



Škoda Felicia

- 1. Test Mazda 6e**
- 2. Hur står sig Volkswagen ID.3 mot dagens konkurrenter**
- 3. Porsche Cayenne Electric officiell**
- 4. Sverigeaktuella Leapmotor visar ny kompaktsuv**
- 5. Genesis presenterar konceptet Magma GT**
- 6. Ny unik femcylindrig motor**
- 7. Nu tänds baklyktor igen**
- 8. Škoda Felicia**
- 9. Cord L-29**
- 10. Grattis Lamborghini Countach**

1. Test Mazda 6e – konsten att göra våld på sig själv

Av Mikael Gullström Uppdaterad: 22 nov. 2025 Publicerad: 22 nov. 2025

Vi har kört nya Mazda 6e i en vecka. Som elbil är den kompetent, stabil, tyst och välbyggd. Men modellen är i grunden en kinesisk Deepal 03, som i sin tur är en tydlig Tesla-kopia. Det betyder att Mazda nu inte bara lånar teknik utan kopierar en kopia.



*En vecka med nya Mazda 6e blir en känslofylld vecka.
Trots en bra och snygg bil – hur kunde det gå till så här?*

Resultatet är en bra bil, men det är svårt att se hur detta kan vara rätt väg för ett märke som i decennier varit synonymt med egen ingenjörskonst, tydlig filosofi och bäst körkänsla bland de japanska tillverkarna.

Snygg som en Mazda, men ändå inte

Designen gör nästan ont i kontrasten till innehållet. Mazda 6e ser ut som en Mazda ska göra.

Låg, stram, med en front som bär märkets uttryck och en bakdel som känns premium utan att skrika.

Proportionerna sitter. Det är en bil du gärna vänder dig om efter på parkeringen.

Men när man vet vad som ligger under plåten ändras perspektivet. Mazda har tidigare gjort samarbeten, bland annat tillsammans med Toyota, men då har det handlat om nischmodeller och tydliga samarbeten.

Här är det annorlunda. 6e är byggd på ett kinesiskt grundkoncept med ett formspråk som redan från början siktat på att efterlikna Tesla.



Känns formerna igen? Det är ett medvetet plagiat som nu Mazda i sin tur plagierat. Designen är snygg och i Mazdas egen röda signaturfärg blir det en snygg modell som vi fick flera kommentarer kring.

Mazda har lagt på sin kostym, men basen, mjukvaran och känslan är inte deras. Det märks när du börjar leva med bilen.

Inuti möts man av en interiör som är välgjord och riktig i materialval. Konstlädret känns gediget, panelerna sitter tight och helheten är sober.



Men ous – känns konceptet igen med infällda handtag som fälls ut när du närmar dig? Det är en ok funktion men inte alls lika bra som på exempelvis Tesla.



Välkommen in till en sober förarplats med bra kvalitet. Men som känns betydligt mer kinesisk premium än den genomtänkta miljö som Mazda har skämt bort oss med i sina bästa modeller. Helt avsaknad av det som Mazda kallar för Jonba Ittai och Kodo. Läs längre ner om Mazdas egen designfilosofi.



Snyggt, prydligt – men en UX som ligger långt från Mazdas egen filosofi

Mazda har också gått längre än vanligt in i skärmvärlden. Den stora mittdisplayen dominerar och det är tydligt att detta är en bil skapad i en annan kultur av bilbyggande än Mazdas egen.

Sittpositionen är hög och rattjusteringen snål. Det ger en lite märklig körställning som inte känns Mazda, där ergonomin annars brukar vara närmast skolboksexempel.

I baksätet finns bra knäutrymme för klassen och helt okej huvudutrymme. Däremot gör batterigolvet att fötterna hamnar högt. Benvinkeln blir märkbart sämre för vuxna på längre resor.



Ett ok insteg för passagerarna. Men fel benvinkel för lite mer storvuxna europeer



Den här missen hade aldrig Mazda gjort på sin en egen bil. De långa svepande linjerna på karossen gör att halvkombi-luckan blir väldigt lång. Det gör att har du ett garage med normal höjd så slår bakluckan i taket när du öppnar den. Genom att själva karosytan på luckans bakkant är hög så blir det svårt att lasta in saker i det relativt blygsamma bagageutrymmet.

Bagaget är veckans tydligaste minus i praktiken. 337 liter bak är litet i en bil på nästan fem meter. Fronken på 72 liter hjälper men gör inte bilen till någon storlastare. Du får plats med vardagslivet, men inte med samma självklarhet som i flera konkurrenter.



Design och form som lockar och gör att man tror det är en bil som är byggd för föraren. Det vill säga byggd efter Mazdas egen filosofi. Men där går vi tyvärr på pumpen. Närmast en artificiell körkänsla. Det är bekvämt och tyst, men vi kunde lika gärna åkt i en självkörande bil.

På vägen är den trygg men vi saknar Mazda

Vi har kört 6e i stad, på landsväg och motorväg. Som transportmaskin fungerar den bra i alla tre miljöer. I stad är den lättkörd och lugn, med en drivlina som jobbar mjukt utan ryck.

Bakhjulsdriften ger fin balans i rondeller och tajtare svängar. På landsväg upplevs chassit stabilt och bilen spårar fint även när vägen blir gropig eller ojämn.

Men så fort man börjar leta efter Mazdas signatur, den direkta återkopplingen, den lilla extra känslan i styrningen, den lekfulla instyrningen, då blir det tyst.

Ratten känns avdomnad och artificiellt tung. Du får ingen riktig kommunikation tillbaka från framhjulen. Regenereringen går att justera, men känslan blir aldrig helt naturlig.

