



1960 Alfa Romeo Giulietta Sprint

1. Test av Xpeng G9 Performance
2. Provkörning av BMW M5 Sedan
3. Kia EV3 ger ett utmärkt första intryck
4. Abarth levererar rekordhög effekt med nya elbilen Abarth 600e
5. Xiaomi krossar Porsche och Tesla på Nürburgring
6. Ny metod utviner litium enkelt ur saltvatten
7. 22-åring får fängelse för galen färd på elsparkcykel
8. Dodge Daytona
9. Grattis Pontiac Grand Prix
10. Alfa Romeo Giulietta Sprint

## 1. Test: Xpeng G9 Performance – lyx på el

Uppdaterad 28 okt. 2024 Publicerad 28 okt. 2024

Dags för ett test av en stor och välutrustad elbil med all lyx man behöver, och mer därtill. Kolla in Xpeng G9 Performance.



*Dags att klämma lite på en elbil och all dess funktioner.*

När man först går fram till bilen så uppfattas den som både en som tar plats men också är lite försynt.



*På skärmen gör man allt i bilen.  
Från att ställa in sidospeglarna till att stänga av förarassistanserna.*



*Som sagt, snygga mjuka linjer och en fin grön lack lyfter bilen.*

Den är stor men kurvorna och linjerna mildrar sin storhet och gör den mjuk och fin. Just den här modellen var också lackad i en matt grön färg som andades skogens lugn.



*Enormt ljust och luftigt med glaspanorama-taket.*

När man kliver in i bilen så omges man av en enormt lyxig känsla. Den vita inredningen och de stora skärmarna gör att det känns som ett rymdskepp.

Med det stora glastaket får man enormt mycket ljusinsläpp som så klart bidrar till känslan.

#### **Teknik till förbannelse i G9:an**

Som den kinesiska elbil det är så är **Xpeng G9 Performance** fullpackad med tekniska överraskningar, vissa bra men de flesta ganska dåliga. Och med dåliga menar vi, de behövs inte.

Att bara framföra bilen på vägen är en teknisk utmaning.

Alla förarassistanssystem stör mer än de hjälper. Varje gång bilen startar får man gå in i menyerna och stänga av en massa system för att orka med att köra.



*Här sitter kameran som konstant stirrar på dig och analyserar hur du mår.*

I A-stolpen sitter en kamera som konstant stirrar på föraren. Känns lite jobbigt faktiskt. Dess jobb är att ha koll på mig och hur jag mår.

Så fort jag gäspade lite så varnade bilen på flera sätt om att jag var för trött för att köra. Men en gång sjöng jag högt, och jättebra så klart, och kameran registrerade det som en gäspning. Suck.



*Här under mittkonsolen finns utrymme för förvaring men det är också här under, väl dolt, som uttagen sitter för laddning av prylar.*



*Här är laddarna, som tar upp en enorm yta.*

### **Det absolut värsta med Xpeng G9**

Att göra små saker vi är vana vid är enkla är betydligt mer komplicerade här. Att justera sidospeglarna kräver ett antal klick på skärmen för att till slut aktivera knapparna på ratten för att justera speglarna.

Vad är det för fel med de enkla knapparna på dörren?

Halva mittkonsolen är två trådlösa laddplattor. De tar på riktigt upp en enorm yta där man kunde ha mer förvaring och kanske uttagen. Konstigt planerat.

Bilen har tack och lov riktiga sidospeglar men det hindrar dem inte från att projicera videor med samma vinkel på den stora mittskärmen. Det både irriterar och gör en åksjuk. Vi behöver absolut inte det.



*Här reser man som en kunglighet. Lyxen finns nämligen även i bak.*

### **Det finns också mycket bra**

Baksätet är en fröjd. Sätet kan lutas, det har massage och det är luftigt.



*Passageraren reser som en prins eller prinsessa.  
Egen skärm, stöd för blåtandsheadset och massage. Inte tilla.*

Passagerarens skärm är ju ett trevligt inslag. Att den personen kan sköta klimatet i kupén, kolla på Youtube och ge föraren massage i stolen är ju klockrent.

Stolen är lite av en recliner men, min sambo som är 191 cm var alldeles för lång. Den delen som lyfter upp benen gjorde absolut ingenting för honom. Däremot var det skönt med massage, ventilation och värme.

Lastutrymmet är stort, så klart. Det är en suv.

Däremot inga smarta lösningar för lasten, det saknade vi.



*Gott om plats för allt du behöver.*



*Mindfulness-läget är en av de bättre sakerna med bilen.*

### **Behöver du ta en paus?**

Bilen har så klart inbyggd **mindfulness**. Parkera på en bra plats och aktivera mindfulness, välj mellan olika program med olika syften och låt bilen sköta resten.

Glöm stressen, pressade scheman och idioter i trafiken för här kommer du ner i puls vill jag lova.



*Två högtalare sitter på instrumentbrädan och de glider lite snyggt ner när ljudet är av.*



*Fälgarna är några av de snyggaste jag sett på moderna elbilar.*

### **I brist på motorljud**

Vi som älskar motorljud får ju välja något annat att lägga fokus på, som stereon. Den här G9:an har 22 högtalare med 2150 Watt av märken Dynaudio. Och som den audiofil jag även är rös jag över hela kroppen.

Så klart är bilen utrustad med en sjukt välbalanserad bas men också Dolby Atmos. Slå på en film på Youtube, slå diin favoritmusik eller bara testa deras egna demoljud och du kommer rysa. Eftersom du sitter i en så liten kupé kommer ljudet ännu närmare och upplevelsen är många gånger bättre än på bio.

