelningen inte är korrekt. Bromsarna är ventilerade fram och bak och har större dimensioner än på andra MG4-modeller. XPower har också styvare fjädrar och hårdare stötdämpare, och styrningen har också justerats.

Det kittlar direkt i magen och man håller andan när MG4 XPower avfyras. Det är enkelt att dosera kraften och den lilla kombin lider inte av Teslas tendens till överkänslig gaspedal. Den främre elmotorn spelar in med vibrationer och ljud, och jag måste spendera mer tid med MG4 för att ta reda på om det är en charm eller ett irritationsmoment.

Med den hårdare fjädringen kommer inte mycket mindre fjädringskomfort. Justeringarna är dock fortfarande effektiva, för när man dundrar runt på en öppen väg med både korta och långa kurvor är XPower stabil. Att skifta krafterna mellan de två motorerna kan orsaka en liten vickning i bakänden, men det är ungefär en halv sekund innan det är omhändertaget.

Vid hård acceleration känns framvagnen lite för lätt i kurvorna, men det är ett annat problem som gör den eldiga **MG:n** till en raket som är som bäst när det går rakt fram. Styrningen är tyngre än i standardmodellerna, men den är inte i närheten av direkt eller tillräckligt snabb.



Räckvidden är för snabba resor

Eftersom den har 435 hästkrafter, bleknar större och kraftfullare elbilar i jämförelse. Sportbilar med bensinmotorer har inte en chans. Den kunskapen, och förmågan att vara först och köra fort, är viktigare än bra styrning.

Kör inte fort för länge i MG4 XPower. Räckvidden kommer att göra det svårt. MG har valt batteriet från Long Range-versionen, som har en kapacitet på 64 kWh, i stället för 77 kWh-batteriet från den nya MG4 Extended Range. Detta sparar cirka 76 kilo, och dessa kilo skulle förmodligen räcka för att kapa 0,2-0,3 sekunder av 0-100-tiden, vilket skulle vara mindre att skryta med. Det skulle också kosta lite på dynamiken.

Men MG4 XPower väger 1 803 kilo, vilket gör den 128 kilo tyngre än 204 hästkrafter bakhjulsdrivna. Som jag ser det skulle 76 kilo inte göra någon större skillnad när det redan finns så många kilo. Visst vore det kul att köra både fort OCH långt?

Med 385 kilometer på en laddning, om du inte kör som kraften kräver, är räckvidden okej, och om du letar efter den längsta möjliga räckvidden har MG också en annan ny MG4: MG4 Extended Range med 520 kilometer på en laddning.



Relaterade artiklar:



Mercedes CLA Concept - kompakt eldriven lyxbil med över 750 km räckvidd



Test: Audi RS E-Tron GT är en nästan perfekt Grand Tourer



Faceliftad Tesla Model 3 för 519 170 kronor



Test: Jeep Avenger är lysande i stadsdjungeln



13. BMW i7 M70 provkörd: Inte elbilen du vill ha

Uppdaterad 24 sep. 2023 Publicerad 24 sep. 2023

Elektriska BMW i7 är synonym med komfort, lyx, och flärd. Nu har det emellertid adderats en dos sportighet till receptet. Vi har provkört den nya toppmodellen M70.



BMW i7 M70 är märkets mest kraftfulla elbil.

Vi blev tillräckligt imponerade av BMW i7 för att ge den bilvärldens mest prestigefyllda utmärkelse – Årets Högsta Växeln-bil. Ett epitet den kammade hem under fjolåret.

Vi har tidigare kört bilen i 60-utförande. Nu har alltså BMW skruvat upp prestandan och resultatet är märkets mest kraftfulla elbil: i7 M70.

Förra generationens 7-serie hade en toppmodell som huserade en V12 under huven. Nu rör det sig alltså om en elektrisk historia.



M70-beteckningen tar plats högst upp i hierarkin.



Vår testbil hade ett pris på över två miljoner kronor.

Ingen renodlad M-bil

BMW i7 M70 är ingen renodlad M-bil. I stället rör det sig om en så kallad M-performance-modell.