Assistanssystemen gör jobbet men arbetar yvigt. Farthållaren korrigerar ibland för hårt och upplevelsen blir att bilen jobbar lite för mycket i bakgrunden utan den elegans man väntar sig i klassen.

Det här är ingen dålig körupplevelse. Men i en Mazda är det precis där ribban alltid har legat högre än hos konkurrenterna.

Inte byggd för föraren

Efter några dagar blir det tydligt att 6e är byggd för skärmen, inte för föraren. Vindrute-torkarna styrs via pekskärmen. Blinkersen saknar den mekaniska återkoppling som gör att du känner att signalen verkligen gått i.

Spegeljusteringarna kräver menyletande. Det här är funktioner som ska sitta i ryggmärgen, inte i en undermeny.

Det finns smarta idéer också. Volymjusteringen på mittpanelen är stor, tydlig och lätt att hitta, och att du kan separera ljud för media, telefon och navigation är genomtänkt.

Men ratten sitter långt bort från föraren. För en förare med kortare armar kräver den att man släpper blicken från vägen.



Hmmm...du vill snabbt ändra spegelinställningen medans du kör för att du har en långträdare bakom dig som bländar. Glöm det, näst intill omöjligt att snabbt med bibehållen säkerhet köra och justera speglarna. Ytterligare en miss som du aldrig kommer se på en riktig Mazda.

Ljudet går att ställa in även till nackstödshögtalare, känns först ovanligt men blir faktiskt behagligt över tid, speciellt vid telefonsamtal

Summan blir ändå att Mazda här övergett sin egen filosofi. Märket har i årtal varit ett föredöme i intuitiv funktion, knappar där knappar behövs, reglage som går att använda utan att titta.

Det är därför det gör mer ont när de nu går åt andra hållet.



Jo då, här finns en liten frunk också. Perfekt för skitiga laddkablar, spolarvätska m.m.

Euro NCAP drar åt tumskruvarna

Från 2026 kräver Euro NCAP fysiska knappar för kritiska funktioner som tuta, varningsblinkers, vindrutetorkare och nödsamtal för att en bil ska kunna nå fem stjärnor.

Skälet är enkelt, pekskärmar tvingar förare att ta ögonen från vägen. Det gör Mazdas val i 6e ännu märkligare.

När branschen börjar backa från skärmstyrning av säkerhetsfunktioner, kliver Mazda rakt in i den. Man kan ifrågasätta hur Mazdas ledning tänkte?

Det blir ännu märkligare när Mazda är en av de tillverkare som varit starkast förespråkare för fysiska knappar ur ett säkerhetsperspektiv.

Det positiva med Mazda 6e är att modellen fått **toppbetyg i Euro NCAPs krocktester**. Så ur det perspektivet är modellen riktigt bra.

Tekniken är bra, men prioriteringarna är svåra att förstå

6e finns i två batteriversioner. Standardmodellen har 68,8 kWh LFP och 258 hästkrafter, Long Range har 80 kWh NMC och 245 hästkrafter.

Räckvidden är 479 respektive 552 kilometer. Men laddlogiken är bakvänd. Standardmodellen snabbladdar med upp till 165 kW och tar cirka 24 minuter från 10 till 80 procent.

Long Range är begränsad till 90 kW och tar runt 47 minuter. Den dyrare bilen laddar alltså långsammare.

Det är ett märkligt sätt att paketera en långfärdsvariant.

Förbrukningen under min vecka landade på 1,62 kWh per mil, i linje med WLTP. Det är helt okej i segmentet.

Godkänd elbil – men ett snedsteg för Mazda

Mazda 6e är en bra elbil. Den är snygg, trygg, rimligt effektiv och välutrustad för pengarna. Hade den kommit från ett märke som inte byggt sin identitet på körkänsla och ingenjörstolthet hade jag glatt kallat den väl godkänd.

Ställer vi den i förhållande till Mazdas egen filosofi som billbyggare ger det en besk eftersmak.



Mazda 6e är en bra elbil. Men som lämnar ossmed känslan av ett desperat Mazda som enligt vår bedömning gör våld på sig själva.

Nedan är Mazdas mission som bilbyggare och som de, med rätta, är stolta över:

Jinba Ittai

Bokstavligt "ryttare och häst i ett". Mazda menar att bilen ska kännas som en förlängning av kroppen – direkt styrrespons, naturlig pedalställning, rimlig vikt i ratten.

Allt fintrimmas för att föraren ska känna sig ett med bilen, inte bara snabbt på bana utan avslappnat i vardagskörning.

Kodo – Soul of Motion

Mazdas formspråk. Kodo handlar om att bilen ska se ut som om den är i rörelse även när den står still.

Rena ytor, få men tydliga linjer, mycket spel med ljus och skuggor. Inspirerat av djur i rörelse och japansk estetik där man hellre tar bort än lägger till.

Monotsukuri

Översätts ofta till "konsten att göra saker". För Mazda är det deras ingenjörskultur. Små team, mycket handarbete i lera, fokus på helheten snarare än att optimera enskilda delar.

Det handlar lika mycket om stolthet i arbetet som om metod.

Kaicho

De pratar också om "human-centric design" och ibland begreppet kaicho – harmonin mellan material, ljudnivå, vibrationer och rörelser i kupén. Syftet är att allt ska kännas lugnt och balanserat så att föraren kan fokusera på körningen.

Baserat på Mazdas egen bilbyggjarfilosofi blir det tydligt att nya Mazda 6e ett snedsteg, och just därför gör det mer ont än den borde.

Det skulle aldrig hända

Att kopiera en kopia kan ge en fungerande produkt. Det här blir som om Apple skulle köpa en Lenovo-dator och sätta ett silverfärgat skal och ett äpple på framsidan.

Alla vet att Apple aldrig skulle göra detta även om Lenovo gör bra datorer. Ändå gör Mazda exakt motsvarande misstag.

