



Renault 4 GTL 1964

1. Test Mercedes-AMG E 53
2. BMW M3 CS Touring
3. Testar elbilen som laddar snabbast i världen
4. Köpa begagnad elbil
5. Den här lastbilen trotsade fysikens lagar
6. Polestar släpper motorsport-versioner av sina modeller
7. Renaults elbil väger mindre än batteriet
8. Nu börjar GM tjäna pengar på elbilar
9. Tappar mer än halva räckvidden vid nollgradigt
10. Fem bildelsfabriker går i graven
11. Test Renault 4 GTL
12. Alfasud
13. Fredagsfilmen



## 1. Test: Mercedes-AMG E 53 är bättre för komfort än sport

Av redaktören bytbil.com 2025-01-31 Text & foto Jacob Dalby

Den nya E 53 AMG är snabb, ser fantastisk ut och har ett härligt ljud. Den är dock mer lämpad för motorvägar än för slingriga landsvägar.



För inte så lång sen testade vi den nya **Mercedes-AMG C 63**, och besvikelsen sitter fortfarande i. Därför är det med viss skepsis som vi nu går in i ytterligare en testvecka med en elektrifierad **Mercedes-AMG**. Ganska snabbt visar det sig dock att det här är en helt annan upplevelse. Det handlar naturligtvis om olika modeller och storlekar, men särskilt två avgörande faktorer ger hopp om fler häftiga **Mercedes-AMG**-modeller i framtiden.

Den kraftigaste E-klassen

På Mercedes-programmet är **E 53 Hybrid 4MATIC+** just nu den kraftigaste **E-klassen** du kan köpa. Den kan leverera upp till 585 hk och 750 Nm. **E 53** lär dock bara hålla förstaplatsen tills den nya E 63 lanseras, som förmodligen kommer vara utrustad med ungefär samma drivlina men med ännu mer kraft.

Motorn i **E 53** är utan tvekan den största faktorn som gör att **C 63** bleknar i jämförelse, redan när man trycker på startknappen märks skillnaden. I **E 53** finns det nämligen sex cylindrar och en volym på tre liter, vilket ger ett riktigt härligt ljudlandskap, särskilt i jämförelse med den 4-cylindriga motorn i **C 63**.



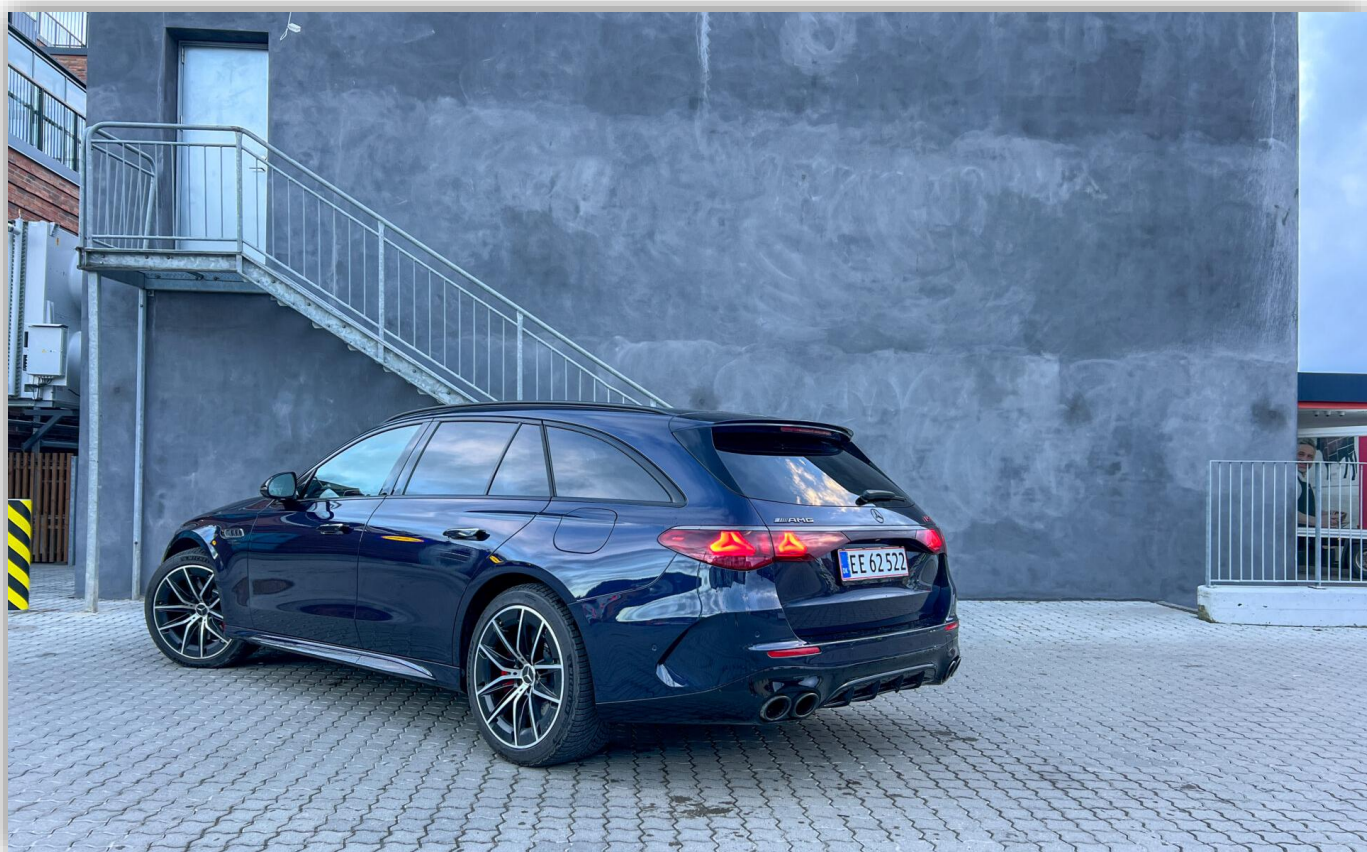
Förutom bensinmotorn har **E 53** även ett batteri och en elmotor. Till skillnad från **C 63** där batteriet är pyttelitet och enbart skapat för att maximera prestandan, är batteriet i **E 53** faktiskt användbart. Batteriet har en kapacitet på lite över 20 kWh och en angiven elektrisk räckvidd på 97 km. Du bör räkna med omkring 60-70 km i praktiken, men det är fortfarande tillräckligt för att många ska kunna pendla till och från jobbet utan att behöva starta bensinmotorn.





