



Weber Faster One

1. Nya Lexus RZ
2. En ny Bentley är ett jetplan på hjul
3. Vi kör nya Honda Prelude
4. Pagani släpper öppen Huayra Codalunga
5. Ny superbil med 1025 hk kan byggas i Sverige
6. Volkswagens elbil lanserad i extra tufft utförande
7. Mazda visar upp nya generationen CX-5
8. Nya RX-7 med wankelmotor är nästan produktionsklar
9. 96 000 kronor för rattvärme till Audi A6 e-hybrid
10. Toyotas drag – ska göra bensin av gräs
11. Tesla slutar sälja Model S och X i Sverige
12. Rimac har slagit 24 nya rekord
13. Glickenhaus har gjort sin Le Mans-bil gatlegal
14. Weber Faster One
15. Grattis Vauxhall Carlton
16. Fredagsfilmen



1. NYA Lexus RZ - En bättre bil på allt men det gäller att välja rätt version

9 juli 2025

Jag har haft möjlighet att köra nya och uppdaterade Lexus RZ, en elbil som fått massiva uppdateringar för det nya modellåret. Det var också välbehövligt för bilen kommer nu längre, laddar snabbare samt introducerar den sportiga versionen F-SPORT.



FILM: <https://youtu.be/jqhXGA-rqgc>

00:00 - Intro

00:32 - Reklam

00:42 - Versioner

01:50 - Specifikationer

03:01 - Laddning

04:02 - Bagage

05:48 - Baksätet

07:42 - Framsätet

09:04 - 550e F-SPORT

09:58 - Steer by wire

12:30 - Provkörning 500e

16:54 - Provkörning Steer by wire

21:33 - Provkörning 550e F-SPORT

24:37 - Summering



Christoffer Gullin

2. En ny Bentley: Ett jetplan på hjul

Av Viggo Cavling Uppdaterad 09 juli 2025 Publicerad: 09 juli 2025

Fronten signalerar lyx och muskler



”Det här är höjdpunkten av Bentley lux”, säger Top Gear. För inte så länge sedan var det den majestätiska saloon-bilen som var toppen av brittisk elegans. Nu är det SUV som sitter på tronen. Perfect Weekend berättar varför nya Bentayga Speed både glänser och skakar om – på samma gång.

Bentley: Från salong till SUV

När Bentayga först rullade ut 2015 blev det Bentleys biljett in i SUV-kriget. Tio år senare gör Speed-versionen comeback med en detalj som får miljörelsen att vrida sig: Bentleys mäktiga W12-motor lever än. Den är törstig, tung och helt fel i tiden – och ändå är det just därför den lockar.

635 hästkrafter. 900 newtonmeter vrid. 0 till 100 på 3,4 sekunder. Ingen kommer kalla det för en lättvikts-SUV. Det här är snarare ett jetplan på hjul – klätt i nappaläder.

Tunggung för lyxsjälär

SUV:ar har blivit en ofrånkomlig lyxklass. Ingen älskar dem – alla köper dem. Bentayga Speed är kanske den renaste symbolen för detta. Den är tung som en pansarvagn, snabb som en sportbil och dyr som en smålägenhet i Vasastan.

Den som väntar sig smidig körning får åka med en Aston Martin. Bentayga Speed kräver vägbanor breda som motorvägar och bromsskivor stora som pizzor. Med sina 440-millimeters kolfiberbromsar biter den dock ifrån sig – och får sin drygt två och ett halvt ton tunga kropp att stanna i tid.



Detaljerna i kabinen är som en brittisk herrklubb på hjul.

Vem vill ha en fossil jätte?

Bentayga Speed är den sista dinosaurien i Bentley-garaget. Medan allt fler väljer laddsladd och plug-in står denna skapelse kvar som en bränsleslukande symbol för en tid som snart är förbi.

Men är det värt det? För dig som drömmer om en SUV med motorljud som får Montana Highway att dåna är svaret enkelt: ja.

”Det verkliga nöjet är kraften”, säger testförarna. Resten är mest en bonus – oavsett om du sitter i baksätet eller bakom ratten.

Är Bentley bättre än bra?

Nej, inte för alla. Men Bentayga Speed är Bentley när de är som mest Bentley. Den är överdriven, överdimensionerad och provocerande rolig. En flygande fossil. Och ibland är det precis det man behöver en weekend som denna.





Perfect Weekend Guide till Bentley

- **Pris:** Från cirka 3 100 000 kronor (grundpris – innan extrautrustning och svensk skatt)
- **Motor:** W12, 635 hk
- **0–100:** 3,4 sekunder
- **Toppfart:** 306 km/h
- **Vikt:** 2,5 ton (ungefär)
- **Passar bäst för:** Den som vill höra sin klimatångest försvinna i avgasmullret

Läs även:



Därför hyllas Mazdas dieselmotor i nya CX-80



Viggo Cavling har skrivit om det goda livet sedan tidigt 90-talet. Först i den egna konsttidningen Beckerell, sedan följde Nöjesguiden, Dagens Nyheter, Resume, Svenska Dagbladet, Travel News och RES, bland annat. Allt enligt devisen gör man mycket får man mycket gjort. Gör man lite händer ingenting.

Teknikens Värld

3. Vi kör nya Honda Prelude – första omdömet

Publicerad av Mattias Rabe 11 jul 2025 kl 15.36

En gång i tiden en ungdomsdröm för många. Nu är Honda Prelude tillbaka och vi är iväg och kör den för första gången. Väcker den gamla känslor till liv? Vi frågar Linus Pröjtz.



Honda släpper en liten och kraftfull sportcoupé med det smått ikoniska namnet Prelude. Linus Pröjtz kör den just nu

Tjena Linus! Hur upplevs nya Honda Prelude i verkligheten? Snygg?

– Första känslan är att den är snygg, på ett annorlunda vis. Formen känns lätt och lagom kraftfull på samma gång. Hur många som faktiskt kommer att attraheras av en liten sportcoupé återstår dock att se. Antalet konkurrenter är få och det verkar som att marknaden delvis har stängt dörren för dem. Blir det annorlunda med Honda Prelude?

Du har fått köra den en stund, hur kändes den? Som den Prelude man suktade efter på 80- och 90-talet?

– Jag skäms nästan att säga det, men jag har aldrig kört en gammal Prelude. Hade gärna gjort, bara för att ha bockat av den från listan. Men denna har jag kört och det är en trevlig upplevelse. Okej, tre varv på racerbana ger inte hela sanningen. Men det ger i alla fall en känsla som verkar bra.