Trots en hyggligt bra elbil så blir det en besk eftersmak, det kliar och skaver när Mazda på detta sätt gör våld på sin egen storhet.

Frågan är bara om Mazda som varumärke och tillverkare har råd att göra om ett sånt här misstag.

FAKTA: Mazda 6e Takumi

Pris 499 500 kr, 68,8 kWh, 258 hk

Drivning bakhjulsdrift

Effekt 258 hk, 190 kW

Vridmoment 320 Nm

0 till 100 km h 7,6 sek

Toppfart 175 km h

Batteri 68,8 kWh LFP

Räckvidd WLTP upp till 479 km

Snabbladdning 165 kW, 10 till 80 procent cirka 24 min

AC laddning 11 kW trefas

Förbrukning WLTP 1,66 kWh mil

Längd 4 921 mm

Bagage 337 liter plus frunk 72 liter

Max släp 1 500 kg

Utrustning i urval 19 tums fälgar, panoramatak, konstläder svart eller beige, 14,6 tums pekskärm, 10,2 tums förardisplay, head up display, Sony ljud 14 högtalare, ventilerade framsäten, 360 kamera, adaptiv farthållare, nyckellöst system, elbakluck

Läs mer:

[Mazda uppdaterar sina stora SUVar – blir ännu bättre. Dagens PS](#)

Läs mer:

[Läs mer om Mazda på Dagens PS](#)

Läs mer:

[Sportbilsfantasterna jublar – Mazda håller kvar sitt klassiska koncept. Dagens PS](#)

Läs mer:

[Läs mer om Mazda 6e som fick toppbetyg i krocktest. Dagens PS](#)

Läs mer:

[Smyger Mazda ut en sensationell modell?. Dagens PS](#)



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare för Dagens PS och Realtid. Bevakar främst politik, världshändelser och makro. Har drivit Dagens PS sedan 2018.



2. En av de första men hur står sig Volkswagen ID.3 med dagens konkurrenter?

Av Christoffer Gullin

23 nov. 2025



FILM: <https://youtu.be/JA-nkjTzMf4>

Volkswagen ID.3 var en de första elbilarna i den "nya generationen" elbilar, strax efter Tesla Model 3. Hur står sig modellen mot dagens konkurrens och hur har modellen utvecklats (och kommer utvecklas)? I den här videon tar jag en titt på ID.3 Pro S samt pratar om begagnade ID.3or.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

3. Porsche Cayenne Electric officiell – alla fakta och pris

Av Erik Wedberg

Publicerad 19 nov 2025 kl 15.15 Uppdaterad 20 nov kl 15.32

Modellen som för 23 år sedan vände upp och ner på Porsche tar nu nästa steg. Cayenne lanseras i sin fjärde generation och tar därmed steget över till el. Vi har fått en tidig försmak av den stora och familjevänliga suven.



FILM: Statisk visning av nya Porsche Cayenne

Erik Wedberg har tittat närmare på helt nya Porsche Cayenne Electric. Foto: Porsche

Fjärde generationen **Cayenne** blir helt elektrisk och innebär det hittills största skiftet för modellserien. Men det blir inte ett omedelbart skifte, den nya generationen, internt kallad E4, kommer att säljas parallellt med **nuvarande Cayenne** som finns kvar i sortimentet med bensinmotorer och som laddhybrid. Den äldre modellen väntas dessutom få ett nytt ansiktslyft 2026, samma år som elektriska Cayenne lanseras med Coupé-kaross. Fossildrivna Cayenne uppges stanna kvar i produktion även in på nästa årtionde.

Cayenne Electric ska byggas i fabriken i Bratislava, på samma fabrikslina som den gamla.

Eldrivna Cayenne bygger på PPE-plattformen, samma arkitektur som används för **Audi A6 e-tron**, **Q6 e-tron** och **Porsche Macan Electric**. Plattformen är utvecklad för 800-volts systemspänning och möjliggör i Cayennes fall snabbaddning på upp till 400 kW. Under optimala förhållanden ska laddningen från 10 till 80 procent ta omkring 16 minuter. Batteriet är ett litiumjonpaket från LG på 113 kWh.



Laddar utan kabel

En nyhet för Porsche, och faktiskt hela bilvärlden är **trådlös laddning**. Cayenne Electric blir först ut med ett system på 11 kW som använder en induktionsplatta monterad mellan framhjulen. Bilen sänker sig automatiskt mot en platta på marken för att uppnå rätt avstånd, bara några centimeter, och systemet uppges ha en verkningsgrad på 90 procent. Det finns en säkerhetsfunktion som avbryter laddningen om något, exempelvis ett djur, hamnar mellan bilen och plattan.

Om man vill långsamladda med sladd är effekten 11 kW. Högre effekt om 22 kW kommer som tillval framöver.



Pekskärmen i mitten är böjd. Varför? Troligtvis bara för att det ser häftigt ut



Panoramaglastaket kan dimmas i sektioner

Snabba fakta

Räckvidd/laddning: 113 kWh batterikapacitet brutto, 108 kWh netto. Upp till 64,2 mils räckvidd. 400 kilowatt laddeffekt. Induktiv laddning som tillval.

Prestanda: Cayenne Electric: 442 hk, 835 Nm, 0–100 km/h på 4,8 s, Turbo Electric: 1 156 hk, 1 500 Nm, 0–100 på 2,5 s.

Chassi och teknik: Kan utrustas med aktiv fjädring och bakaxelstyrning; markfrigång upp till 24,5 cm, dragvikt 3,5 ton.

Mått: Längd 499 cm, axelavstånd 302 cm, 781 liter bagage, 90 liter frunk.