Det är ett epitetsom i många fall tilldelas olika modellernas toppversioner. Utöver att den hierarkiska aspekten säljer, är det just ett mer ihållande fokus på sportighet och prestanda.

Att ge i7 den behandlingen må framstå lika paradoxalt som att gå på Nobelmiddagen i gympaskor.

För att ta reda på om så verkligen var fallet begav vi oss till Portugal för att sätta nya BMW i7 M70 på prov.

En dyr paradox

Det som kännetecknar BMW i7 är en körupplevelse som grundar sig i absolut tystnad, och en komfortnivå som får en vattensäng att kännas som en spikmatta.

Materialvalen är av högsta kvalitet, ljudisoleringen bunkerlik, och baksätet segmentets bästa med hästlängder.

Bakom ratten är du väldigt isolerad från världen runtomkring, ett attribut som inte eftersträvas i en bil med sportiga ambitioner.

I termer av prestanda bjuder i7 M70 på hela 660 hästkrafter och 1 100 newtonmeter.

Det är nog för att katapultera den 2 770 kilo tunga bjässen till 100 kilometer i timmen på 3,7 sekunder, vilket är sanslöst.



Den enorma mängden kraft döljer bilens astronomiska vikt – åtminstone till viss del.



Paradgrenen i termer av teknologi är 8K-skärmen i baksätet.

Parallella världar

Det första du märker i i7 M70 är att fjädringen är hårdare. Resultatet blir att det inkräktar på bilens främsta paradgren – komfort – och att den slagskeppsliknande känsla som i7 erbjuder i grundutförande försvinner.

Det innebär dock inte att i7 M70 någonsin blir bestämt obekvämt, men skillnaden jämte "ordinarie" i7 är påtaglig.

Gasen i botten resulterar i en kraftig acceleration, men den upplevs aldrig som obehaglig. Prestandan finns onekligen där, men bilens atletiska färdigheter gör sig inte kända. Det enda som avslöjar bilens hastighet är hastighetsmätaren som klättrar i rasande takt.



Trots i7 M70:s sportigare ambitioner är baksätet där man vill tillbringa tid.



BMW i7 osar lyx och teknik.

Fartblindhet är något som är ständigt närvarande, och att nosa på bestämt frihetsberövande hastigheter i i7 är en dans på rosor.

På motorväg seglar M70 fram likt en pansarvagn och baksätet i vår testbil bjöd på en 32 tum stor 8K-skärm som fälls ner från taket.

Det går även att inta en snudd på helt liggande ställning à la business class på ett flygplan samtidigt som de små skärmarna vid respektive innerdörrhandtag i baksätet tillåter dig att styra alla bilens funktioner, inklusive bilens körlägen.

Bjuder inte upp till dans

Om du byter den förvånansvärt släta portugisiska motorvägen mot landsvägar av mer spartanskt snitt tvingas fjädringen jobba allt hårdare.

Den gör emellertid ett exemplariskt jobb av att hålla ekipaget i styr, oavsett underlag, och slätar ut vägens ojämnheter likt en ångvält.

Även vid fullt brass räds inte fjädringen för något, vilket tveklöst är ett måste när man har att göra med 660 hästkrafter och 1 110 newtonmeter.

Bakom ratten känner man sig inte särskilt involverad i bilens framfart, och den enorma mängden kraften lyckas väl med att dölja bilens vikt, åtminstone i viss utsträckning.

När det vankas körning på serpentinvägar är det dock omöjligt för en i7 M70 att försöka förhandla med fysikens lagar.

I stället är det en fråga om att utnyttja raksträckor till att mosa gaspedalen, medan kurvor bör hanteras varsamt.

Som förare kan du hålla i dig i bilens ratt, medan eventuella baksätesspassagerare kommer att ha en desto mer omtumlande upplevelse.

Summan av kardemumman

BMW i7 M70 förser märkets flaggskepp med attribut som är bestämt paradoxala.

7-serien må ha varit de mest atletiskt lagda lyxsedanerna rent historiskt, men den nya generationen bjuder på en upplevelse som är desto mindre involverande.

Den obefintliga fartsensationen gör även att en M70-variant egentligen inte adderar något förutom hårdare fjädring och en hastighetsmätare som rör sig snabbare mot toppfarten på 250 km/h.