Kommer den till Sverige och när i så fall? Finns det pris på den?

– Den ska komma till Europa i början av 2026 och vad det verkar ska den komma till Sverige. Men vad den kommer att kosta och alla liknande frågor, det har vi inte fått reda på ännu. Den stora lanseringen kommer att ske i oktober, kanske får vi veta allt då?



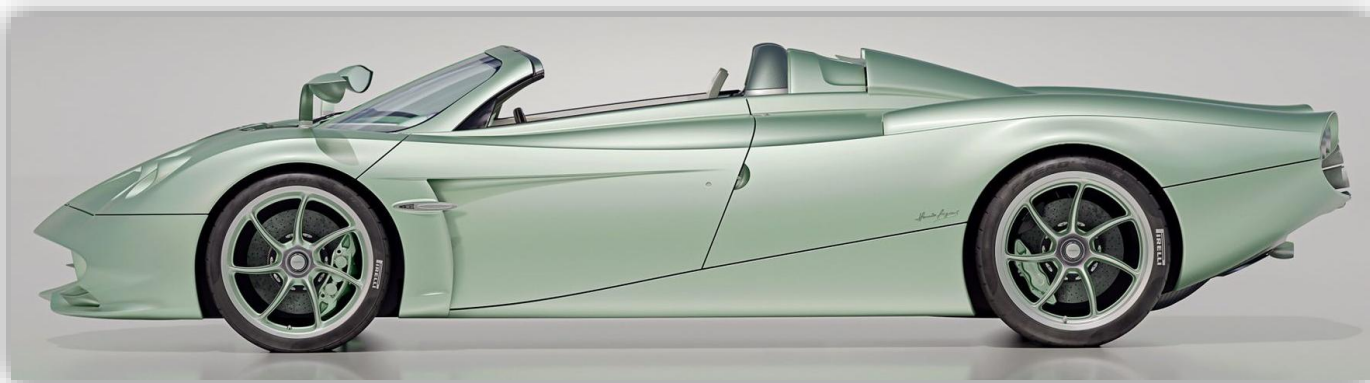
Mattias Rabe

Feber

4. Pagani släpper öppen Huayra Codalunga

Roger Åberg 2025-07-10 kl 11:00

Lång speedster



Om du har larvigt mycket pengar så kan du nu få köpa en öppen version av deras Huayra Codalunga. Codalunga betyder lång svans, och det är precis vad det är, en Huayra med lång stjärt.

Eller frågan är om du kommer att få köpa den även om du har typ 70-80-90 miljoner, för de kommer bara tillverka tio stycken.

Hur som helst så kommer den med deras magiska växellåda och V12an utvecklad av Mercedes-AMG. Den levererar 864 hästar och 1110 Nm och låter väldigt mysigt. Videon nedan är på den icke-öppna versionen, men den är värd att kolla in. [pagani.com](https://www.pagani.com)



FILM: <https://youtu.be/Nf-yoVQAdFs>



5. Ny superbil med 1025 hk kan byggas i Sverige

Av Kevin Neemé 9 juli 2025, 10:29

En ny superbil har just presenterats. Och mycket tyder på att den kommer byggas i Trollhättan. Brittiska AC Cars har avslöjat sin mest extrema modell hittills: AC GT SuperSport.



FILM: <https://youtu.be/eVxSqnNQR9s>

Det handlar om en handbyggd V8-bil med rejält modifierad kaross, aerodynamik i kolfiber och en prislapp på cirka sex miljoner kronor. Bara 25 exemplar ska tillverkas. Och av allt att döma kommer AC Cars att bygga den i Trollhättan.

AC Cars har de senaste åren arbetat nära det svenska ingenjörsföretaget T Engineering, som redan bygger den moderna versionen av AC Cobra i Trollhättan. GT SuperSport utvecklas i samarbete med AC Cars America och är nästa steg i märkets satsning på att återuppliva klassiska modeller med modern teknik och extrem prestanda.

Trots att AC ännu inte bekräftat produktionsplatsen för GT SuperSport, pekar allt på att även den nya bilen kommer byggas i Trollhättan – precis som dagens AC Cobra GT Roadster och Coupe. När vi [tidigare pratade med T Engineerings vd Klas Lundgren](#) om projektet berättade han om hur samarbetet med AC Cars tog fart:

– Vi hjälpte dem först med utvecklingsarbetet, sedan frågade de om vi kunde bygga bilen. Det har varit full fart – och det känns roligt att få vara med på det här, sa han då.

GT SuperSport får ett helt nytt uttryck med bredare spårvidd, ny front, en kraftig bakvinge och flera nya aerodynamiska detaljer. Under huven sitter en kraftigt uppgraderad V8 med upp till 1025 hästkrafter. Varje exemplar kommer att byggas för hand och anpassas individuellt efter kundens önskemål, med tre olika lackalternativ inspirerade av amerikansk racinghistoria.



Priset startar på 550 000 dollar (cirka 5,25 miljoner kronor) och bokningarna har redan öppnat. AC Cars prioriterar befintliga kunder, men nya köpare kan ansöka om att reservera ett exemplar. De första leveranserna planeras till 2027.

Tidigare modeller som Cobra GT Roadster och GT Coupe har erbjudit upp till 799 hästkrafter och gjort 0–100 km/h på drygt tre sekunder. Med över 1000 hästkrafter blir SuperSport den kraftfullaste bilen AC Cars någonsin byggt. Och om inget ändras blir det alltså Sverige som står för tillverkningen även denna gång.

För T Engineering innebär det i så fall ett nytt kapitel. **I samband med lanseringen av Cobra** betonade Klas Lundgren hur stort det var att få vara en del av projektet:

– Det är en av de där drömbilarna som alla intresserade har tagit med sig sedan barndomen. Därför är det speciellt att vi har fått vara med och bygga den.

Klassisk sportbil

AC Cobra är en klassisk sportbil som föddes ur ett samarbete mellan det brittiska företaget AC Cars och den amerikanske racerföraren Carroll Shelby. Den kombinerar en lätt och elegant brittisk kaross från AC Ace med en kraftfull amerikansk V8-motor från Ford. Den första Cobran rullade ut 1962 och har sedan dess blivit en ikon inom bilvärlden.

Bakgrunden är att Carroll Shelby, som tvingades sluta tävla på grund av hälsoproblem, ville skapa en bil som kombinerade lättheten hos en brittisk sportbil med kraften från en amerikansk motor. 1962 tog han kontakt med AC Cars och föreslog att deras AC Ace skulle utrustas med en Ford V8. Resultatet blev Shelby Cobra, som först visades samma år med en Ford 260-motor.