Dessutom har batteriet tillräckligt med kapacitet för att hålla bränsleförbrukningen på en rimlig nivå under längre resor. När du anger din destination i navigationen, ser systemet till att fördela strömmen optimalt över hela ruten.

Till exempel körde jag en rutt på 349 km där genomsnittshastigheten var 99 km/t och bränsleförbrukningen låg på 8,3 l/100 km. Då kördes 24 % av resan helt elektriskt.



Batteriet kan snabbladdas med upp till 60 kW, men jag tvivlar på att det finns särskilt många **E 53**-ägare som kommer att använda det. Kanske kan det bli aktuellt på väg till skidsemestern där man ändå planerar in en matpaus. I de flesta fall kommer nog de 11 kW från laddboxen hemma användas mest. Tyvärr tar batteriet upp en betydande del av bagageutrymmet. I en **E-Klass** utan plug-in hybridteknologi rymmer bagageutrymmet 615 liter, men i **E 53** är denna siffra bara 460 liter.

Med 585 hästkrafter, 750 newtonmeter och en elmotor som eliminerar eventuella tveksamheter är detta en riktigt snabb kombi. Den accelererar från 0 till 100 km/h på 3,9 sekunder, trots en vikt på nästan 2,5 ton. Men även om **E 53** är snabb i en rak linje, är den inte särskilt spännande att köra genom kurvor. Allt fungerar egentligen som det ska, och mekaniken ser till att du kommer snabbt genom svängarna, men det är inte särskilt roligt.

Ta växellådan som exempel. Den 9-växlade växellådan fungerar felfritt vid vanlig körning, men när du växlar över till manuell och vill köra sportigt, tar det oändligt lång tid att växla ner. **E 53** är inte en sportig **AMG**, utan snarare en riktigt snabb cruiser, och det gör den riktigt bra. Men det betyder också att det finns extrautrustning du bör hålla dig borta ifrån. Detta innefattar bland annat AMG Dynamic-paket, AMG Performance-sätospaket och AMG Premiumpaket. **E 53** är inte menad att ha en hård fjädring och sportstolar. Den ska istället vara mjuk, ha bekväma säten och trivs på raka landsvägar eller långa motorvägssträckor. Då fungerar övergången mellan bensin och el som bäst. Växellådan växlar mjukt och komfortnivån är generellt mycket hög med en tyst och härlig kupé.

Ett litet irritationsmoment vid motorvägskörning är dock bromspedalen. Det är nästintill omöjligt att bromsa mjukt då bilen använder regenerering för att bromsa. Nästan oavsett hur försiktigt du trycker på bromspedalen uppstår det alltid ett litet ryck.

Det råder ingen tvekan om att **E 53** har utseendet med sig. Det är också en riktigt snabb kombi, med ett härligt ljudspår och en elektrisk räckvidd som faktiskt är användbar i vardagen. Den är helt enkelt unik. Det är däremot inte en särskilt sportig körupplevelse, och då kan det kanske löna sig att spara några hundra tusen och välja en E 300 e istället. Ja, du går miste om den extra snygga designen, det härliga ljudet och den riktigt snabba accelerationen, men du får fortfarande över 300 hk, ett mycket större bagageutrymme, en längre elektrisk räckvidd och en minst lika bekväm cruiser. Om det var jag som stod inför valet skulle jag använda de pengarna jag sparat på en begagnad bil för helgerna, en som är rolig att köra genom kurvor. Och njutit av E 300 e till vardags.

## Specifikationer

### Mercedes-AMG E 53 e 4Matic+ Stationcar

- **Motor:** Bensin, R6, 2 999 ccm + el
- **Effekt:** 435 hk / 750 Nm
- **0-100 km/t:** 3,9 sekunder
- **Toppfart: 275 km/t Batteri:** 21 kWh
- **Elektrisk räckvidd:** 97 km
- **Max laddningseffekt:** 60 kW
- **Förbrukning:** 8,3 l/100 km
- **Mått (L/B/H):** 496/207/148 cm
- **Körklar vikt:** 1 950 kilo
- **Dragvikt:** 2 100 kilo
- **Bagageutrymme:** 540 liter

**Relaterade artiklar**



**Test: Mercedes-AMG GT låter som en hel symfoni**



**Test: Mercedes-Benz CLE Coupé – en skönhet med kompromisser**



**Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt**



**Tesla Model Y tar titeln som världens mest sålda bilmodell**



## 2. BMW M3 CS Touring – snabbast hem från stormarknaden?

Av Magnus Fröderberg 2025-01-30

Om du bara fick välja en bil ... Varför inte en BMW-kombi med 550 hästar och massor av kolfiberdetaljer. Det mesta och det bästa, typ.



*Självklart går det att drifta med BMW M3 CS Touring.*

**BMW M3 CS Touring är en specialversion** med 20 hästkrafter och 15 färre kilon än "vanliga" **M3 Competition Touring**. För att få ner vikten och för att få bilen att kännas mer speciell används en hel del kolfiber.

Superkombin har bland annat en motorhuv helt i kolfiber och flera yttre detaljer i samma material som ytterbackspeglar, luftintag, främre splitter och bakre diffusor.

**En sportig detalj** som känns lite **2002 Turbo** är gula strålkastare. De används bland annat på GT-racingvagnar.

Fälgarna är naturligtvis nya för den här versionen med 19 tum fram och 20 tum bak. BMW-njurarna har gjorts något mer öppna och aggressiva.

**BMW M3 CS Touring gör 0-100 km/h** på 3,5 sekunder och toppar 300 km/h. 0-200 km/h-tiden anges till 11,7 sekunder. Chassit är mer optimerat för banköring än med **standardmodellen**.