### **Om du är dålig på att parkera...**

...ja då är den här bilens självparkering perfekt. Det finns många bilar som har den funktionen med denna från Xpeng är bland de bästa jag testat.

Den är otroligt snabb på att parkera. Lite så man sitter med andan i halsen. Vid flertalet tillfällen stampade jag på bromsen för det gick lite väl fort.

Den också parkera sig själv när du står utanför. Då sköter du hela processen i mobilen.

Bilen har också en så kallad "summon"-funktion. Om du kommer tillbaka till din parkerade bil och blivit helt in-parkerad så kan du nu be bilen köra fram en bit så du lätt kommer in. Något varenda bil borde utrustas med eftersom parkeringarna tenderar att vara alldeles för små.

**Läs även: [Xpeng G9 provkörd – premiumsuv på kinesiska](#)**

### **Du behöver så klart ingen nyckel**

Appen fungerar också som en nyckel med sin blåtand. Tanken är god men hos mig blev det galet. Jag parkerar min bil nära min entré och går in och ut frekvent med min hund så varje gång vi kom och gick så låste jag upp och låste bilen. Jag hade dessutom ställt in att den skulle spela en liten truddelutt varje gång.

Men annars är det en behändig funktion.



Nyfiken på era tankar om designen på denna Xpeng.

### Xpeng G9 Sammanfattningsvis

Bilen är ett mästerverk till exteriören. Insidan är lyxig fullproppad med teknik och bekvämligheter. Dessvärre för många system för att assistera föraren, jag hatar dem.

Men om man bortser från det och bara tänker på hur den är att köra så är den underbar. Den mjuka fjädringen gör det behagligt på ojämna ytor.

Du laddar från 10-80 procent på 20 minuter, det är schysst.

Prislappen är okej, du får nämligen extremt mycket bil för pengarna. Om du gå ner i utrustningsnivå så får du ändå väldigt mycket bil för pengarna.

#### Fakta:

- **Märke:** Xpeng
- **Modell:** G9 Performance
- **Motor:** Elmotor
- **Batteri:** 98 kWh
- **Räckvidd:** 570 km (WLTP)
- **Laddning:** –
- **Förbrukning:** 24,5 kWh/100 km
- **Pris:** 907 890 kronor
- **Lansering:** –



Åsa Wallenrud

## 2. Provkörning av BMW M5 Sedan

Publicerad av Jan-Erik Berggren

25 okt 2024 kl 00.01

Uppdaterad kl 15.19

Kan Porsche, Ferrari och Mercedes så kan väl BMW:s M-avdelning. Men ändå, att ge ikonerna M5 200 elektriska hästkrafter är ett vågspel. Bilen blir tung och kanske helt enkelt lite för snäll. Vi åkte hem till BMW i München för att ta reda på hur snäll sjunde generationen BMW M5 egentligen är nu när den blivit laddhybrid.



*En helt ny generation BMW M5. Nu en laddhybrid. Och vi har kört den.*

**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/jan-erik-kor-helt-nya-bmw-m5-sedan/>

Med en tjänstevikt på 2,5 ton är det lätt att förstå allt snack om att **nya BMW M5** är alldeles för tung. Med en laddhybrid drivlina är det lätt att förstå att vissa fundamentalister tycker att nya **BMW M5** blivit lite för snäll, lite för mycket familj och lite för lite rå sportbil.

BMW M:s designchef Jose Casas har gjort sitt bästa för att sjunde generationen M5 i alla fall ska se ut att gå snabbt och vara sådär lagom kaxig. Det ska märkas att det kommer en M5:a på vägen men den ska inte skrika ut prestanda och fart, inte som när det kommer till exempel en Lamborghini.



*Jan-Erik Berggren gillar stolarna i nya M5 som ger ett bra stöd.*

### **Det här är nytt Sjunde generationen**

En ikon lever vidare och BMW har nu hunnit presentera sju generationer av sin M5.

### **Laddhybrid**

För första gången är BMW M5 en laddhybrid. Det ger extra hästkrafter, totalt 727, men också extra vikt. Tjänstevikten ligger på hela 2,5 ton och BMW har lovat att de aldrig ska bygga en tyngre M5:a.

### **Egen design**

En tydligt egen design jämfört med en "vanlig" 5-serie där framför allt centrumlinjen på bilen har förstärkts.

Casas har några knep för att lyckas. Nya M5 har en väldigt tydlig mittbena som löper från fronten och hela vägen till bakspoilern. Från mittlinjen ska sedan M5 breda ut sig åt sidorna. Stora luftintag fram och utblås bak ska ge luft men också signal om en bil i rörelse. Väldigt lite luft mellan skärmar och däck ska ge intrycket av en bil som sitter fast i asfalten. All kraft ska nedåt och åt sidorna och det syns i alla linjer i fronten och bak.

På insidan känner vi igen bildskärmslösningen från **5-serie** men på ratten finns två röda och tydliga knappar som du kan programmera för olika kör lägen. Alla inställningar görs i menyer – och det finns mycket att ställa in – men med två knappar på ratten kan du ha förinställda lägen för de vanligaste situationerna.



*M1- och M2-knapparna ovanpå rattekrarna är programmerbara.*

Du får, så klart, också olika färger på panelbelysning och bildskärmar beroende på inställning.