Snart började Cobran tävla och fick snabbt ett stort genomslag, särskilt i USA. Under 1960-talet utvecklades modellen vidare och fick starkare motorer, bland annat den legendariska Ford 427. AC Cars i England byggde Cobran fram till 1967, medan Shelby American fortsatte tillverkningen i USA några år till. År 1969 avslutades produktionen i England, men bilen levde vidare genom Shelby i USA.

I modern tid har AC Cars återupplivat Cobran med den nya AC Cobra GT Roadster, som har en V8-motor på 663 hästkrafter. Från och med 2025 sker produktionen i Trollhättan, i den gamla Saab-fabriken. Det innebär en ny era för den klassiska sportbilen. Idag är AC Cobra fortfarande högt eftertraktad som en klassiker. Originalexemplar säljs för miljontals kronor, samtidigt som repliker och så kallade "continuation cars" håller arvet levande.

LÄS MER:



Klart: Biltillverkning i Saabs fabrik i Trollhättan igen



Historiskt: Nya bilar görs hos Saab i Trollhättan igen



Sverige går miste om tillverkning av ny elbil



Volvo Cars bygger nytt innovationscenter i Göteborg



Audi lägger ner R8 – ska ersättas med elektrisk superbil



Volvos nya hemliga modell C40 – visas nästa vecka



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



6. Volkswagens elbil lanserad i extra tufft "Eld och is"-utförande

Posted by Kristofer Rask

juli 10, 2025



Förra året visade Volkswagen upp en extra fräsig variant av ID.3 GTX. Den nya modellen gick under namnet ID.3 GTX FIRE+ICE och innehåller en rad exklusiva detaljer. Den är också en hyllning och uppföljare till Volkswagen Golf Fire and Ice som togs fram 1990, också i samarbete med Bogner.

Nu berättar Volkswagen att den sätts i produktion. Volkswagen kommer att erbjuda en begränsad upplaga om 1990 exemplar, med en prislapp som i Tyskland börjar på 56 020 euro (625 000kr).

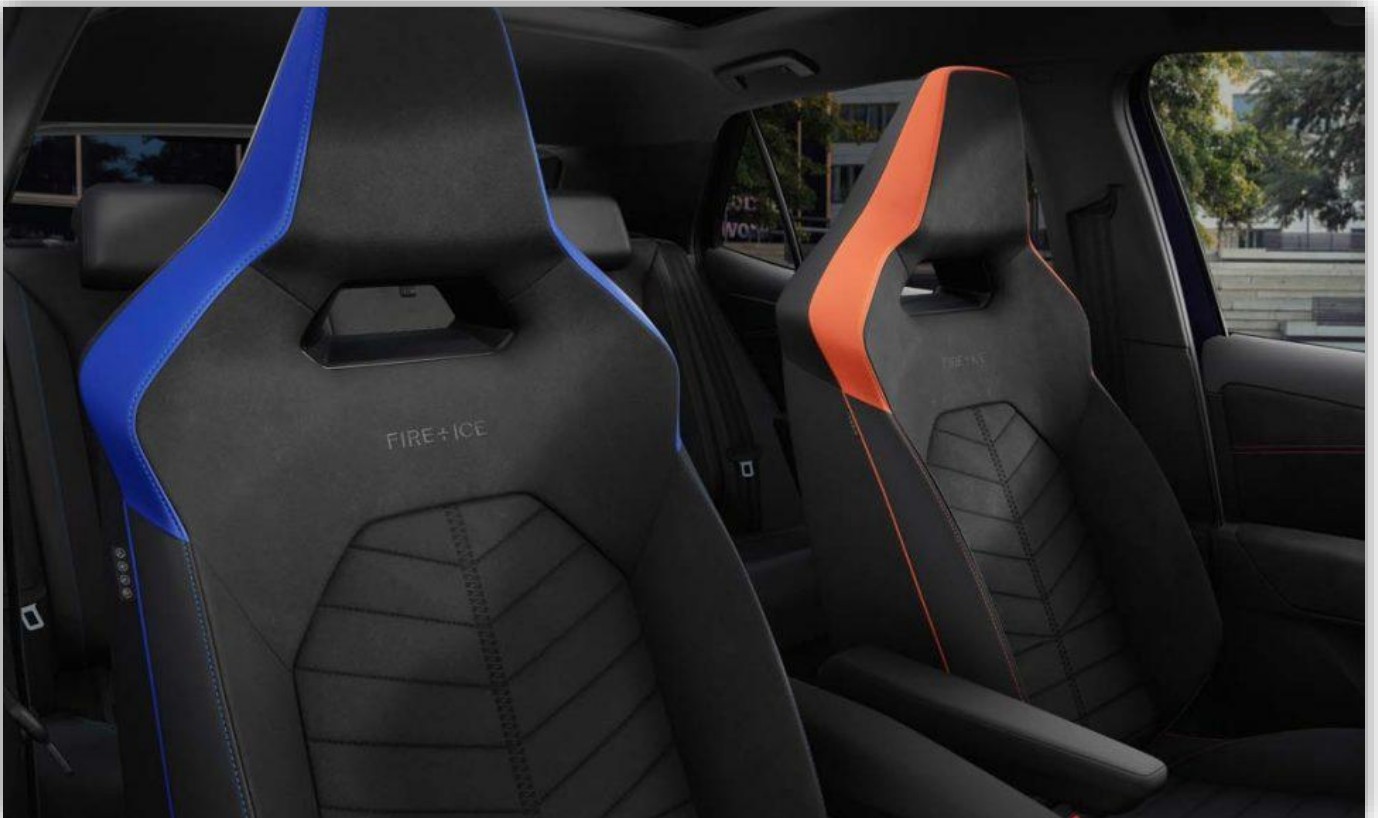
Exteriört sticker elbilen ut med den unika kulören Ultra Violet Metallic vilket är en hyllning till Golf-föregångaren som fanns i en liknande kulör. Den kompletteras av en rödanodiserad taklist i Flaming Red för ett sportigare intryck och C-stolpen pryds av en matt, transparent dekorfilm med det geometriska FIRE+ICE-mönstret.

Takspoilern bär 90-talslogotypen för Fire and Ice och bilen rullar på 20-tums Locarno-fälgar i Ultra Violet Metallic med högglossig finish. En röd GTX-navkapsel förstärker det dynamiska uttrycket.