**I de lägen du behöver en praktisk bil** kan du glädja dig åt att den lastar 1 510 liter med fällt baksäte.

BMW M3 CS Touring kan beställas med lack i British Racing Green, Laguna Seca Blue, Frozen Solid White eller Sapphire Black metallic.

**Ny BMW M3 CS Touring görs i begränsad upplaga** och priserna börjar på 1 779 000 kronor.

Läs även: [Nya BMW M3 levererar mer kraft än någonsin](#)



*Bakifrån utmärker sig CS-versionen med en rejäl diffusor i kolfiber.*



*BMW M3 CS Touring visas upp på Bathurst i Australien. Här syns de öppna njurarna som släpper in mycket luft.*



Magnus Fröderberg



### 3. Testar elbilen som laddar snabbast i världen – mer än dubbelt så bra

Posted by Kristofer Rask januari 30, 2025



FILM: <https://youtu.be/e9X2d6toi9Q>

I slutet på förra året hade elbilen Zeekr 7X premiär i Sverige. Bilen som är designad i Göteborg sticker ut med rekordsnabb laddning och ska enligt de svenska specifikationerna klara att snabbbladda batteriet från 10 till 80 procent på 13 minuter vid en laddeffekt på 360 kW.

Kyle Conner från Out of Spec Review har tagit sig till Kina där leveranserna av Zeekr 7X redan har börjat och har haft möjlighet att sätta snabbbladdningen på prov. I Kina finns betydligt högre presterande snabbbladdare än vad vi har i Sverige och 7X är förberedd för laddeffekter på upp till 480 kW. Och 7X gjorde ingen besviken.

– Det vi ska visa dig nu är vad vi tror är den snabbast laddande elbilen i världen. Zeekr 7X har ett LFP-batteri och kan klara galet höga laddningseffekten, inleder Kyle.

Det brukliga är att snabbbladda en elbil från 10 till 80 procent eftersom att laddeffekten avtar kraftigt över 80 procent. Genom att hålla sig till intervallet laddar man snabbt och optimalt. Dagens moderna elbilar brukar klara intervallet på omkring 20 och 30 minuter och allt under 25 minuter anses som rätt så högpresterande. Zeekr 7X spelar i en helt egen liga.

I sitt test lyckades Kyle att ladda LFP-batteriet på 75 kWh i Zeekr 7X från 10 till 80 procent på endast 10 minuter. Snabbbladdaren levererade då stundtals över 450 kW i laddeffekt.

– Det är ett nytt rekord för oss, sa en imponerad Kyle.

Kyle provade också att ladda batteriet från 0 till 100 procent och även det resulterade imponerande. Hela batteriets intervall avverkades på snabba 22 minuter. Något som annars på de mest högpresterande elbilarna idag snarare kräver minst en trekvart.

Zeekr 7X presterade alltså mer än dubbelt så snabbt än vad andra moderna elbilar gör vid snabbbladdaren. I Sverige kommer Zeekr 7X sannolikt inte vara lika högpresterande eftersom vi inte har snabbbladdare av samma kaliber. Men löfte här är i alla fall **10 till 80 procent på 13 minuter** vid rätt snabbbladdare.



## 4. Köpa begagnad elbil

2025-01-30

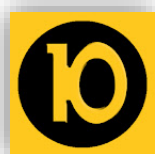
Genomgång & ekonomi



FILM: <https://youtu.be/8I8WJsuzbNI>

Jag får mycket frågor kring begagnade elbilar och hur det fungerar, vad man ska tänka på och hur kostnaderna ser ut.

I denna video så svarar jag på många av de funderingar man har när man ska köpa elbil första gången och jag går även igenom kostnaderna som uppstår under ett ägandeskap. Tanken är att man som potentiell förstagångsköpare av en elbil ska få en bättre förståelse av hur det fungerar och vilka kostnader som uppstår.



## 5. Den här lastbilen trotsade fysikens lagar



FILM: <https://youtu.be/Jm312fFKMcE>



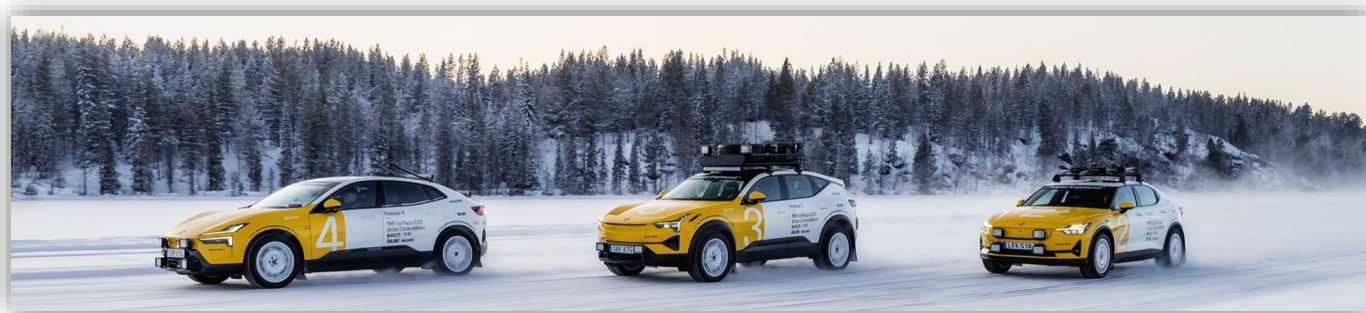
## 6. Polestar släpper motorsport-versioner av sina modeller

Av Bobby Green 2025-01-30 kl 18:00

Inspirerade av svenskt prestanda-DNA



FILM: <https://youtu.be/3DX0tB063m4>



2022 visade Polestar upp Polestar 2 Arctic Circle. En specialversion som var inspirerad av motorsport och svenskt prestanda-DNA. Sedan dess har fler modeller släppts och nu har alla tre som erbjuds för tillfället fått denna Arctic Circle-behandling.