BMW i7 M70 äventyrar 7-seriens trumfkort – enorm komfort och lyx – vilket rent objektivt gör den sämre ämnad för vad den är till för.

Modellen har emellertid en viss charm i hur paradoxal den är, något som några av mina branschkollegor slog ett slag för.

Det sägs att i7 M70 utvecklades parallellt med Rolls-Royce Spectre.

Att kombinera en massa lullull och lyx med prestanda och portugisiska landsvägar är ett tilltalande koncept.

Med det sagt är prispåslaget på 220 000 kronor och räckviddsförlusten på 6-7 mil svårmotiverat. Ska du få ut det bästa av 7-serien kommer du längre med övriga modeller.

BMW i7 M70 (2024)

Motor: Elmotor fram, bak, 659 hästkrafter, 1 100 newtonmeter

Kraftöverföring: En-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 3,7 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Elektrisk räckvidd: 559 km

Vikt: 2 770 kg

Mått: (längd/höjd/bredd): 5391/1544/1950 mm

Pris: Från 1 872 100 kronor

Första intryck: 3,5/5

BMW i7 M70 är ett sätt för tyskarna att visa upp det mest extrema av två världar – elektriska flaggskeppet i7 med inslag från motorsportavdelningen M.

Resultatet är ett kvitto på alla BMW:s styrkor. Dock ett exempel på för mycket, på en och samma gång. M70 är imponerande på sitt sätt, men inte den variant av i7 undertecknad rekommenderar.

Relaterade artiklar:

[Nya BMW i7 krossar konkurrenterna](#)

[BMW – ”vårdslöst att bara satsa på elbilar](#)

[Elbilen Neuse Klasse visar framtiden för BMW](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.



14. Frontline Cars erbjuder eldriven klassisk MG

Av Bobby Green 2023-09-22 kl 13:00

Och en restomod med V8:a.



Vässad restomod till vänster, elkonvertering till höger.

Förr i tiden tillverkade det brittiska märket MG fräsiga små sportbilar men efter att namnet tagits över av Kina är detta ett minne blott, och numera är det eldrivna suvar och annat som erbjuds. Det vi ser här också en eldriven MG, men skillnaden är att det är en ombyggd gammal MGB. Jobbet har utförts av företaget Frontline Cars och de har behållit det klassiska utseendet och "bara" adderat elektrisk kraft. Företaget erbjuder även en restomodversion med **V8:a** som skiljer sig en hel del från originalet men som ändå behåller stuket på ett ganska bra sätt.

Elversionen kallar man för MG Bee och under skalet på denna sitter det en elmotor som ger 115 hästar och ett batteripack på 40 kWh som ska ge räckvidd på upp till 22 mil. Original växellåda finns kvar och 0-100 km/h ska kunna avklaras på 8,8 sekunder. Bilen väger in på 1186 kilo och viktfördelningen ska vara 50/50 för båda versionerna.

Restomodden heter LE60 och den har en Rover-V8:a som skrämts upp till 380 hästar och 403 Newtonmeter i vrid. Kraften skickas till bakhjulen via en fempetad manuell växellåda och från 0-100 km/h tar det inte mer än fyra sekunder. Endast 30 exemplar ska bli till av denna och de första leveranserna ska äga rum någon gång nästa år. Hur många av den eldrivna som ska bli till är oklart, så även hur mycket man får betala för bilarna.



Bobby Green



15. David Brown har byggt en eldriven klassisk Mini

Bobby Green 2023-09-21 kl 18:00

Väger lika mycket.



FILM: <https://youtu.be/qf0v7rb9UKw>

David Brown Automotive presenterar nu sin allra senaste förfinade klassiska Mini men under skalet på denna är det modernare än någonsin. Bilen kallar man för Mini eMastered och den är alltså helt eldriven. Det finns ett batteripack på 18,8 kWh som i sin tur matar en elmotor som har nära 100 hästar och 175 Newtonmeter i vrid. Det räcker nog i denna lilla bil. 0-100 km/h ska gå på 8,5 sekunder och toppfarten anges till 148 km/h. Det kompakta batteriet gör ju dock att räckvidden blir lidande och på en laddning ska man inte komma längre än 17 mil. Att man har valt ett mindre gör dock susen för vikten, för bilen ska nämligen inte väga mer än 640 kilo vilket är lika mycket som när den har förbränningsmotor. Förutom drivlinan utrustas bilen med bättre chassi, bromsar, trevligare interiör med bättre stolar och moderniteter som infotainment-system från Pioneer.