En annan detalj är tonade LED-lyktor och en ny ljusprojektion i marken när dörrarna öppnas med eld på förarsidan och is på passagerarsidan.



I kupén möts man av en tvåfärgad färgsättning. På förarsidan är temat "On Fire Red" medan passagerarsidan går i den svala tonen "Keep Cool Blue".



Ratt, instrumentpanel, dörrsidor och golvmattor har färgade sömmar och logotyper. Stolarna är inspirerade av BOGNER FIRE+ICE-kollektionen och har quiltning som på dunjackor med dragkedjedetalj och FIRE+ICE-logotyp i mitten.

ID.3 GTX FIRE+ICE erbjuds med två motoralternativ, 210 kW (286 hk) och 240 kW (326 hk). Båda versionerna levererar ett vridmoment på upp till 545 Nm. I den kraftfullare varianten avklaras sprinten 0 till 100 km/h på 5,7 sekunder. Toppfarten är 200 km/h. Den kommer också standard med en sportig DCC-fjädring, vilket också erbjuds som tillval på 210 kW-varianten.

Batteriet är på 79 kWh och WLTP-räckvidden anges till 591 kilometer. Snabbladdning är möjlig med en maximal effekt på 185 kW och intervallet 10 till 80 procent avverkas på ungefär 26 minuter.



Inspirationen kommer från bilen till vänster.

Inspirationen kommer från en Golf som togs fram 1990. Det är därför Volkswagen väljer att endast producera elbilen i 1990 exemplar.



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.](#)

Läs även:



[Volvos nya elbil har rekordlåg CO2-utsläpp – hälften mot en mildhybrid](#)

7. Mazda visar upp nya generationen CX-5

Publicerad 2025-07-10 11:26 (uppdaterad 2025-07-10 11:42)

Text Anders Nilsson

Tredje generationen av Mazda CX-5 är här – med uppdaterad design, förbättrad uppkoppling och en 2,5-liters bensinmotor.



Den japanska tillverkaren har presenterat sin nya version av suvmodellen Mazda CX-5. Modellen har uppdaterats både exteriört och invändigt, och bjuder på flera nya funktioner.

CX-5 är 469 centimeter lång, 186 centimeter bred och 169,5 centimeter hög. Jämfört med Volvo XC60 är den något kortare, smalare och lägre. Däremot är den större än Volkswagen Tiguan i alla mått.

Enligt Mazda har uppkopplingsmöjligheterna förbättrats med en centralt placerad pekskärm på 12,9 eller 15,6 tum med Googles operativsystem. Instrumentpanelen är helt digital och mäter 10,25 tum.

I nästa utrustningsnivå, ett steg över basversionen, ingår ljudsystem från Bose med tolv högtalare. Som tillval finns även panoramaglastak.

Bagageutrymmet har vuxit med 61 liter jämfört med föregångaren. Baksätet har fått mer plats för benen, och sätena kan fällas i förhållandet 40:20:40.

Under motorhuven sitter en 2,5-liters bensinmotor på 141 hästkrafter med 24-volts mild-hybridteknik. Motorn ger högt vridmoment redan vid låga varvtal och ska bidra till snabb gasrespons.

Nya CX-5 erbjuds med fram- eller fyrhjulsdraft. Dragkapaciteten är 2 000 kilo.

Modellen kommer i tre utrustningsnivåer: Center-Line, Exclusive Line och Homura.



CX-5 finns i svenska bilhallar från januari 2026. Priserna börjar på 369 900 kronor, vilket är 190 000 kronor lägre än för en Volvo XC60 Core Edition (visserligen en laddhybrid), och 38 300 kronor billigare än en Volkswagen Tiguan Life Edition med bensinmotor.



Anders Nilsson



8. Mazda: Nya RX-7 med wankelmotor är nästan produktionsklar

Christoffer Lindén 2025-06-30

Tekniken är redo – men Mazda kräver att entusiaster visar verkligt köpintresse för att bilen ska bli av.



Bakpartiet på Mazda Iconic SP – konceptbilen som nästa RX-7 bygger på.

Mazdas teknikchef Ryuichi Umeshita bekräftar att en ny RX-7-efterträdare med rotationsmotor är tekniskt redo för produktion.

Den klassiska wankelmotorn, som försvann efter RX-8 på grund av utsläppskrav, har nu återuppstått – denna gång, likt Mazda MX-30 R-EV, som räckviddsförlängare i en elektrifierad sportbil baserad på **konceptet Iconic SP**.

Bilen visades första gången på Japan Mobility Show 2023 och har en 2+2-kaross med lång nos och breda bakskärmar.

Designchefen Masashi Nakayama beskriver den som en "ren sportbil" med tydliga släktskap till RX-7.

Ny wankelmotor godkänd

Tekniken under skalet utgörs av ett hybridsystem med 365 hästkrafter, där en nyutvecklad dubbelrotor-wankel driver en generator för elmotorn.

Den nya rotationsmotorn är starkare och renare än den som tidigare användes i **Mazda MX-30 R-EV**, och har utvecklats för att klara utsläppsregler i både Europa och USA.



Mazdas legendariska wankelmotor (t.v.) och RX-7. inspiration till märkets nästa sportbilsgeneration.

Enligt Umeshita – i en intervju med [Motor Trend](#) – är den nya wankeln redo att möta alla regulatoriska krav.

Mazda öppnar även för att erbjuda bilen med två olika drivlinor: dels den elektrifierade versionen med räckviddsförlängare, dels en variant där wankeln fungerar som huvuddrivkälla. En ren elbil diskuteras, men är inte prioriterad.

Större än MX-5

Den kommande sportbilen baseras på konceptbilen Mazda Iconic SP och positioneras tydligt över MX-5 i storlek och prestanda. Formen beskrivs som en modern tolkning av RX-7, med tydliga kurvor, lågt tak och en utpräglad sportbilsprofil.

Nakayama kallar den för "en ny typ av Mazda-sportbil". Mazda betonar att modellen inte ersätter MX-5 utan kompletterar den.

Medan Miatan ska vara lätt, förarpuristisk och prisvärd, riktar sig Iconic SP mer till förare som söker högre effekt och längre räckvidd.

Båda modellerna bygger dock vidare på Mazdas sportbilstradition och entusiasternas engagemang.

MX-5 förblir analog

Nästa generation Mazda MX-5 är fortfarande några år bort. Lansering förväntas ske 2027, då modellen blir först ut med den nya Skyactiv Z-drivlinan – en naturligt aspirerad bensinmotor utvecklad för att klara framtidens utsläppskrav utan att ge avkall på körglädje.