Joakim Rydholm som är Head of Driving Dynamics hos Polestar har mer än 30 års erfarenhet inom motorsport och flertalet pallplaceringar i rally. Tillsammans med teamen från Polestar Design och Brand är det han som finslipat de här nya versionerna. Markfrigången har höjts med trevägs justerbara Öhlins-dämpare och bilarna har försett med OZ Racing-fälgar som klätts med dubbdäck från Pirelli. Vidare har man monterat Quad Evo-extraljus från Stedi och skalstolar från Recaro. Det sitter även takräcken, skidställ och annat på bilarna.

Den officiella premiären för dessa specialare sker på FAT Ice Race i den österrikiska staden Zell am See den 1 februari. [media.polestar.com](https://media.polestar.com)





Polestar 2 Arctic Circle	Polestar 3 Arctic Circle	Polestar 4 Arctic Circle
MY21 Long range Dual motor med Performance-paketet och mjukvaruuppgäradering för prestanda  (350 kW / 680 Nm)	MY24 Long range Dual motor med Performance-paketet  (380 kW / 910 Nm)	MY24 Long range Dual motor med Performance-paketet  (400 kW / 686 Nm)
Unika trevägs justerbara Öhlins-dämpare (tvåvägs kompression, envägs retur) med externa gasbehållare	Unika trevägs justerbara Öhlins-dämpare (tvåvägs kompression, envägs retur) med externa gasbehållare	Unika trevägs justerbara Öhlins-dämpare (tvåvägs kompression, envägs retur) med externa gasbehållare
+30 mm markfrigång	+40 mm markfrigång	+20 mm markfrigång
Förstyvningsstag fram och bak	Förstyvningsstag fram	Förstyvningsstag fram
Särskilda 19" Pirelli Scorpion All Terrain Plus med 250 st 4 mm dubbar (245/45R19) för iskörning	Särskilda 20" Pirelli Scorpion All Terrain Plus med 300 st 4 mm dubbar (295/40R20) för iskörning	Särskilda 20" Pirelli Scorpion All Terrain Plus med 300 st 4 mm dubbar (295/40R20) för iskörning
Pirelli P Zero Winter (245/45R19) för körning på väg	Pirelli Scorpion Winter 2 (255/50R20 fram, 285/45R20 bak) för körning på väg	Pirelli Scorpion Winter 2 (255/50R20) för körning på väg
Fälgar: OZ Racing Rally Racing (19")	Fälgar: OZ Racing Rally Legend (20") – världspremiär	Fälgar: OZ Racing Rally Legend (20") – världspremiär
Recaro Pole Position, skalstolar	Recaro Pole Position, skalstolar	Recaro Pole Position, skalstolar
Launch control med rattpaddlar	Stedi ST4K extraljus på taket	Drift-inspirerad hydraulisk handbroms
Stedi Quad Pro LED-extraljus fram	Stedi Quad Pro LED-extraljus fram	Stedi Quad Pro LED-extraljus fram
Rally-inspirerade stänkskydd	Rally-inspirerade stänkskydd	Rally-inspirerade stänkskydd
Bogserkrokar i Swedish gold	Bogserkrokar i Swedish gold	Bogserkrokar i Swedish gold
Takräcke Thule WingBar Edge och SnowPack skidhållare	Takräcke Thule WingBar Edge och unik takplattformshållare	Unika skidhållare
All terrain-skidor från blackcrows	Snöskyffel Fiskars SnowXpert	All terrain-skidor från blackcrows
	Peli 1650EU Protector Case	
	Greppmattor	



**Polestar visar nytt specialbygge  
En höjd Polestar 2 med rallyfölgar**



**Polestar ska bli lönsamma i år  
Modellen 5 snart här**



**Polestar sänker priserna på nästan alla modeller  
Med upp till 142.500 kronor**



## 7. Renaults elbil väger mindre än batteriet

Posted by Kristofer Rask

januari 31, 2025

Labb för framtidens bilindustri



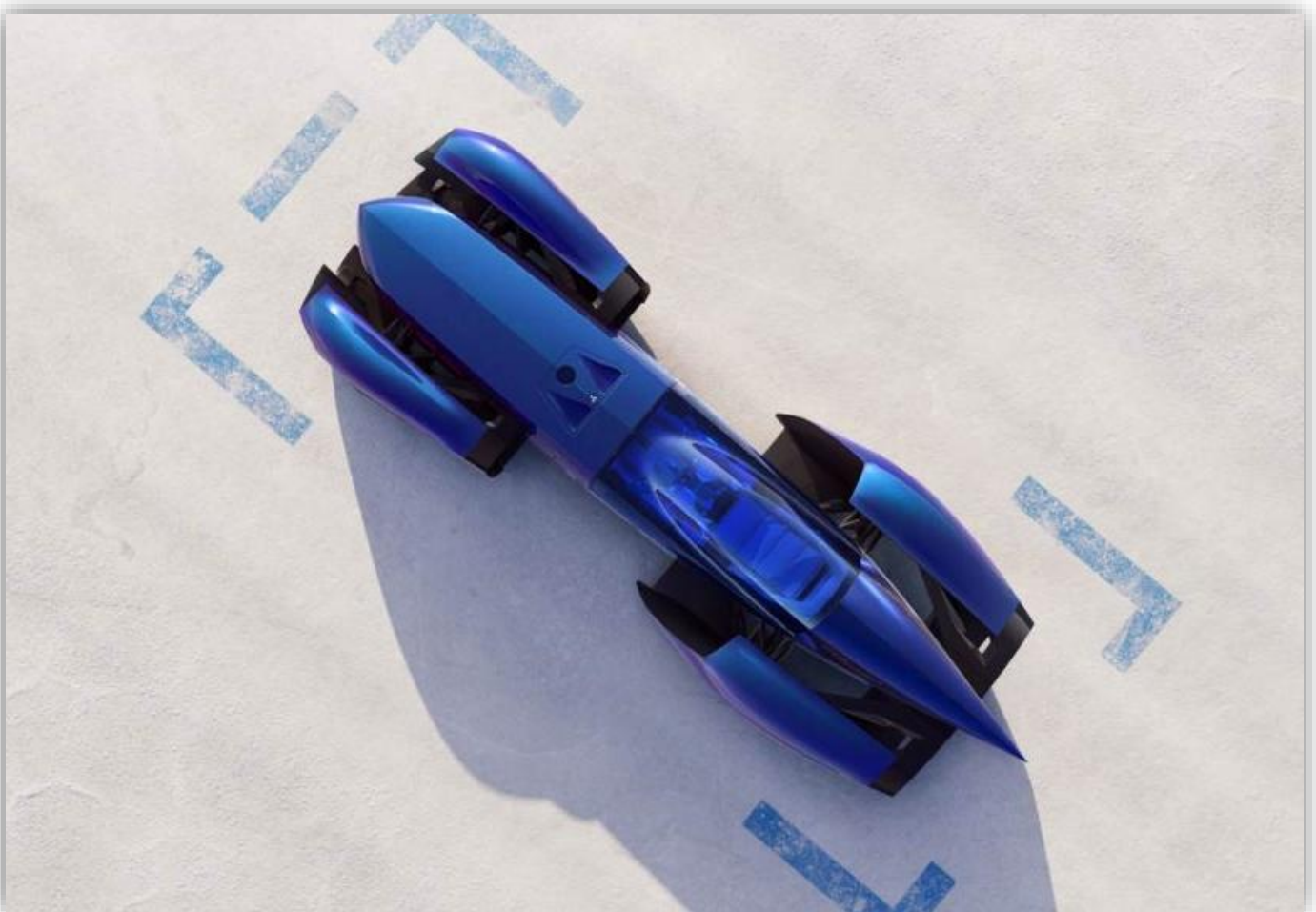
Effektivare elbilar är en viktig nyckel till elbilar med lång räckvidd från ett förhållandevis litet batteri, och ett mindre batteri innebär en lägre fordonsvikt och lägre produktionskostnader. Massa bra saker i ett alltså.