Stolarna är sportiga med rejäla stöd i sidan, som är ställbara, men inte för hårda. Jag sitter väldigt bra när det äntligen är dags att styra ut bilen på de fina vägarna norr om München.

I hybridläget fungerar BMW M5 som vilken **laddhybrid** som helst. Elmotorn finns där som stöd om jag accelererar snabbt och som primär drivlina när jag kör långsamt i morgontrafiken.

### **Bra känsla i motorn**

Många laddhybrider, familjebilar som sportbilar, har en tendens att ha tydliga lägen mellan eldrift och drivning med förbränningsmotor. Övergången kan vara sömlös och bra men det känns, eller hörs, tydligt vilken drivlina som drar bilen framåt. På något sätt har BMW lyckats få M5 att för det mesta kännas som en bil med bara förbränningsmotor. Väljer jag att växla själv finns kraften där jag vill ha den och nedväxlingarna är tydliga. Den åttastegade automatlådan ger mig alltid kraft och jag får aldrig den där svävande känslan som kan finnas i vissa hybrider och laddhybrider.

Väljer jag de mest sportiga inställningarna förstärks motorljudet i bilens högtalare. Det här kommer vissa att älska och andra att tycka mindre bra om. Jag tycker inte att det stör så mycket men det går minst lika bra att njuta av V8:ans naturliga ljud.

V8:an på 4,4 liter ger 585 hästkrafter och när elmotorn klickar in finns det ytterligare 197 hästkrafter att ta till. En så stark elmotor betyder att BMW inte behöver eldriven turbo, om turbon skulle släpa efter lite gör det inget eftersom elmotorns kraft finns där direkt. Elmotorn och energin från batterier på 22,1 kWh, 18,6 kWh kan användas, klarar att driva bilen i 69 kilometer på el och då med en toppfart på 140 km/h. Toppfarten i hybridläget är begränsad till 250 km/h, eller 305 km/h om du köper till M Sport-paket.



*V8:an på 4,4 liter är inte längre ensam.  
Den har en kompis i form av en elmotor på 197 hästkrafter.*

Nya M5 är som sagt tung, men den upplevs inte alls som tung, inte ens när det svänger. Den hänger med fint och styrningen är väldigt precis. Inte ens vid full attack i snäva svängar med dålig asfalt kränger bilen och fjädringen gör ett bra jobb som maskerar dåligt underlag. Accelerationen är kraftfull och 0-100 km/h går på 3,5 sekunder och upplevs inte som de snabba elbilarna. M5:ans styrka är framför allt accelerationen i högre farter – från 50, 70 och 90 km/h finns kraften alltid där. Tacka BMW:s klassiskt högvarviga V8 för det. Och på låga varv, då finns elmotorn där för att hjälpa till

Batteriet laddas med en effekt upp till 7,4 kW och BMW har alltså valt bort snabbladdning. Att ladda batteriet fullt tar drygt tre timmar om du har en laddbox som kan leverera 7,4 kW. Hybrid drivlinan ska hjälpa BMW att sänka sitt totala klimatavtryck då utsläppen ska ligga under 50 gram koldioxid per kilometer.

Totalt finns fem olika körlägen. I läget Electric snurrar V8:an igång bara om förare accelerera kraftigt. Det går att få bilen helt bakhjulsdriven med flera stabiliseringssystem avslagna. Bland de många olika inställningsmöjligheterna för drivlina, chassi, styrning och fjädring finns också två olika lägen för respons från bromspedalen och de keramiska bromsarna.

### **Sista med förbränningsmotor**

M5 har BMW:s adaptiva M-fjädring som standard där varje hjul kontrolleras individuellt. Sensorer känner bland annat av hur mycket bilen kränger, hur du svänger, vägbanan och hur mycket vikt som finns i bilen. Egentligen inga hemligheter men med fler och bättre sensorer och snabbare datorer kan bilen reagera snabbare på varje ny information.

Ute på vanlig väg behöver vare sig chassi eller dämpare arbeta på sin yttersta nivå, för det behövs en racerbana, men det känns väldigt behagligt över farthinder, på dålig beläggning och de få gånger det går att pressa bilen en aning i en snäv kurva. BMW M5 är också väldigt tyst och behaglig i kupén, utan att för den skull isolera bort allt det där sköna V8-mullret jag vill ha.



*Den lilla växelväljaren på mittkonsolen kommunicerar med en åttastegad låda.*

Mycket talar för att sjunde generationen BMW M5 blir den sista med förbränningsmotor. Runt hörnet väntar **Neue Klasse** och BMW:s M-avdelning är redan i färd med att utveckla en ny M5. Den mindre **M3** byggd på den nya elbilsplattformen ligger först i kö men om sådär tre, fyra år kan det vara dags för eldrivna M5. Och om en M5 med laddhybrid drivlina är ett vågspel om köparnas förtroende och vilja att ställa om till eldrift kommer det stora testet först då.



*BMW:s mr M: Franciscus van Meel.*

**6 frågor** till Franciscus van Meel, vd för BMW M.

**Ni har nu M-bilar med förbränningsmotorer och elbilar. När går ni över helt till elbilar?**

– Vi kommer att fortsätta med en mix så länge som möjligt med allt från mildhybrider och laddhybrider till elbilar.

**Nästa år presenteras den första BMW:n byggd på plattformen Neue Klasse och ni har förstås en M-bil på gång. Är det möjligt att få med sig alla egenskaper som en M-bil ska ha till en elbil?**

– Neue Klasse blir en ny dimension elbil med fyra elmotorer och där vi med hjälp av egen mjukvara kontrollerar kraften helt och hållet och väldigt snabbt. Vi har nya elmotorer, nya batterier. Det här kommer att bli en ny måttstock i branschen.