Mazda bekräftar att den femte generationens MX-5 fortsatt blir bakhjulsdriven, lättviktig och tillgänglig med manuell växellåda. Målet är att bevara känslan av "Jinba Ittai" – samspillet mellan förare och bil – som länge varit modellens signum.

Parallellt med nyutvecklingen har Mazda även ett restaureringsprogram för klassiska Miator i Hiroshima, där förstegenerationens bilar återställs till originalskick.

Mazda undersöker även möjligheten att återställa RX-7 från 1990-talet – förutsatt att reservdelar kan säkras.



Dagens Mazda MX-5 kommer leva kvar i flera år till – nästa generation väntas först 2027.

Läs också:

- **TEST: Mazda 3 – hatchbackdrömmen lever**
- **Nästa Mazda "Miata" MX-5 får större motor utan turbo**
- **PROV: Wankel-bilen Mazda MX-30 R-EV**



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se

Teknikens Värld

9. 96 000 kronor för rattvärme till Audi A6 e-hybrid

Av Mattias Rabe

Publicerad 9 jul 2025 kl 16.24

En kall vintermorgon. Stolsvärme på. Rattvärme på. Eller? Om du vill ha sistnämnda rattvärme är du tvungen att låta lädret rejält, närmare bestämt med 96 000 kronor. Vet-tigt? Nej, verkligen inte men Audi Sverige räknar med att inom kort göra funktionen mer lättillgänglig.



Rattvärme tar många förgivet i en ny bil i dag, men många gånger kostar det lite extra. I detta fall kostar det mer än lite extra – betydligt mer.

För oss i kalla Sverige är rattvärme i dag nästan en lika självklar detalj i bilen som stolsvärme. En del bilar har som standard möjlighet till uppvärmning av rattkransen, i andra fall finns uppvärmningen som tillval i extrautrustningslistan och kostar vanligtvis inte allt för mycket. Inte sällan ingår funktionen i ett större utrustningspaket som du som bilägare ändå vill ha för att få tillgång andra moderna och bekväma finesser.

Just så fungerar det om du tänker köpa en **Audi A6** e-hybrid. Du måste addera utrustningspaket till bilen för att komma åt rattvärmerna. Men prislappen är inget annat än skyhögt. Inte mindre än 96 000 kronor kostar det för att bli varm om händerna i Audis senaste laddhybrid.



*Nya Audi A6 Avant som laddhybrid väntas bli populär i Sverige.
Hur många av bilarna som säljs kommer att sakna rattvärme?*

En Teknikens Värld-läsare hörde av sig efter att ha satt kaffet i vrångstrupen i samband med beställningen av en ny Audi A6 Avant e-hybrid.

”Jag blev besviken när jag ville välja till rattvärme, som är en sån självklar detalj i en fyrhjuldriven vinterbil i Sverige”, skriver läsaren till oss och förtydligar:

”För att få rattvärme behöver man lägga till ett paket, Tech pro, för 59300 kr, men inte nog med det, när man väljer det paketet tvingas man också välja ett klädselpaket för 36700 kr. Så totalt måste man betala 96000 kr om man vill ha rattvärme i nya Audi A6 Avant.”

I detta paket för 59 300 kronor finner man vinterpaketet med bland annat rattvärme. Men det räcker inte utan man tvingas till ytterligare ett paket för 39 700 kronor.

Det stämmer tyvärr. Vi har byggt ihop en A6 Avant e-hybrid på Audis webbplats och för att komma åt rattvärmerna, som finns i ett så kallat vinterpaket, krävs följande konfiguration:

✓ Först väljer vi bil, en *Audi A6 Avant e-hybrid Proline Edition 220 kW quattro S tronic* för 689 000.

✓ För att komma åt vinterpaketet med bland annat rattvärme måste vi välja utrustningspaketet ”Tech Pro – med OLED-bakljus” för 59 300 kronor. Det räcker alltså inte med det mindre teknikpaketet ”Tech plus – med passagerardisplay” för 28 800 kronor (vilket också hade varit mycket pengar för lite rattvärme).

✓ Men det stannar inte där. Väljer vi "Tech Pro – med OLED-bakljus" blir vi samtidigt tvingade att ändra sätesklädsel till det som benämns "Kombination av läder och konstläder". Det kostar oss ytterligare 36 700 kronor.

Först nu har vi fått rattvärme till "vår" Audi A6 Avant e-hybrid, och det kostar oss totalt 96 000 kronor extra. Totalt pris för bilen är nu 785 000 kronor.

Nya Audi A6 Avant som laddhybrid väntas bli populär i Sverige. Hur många av bilarna som säljs kommer att sakna rattvärme?Foto: Audi

4 400 kronor hos konkurrenten

Audi har helt enkelt krånglat till det genom att paketera en så pass basal funktion som rattvärme i ett alldeles för avancerat teknikpaket som dessutom kräver att köparen måste ha läderklädsel – vare sig den vill eller inte.

En konkurrentbil till Audi A6 Avant e-hybrid är [BMW 530e Touring](#). Redan i grundutförandet för 659 900 kronor lyckas vi lägga till rattvärme för 4 400 kronor extra, utan att behöva tvingas till stora paketval. Totalt pris blir således 664 300 kronor.

Audi Sverige hoppas på förändring

Audi A6 e-hybrid är i grunden välutrustad med en mängd tekniska finesser som ingår i instegsutförandet. Som standard hittar vi utrustning som är populära hos svenska bilköpare, exempelvis parkeringsvärmare, dragkrok och elektriskt manövrerbar baklucka. Men alltså inte rattvärme och stolsvärme.

Vi har varit i kontakt med Audi Sverige som är medvetna om att rattvärme är ett populärt tillval bland svenska kunder och de har påpekat detta för Audi i Tyskland.

Svaret är att de räknar med att det kommer att kunna justeras senare under innevarande år.

Till helt eldrivna [Audi A6 e-tron](#) går det att addera vinterpaketet, innehållandes bland annat rattvärme, som ett fristående paket utan att vara knutet till ett annat större paket. Således är priset för rattvärme (vinterpaketet) bara 10 500 kronor till A6 e-tron.



Mattias Rabe

10. Toyotas drag – ska göra bensin av gräs

Av William Karlsson 11 juli 2025, 18:49

Toyota avslöjar ett nytt oväntat drag. Biljätten ska börja göra bränsle till bilar av papper och gräs.