Stark – och extremt snabb

Drivlinan består av en Bosch-tillverkad elmotor fram och en Porsche-tillverkad bakre motor. Basversionen, Cayenne Electric, ger 442 hästkrafter och 835 newtonmeter. Accelerationen från 0 till 100 km/h anges till 4,8 sekunder och räckvidden till 64,2 mil enligt WLTP. Den betydligt starkare Cayenne Turbo Electric ger 1 156 hästkrafter och 1 500 newtonmeter tack vare en starkare bakmotor med oljekylning – en lösning som hämtats från Formel E-världen. 0–100 km/h går på 2,5 sekunder och räckvidden uppges till 62,3 mil. Effektsiffrorna gäller vid så kallad Overboost som finns tillgängligt under tio sekunder. I normalläge är effekten 408 respektive 857 hästkrafter.



De utfällbara vingarna i bakre stötfångaren minskar luftmotståndet på Turbo-modellen



Alla strålkastarfunktioner är nu samlade i en enhet på vardera sida

"Kompressormatad"

Till skillnad från [Porsche Taycan](#), som har ett futuristiskt vinande ljud som ökar i takt med hur hårt motorerna arbetar, har Cayenne Electric ett "motorljud" som ska efterlikna en V8. Väljer man Sport Plus-läget läggs ett elektriskt vinande ovanpå V8-mullret, vilket ska få det att låta som en kompressormatad motor.

Precis som Taycan och vanliga Cayenne kan Cayenne Electric extrautrustas med Porsche Active Ride, alltså aktiv fjädring, som kan justera varje hjul individuellt för att motverka krängning och hålla karossen stabil även vid kraftig acceleration eller inbromsning. Bakaxelstyrning finns också som tillval. Vanlig luftfjädring ingår i standardutrustningen.

Stor med bra utrymmen

Designmässigt påminner Cayenne Electric mycket om Macan, men är förstås större. Cayenne Electric mäter 499 centimeter på längden, vilket är 5,5 centimeter mer än gamla fossilmodellen, och axelavståndet har ökat med 13 centimeter till 302 centimeter. De nya måtten ger bättre benutrymme och större bagageutrymme. Baksätet är numera elektriskt styrt som standard och man sitter väldigt bra med stort benutrymme och bra fotutrymme under stolen framför. Märkligt nog finns en ganska påtaglig kardantunnel som stör mittplatsen. Det finns förstås ingen kardanaxel, men väl ett rejält kablage som uppges behöva ta plats ovanpå batterikakan.

Bagageutrymmet sväljer 781 liter, eller 1 588 liter med fällda säten. Under huven framtill finns en så kallad frunk på 90 liter. Dragvikten är lika hög som på modellerna med förbränningsmotor, det vill säga 3,5 ton.



Drygt 64 mil per laddning

Vingar fälls ut och in

Markfrigången kan justeras i flera olika lägen och blir som mest 24,5 centimeter och en låsbar diffspärr och terrängläge ska göra att eldrivna Cayenne blir mycket mer terrängvänlig än den någonsin behöver vara.

Utvändigt är det förstås helt ny design som känns igen från mindre syskonet Macan. Cayenne har fått ramlösa dörrar och infällda dörrhandtag. På bakskärmarna på Turbo-modellen finns utfällbara vingar som fälls ut i hastigheter över 55 km/h, ungefär som flaps på ett flygplan, fast tvärtom. Även spoilern längst bak på taket fälls upp och ner. Cayenne Electric har inte tvådelade strålkastare som på Macan, här finns alla ljusfunktioner samlade i två strålkastarenheter.

Interiören har också fått ett formspråk som påminner om Macan, med en böjd OLED-skärm kallad Flow Display som flyter samman med mittkonsolen. Och det är faktiskt **en** skärm som är böjd, inte två skärmar som sitter ihop. En separat skärm framför passageraren finns som tillval. Cayenne Electric får också nya komfortlösningar, bland annat uppvärmda dörrpaneler och mittarmstöd.

Tung och dyr

Med en tjänstevikt på 2 525 kg för basversionen är Cayenne Electric den absolut tyngsta Porschen hittills. Den blir också en av de dyraste om vi bortser från exklusiva specialmodeller. Grundmodellen Cayenne Electric kostar i sammanhanget blygsamma 1 200 000 kronor medan Cayenne Turbo Electric börjar på hela 1 830 000 kronor.



Provkörning av Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid

4. Pris från 130 000 kronor – Sverigeaktuella Leapmotor visar ny kompaktsuv

Carl Undéhn 24 nov 2025

Nyligen stod det klart att kinesiska Leapmotor ska börja säljas på den svenska marknaden från början av nästa år. Sedan tidigare finns märkets elbilar på en rad europeiska marknader och importeras hit av jättekoncernen Stellantis, som bland annat äger märken som Citroën, Fiat, Opel och Peugeot.



Exakt vilka modeller som kommer hit till Sverige är ännu oklart. Men det ser ut som att vi kan räkna med billigare billigare elbilar på marknaden, för under bilmässan Guangzhou Auto Show i Kina visade Leapmotor upp sin senaste modell A10. En kompaktsuv på 4,3 meter som i Kina uppges få ett pris från 100 000 yuan – alltså 130 000 kronor.

För det får kinesiska kunder en kompaktsuv med en räckvidd på upp till 50 mil enligt den mer förlåtande körcykeln. Hur stort batteriet är meddelas inte, men det handlar om ett litiumjärnfosfatbatteri och ska kunna snabbbladdas från 30 till 80 procent på 16 minuter. Tiden för det mer vanliga spannet från 10 till 80 procent får vi inte veta och inte heller vilken effekt det är på elmotorn.