**Kommer ni att bygga in konstgjort ljud och konstgjorda växlar?**

– Det är viktigt med kontakten mellan bil och förare och bilen måste ge någon typ av feedback. Det behövs också i elbilar. Vi har lite idéer om det här.

**Det finns de som provat en koppling även i elbil. Är det något för er?**

– Kom ihåg att M-bilarna utvecklas alltid för racing. Vissa saker är kanske mer för att det är kul än att det ger snabba varvtider runt en racerbana. Vi tycker att snabba varvtider är kul.

**Det har varit mycket prat om vikten på nya M5. Kommer ni att bygga en tyngre M5:a framöver?**

– Nej, det kan jag lova att vi inte kommer att göra. Vi valde att berätta några siffror om nya M5 och det blev fokus på vikten. Vi vill gärna att ni kör bilen först och säger vad ni tycker. Nästa gång kanske vi låter er köra först innan vi avslöjar siffrorna. Men tyngdpunkten ligger lägre då batteriet sitter i golvet. Det ger en bra dynamik och den här M5:an är snabbare runt en racerbana än flera av våra performance-bilar.

**Hur har ni hanterat den högre vikten?**

– Det är bredare mellan hjulen, vi har bakhjulsstyrning, en aktiv differential bak och bra fjädring som klarar av vikten.

För första gången väljer BMW att presentera sin [M5 Touring](#) samtidigt som sedanen. Det är fjärde generationen Touring och vill du ha kombi kostar det 25 000 kronor mer. Nöjer du dig med sedanen får du ett rymligt baksäte, där passagerarna sitter lågt, och ett lastutrymme som sväljer 466 liter.

Jag är glad att BMW lät nya M5 ha ett snällt och behagligt hybridläge för de där helt vanliga dagarna då bilen mest ska frakta mig och min familj. Då jag bara vill glida fram lite lugnt och njuta av den fina styrningen och de mjuka växlingarna. Bara vetskapen om att den riktiga sportbilen finns där en knapptryckning bort räcker långt, väldigt långt.



*5,1 meter lång bil ger rymligt baksäte.*



## BMW M5 Sedan

**Motor:** Bensin-el, laddhybrid 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 88,3/89,0, cylindervolym 4 395 cm<sup>3</sup>. Max effekt 585 hk (430 kW) vid 5 600–6 500 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 800–5 400 r/min. Elmotor, max effekt 197 hk (145 kW), vridmoment 280 Nm. Max systemeffekt 727 hk (535 kW), sammanlagt vridmoment 1000 Nm. Batteri 22,1 kWh varav 18,6 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 7,4 kW/–.

**Kraftöverföring:** Motorer fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak dubbla triangellänkar.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,6 meter. Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 10,5 tum fram, 11 tum bak. Däck 285/40 ZR20 fram, 295/35 ZR21 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 301, längd 510, bredd 197, höjd 151, spårvidd f/b 168/166. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 510, maxlast 505, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 60. Bagagevolym (VDA-liter) 466 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 3,5 s, toppfart 305 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,16 l/mil. CO<sub>2</sub> 37 g/km. Räckvidd el 67 km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 6 år/10 000 mil. **Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.



## Rivaler



### Mercedes-AMG E 53 Hybrid 4Matic

585 hästkrafter, eller 612 i raceläget, låter lite fjuttigt jämfört med BMW M5:s 727. Men det är bara ifall du inte har tålamod att vänta på den E 63 Hybrid som är på gång och som ska klå BMW M5 rejält med sina dryga 790 hästkrafter. Men vill du komma lite billigare undan.

Pris: från 1 023 000 kronor.



### Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

Med 680 hästkrafter är det här en något mer jämförbar Porsche än värstingen Turbo S E-Hybrid. Men, ja, båda funkar. Turbo E-Hybrid kostar från 2 120 000 kronor och S E-Hybrid ytterligare ett par hundra tusen till. Men problemet med en Porsche är väl kanske att det alltid finns en häftigare modell. Det är inte samma sak med en BMW M5.

Pris: från 2 120 000 kronor.



### BMW M5 Sedan 2025

[Gallerier](#)



### 3. Första åkturen: Kia EV3 ger ett utmärkt första intryck

Av redaktören bytbil.com 2024-10-28

Text och foto Morten Bek

Det finns en ökande konkurrens i klassen för höga, kompakta elbilar. Kia har nu inte bara Niro EV, utan även en helt ny och potentiellt fantastisk EV3.



Det ser mörkt ut för **Kia Niro EV**. Den koreanska elbilen har bara funnits på marknaden ett par år i sin nya version, och nu riskerar den kompakta crossovern att bli utkonkurrerad. På ena sidan pressas den av **Ford Explorer**, **Renault Scenic E-Tech Electric** och **Skoda Elroq**, men det är pressen från ett annat håll som ger en mer bitterljuv känsla. Från egna led pressar den nya och utan tvekan mycket spännande **EV3**.

Jag tror att den redan begränsade försäljningen av **Niro EV** kommer att kollapsa helt när **EV3** i november kommer att finnas i samma försäljningslokaler som den två år gamla modellen. Vi tenderar att naturligt dras mot det nya i vårt konsumtionssamhälle, och detta gäller både för säljare och köpare.