De flesta tillverkarna inom bilindustrin letar ständigt efter nya sätt att minska utsläppen. Många bilföretag är övertygade om att elbilar är den enda lösningen, men inte alla. Nu har flera japanska tillverkare, som Toyota, Nissan, Subaru och Mazda, hittat en ny typ av strategi.

De japanska bilföretagen har börjat samarbeta med ENEOS för att tillsammans ta fram ett nytt miljövänligare bränsle till förbränningsbilar. Bränslet är en blandning av växtbaserat bioetanol som har blandats med vanlig bensin. Men något som sticker ut med etanolen som används är att den inte är framtagen av grödor eller majs.

Toyota satsar hårt på nya förbränningsmotorer. Nu kan det även komma ett nytt bränsle gjort av gräs och återvunnet papper.

ENEOS använder sig av återvunnet papper, gräs och trä för att skapa etanol som sedan blandas med bensin.

– För att minska utsläppen ytterligare måste vi minska koldioxidutsläppen från de flytande bränslen som används i bilar. Enligt vår uppfattning behöver vi lägga större ansträngningar på e-bränslen, syntetiska bränslen och biobränslen, säger Yuichiro Fujiyama, ENEOS tekniska chef, i en intervju med [Toyota Times](#).

Till en början kommer bilar som tävlar i den japanska Super Taikyu-serien att använda det nya bränslet, rapporterar [Carscoops](#).



*Toyota satsar hårt på nya förbränningsmotorer.
Nu kan det även komma ett nytt bränsle gjort av gräs och återvunnet papper.*

– Vi måste utnyttja vår mångfald samtidigt som vi tar itu med miljöutmaningar, som att minska avgasutsläpp och uppnå koldioxidneutralitet. Som ett av sätten att uppnå detta anser jag att koldioxidneutrala bränslen är oerhört viktiga, säger Tetsuo Fujinuki, teknikchef på Subaru.

LÄS MER:

- [Toyota: Nytt e-bränsle sänker utsläppen med 75 procent](#)
- [Toyota sist i klimatrappport: Arbetar mot elbilar](#)
- [Stora problemet löst med Toyotas ammoniakmotor](#)
- [Jättesuget efter Toyotas hybrider – hinner inte tillverka](#)
- [Erkänner: Fuskat i krocktester sedan 1989](#)
- [Så vill Toyota öka till 600 000 elbilar år 2025](#)



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



11. Tesla slutar sälja Model S och X i Sverige

Av Christoffer Lindén

2025-07-09

Teslas dyraste modeller går inte längre att beställa – intresset har varit svalt det senaste året.



Tesla Model X har gjort sitt på svenska marknaden – dörrarna stängs nu för gott.

Tesla har officiellt slutat sälja både Model S och Model X i Sverige. De två lyxmodellerna går inte längre att beställa via den [svenska konfiguratoren](#), vilket markerar slutet för märkets äldsta modeller på vår marknad.

Att Tesla ger upp Model S och X i Sverige är ingen stor överraskning. Försäljningen har varit närmast obefintlig under det senaste året – bara 10 Model S och 14 Model X har registrerats hittills under 2025.

Det är en brant nedgång jämfört med toppåret 2017, då Tesla levererade 287 Model S på en enda månad.

Läs också: [Tesla Model X: ”Enda nackdelen är att ingen vill tävla vid rödljusen”](#)

Dyrt, daterat – och dålig efterfrågan

Model S lanserades redan 2012 och blev snabbt en symbol för elbilens genombrott. Model X följde några år senare med sina spektakulära falkvingedörrar.

Men med Model 3 och framför allt Model Y har Tesla gått från att vara ett nischmärke till att dominera volymmarknaden – och då har premiumbilarna hamnat i skymundan.

De senaste uppdateringarna av Model S och X i USA innebar nya strålkastare och andra mindre förbättringar, men istället för att lansera dessa versioner i Europa verkar Tesla ha valt att avveckla modellerna här.

Det går fortfarande att köpa ett begränsat antal lagerbilar i Sverige, ofta med rejäl rabatt, men nya specialbeställningar är inte längre möjliga.

Läs också: [PROV: Tesla Model S Plaid Track Package – bäst på allt!](#)

Konkurrensen springer förbi

Det är ingen hemlighet att Model S och X blivit dyra. I takt med att dollarkursen stigit och Tesla genomfört flera prishöjningar i USA har också svenska priser dragit iväg. Samtidigt har konkurrensen hårdnat.

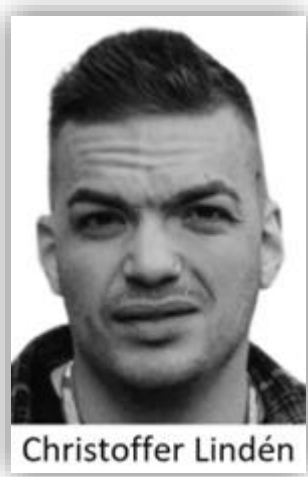
Porsche har hittills i år sålt 66 exemplar av Taycan, Mercedes har rullat ut 111 EQS och till och med Lotus har lyckats kränga 17 Eletre.

Läs också: [Reuters: Tesla mörkar allvarliga chassifel](#)

Avslut för två pionjärer

Att Model S och X nu tystnar i Sverige är symboliskt. Det var dessa bilar som etablerade Tesla som mer än ett experiment – de visade att elbilar kunde vara snabba, snygga och eftertraktade.

Men marknaden har förändrats, liksom Teslas fokus. Framtiden ligger i billigare volymmodeller och storskalig global produktion.



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se

Feber

12. Rimac har slagit 24 nya rekord

Roger Åberg 2025-07-11 kl 09:00

Med Nevera R



FILM: <https://youtu.be/LOcp3-1k3G4>

2023 slog Rimac 23 rekord med sin Nevera. Nu gör man det igen, men nu har man passat på att slå hela 24 olika rekord. Bilen den här gången är den lite fetare Nevera R.

Det kanske mest imponerande rekordet som sattes var 0-400-0 km/h som landade på 25,79 sekunder. Det betyder att man tar tillbaka rekordet från Koenigsegg Jesko Absolut, som behövde 27,83 sekunder på sig.

Man fick upp bilen i 431,45 km/h och notera i videon att föraren tar en skärmdump på telefonen på detta. I 431 km/h. Kallt.