Vad man får betala för den här skapelsen framgår inte, men bilarna från det här företaget brukar inte direkt vara billiga.









Bobby Green



**David Browns Ocelli Edition-Mini på banan
Verkar vass**



**Klassisk Mini som vill vara en Bond-Lotus
David Brown har byggt ny bil till Simon Cowell**



**Silverstone Edition - specialversion av Speedback GT
Nytt från David Brown Automotive**



16. Bentleys trehjuling: Världsklass för små lyxliare

Uppdaterad 22 sep. 2023

Publicerad 22 sep. 2023

Har du gett dina barn allt? Tveksamt. När du handlat in Bentleys senaste pimpade trehjuling, vågar vi däremot tro att barnkammaren är komplett.



När du vill överraska lite extra rejält hemma, ta då svängen förbi din lokale Bentley-handlare och ta med en av deras nya trehjulingar hem.

Det ska börjas i tid, det som krokig ska bli.

Det har den engelska lyxbilstillverkaren Bentley tagit fasta på när de nu släpper sitt senaste fordon på marknaden.

För att kidsen i tid ska lära sig att Bentley är bra grejer lanserar märket sin egen trehjuling till de allra minsta kunderna.

Trehjuling med guldkant

Cykeln: The Mulliner Tricycle, är mycket riktigt döpt efter märkets överexklusiva Mulliner-modell och riktar sig till barn från sex månader och upp till fem år.

Cykeln har som sig bör klätts med detaljer som anknyter till både mammas och pappas bil. Med romb-quiltad och snurrbar stol är nivån satt.



Livet blir lite extra skönt med rätt logotype som huvudstöd.

På huvudkudden finns märktes emblem broderat. Självklart står det även Bentley på cykelramen.

Fälgarna är mindre avmallningar av Flying Spur Mulliners "stora" fälgar, med Bentley-brandad flytande centrumkapsel så att Bentley-namnet alltid står rätt bredvid sandlådan. Vad skulle annars folk säga?

Läs mer:

[Om Bentleys nya trehjuling här.](#)

[Om Gröna Lunds Bentley som kört hur många kändisar som helst.](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



17. Unik Saab EX – Världens näst dyraste Saab?

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-09-21 Uppdaterad 2023-09-21

Coupén Saab EX byggdes inför Saabs 50-årsjubileum 1997. Nu säljs skapelsen på auktion och kan bli den nästa dyraste Saaben någonsin.



Nu har du chansen att köpa en helt unik Saab EX som det bara finns ett exemplar av i världen.

Saab EX byggdes av Saab-entusiasten och bilbyggaren Per Ekstrøm i Oslo. Han ville göra något speciellt inför Saabs 50-årsjubileum 1997. Saab-ledningen i Trollhättan var med på noterna och gav sitt stöd.

Per Ekstrøm utgick från ett Saab 9000-chassi och plockade mycket delar från Saab 900. Bakrutan kommer från 900 Cabriolet och taket är sänkt med sju centimeter.

Motorn är Saabs välbekanta 2,3-liters turbo och har gått 15 400 mil. Men sedan bygget blev klart har Saab EX bara söndagskörts försiktigt.

– Den här bilen är en fantastisk huvudvändare, som drar till sig positiv uppmärksamhet vid varje bensinstation eller klassiskt bilevenemang där den vida överglänser alla vanliga italienska superbilar, uppger **Bonhams** som säljer den unika Saaben på auktion.

Byggkvaliteten sägs vara exceptionell och bättre än i en modern serietillverkad bil.

Bonham uppskattar ett slutpris mellan 700 000 och 1,1 miljoner kronor. Det skulle göra bilen till världens näst dyraste Saab efter den **Saab 900 Turbo 16 Cabriolet Cabriolet som gått mindre än 40 mil.**





18. Honda NSX var uppstickaren som satte Ferrari på plats

Publicerad 2023-07-16 kl 6:30 Text Erik Söderholm

Den japanska superbilen beskrevs som "banbrytande" av självaste Gordon Murray och utvecklades av Ayrton Senna.