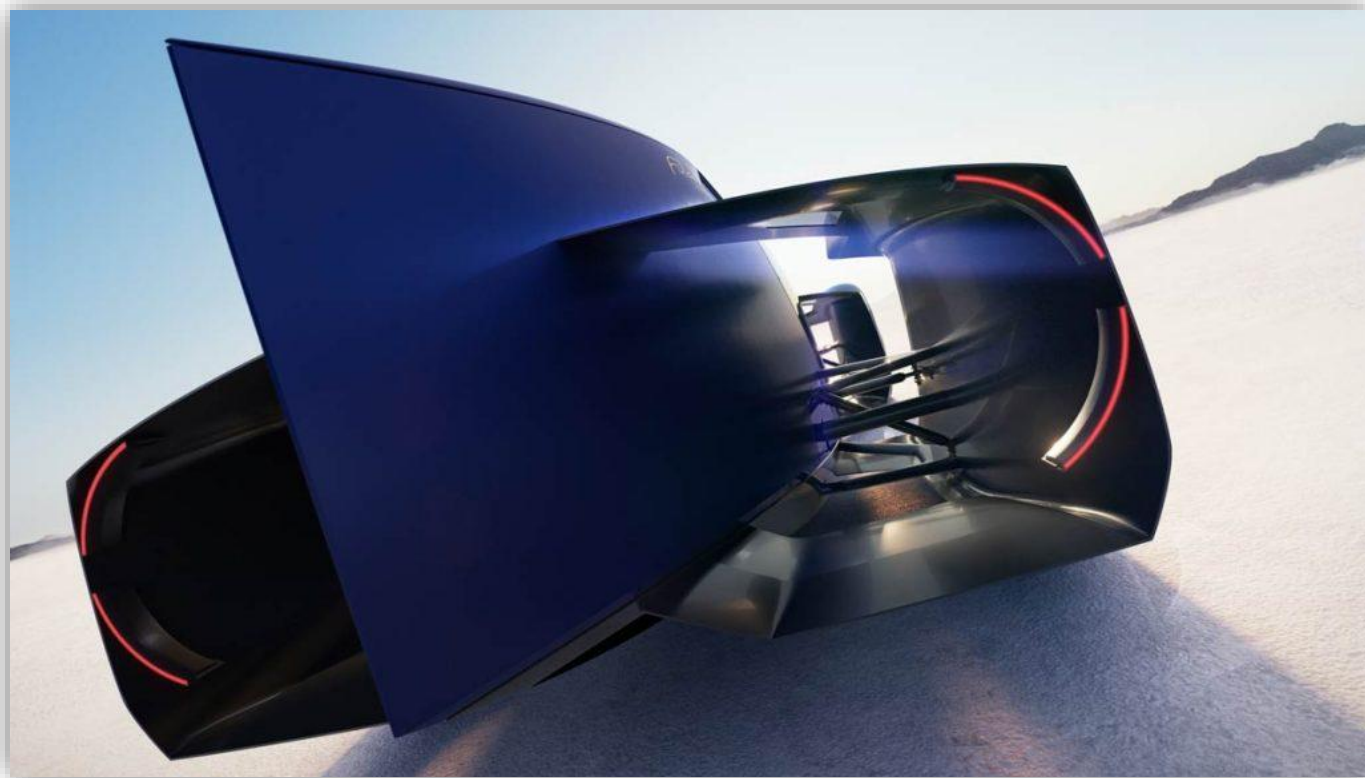
Därför visar Renault nu Filante Record 2025 som är en demonstrations-elbil utvecklad för att maximera energieffektiviteten. I elbilen sitter ett batteri på 87 kWh som väger 600 kg och använder sig av så kallad cell-to-pack-teknologi, vilket innebär att battericellerna integreras direkt i batteripaketet utan mellansteg. Något som sparar vikt.

Trots att batteripaketet väger 600 kg så är den totala fordonsvikten endast 1000 kg. Det har man uppnått genom nya material, och smarta tekniska lösningar. Renaults ingenjörer har använt sig av kolfiber, aluminium och Scalmalloy, en högpresterande aluminiumlegering som är optimerad för 3D-utskrifter. Denna tekniken gör det möjligt att tillverka komplexa och starka komponenter samtidigt som materialspill minimeras.