En siffra som visar hur snabb bilen är att det tar 1,72 sekunder till 100 km/h och 4,12 sekunder 0-100-0 km/h. Det tar alltså längre tid att stanna från 100 än vad det tar att komma dit. [rimac-automobili.com](https://www.rimac-automobili.com)



Roger Åberg

Feber

13. Glickenhaus har gjort sin Le Mans-bil gatlegal

Av Bobby Green

tis. 27 maj 2025, 20:20

Och den har plats för tre



FILM: <https://youtu.be/D5N9Wthh4BI>

Om du vill köra en Le Mans-bil på gatan har vi här goda nyheter då Glickenhaus presenterat modellen SCG 007s. Det är en version av 007 LMH som du då alltså får köra på vanliga vägar, vilket ju kan vara lite trevligt om du vill ha något som inte alla andra har.

Bakom cockpiten som rymmer tre personer (föraren i mitten och en person på vardera sida bakom denne) sitter en dubbelturbomatad V8:a på 6,2 liter som levererar hela 1000 hästar och 1000 newtonmeter i vrid. Denna kraft skickas därefter till bakhjulen via en sjustegad växellåda. Bilen väger in på 1549 kilo så effekten borde räcka och bli över. Fjädringen är inställd för att bilen ska köras på racerbanor och det finns mängder av inställningar man kan göra för att optimera allt utefter sin egen körstil. Det finns även inbyggda luftdrivna domkrafter som du kan skicka ner i backen och få upp bilen för när du snabbt ska byta till vinterdäck. Bekvämligheter som AC och lyftsystem för nosen finns också.

Det är inte bara en väggående replika, det är en omprövning av vad en hyperbil ska vara. Medan de flesta "extrema" banmaskiner kämpar för att anpassa sig till allmänna vägar, formades 007:orna av aerodynamisk excellens och tusentals testvarv på världens mest krävande banor - ändå glider den utan ansträngning genom stadstrafik och sommarvärme.

Kundleveranser ska dra igång någon gång i år men vad det står på prislappen framgår inte just nu.



Glickenhaus 007 LMH.



Bobby Green



**Tillverkningen av Glickenhaus gatlegala superbil igång
Tre platser med föraren i mitten**



**Doug spanar in SCG Boot
En öken-racer man får köra på gatan**



**Glickenhaus 007 LMH brummar på Monza
Bra ljud**



**Den här vill Glickenhaus köra 24-timmars på Le Mans med
Det är dags för en amerikansk bil att vinna igen**



**Scuderia Cameron Glickenhaus visar bilder på 006 Coupé
Klassiska former med Corvette Z06-motor**

NEW ATLAS

14. Weber Faster One – världens snabbaste gatlegala sportbil?

Av David Szondy

mars 27, 2013



Weber FasterOne.

Se 20 bilder

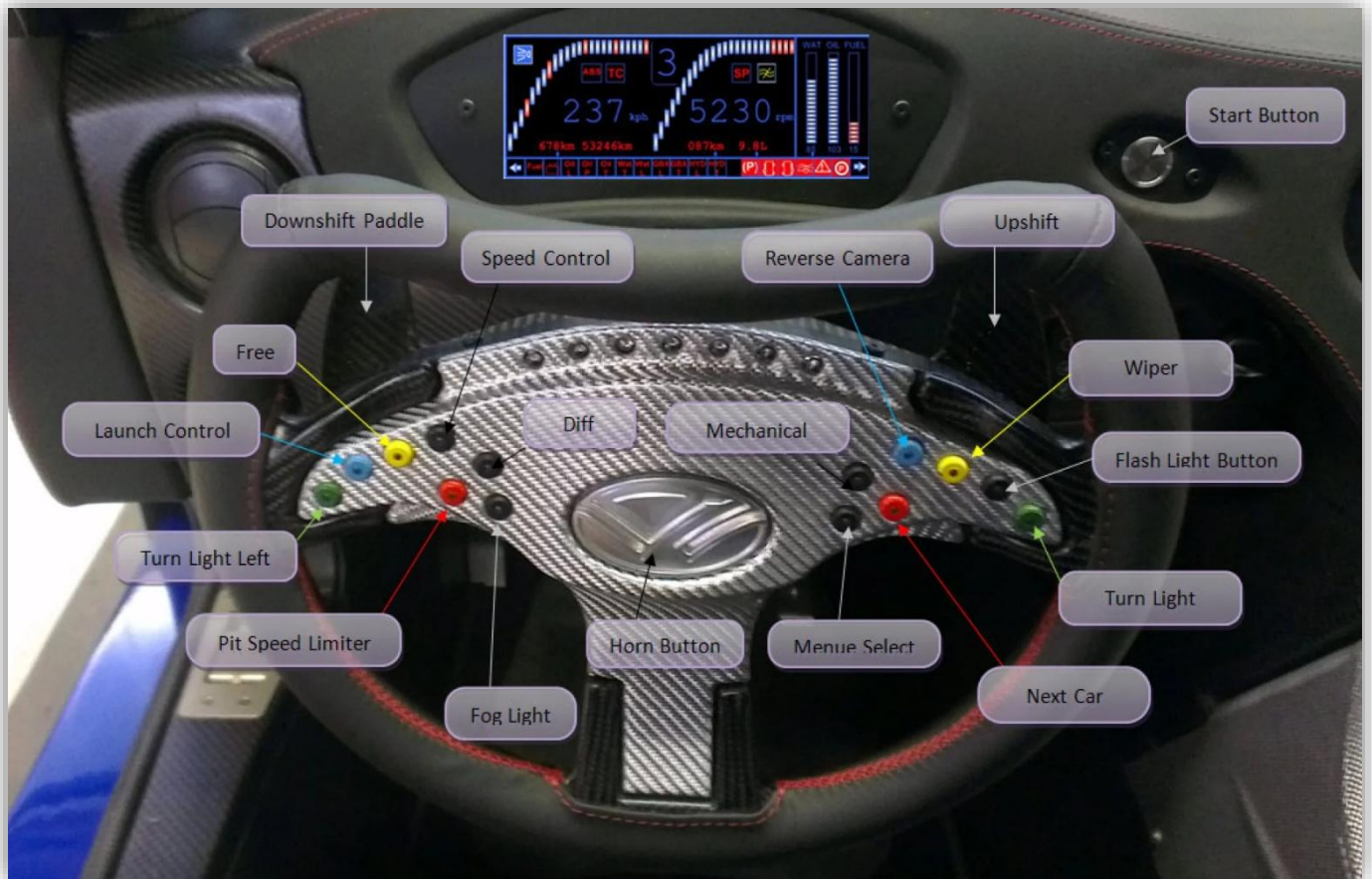
[Visa galleri - 20 bilder](#)

Weber Sportcars lovade redan 2008 att ersätta **Bugatti Veyron** som världens snabbaste gatlegala sportbil med sin **Faster One** (F1). Det verkar som om den schweiziska biltillverkaren fortfarande har titeln i sikte och släpper specifikationerna för den senaste versionen av sin tvåsitsiga sportbil med mittmotor med påståendet att det är den snabbaste gatlegala sportbilen i världen.