EV3 är en frisk fläkt i klassen för något högre elbilar mellan 430-450 centimeter. Niro EV är gårdagens elbil med låg laddningskapacitet, en design som både är utmanande och tråkig – och högre priser än EV3. Våldigt lite, om något, talar för Niro EV jämfört med EV3. Och det är redan innan jag har suttit i EV3 och kört min första tur med den. När intrycken från den upplevelsen läggs på som ett extra lager ser det ännu värre ut för Niro EV – och för många andra elbilar i samma prisklass.



### Med EV9 som förebild

Beige är en färg de flesta gillar. Den är harmlös om jag personligen ska säga något positivt om den. Den nya Skoda Elroq är en beige bil. Den gör inget väsen av sig, oavsett om den faktiskt är lackerad beige. Den kan också vara blå eller grå eller röd. Men Elroq är designad för alla och för ingen – den är så konservativ att tryggheten och säkerheten strålar ur den. Så är det inte med EV3. EV3 har den större EV9 som förebild, och formen kommer att provocera vissa människor, medan andra kommer att dras till den som flugpapper. Jag är redan ett stort fan, för EV3 vågar något, och dess boxform med snygga detaljer fungerar för mig.

**EV3** är bara 430 centimeter lång, medan **Elroq** är 449 centimeter. Trots en lite kortare kaross har **EV3** bara något mindre bagageutrymme och ett aningen mindre baksäte. I båda fallen finns det gott om plats, och **EV3** känns luftigare än **Niro EV**. **EV9** är också en tydlig förebild för interiören. Design, layout, färgtoner och utrustning kommer i i hög grad från storebrorsan, så det finns ett nytt, snabbare och mycket bättre infotainmentsystem i **EV3** än i **Niro EV**. Det finns inte bara en skärm, mellan instrumentering och infotainment, för klimatanläggningen, utan även riktiga knappar.

Skillnaderna finns i materialkvaliteten. Överdelen av dörrpanelerna är i glänsande plast, vilket står ut bredvid den smarta panelen i dörren för sätesvärme, ventilering, rattvärme och sätesminne. Å andra sidan är möjligheterna för utrustning, som jag förväntar mig av Kia, mycket omfattande. Elektrisk baklucka, Harman Kardon-ljud, soltak, värme i baksätet, smartphone som nyckel och stort head-up display i vindrutan.

EV3 kommer med tre utrustningsnivåer med GT Line högst upp, vilket är varianten jag får en kort provtur med. Dock uppfyller redan den lägsta nivån många krav på komfort och lyx – ratt med värme, automatisk klimatanläggning med två zoner, 25-liters frunk, adaptiv fARTHållare, infotainment och instrumentering med 12,3-tums skärm, trådlös anslutning till Apple CarPlay/Android Auto, backkamera, 17-tums aluminiumfälgar och mycket mer.



### Upp till 604 kilometer på en laddning

Det stora batteriet, 81,4 kWh, i denna kompakta eldrivna crossover ger en officiell räckvidd på 604 kilometer i varianter med 17-tums aluminiumfälgar. Detta är en räckvidd som är ovanlig i denna prisklass. Med basversionen kan man få det för 498 300 kr, och om den räckvidden känns överflödigt kan modellen med ett batteri på 58,3 kWh klara nästan lika mycket som **Niro EV** – 436 kilometer. Det är ungefär samma räckvidd man får i populära versioner av **VW ID.3** och **Renault Megane E-Tech Electric**.

**EV3** är inte skapad med samma teknologi som **EV6** och **EV9**. Här finns inte bakhjulsdrift, 800 volt-system eller marknadsledande laddning. Istället får man framhjulsdrift, 400 volt-system och laddning som med det stora batteriet toppar vid endast 128 kW – och med det lilla batteriet vid 101 kW. Om laddningen är stabil på den nivån är det inte dåligt, men 10 till 80 procent tar trots allt fortfarande 31 minuter.

Det måste jämföras med den potentiella räckvidden på omkring 600 kilometer. Om man i verkligheten kan få ut 400 kilometer körning, kanske det inte är så illa att behöva vänta lite längre.

### Kia går den bekväma vägen

Kanske är det inte en överraskning att EV3 med 19-tums hjul gör sitt jobb med balans och lätthet. Jag hade bara en timme med EV3, men jag hann köra på slitna vägar och över många gupp. EV3 fjädrar på ett nästan mjukt sätt och tappar aldrig kontrollen. Inte ens när jag kör över ett djupt hål strax innan en kurva i en uppförsbacke. Styrningen är också mjuk och Kia har valt att gå motsatt väg jämfört med den relativt strama styrningen i EV6. EV3 är lätt att köra med sin lättstyrda ratt. Hur det känns över en längre period kommer jag att berätta när jag får bilen för ett längre test.



För EV3 behöver man välja batteristorlek, men inte motoreffekt. Kanske kommer det fler alternativ längre fram, men för nu levereras alla EV3 med en elmotor vid framhjulen med 204 hästkrafter och 283 Nm. Den levererar sin kraft utan att vrida framdäcken ur läge. Vädret var mycket blött, men motorstyrningen var perfekt avvägd, så kraftöverföringen kändes smidig vid låga hastigheter och tillräckligt stark vid högre fart.

När vi senare i år får EV3 för längre tester, kommer det utmärkta första intrycket att prövas med mer tid bakom ratten. Jag är förväntansfull, för det är sällan en bil har gett mig ett så bra första intryck som EV3 har.