Genom AI-simuleringar har Renault tagit fram en struktur som balanserar vikt och hållfasthet på ett optimalt sätt. Man använder sig också av steer-by-wire och brake-by-wire-teknologi. Dessa lösningar tar bort behovet av mekaniska kopplingar mellan föraren och styr- och bromssystemen, vilket ger en mer flexibel fordonsarkitektur, en mer responsiv körupplevelse och sparar vikt.





Renault har tillsammans med Michelin utvecklat specialdesignade 19-tumsdäck som minskar rullmotståndet med 40 procent jämfört med konventionella bildäck. Genom att optimera materialval, kontaktryck och däckens smala design har man lyckats förbättra både energieffektivitet och aerodynamik.

– Vi designade detta fordon som en skulptur i rörelse. Inspirerat av stridsflygplan och 1800-talets hastighetsrekord speglar det både prestanda och tidlös elegans. Varje centimeter av ytan har utformats för att fånga ljuset och framhäva karossens linjer, som tycks smälta in i luften. De blå tonade rutorna och färgpaletten förstärker ytterligare denna lätta och luftiga känsla. Helheten i designen strävar efter att förmedla en känsla av flöde och lätthet, kommenterar Sandeep Bhambra, chef för framtidsdesign på Renault och Ampere.

#### **Ett testlaboratorium för framtidens bilindustri**

Renault beskriver Filante Record 2025 som något mer än bara en konceptbil. Man ser bilen som ett rullande laboratorium där man testar framtidens fordonsinnovationer. Många av de tekniker som testas i denna modellen kan med stor sannolikhet sitta i framtida produkter och bidra till nya framsteg inom elektrisk mobilitet.

Renault vill med konceptet visa att man ligger i framkant när det kommer till låg vikt, hög prestanda och energieffektiv teknologi, något som man beskriver som ett avgörande steg mot en mer hållbar bilindustri.



Kristofer Rask



## 8. Nu börjar GM tjäna pengar på elbilar

Posted by Kristofer Rask januari 31, 2025



*GM:s VD Mary Barra.*

Den amerikanska bilkoncernen General Motors har gjort stora investeringar på elbilar under en rad olika märken som Chevrolet, GMC och Cadillac de senaste åren. Det har så klart lett till höga kostnader som försäljningen långt ifrån har kunnat täcka upp.

Men på senare tid har försäljningsvolymerna för elbilarna ökat och GM berättar nu att man för första gången börjat kunna täcka sina kostnader för elbilsverksamheten.

– Vi fördubblade vår marknadsandel inom elbilssegmentet under året i takt med att vi ökade produktionen, och vår portfölj blev lönsam på en variabel nivå under det fjärde kvartalet, skriver Mary Barra, VD för GM i ett brev till investerarna.

Escalade som elbil – ett kommande flaggskepp.

– När vi blickar framåt mot det kommande året kommer vi att fortsätta att fördela kapital på ett konsekvent och balanserat sätt, och vår fordonsportfölj kommer att bli ännu starkare. Till exempel kommer vi att lansera tre imponerande nya Cadillac-elbilar – ESCALADE IQ, OPTIQ och VISTIQ och vi siktar på ytterligare förbättringar i lönsamheten för elbilar i takt med att vi fortsätter att skala upp, fortsätter Barra.



Kristofer Rask

## 9. Vintertest: Tappar mer än halva räckvidden vid nollgradigt

Av Magnus Fröderberg 2025-01-30

ADAC har testat räckvidden hos 25 elbilar i nollgradigt väder. De flesta tappar mellan 40–50 procent av räckvidden. Några mer än så.



*Toyota bZ4X var den största besvikelsen i ADAC:s vintertest.*

Den tyska bilistorganisationen ADAC har precis som sina norska kollegor NAF gjort ett vintertest av ett stort antal elbilar. Men inte på samma sätt, utan har "tyskat till" testet.

ADAC valde 25 elbilar som alla har en angiven räckvidd enligt WLTP mellan 500 och 700 km. De körde bilarna de 58 milen från München till Berlin som om de körde en tysk vinterdag.

För att få så ingenjörsmässigt lika förhållanden som möjligt kördes alla bilarna i ett nollgradigt laboratorium där lutning och motstånd simulerades på samma sätt som om bilarna körts på motorvägen.

### Bara en bil slapp laddstopp

Testet visar tydligt det som många anat – att kyla och motorvägshastighet är förödande för en elbils förbrukning, och därmed för räckvidden.

Av de 25 bilarna nådde endast en bil fram utan att behöva laddas: **Mercedes-Benz EQS**.

Visserligen har EQS ett stort batteri, men bilen uppvisade också låg förbrukning.

Sju bilar klarade resan på ett stopp och nio elbilar krävde två stopp, men för åtta modeller krävdes hela tre stopp för att klara resan.

Lägst avvikelse mot angiven räckvidd enligt WLTP har **Nio ET5** med en avvikelse på 20,9 procent. Tvåa kom **Porsche Taycan** med 24,5 procent. Trea blev **Tesla Model Y** med 39,8 procent.

Längst ned i resultatlistan hittar vi olycksbarnet **Toyota bZ4X** som tappade hela 53,8 procent i räckvidd. Andra bottennapp var **Volvo EC40** och **MG4** med över 50 procents tapp.