Weber hävdar att F1 är kapabel till en maxhastighet på "över 400 km/h" (248 mph), vilket inte är något att fnysa åt, men är lite för vagt för att hävda skrytträttigheter över **Bugatti Veyron Super Sports** 431 km/h (267 mph) - eller till och med **roadsterversionens** 410 km/h (255 mph) (även om denna kommer att vara hastighetsbegränsad till 375 km/h (233 mph)). Faktum är att **Hennessey Venom GT**, **Koenigsegg Agera R**, **SSC Ultimate Aero** och 9ff GT9-R alla hävdar maxhastigheter på "över 400 km/h", så hur mycket över 400 km/h F1 är kapabel till är den stora frågan.

Även om den nya Faster One inte är lika elegant som Bugatti Veyron är det en stor förbättring av den ursprungliga F1. Men filmstjärnans utseende var inte prioritet för Weber, som designade bilen som en prestandamaskin med ett enda syfte där bågbenet form obehagligt följer funktionen.

Lätthet är ledordet, och F1:s tjänstevikt ligger på 1 250 kg (2 775 lb). Det inkluderar 65 kg (143 lb) för monocoque i höghållfast kolfiber, som har en integrerad säkerhetscell förstärkt med höghållfasta krommolybdenrör. Den har konstruerats med hjälp av programvaran Finite Element Method (FEM) och kommer att böja sig endast en grad under en belastning på 30 ton. Viktfördelningen är 50:50 med en extremt låg tyngdpunkt som underlättas av att bilens 110 liter (29 gal) bränsle sprids ut mellan fyra tankar.



Den extremt styva karossformen hos Faster One har datormodellerats och vindtunnel-testats inom en tum av dess mekaniska livslängd för att förbättra aerodynamiken och maximera downforce. Enligt Weber är de enda bilarna som överträffar Faster One i detta avseende racerbilar som inte behöver oroa sig för vägregler eller att ta sig igenom farthinder.

Den blanka grillen är utformad för att bilda en luftkil framtill på bilen med motorhuven som utövar nedåtkraft på framhjulen. Det finns inte ens några dörrhandtag som stör luftflödet med knappkontroller som används istället. Samtidigt är motorns luftintagslåda inbyggd i taket, medan luftintagen till intercoolern och oljekylaren finns baktill.

På bakdelen sitter den elektroniskt styrda utfällbara bakvingen som fungerar som både vingprofil och luftbroms. Den kan utlösas på 40 millisekunder och snäppa vertikalt på 50 millisekunder för att producera upp till 4 000 newton (899 lb) extra bromskraft.

Faster Ones motor är en helt omdesignad fyrventils, lättmetall 5,6-liters V10 med elektronisk insprutning och två turboaggregat med intercooler. Den ger vansinniga 882,3 kW (1 200 hk) och ett vridmoment på 1 250 Nm (921 ft-lb) vid 4 200 varv/min. Accelerationen är som något från en ångkatapult med 0 till 100 km/h (62 mph) på 2,5 sekunder, 0 till 200 km/h (124 mph) på 6,6 sekunder och 0 till 300 km/h (186 mph) på 16,2 sekunder.

Det är inte förvånande att det finns en elektroniskt styrd ljuddämparby-passventil för att matcha kraften och hastigheten med lämpliga barytoner i avgasröret, medan transmissionen är en halvautomatisk, sekventiell sexväxlad flappy-paddle-växellåda med en svarstid på 40 millisekunder.

Faster One har individuell hjulupphängning fram och bak för det intelligenta fyrhjulsdriftssystemet, dynamisk kraftfördelning till alla fyra hjulen, elektroniskt styrda differentier och ett aktivt Formel 1-system för dragkraftskontroll. Både fram- och bakaxeln stöds av övre och nedre A-armar frästa ur ett enda metallstycke och höjddjusterbara fjäderben med krängningshämmare, fjädrar och valbara inställningar för studs och retur.



På hjulavdelningen har Faster One ultrabreda 2 060 mm, lätta legeringar med Pirelli högpresterande däck. Det finns ett bromssystem med dubbla kretsar med ABS och fasta bromsok i aluminium fram och bak med 12 kolvar i aluminium med ventilerade 380 x 34 mm keramiska bromsskivor. Detta innebär att när man slår på bromsarna stannar FasterOne från 100 km/h (62 mph) på cirka 30 meter (98 fot).

Den tvåsitsiga cockpiten har en integrerad säkerhetscell med sexpunktsbälten för att spänna fast sig i sportstolarna som har läder- och kolfiberdetaljer och finns i ett urval av färgkombinationer. Ratten i racingstil har fler knappar än en spelkonsolkontroll med knappar för motormappning, antispinnsystem och den digitala instrumentbrädan som är placerad ovanför ratten. Det finns också ett ljudsystem med integrerad navigator och monitor för den bakåtriktade kameran.

Priset på Weber Faster One är tillgängligt på begäran (dvs. det är inte billigt).



Klassiker**15. Grattis Vauxhall Carlton!**

Publicerad 18 juli 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Fredrik och Fritz har namnsdag vill vi av någon outgrundlig anledning uppmärksamma Carlton!



Vauxhall Carlton är helt enkelt en Opel Rekord/Omega på engelska. Första modellen kom 1978 och var på de flesta punkter identisk med Rekord E.

1986 valde Opel att droppa Rekord och kalla sin nya storbil för Omega. Vauxhall fortsatte med Carlton-namnet fram till 1994 då även de tog upp Omega-namnet.



16. Fredagsfilmen: The Top Ten Best Classic Bubble Cars & Microcars (Part 2)

28 juni 2019



FILM: <https://youtu.be/Kaaf3SAHdwl>

10-Biscúter 100
09-Peugeot VLV
08-SMZ S-3A
07-Mikrus MR-300
06-Velorex 16/350
05-Berkeley T60

04-Mazda R360
03-Goggomobil Dart
02-Autobianchi Bianchina Trasformabile Special
01-FMR Tg500



Roger Warolin