Trots det låga utgångspriset ska Leapmotor A10 komma med bland annat panoramaglastak och en Lidar för bilens självkörande funktioner. En teknik som Volvo nyligen meddelade att de slopar hos sina båda modeller EX90 och ES90. Enligt Stellantis ska Leapmotor A10, som utanför Kina kommer säljas under namnet B03X, att komma med avancerade assistanssystem, ett infotainmentsystem som arbetar med artificiell intelligens och uppdateringar over the air (OTA) som ska komma med nya funktioner under bilens livstid.

När bilen väntas komma till Europa, om även Sverige då finns med i planerna och vad priset blir här har ännu inte meddelats.

Feber

5. Genesis presenterar sportiga konceptet Magma GT

Bobby Green fre. 21 nov 2025, 17:00

Corvette-utmanare?



FILM: <https://youtu.be/VgUsqucL1iw>

Förutom GV60 Magna visade Genesis även upp den nya konceptbilen Magma GT. Det här är en sportbil med motorn placerad bakom sittbrunnen, och det sägs att det är en V8:a som sitter där. Några smaskiga detaljer eller specifikationer får vi dock inte för tillfället vilket är lite synd.

Bilen ska vara toppen på Genesis prestanda-avdelning men om den någonsin kommer att ta sig tillverkning är fortfarande oklart. Man säger dock att den är betydligt mer än bara en designstudie.

"Magma GT Concept representerar höjdpunkten i vår prestationsvision och står som en symbol för vårt engagemang för verklig motorsportkapacitet. Det definieras inte av rå aggression eller kompromisslös snabbhet – det definieras av balans. Det här är en bil som känns instinktivt kopplad till sin förare, samlad under press och noggrant justerad så att varje komponent fyller ett enda syfte: att göra prestandan ansträngningslös. Magma GT kräver inte att föraren ska bevisa sin skicklighet; Det förstärker den. Detta är inte bara en snabbare Genesis. Det är det mest fullständiga uttrycket för Genesis-framförandet hittills." newsroom.genesis.com



Bobby Green



FILM: <https://youtu.be/s2xgruVs99g>



Äntligen är Genesis GV60 Magma presenterad
När du inte vill ha en Ioniq 5 N

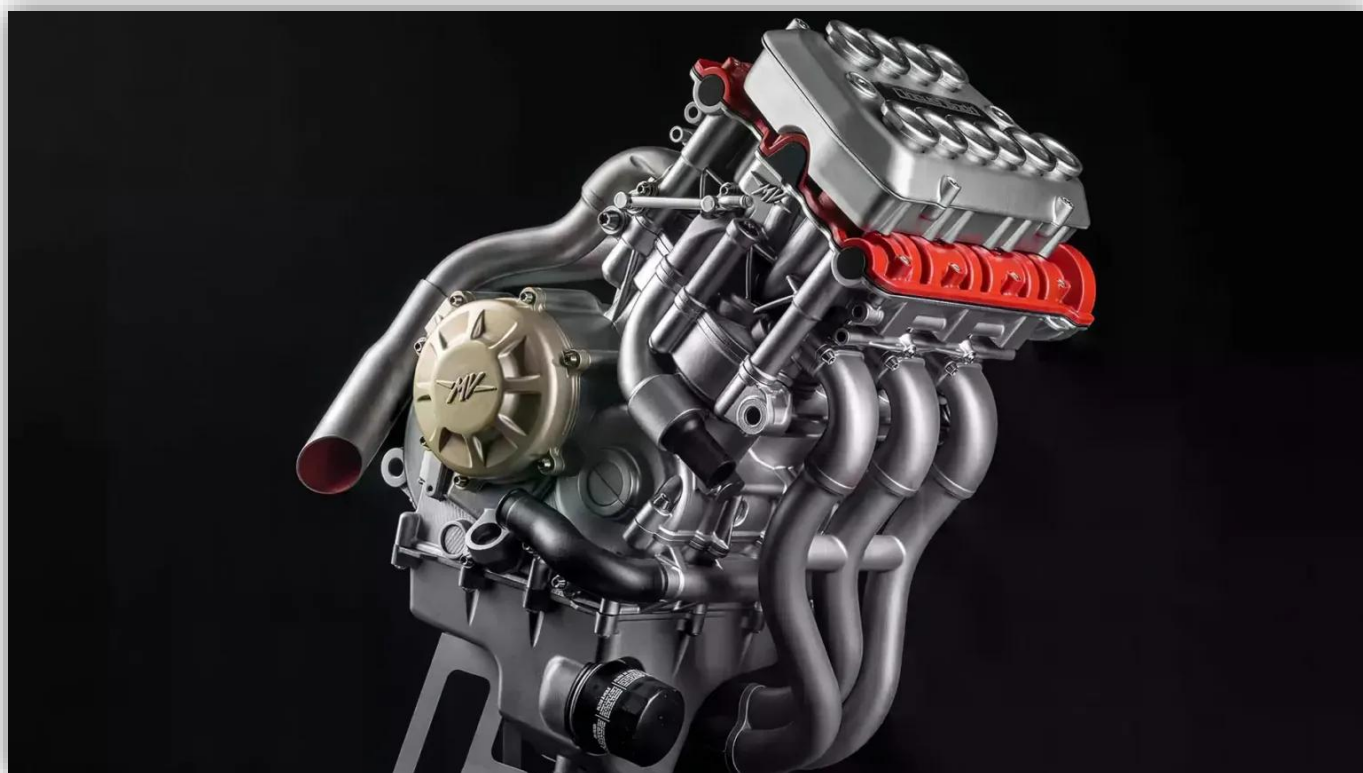


Magma blir Genesis prestandadel
Orange och busig

6. Ny unik 5-cylindrig motor: 60 kg och 240 hk

Av Maths Nilsson 23 november 2025, 18:14

Helt unik motor fascinerar. Ny femcylindrig motor har cylindrarna i två raka rader i ett och samma motorblock. Väger mindre än 60 kg och ger 240 kg.