## SPECIFIKATIONER

### Kia EV3 GT-Line Long Range

**Motor:** Elmotor (fram)

**Effekt:** 204 hk/283 Nm

**0-100 km/h:** 7,7 sekunder

**Toppfart:** 170 km/h

**Förbrukning:** 15,5 kWh/100 km

**Räckvidd:** 587 kilometer

**Batterikapacitet:** 81,4 kWh

**Laddkapacitet:** 128 kW

**Mått (L/B/H):** 430/185/157 cm

**Tjänstevikt:** 1 885 kg

**Max släpvagnsvikt:** 750 kg

**Bagagevolym:** 460 liter

**Pris:** 580 300 kr (EV3 finns från 419 900 kr)

**Relaterade artiklar**



**Första åkturen: Stäng ute världen i nya Volvo EX90**



**Första åkturen: Drömresa i nya VW California**



**Första åkturen: BMW uppdaterar 1-serien ordentligt – men hur ny är den?**



**Elektrisk Renault 4 – rolig, liten och praktisk retrobil**



#### 4. Abarth levererar rekordhög effekt med nya elbilen Abarth 600e

Posted by Kristofer Rask oktober 28, 2024

Ett halvår efter de första bilderna presenterar Abarth nu sin mest kraftfulla modell någonsin.



FILM: [https://youtu.be/ibR-mBI\\_CRU](https://youtu.be/ibR-mBI_CRU)

Abarth är ett prestandamärke under Fiat och den nya modellen är givetvis baserad på en elbil – Fiat 600e. I topputförandet som Abarth 600e levererar elbilen 207 kW (280 hk).

Motorn har testats på en testbänk för Formula E och har optimerats för bankörning – såväl körning på publika väggar. Modellen klarar 0 till 100 km/h på 5,85 sekunder i det sportigaste utförandet Scorpionissima. Toppfarten är 200 km/h. Räckvidden är 334 kilometer (WLTP).

Toppmodellen Scorpionissima har dessutom en ljudgenerator som kan slås på och av för att spela ett sportigt "motorljud" i kupén som anpassas med hastigheten och accelerationspådrag. Utöver mer kraft har denna Fiat i Abarth-utförandet fått ett kjolpaket, kraftigare bromsar, racingdäck och ett förfinat batterikylningssystem.

För den som söker någon lugnare finns också Abarth 600e Turismo med en motoreffekt på 175 kW (240 hk), den klarar sprinten 0 till 100 km/h på 6,24 sekunder.





FILM: [https://youtu.be/IXnmPNevr\\_A](https://youtu.be/IXnmPNevr_A)



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.](#)

**Feber**

## 5. Xiaomis bil spöar Porsche På Nürburgring

Av Roger Åberg 2024-10-29 kl 08:00

I en prototyp av kommande monsterbilen Xiaomi SU7 Ultra rasar man runt Ringen på extremt låga 6 minuter och 46 sekunder.



Nu är det här en prototyp utan inredning, men det är ändå 21 sekunder snabbare än vad den snabbaste versionen av Porsche Taycan levererade. Bakom ratten satt David Pittard.

Eftersom det är tyst i bilen, förutom en massa knirrande och knarrande, så känns framfarten helt odramatisk. Men det går som sagt otroligt fort och bilens tre motorer ska leverera 1138 kW. 0-100 km/h ska gå på 1,97 sekunder, 0-200 km/h på 5,96 sekunder och toppfarten är 350 km/h.

Den gatlegala versionen ska komma i vår. Den lär bli lite långsammare än denna eftersom den kommer att ha mer vikt, men frågan är hur mycket långsammare.



Roger Åberg



FILM: <https://youtu.be/N9IA8HcS6Nw>



**Xiaomi presenterar elbilsmonster med 1548 hästar**  
**Det här är Xiaomi SU7 Ultra**



**Porsche Taycan Turbo GT på Nürburgring**  
**Nästan lika snabb som Rimac Nevera**

## 6. Ny metod utviner litium enkelt ur saltvatten

Av Carl Undéhn 28 okt 2024

En stor men outnyttjad källa för litium är saltvatten och då både i världens hav och salta sjöar. Så mycket som 75 procent av jordens tillgångar på litium finns där, men att utvinna det ur saltvatten har hittills varit svårt och dyrt.



I tidskriften [Nature Sustainability](#) presenterar forskare från Kina och Australien gemensamt en metod som kan ändra på den saken. Det handlar då främst om salta sjöar och processen innebär att vattnet där filtreras med EDTA, eller etylendiamintetraättiksyra. Genom det separeras upp till 90 procent av det litium som finns i saltvattnet. från övriga mineraler som magnesium. Metoden är betydligt snabbare än tidigare tillvägagångssätt och bjuder dessutom på en välkommen biprodukt.

– Vår teknik är inte bara snabbare och effektivare, den skyddar också miljön. Den producerar färskvatten som en biprodukt och omvandlar det återstående magnesiumet till en högkvalitativ, återanvändbar produkt, säger Zhikao Li från kinesiska Monash Suzhou Research Institute.

Det innebär att processen inte förbrukar något färskvatten och ska inte innebära någon risk för miljön. Tekniken har testats i salta sjöar i Kina med goda resultat. Enligt forskarna är metoden enkel att börja införa i stor skala och kan därmed kraftigt öka tillgången på litium.



Carl Undéhn

## 7. 22-åring får fängelse – galen färd på elsparkcykel

Av William Karlsson 25 oktober 2024 kl 10:07

En 22-årig man döms till fängelse efter att ha kört rattfull på **elsparkcykel**. Mannen orsakade en allvarlig olycka där han skadades själv. – Audin hade ingen som helst möjlighet att stanna för elsparken utan han flög bara rakt ut i vägen, sa en ordningsvakt, som bevitnade olyckan, i förhör med polisen.