I den del av bilvärlden som domineras av namn som Ferrari och Lamborghini kan det vara svårt att lansera en utmanare från Japan med ett Honda-emblem i fronten. Men det var precis vad japanerna gjorde under det tidiga 1990-talet.

Honda NSX har blivit ett näst intill legendariskt namn på en modell som tillverkades under hela 15 års tid, och som började utvecklas redan 1984.



Testades som småbil.

När en bil utvecklas använder tillverkarna ofta så kallade mulor, där tekniken under skalet kommer från den nya modellen men där själva karossen och det som syns från utsidan kommer från en befintlig modell för att inte väcka onödigt uppmärksamhet.

Honda-ingenjörerna tog det hela ett steg längre under NSX-utvecklingen. De kapade helt enkelt den lilla småbilen Honda City i två delar, skruvade i motorn bakom förarstolen och bytte framhjulsdraft mot bakhjulsdraft.

Ingenjörerna blev imponerade av hur kul bilen var att köra runt parkeringsplatsen vid utvecklingscentret, och så var fröet till NSX sått.



Den älskades av Ayrton Senna...

F1-legendaren Ayrton Senna hjälpte till med utvecklingen av NSX liksom flera andra F1-förare. Senna övertygade utvecklingsteamet om att strama åt chassit för att köregenskaperna skulle bli bättre.

Han körde också NSX runt Nürburgring och bidrog med viktiga siffror som skickades till Japan där de bearbetades av en superdator för att anpassa chassit.



...och Gordon Murray

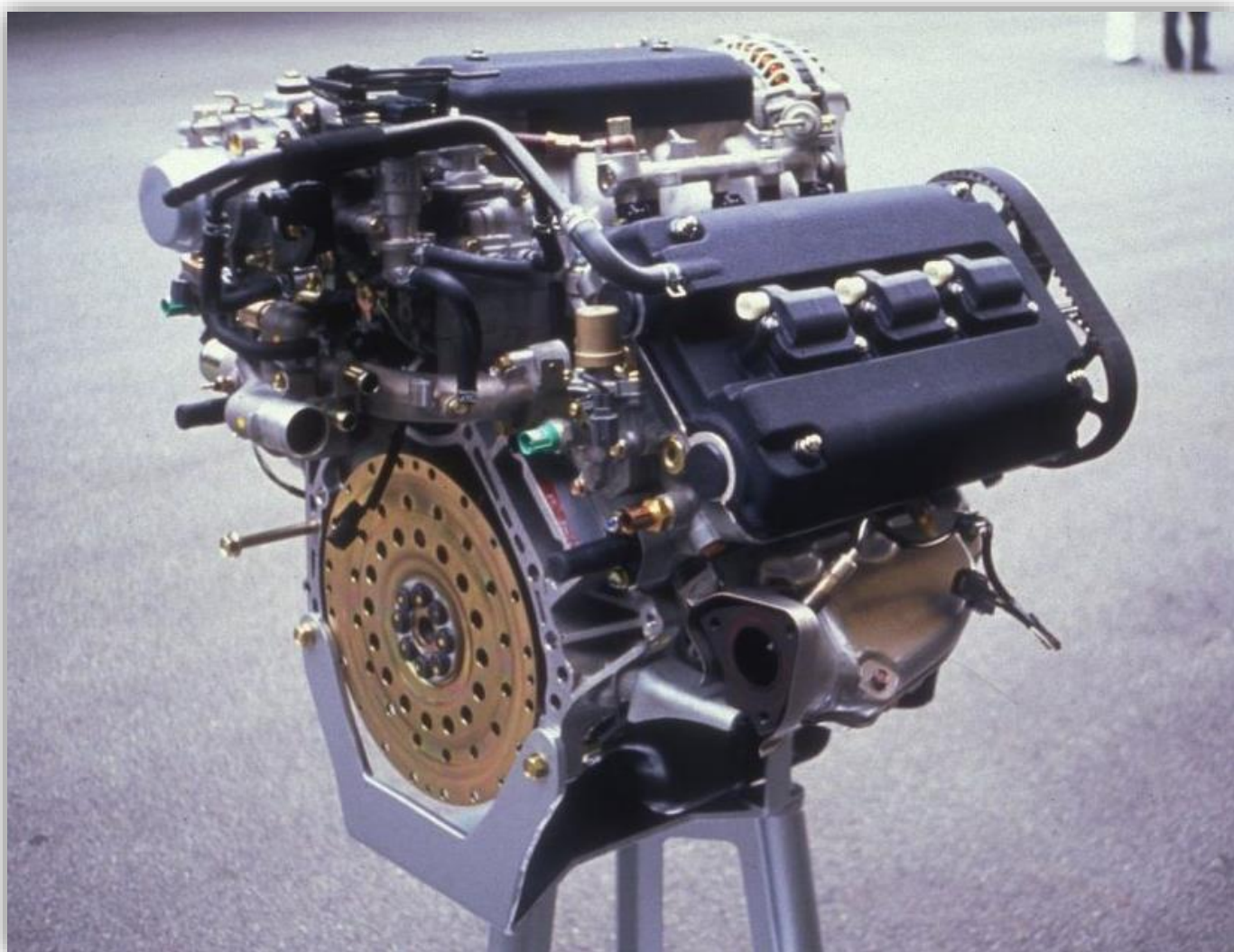
Bilingenjören som senare utvecklade McLaren F1 älskade Honda NSX och körde 7 500 mil i sitt exemplar. Han hyllade den som en ännu bättre och mer användbar superbil än Porsche 959, Bugatti EB110, Ferrari F40 och Jaguar XJ220.