FILM: <https://youtu.be/Wein7dSw87s>

Femcylindriga motorer har en speciell plats i mångas hjärtan. Kanske för att de skiljer sig från mängden och kanske för att de ändå var vanliga hos Audi och Volvo under en nu passerad epok. Nu har en helt ny unik femcylindrig motor släppts av de italienska ingenjörerna på MV Augusta.

Till skillnad från Audi och Volvo som tillverkade raka femmor sitter cylindrarna i den nya femman i en helt unik form. De fem cylindrarna är uppdelade i två rader under ett och samma motorblock. Den nya motorn hade nyligen världspremiär på MC-mässan EIMCA i Milano. Och motorn ska snart gå i produktion.

Nu har MV Augusta släppt officiella uppgifter om sitt nya motortekniska mästerverk. Den kommer att tillverkas i flera versioner med slagvolym från 850 till 1 150 kubikcentimeter. Den väger mindre än 60 kg och får en effekt på 240 hästkrafter i den största versionen. Effekten uppnås vid ett varvtal på över 16 000 rpm.

Konstruktionen fascinerar många, och den påminner varken om raka femmor eller den VR5-motor som under en period fanns hos Volkswagen. Cylindrarna sitter i två rader i motorblocket och den har ett enda topplock. För att göra det möjligt finns två vevaxlar som är sammankopplade med ett kugghjul.



Den unika tändföljden gör att motorn inte har något behov av variabelt styrda insugsventiler. De italienska ingenjörerna lovar också att den udda skapelsen har en perfekt vibrationsfri balans. Resultatet är en ultrakompakt motor. Mindre än en rak fyra och kortare än en V4-motor. Den kommer att lanseras i MV Augustas kommande prestandamodeller.

LÄS MER:

- [Audis mest ikoniska motor dödsdömd](#)
- [Fabriksny Volvo från 1997 säljs – gått 6 mil på 26 år](#)
- [En epok går i graven – så minns jag Volvos dieslar](#)
- [Unik Volvo V70R säljs – ruvar på stark hemlighet](#)
- [Kör unik bastard: BMW M5 W10 – byggd av VW](#)
- [Byggde unik motor – med fyrkantiga kolvar](#)



Maths Nilsson

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

7. EU ändrar reglerna: Nu tänds bakljusen igen

Publicerad 2025-11-10 14:20 (uppdaterad 2025-11-11 15:03)

Text Anders Helgesson

Släckta bakljus irriterar bilförarna och är en allvarlig trafikfara. Men en regeländring som gått under radarn löser problemet med de släckta bakljusen på nya bilar, kan Vi Bilägare avslöja.



Kia EV4 – med tända bakljus

Efter många års irritation på bilar som kör omkring med släckta bakljus har regelverket ändrats, kan Vi Bilägare avslöja.

Från och med den 22 september 2024 måste alla nya bilmodeller som typgodkänns för bruk inom EU vara konstruerade så att varselljus och positionsljus lyser samtidigt även vid dagsljus.

Lagen (UNECE R48 paragraf 6.19.7.5) är skriven så att bakljusen ska vara tända i kombination med varselljus vid ljusförhållanden i intervallet 1 000–7 000 lux. Det högre värdet motsvarar dagsljus en ljus men molnig dag. Överstiger ljuset 7 000 lux är det upp till tillverkaren att avgöra om bakljusen ska vara tända eller inte. För ljusinstrålning under 1 000 lux är halvljus obligatoriskt.



Design är ett argument för tända bakljus även vid dagsljus. Här Fiat Grande Panda

På förslag finns att regelverket från och med 2027 ska omfatta alla nytilverdade bilar som säljs inom EU, alltså även de modeller som lanserats innan den 22 september 2024.

I utredningsmaterialet till det nya regelverket framhålls att modern ljus teknik är betydligt mer energieffektiv och långlivad jämfört med tidigare.

I samband med det stora Årets Bil-testet i Danmark, där ett 30-tal nya bilmodeller var samlade, kunde Vi Bilägare konstatera att endast ett fåtal tillverkare valt att släcka bakljusen när ljusförhållandena översteg 7 000 lux.

Beslut som troligen baserar sig på LED-lampornas långa livslängd, begränsade energikonsumtion samt att bakljusen har blivit en "ljussignatur" och en allt viktigare del av bilens design. Flera märken menade även att de såg tända bakljus dagtid som en säkerhetsfråga.



Opel Frontera med tända bakljus

Förändringen av regelverket tas emot positivt av Björn Lidestam, forskare på VTI som gjort en studie av bakljus i dagsljus och dess effekt på trafiksäkerheten.

– Enligt min mening, baserat på den studie jag gjorde häromåret, så låter detta jättebra, säger han.



Anders Helgesson

ŠKODA STORYBOARD

8. ŠKODA FELICIA (1959–1964): Cabrioleten med 1960-talets rytm

Mladá Boleslav, 4 augusti 2020

Kombinationen av graciös design och sofistikerad teknik gjorde den öppna ŠKODA FELICIA till en av de mest populära tjeckiska bilarna under efterkrigstiden. Cabrioleten utvecklades och byggdes vid fabriken i Kvasiny.



Den öppna ŠKODA FELICIA var en av de mest attraktiva bilarna i sin klass mellan 1959 och 1964. Cabrioleten som tillverkades vid fabriken i Kvasiny blev snabbt en exportsuccé och hade försäljningsframgångar på krävande marknader i Europa och utomlands. I sitt hemland förblev dock den eleganta 2+2-sitsiga bilen en sällsynt syn. Förutom grundmodellen med en 1,1-liters fyrcylindrig motor på 50 hk (36,8 kW) utökades programmet från 1962 till att även omfatta den ännu kraftfullare FELICIA SUPER med en 1,2-litersmotor med ytterligare 5 hk.