**Elsparkcyklar** har blivit allt vanligare i den svenska trafiken. Många använder sig av färdmedlet eftersom det går enkelt och snabbt, men det många glömmer är att elsparkcykeln är långt ifrån ofarlig. En som fick känna på detta var en 22-årig man i Linköping som nu dömts till fängelse i nio månader efter att ha kört rattfull på en elsparkcykel, **skriver Corren**.

Händelsen inträffade under sommaren 2022 och 22-åringen hade 1,67 promille alkohol i blodet när han körde sin elsparkcykel i centrala Linköping. Mannen ska dessutom ha varit påverkad av cannabis och vid en korsning blev han påkörd av en bil.

Närstående bilhandlare

– Han kollade varken höger eller vänster utan bara gasade, och då blev han påkörd. Jag springer ner direkt efter detta, sade en ordningsvakt, som bevitnade olyckan, i förhör.

22-åringen fick sys med flera stygn i huvudet och ådrog sig även två frakturer. Polisen valde att ta elsparkcykeln i beslag och efter en teknisk undersökning visade det sig att mannen kört i 44 km/h med elsparkcykeln. En hastighet som kräver ett mopedkörkort, vilket 22-åringen inte hade.

Mannen åtalades i Linköpings tingsrätt för vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri, ringa narkotikabrott samt olovlig körning och dömdes till slut enbart för grovt rattfylleri och två fall av narkotikabrott. Straffet blev nio månaders fängelse.

*Foto ovan: Polisens förundersökning*

**LÄS MER:**



**Körde rattfulla på elsparkcykel – förlorar körkortet**



**Elsparkcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen**



**75-åring polisamäler fartkamera: "Dråpförsök"**



**Klart: Lag på försäkring för elsparkcykel redan i år**



**Youtuber i Lamborghini körde ihjäl 5-årig pojke**



**Äldre man stoppad av polisen: Körde utan körkort i 71 år**

## 8. Dodge Daytona med sjuliters Hemi-V8 säljs rekorddyrt

Av Andreas Jemn

13 augusti 2024 kl 05:32

**Muskelbil med Hemi-motor säljs för rekordpris. Det är en Dodge Daytona från 1969. En specialmodell tillverkad i bara 22 exemplar.**



Dodge Daytona lanserades 1969. Bakgrunden var att man misslyckats med tidigare modeller på tävlingsbanorna och ville återupprätta bilmärkets rykte. Den nya Daytona gjorde succé direkt. Hon vann Talladega 500 och gjorde sig genast ett jätterykte inom racingvärlden. Samtidigt tillverkades en serie Daytonor var vanliga vägar.

Omkring 500 stycken byggdes och 70 av dem var i en speciell version med den kraftfulla V8 Hemi-motorn, till skillnad från den vanliga Magnum-motorn som Daytonorna hade. Den här bilen är dessutom ännu mer sällsynt än så. Den är en av 22 som byggdes med en manuell fyrväxlad låda. Hemimotorn är mycket kraftfull och har 425 hästkrafter, bilen är med andra ord ett riktigt krutpaket. Allra helst sett till vilket år den är byggd.

Därför förväntas den också gå under klubban för ett mycket högt pris. På lördag under den lyxiga bilveckan i Monterey, Kalifornien kommer **bilen att auktioneras ut på Mecums auktion**. Och priset förväntas stiga över 20 miljoner kronor. Just den här bilen levererades från fabriken till en bilhandlare i Phoenix. Därefter har den haft flera olika ägare.

Senast kommer den från det nationella bilmuseet i Nevada, som genom en försäljning kan få loss pengar att utveckla sin verksamhet. Men på bekostnad av en mycket sällsynt klenod. Den är lackad i en klargrön färg och nyligen restaurerad. Interiören är också i ett perfekt skick med vinylklädsel som matchar lacken.

Dodge Daytona är också en riktig långkörare i bilfabriken. Det kom en fjärde generation av den här klassiska muskelbilen 2015.



## Klassiker

### 9. Grattis Pontiac Grand Prix!

Publicerad 6 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag när Gustav Adolf firar namnsdag passar Klassiker på att fira Grand Prix, som varit Pontiacs finmodell från 1960-talet och framåt.



Grand Prix är franska för stort pris och används att namnge F1-lopp. Men även andra fina motorlopp och även hästtävlingar benämns i ordalagen Grand Prix. Från 1962 har Pontiac använt namnet till sin lyxigaste bilmodell.



*Pontiac Grand Prix 1963*

Som en större Opel Admiral. Pontiac Grand Prix 1963 bar på ursprungsgenerna. Nästan lite sportig med extraljus i grillen och tuffa åttabultade fälgar. Eller hur!?



1969 var det mer pompa och stå över linjerna. En smoking, en slottspark och en korpsvart Grand Prix var medel för en man att verka framgångsrik.



Hurst hette en tillverkare av trendiga växelpakar för bilindustrin. Ibland fick de ha sitt namn på speciella och begränsade bilmodeller. I sin egen färgsättning vitt och guld, här på 1973-års Grand Prix SSJ Hurst.



Över stock och sten. 1977 gällde fortfarande samma grundkaross. Minsta motorn var en V6 på 231 kubiktum och största en V8 på 455 kubiktum.