Bilmodell	WLTP-räckvidd	Mätt räckvidd	Avvikelse
Nio ET 5	532	421	-20,9
Porsche Taycan	667	504	-24,5
Mercedes-Benz EQS 450+	817	582	-26,6
Audi S e-tron GT	605	398	-34,0
BMW iX xDrive50	633	413	-34,8
VW ID.7 PRO S	700	436	-37,8
Lotus Emeya	540	335	-38,0
Lucid Air Grand Touring	839	518	-38,3
Nissan Ariya 87	516	314	-39,0
Tesla Model 3	702	423	-39,8
Kia EV3	586	350	-40,3
GWM ORA 07	520	304	-41,6
Xpeng G6	570	325	-43,0
Hyundai Ioniq 6	614	344	-44,0
Skoda Enyaq	566	316	-44,2
Polestar 2	632	349	-44,8
Cupra Born	594	325	-45,3
Genesis GV60	517	278	-46,3
Ford Capri	627	332	-47,1
Renault Scenic E-Tech	594	314	-47,2
BYD Seal	570	294	-48,5
Peugeot e-3008	518	263	-49,3
Volvo EC40	569	285	-50,0
MG 4	520	254	-51,2
Toyota BZ4X	504	233	-53,8

Läs även: [Polestar 3 slog Tesla i världens största räckviddstest i kyla](#)



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: [magnus@automotorsport.se](mailto:magnus@automotorsport.se)

## 10. Ny jobbslakt: Fem bildelsfabriker går i graven

Av Andreas Jemn

31 januari 2025, 09:29

**Bildelsfabriker stänger på löpande band i Tyskland. Nu ska Continental bomma igen fem fabriker. – Smärtsamma steg som är nödvändiga att göra för att bli lönsamma i framtiden, säger Phillip Nelles på Continental till den tyska radiokanalen NDR.**



På torsdagskvällen kom ett chockbesked från Continental Automotives ledning. Man bestämmer att fem fabriker i Tyskland ska stängas, [uppges NDR](#). Dessutom aviserar de nedskärningar vid tillverkningen i Hamburg och nästa år flyttas tillverkningen från Hannover till Tjeckien.

– Den planerade stängningen av Stolzenau-anläggningen och nedskärningarna i Hannover-Vahrenwald drabbar Niedersachsen i en redan ekonomiskt svår tid, säger Niedersachsens ekonomiminister Olaf Lies (S).

Beslutet rör nästan 600 arbetare som förlorar sina arbeten. Hur många som drabbas i Hamburg är ännu inte klart. Men företagsledningen förklarar beslutet med att efterfrågan i bildelsbranschen minskar hastigt och de måste ta till akuta åtgärder för att företaget ska överleva.

Men det håller inte fackföreningen kemiförbundet IBCE om. De hävdar att företaget agerar irrationellt och det går ut över arbetarna.

– Beslutet är hjälplöst, destruktivt och demotiverande, säger IGBCE:s gruppchef Michael Linnartz.

Continental's beslut är bara ett i raden av fabriksnedläggningar i Tyskland. Där står bilindustrin inför ett ättestup och är på väg att rasa ner i avgrunden. Volkswagen kommer att stänga två fabriker i år och klassiska bildelstillverkaren ZF Friedrichshafen har sagt att man ska minska personalstyrkan drastiskt.

Moderbolaget Continental har också valt att avknoppa sin bildelsdivision Automotive som ett eget bolag för att möta de enorma utmaningar som väntar bildelsindustrin. Continental Automotive lovade i går när de annonserade sitt tuffa beslut, att nedskärningarna ska ske på ett så socialt ansvarsfullt sätt som det är möjligt.

**Här är orterna som drabbas:**

**Stolzenau** i Niedersachsen

**Bad Blankenburg** Thüringen

**Moers** Nordrhein-Westfalen

**Frohburg** och **Geithain** båda Sachsen

**Hannover Vahrenwald** ska flyttas till Tjeckien 2026.

**Hamburg:** gummifabriken skär ner på personal.

**LÄS MER:**

- [Northvolt flyttar batterifabrik i Borlänge till Tyskland](#)
- [Ny tysk jobbslakt – här sägs 1000-tals sägs upp](#)
- [Trots nya elbilar – 1000-tals kan få gå från Ford](#)
- [Testar Bentleys nya värsting på Autobahn – toppfarten extrem](#)
- [Här är årets bästa sommardäck i testerna](#)
- [Ikonisk gangsterbil med 8,5 liters V8 på 870 hk...](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

## 11. Test Renault 4 GTL 1980

Av Andrew Brady

Den 15 oktober 2023



En bil som kan ta familjen på semester, köras som ett **arbetsfordon** och som inte kostar en förmögenhet att köra. Det var den allmänna tanken bakom **Renault 4** när den lanserades 1961.

Produktionen fortsatte ända fram till 1992, och det händer fortfarande att man ser dem på landsbygden i Frankrike. Precis som en **Citroën 2CV** är en fransk semester inte komplett utan att man får syn på en sliten Renault 4.

Detta obefläckade exemplar är en Renault 4 GTL med högre specifikation. Som en del av företagets enorma **kulturarvssamling** registrerades den första gången 1980 och har levt ett omskämt liv sedan dess.

Eftersom det är en GTL kommer kraften från samma vattenkylda motor på 1 108 cc som i Renault 6 TL och Estafette skåpbil. Den kan identifieras som en GTL genom sin grå grill, stötfångare och plastbeklädnad som löper längs botten av dörrarna.



### Hur är det att köra?

4:an var Renaults första framhjulsdrevena bil (även om tekniken tidigare hade introducerats med Estafette). Fokus låg på effektivitet och praktiska egenskaper, snarare än prestanda eller förarens engagemang.

Det är därför förvånande hur rolig Renault 4 är att köra. Växelspaken sticker ut från instrumentbrädan på ett okonventionellt sätt, inte olikt en **sjunde generationens Honda Civic**. Detta är av nödvändighet mer än något annat – det är kopplat till en stång som löper över toppen av motorn innan den faller ner till växellådan framtill på bilen.

Även om det verkar bisarrt till en början är det en riktigt söt växellåda att använda. Vid det här laget i produktionen av Renault 4 hade den en fyrväxlad låda med synkronisering på alla utväxlingar. Det är lätt att hitta växlar när du väl har vant dig vid spakens konstiga läge och växlingen känns underbart exakt.





Även om den verkligen inte är snabb (en effekt på bara 34 hk räcker för en topphastighet på 75 mph) kan Renault hålla jämna steg med dagens trafik. Körkvaliteten – ett kännetecken för gamla **franska bilar** – innebär att du inte saktar ner för gropar, samtidigt som bromsarna är tillräckliga, om än lite hjärtstoppande jämfört med alla moderna fordon.