I nästan ett halvt sekel hade ŠKODA, praktiskt taget utan avbrott, erbjudit fordon med öppen kaross – från den allra första bilen från Mlada Boleslav, L&K Voiturette A från 1905, till slutet av produktionen av ŠKODA 1101/1102 med smeknamnet "Tudor" 1952, när en kort period utan cabrioletmodeller inleddes, medan de anställda vid Kvasiny-fabriken, på eget initiativ utvecklade de ŠKODA 440 Export, som de presenterade på Brnomässan i september 1956. Denna unika modell baserades på tvådörrars 440 "Spartak", föregångaren till den allra första OCTAVIA-generationen. Det gav inspiration till fler prototyper och en så kallad "review series" på tio fordon, som byggdes 1957. Slutligen, i september 1958, presenterade den tjeckiska biltillverkaren serieversionen av 450 Cabriolet och levererade de första enheterna till kunder kort därefter.



I början av 1959 tog FELICIA över stafettpinnen, som levde upp till sitt latinska namn, och visade sig vara ett lyckokast för ŠKODA. Karossen helt i metall stöddes av en robust central rörram och fortsatte därmed en lång tradition som också återspeglades i den individuella fjädringen på alla fyra hjulen. Tvärställda bladfyjdrar användes på bakaxeln, medan spiralfyjdrar installerades fram. Moderna teleskopiska stötdämpare införlivades också. Den längsmonterade frontmotorn drev bakhjulen via en fyrväxlad växellåda. Det första FELICIA-chassit byggdes i Mladá Boleslav den 14 januari 1959. Karossen togs emot på fabriken i Kvasiny, där fordonet också färdigställdes.





En 1,1-liters fyrcylindrig motor på 50 hk (36,8 kW) stod för framdrivningen. Förutom det vanliga fällbara taket erbjöd ŠKODA även en avtagbar hardtop av glasfiberarmerad plast från augusti 1960. Vid den tiden skulle ett utbildat team på två personer behöva cirka 20 minuter för att montera eller demontera den. Förutom förar- och passagerarsätena fram fanns det även två mindre säten i baksätet i interiören.

Den elegant designade FELICIA väckte omedelbart stor uppmärksamhet på internationella bilmässor i Genève, Leipzig och New York samt på många andra mässor i Sydamerika och Afrika. Under det andra året steg den årliga produktionsvolymen för FELICIA till 4 210 enheter, varav två tredjedelar såldes utomlands. Där hittade de också kändisar – som den berömda kanadensiska ishockeyspelaren Maurice Richard, som gjorde mer än 1 000 mål under sin karriär.

I mars 1961 presenterade ŠKODA en ansiktslyftning av FELICIA i Genève. Förutom den mer markanta kylargrillen gjorde även de upphöjda bakvingarna med droppformade lampor ett minnesvärt intryck. Locket till tankpåfyllningsröret kunde låsas upp från fordonets interiör och växelspaken på den fyrväxlade växellådan flyttades från rattstången till mitttunneln och imponerade på förarna med sina särskilt korta växlingssträckor.

FELICIA SUPER lanserades 1962. Den nyutvecklade fyrcylindriga 1,2-litersmotorn ventilerades av två förgasare från det tjeckoslovakiska märket Jikov och genererade 55 hk (40,4 kW) – tillräckligt för en toppfart på 135 km/h, samtidigt som förbrukningen hölls på relativt låga 9,5 liter bensen per 100 kilometer. Mellan 1959 och 1964 byggde ŠKODA totalt 14 863 exemplar av FELICIA och FELICIA SUPER.

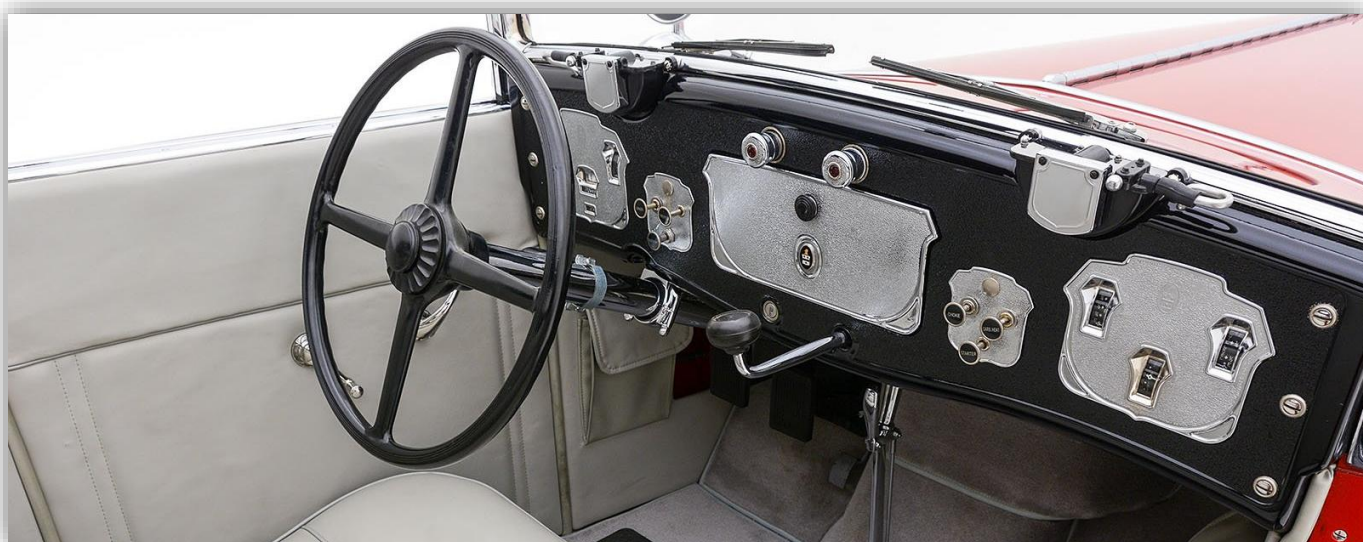
Den gula ŠKODA FELICIA, som deltar i utflykten för att markera ŠKODA AUTO:s 125-årsjubileum, har anor från 1961.