1985 års Grand Prix. En lite mindre storlek som kom redan 1978. Inom de egna leden byggdes en mängd bilar på samma bas. Buick Regal, Chevrolet Malibu, Chevrolet Monte Carlo, Oldsmobile Cutlass Supreme, Pontiac Bonneville och Pontiac Lemans. Största V8 var på 350 kubiktum.



1988-96 Grand Prix kallas generation 5. Framhjulsdrivna bilar med antingen en rak fyra eller olika V6 versioner att välja mellan, med turbo gav värsta V6;an 210 hk.



1997-2003 blev karossen trendigt avrundad. GTP hette värsta versionen som hade en kompressormatad V6 på 240 hk och just den modellen har senare visat sig kunna ta eld. Från mars 2008 har en mängd bilar återkallats för kontroll.



2004 -2008 blev sista generationen av Grand Prix. Faktiskt återigen med V8 som tillval. V6 med kompressor gav nu 260 hk och GXP versionen med V8 303 hk. Er-sättaren fick den lakoniska beteckningen G8.

## 10. 1950-talets ikoner – Alfa Romeo Giulietta Sprint

24/07/2018

Det är inte många som skulle kreditera Alfa Romeos Giulietta som en av föregångarna till Gran Turismo-stilar, men för dem som vet är denna ikon en ganska speciell ikon för det italienska företaget.



*Giulietta Sprint Coupés första framträdande på bilsalongen i Turin 1954.*

Alfas Giulietta Sprint är en sportbil som tillverkades av märket mellan 1954 och 1965, där man genom åren tillverkade sedan-, coupé-, spider- och kombiversioner.

Den slutliga designen av bilen är en Franco Scaglione-signatur som fanns hos Bertone, 2-dörrars coupén med en frontmonterad motor som överför kraften genom bakhjulen. Den första Giuliettan i Sprint coupé-form introducerades på bilsalongen i Turin 1954. Det var en sak som Alfa inte hade förväntat sig, det var popularitet.

Den sportiga Giulietta Sprint gjordes ursprungligen som en teaser inför Giulietta sedan som skulle lanseras året därpå. Detta innebar att endast 12 av de ursprungliga Sprint-enheterna registrerades 1954 eftersom de var helt unika byggen.

På grund av det framgångsrika mottagandet av Giulietta Sprint på bilsalongen fick Alfa mer än 700 beställningar enbart under evenemanget. Detta var en fullständig överraskning (och en klar framgång), eftersom priset på Giulietta Sprint vid den tiden var mer än 1,7 miljoner lire. Med tanke på att en tv-apparat kostade 180 000 lire på den tiden var Sprint en lyx.



*Alfa Romeo Giulietta Sprint 1954*

Tack vare Bertones attraktiva design som följde med Giulietta blev även karosseriverkstan populär. För att möta efterfrågan öppnade Bertone en ny fabrik i utkanten av Turin 1960 och förvandlade sin butik till en industri.

Bilens proportioner – 3 980 mm på längden, 1 540 mm på bredden och 1 320 mm på höjden – gjorde att Giulietta Sprints profil fick den att se ut som om den var född och byggd för att tävla. Dess enda dekorativa detalj var en kromlist på dörren. Utöver det inkluderade instrumentbrädan i spartanskt stål hastighetsmätare, körmätare, tripp- och varvräknare, tryck, oljetemperatur, bränslenivå och vattentemperaturmätare.

Undertill gjorde 1290 cc-motorn med en effekt på 65 hk vid 6 000 varv per minut att Sprint kunde uppnå en topphastighet på 165 km/h, vilket gjorde den till den snabbaste bilen i sin kategori.

Bara två år efter debuten i Sprint vände Alfa återigen vindarna med Sprint Veloce. Estetiskt liknande men med mindre revideringar under de senare åren var Veloce lättare och hade en kraftfullare motor. 1,3-litersmotorn ökades till 80 hk vid 6 500 varv/min med ett högre kompressionsförhållande, ny ventilväxel med annan kamaxeltiming och nya enkla insugningsrör.

**FILM:** <https://youtu.be/-dEd6uQjSvY>

### **Körning av Giulietta Sprint**

Även om Giulietta har haft en enorm popularitet uppdaterades modellens korta historia ytterligare 1962 när märket bytte namn och uppdaterade motorn för att lansera Giulia Sprint. Den introducerades med en 1,6-litersmotor som utvecklade 92 hk vid 6 200 varv per minut med en toppfart på 172 km/h.

Mer kraft med samma skönhet som Giulietta om än uppdateringar, skillnaderna var en ny design för motorhuven, sidoblinkers och bromstrummor. Invändigt var fasaden också ny, med nya temperatur- och luftjusteringskontroller, uppdaterade säten och ratt också.



Idag är Giulietta Sprint fortfarande en populär klassisk samlarbil. Med fantastiska restaurerade exemplar som såldes för under 28 000 pund för bara ett par år sedan, är det inte konstigt att mer än 70 procent av sprintarna fortfarande körs regelbundet idag. Efter att ha sålts i över 40 000 exemplar och varit i produktion i 13 år är Sprint början på en ikon, en ikon som föranledde en kommentar från Bertone själv: "Om Alfa Romeo hade vetat att så många Giulietta Sprint-bilar skulle byggas, skulle de definitivt inte ha beställt dem, utan skulle ha byggt dem i sina egna fabriker i Portello."



FILM: <https://youtu.be/jtp0MGHG-so>



*Alfa Romeo Twin Cam rak fyra 1290 cc motor.*





Roger Warolin