Saker och ting kan bli en smula oroande i hörnen också, där det närmar sig nära 2CV-nivåer av magerhet.

Den lätta styrningen gör också att du inte är helt säker på att den kommer att ta sig runt kurvor utan att köra av vägen. Kanske är det därför Renault 4 är en så vanlig syn på franska fält...

#### **Berätta om hur det var att köpa en**

Även om du kanske använder Renault 4 dagligen i Frankrike är de betydligt svårare att hitta här i Storbritannien - särskilt i gott skick. Vi skulle föredra en senare modell, som den vi har kört här, helt enkelt för dess extra kraft och fyrväxlade synkroniserade växellåda.

Priserna beror mer på skick än ålder eller något annat. Även om du kommer att betala mer än du en gång skulle göra, är de inte överdrivet dyra (eller faktiskt lika dyra som **Citroën 2CV**). Räkna med att betala uppemot 4 000 pund för ett snyggt och användbart exemplar.

Som med många gamla bilar är rost det största problemet. Det är särskilt framträdande runt de bakre fjädringsfästena, så inspektera dessa noggrant. Om den har reparerats (och det har den förmodligen gjort någon gång), försäkra dig om att den har gjorts ordentligt snarare än en snabb korrigerande för att få den genom **ett MOT-test**.

En annan rostfläck att se upp för är insidan av baddörrarna, medan alla fyra hörnen av golvplattan också kan ruttna (men reparationer är relativt överkomliga). Paneler kan också korrodera, men det finns ersättare från Renault.

Mekaniskt sett är **Renault 4 ganska robusta**, medan interiören är lika slitstark. Skaffa en som är strukturellt solid och allt annat kan fixas ganska billigt.



### Renault 4 GTL: Slutsats

**Renault 4** är ett fynd i den klassiska bilvärlden. Den är helt charmig att köra och det är otroligt att du kan köpa ett så ikoniskt fordon i bra skick för mindre än 5 000 pund. Jämför det med hur mycket en **original Mini** av liknande årgång skulle kosta - och Minis är mycket vanligare, särskilt här i Storbritannien.

Även om vi skulle vara tveksamma till att köra en R4 varje dag - och det är verkligen inte en bil för långa motorvägsresor - är den helt trevlig att tumla runt i, medan interiören är funktionell och älskvärd.

Att hitta en bra kan ta lite tid, men du har inte missat båten. Och driftskostnaderna kommer att vara överkomliga, såvida du inte skaffar en med ett chassi som liknar ett durkslag...



Andrew Brady

## 12. Alfasud var rolig och intressant – men dödsdömd

Publicerad 10 december 2023 Text Calle Carlquist

Alfasud var en av de tre mest tekniskt intressanta bilar som dök upp under 1970-talet, enligt Calle Carlquist.



**FILM:** <https://youtu.be/XEHlroXtW8U>

**Ni får ursäkta om ni** läst följande mening av denne skribent i något tidigare sammanhang, men den är fortfarande sann: 1970-talets tekniskt sett mest intressanta småbilar – oavsett deras övriga fel och förtjänster – hette Volvo 343, Citroën GS och Alfasud.

Volvon hade sin remdrift och De Dionbakvagn, Citroën sin form, sin instrumentering och sin fjädring och i Alfasud fanns i kompakt format allt som tillfredsställde en bilentusiast: boxermotorn, de centralt placerade skivbromsarna, linjeföringen, namnet och så de enastående köregenskaperna.

**De flesta vet** att Alfasudproduktionen startade 1971 som en statlig satsning för att ge det fattiga södra Italien en injektion. Österrikaren Rudolf Hruska var projektledare och fabriken placerades i Pomigliano d'Arco, strax nordost om Neapel.

Anställningssuget var enormt, 120 000 personer sökte de 16 000 jobb regeringens pengar hade skakat fram för att få fart på Alfasud.



**För bilens nätta**, karaktäristiska former stod förstas Giorgetto Giugiaro. Man behövde knappt ändra ett streck på dem under Alfasuds levnad till 1983. Strax före slutet, 1982, kom äntligen den halvkombilucka bak som nog borde ha funnits från början. Drygt 893 000 exemplar byggdes av grundmodellen och drygt 121 000 exemplar av den snygga Sprint som levde 1976-89.

Den slanka tvådörrarskombin Giardinetta utvecklades ur tvådörrarsmodellen Alfasud TI (debut 1973). Giardinetta hade på italienskt manér elegant trägolv i lastutrymmet och svalde det mesta, men byggdes i bara knappt 6 000 exemplar 1975-82.

**I Vi Bilägare 7/1981** testades Alfasud 1,5 GL – ännu med den lilla bagageluckan – mot tre tuffa konkurrenter: Saab-Lancia 600 GLS, Honda Civic 1300 och Mazda 323 SDX. Alfa kostade 41 900 kronor, Saab-Lancia hela 47 900, Honda 37 400 och Mazda 42 200.

”En bil för entusiaster” löd slutomdömet, sedan Alfasud fått högsta betyget fem för Kör-egenskaper och fyra för Förarplats och Prestanda. ”Även om konkurrenterna har utvecklats sedan den här modellens debut är den viktigaste skillnaden att det känns sportigare i en Alfasud. En bil med egen stil har fått en ny chans”.

**Modellens beramade** (och ständigt omtjatade) rostproblem förbigicks i en bisats: ”Om vi antar att rostproblemen är ur världen – det bör de vara med de insatser som gjorts – så bör vi också kunna räkna med att andrahandsvärdet blir lite bättre än tidigare.”

Det kanske det blev men Alfasud var dödsdömd i alla fall och ersattes av Alfa Romeo 33 under 1983.



Calle Carlquist



### 13. Fredagsfilmen: Vägar du aldrig skulle vilja köra på

Världens elakaste väg, en 125 år gammal bro och trafikstockningar på en 50-filig motorväg väntar på dig i vårt nya urval av världens farligaste vägar.



FILM: <https://youtu.be/V4gHfC4cl-c>