Han använde NSX-chassit som förebild när han utvecklade McLaren F1 och konkurrenterna glömdes snabbt bort när han körde sin Honda, [har han skrivit](#).

"Fjädringen i NSX är fantastisk. Det är verkligen ett genialiskt system och vid den här tiden tror jag utvecklingskostnaden måste ha varit enorm", skrev han och hyllade den "banbrytande användningen av aluminium".

Gordon Murray önskade att bilen antingen sålts något billigare eller med ett bättre varumärke, och med starkare motor.

"Vid den här tiden innehöll dock Hondas filosofi ett motstånd mot större motorer med många cylindrar. Jag frågade dem men kunde inte övertyga dem."



"Bara" en V6-motor

Honda NSX skulle alltså utmana Ferrari, BMW och andra välkända namn. Men i en tid när konkurrenterna i allt högre utsträckning hade V8- eller V12-motorer envisades Honda med en högvarvig V6-motor.

Kritikerna hävdade att det inte räckte till och att chassit absolut skulle klara en högre effekt. Men Honda var benhårda. V6-motorn med 250 hk utvecklades med ny teknik genom åren men grundkonceptet blev detsamma: NSX skulle fokusera mer på balans och ett välutvecklat chassi än på rå prestanda.



Designen har ett syfte

Honda NSX har en "framåtlutad" design med bilens cockpit långt framdragen, framför motorn. Designen inspirerades av stridsflygplanet F-16, har chefsingenjören Shigeru Uehara berättat.

Den framdragna positionen för förarplatsen skulle leda till bättre runtsikt, samtidigt som det högt uppdragna bakpartiet skulle ge bättre stabilitet i höga hastigheter.



Flera specialmodeller

Efter några år kom Honda NSX-R där ingenjörerna kastat ut ljudisolering, högtalarsystem, reverbhjul, luftkonditionering och antispinnsystem för att sänka vikten. Besparingen blev 120 kilo.

1995 kom även NSX-T, en targaversion med takpaneler som kunde tas bort.



En riktig långkörare

Honda NSX började alltså utvecklas 1984 men slutade inte tillverkas förrän 2015. Den byggdes för hand i en komplicerad process i en fabrik byggd särskild för NSX.

Personalen i fabriken skulle ha jobbat åtminstone tio år hos Honda för att få bygga NSX-modellen.



Erik Söderholm



Mugen Honda NSX RR Concept 2009.



Roger Warolin