9. Cord L-29 Cabriolet 1931

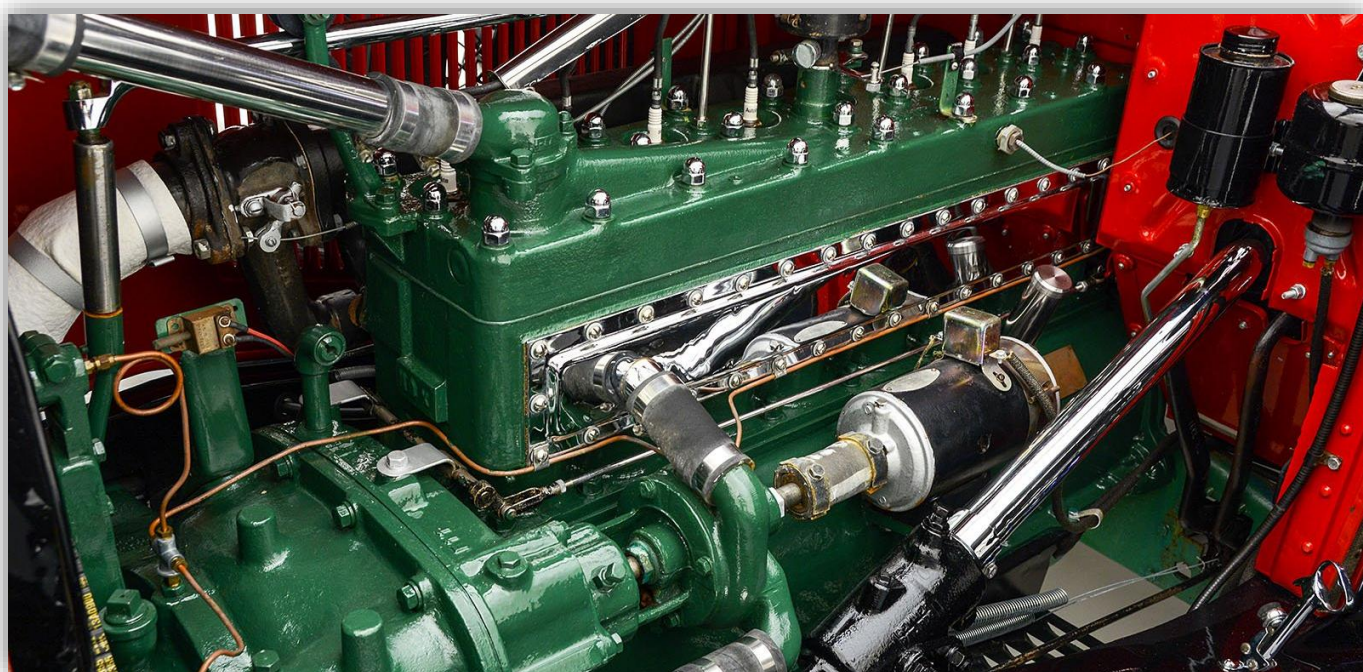


Kort efter att Errett Lobban Cord anlätades för att rädda det krisdrabbade Auburn Automobile Company från randen av kollaps, utnyttjade han sin framgång genom att ta kontrollen över företaget från styrelsen. Cord var en driven och ambitiös entreprenör som föreställde sig ett amerikanskt lyxbilsimperium, och Auburn var den perfekta grunden. E.L. Cord slösade inte mycket tid på att förvandla Auburns stela och glömska sortiment till en stil- och värdeledare på marknaden för mellanprislyxbilar. Med Auburn stabiliserat och framgångsrikt ställde Cord in siktet på att skapa en ny bil för att ta sig an Packard och Cadillac. Ungefär samtidigt lade E.L. till Duesenberg i sin portfölj, vilket lämnade utrymme för en ny lyxmärkesplats under den och ovanför den värdedrivna Auburn. Cord, som aldrig var blygsam, gav det nya märket sitt efternamn och utmanade sina ingenjörer att skapa en bil som var lika innovativ som den var vacker. Den eleganta och raka Cord L-29 debuterade 1929, med USA:s första framhjulsdrivna system med en De Dion-framaxel, designad av samma ingenjörer som ansvarade för den revolutionerande Miller framhjulsdrivna Indy Car.





Den framhjulsdreven layouten gjorde att karossen kunde sitta över chassit istället för ovanpå, vilket i sin tur gav L-29 dess sexiga, låga profil. Cords chefsdesigner Alan Leamy skapade den spektakulära styllingen, som kännetecknas av sina graciöst flödande framskärmar, bågformade delade stötfångare och ett smalt, karossfärgat kylarskal. Det var en fantastisk design som beundrades av många, inklusive Walter P. Chrysler, som använde L-29 som ett riktmärke för sitt flaggskepp Imperial-serien. L-29 delade den 298,6 kubiktum stora Lycoming raka åttan med toppmodellen Auburns, som var vriden 180 grader för den framhjulsdreven layouten. Det i kombination med en modifierad de Dion-framaxel som bidrog till Cords utmärkta körförmåga.





Fabriken erbjöd L-29 i fyra stilar: Cabriolet Sedan, 5-Passenger Brougham, Sedan och 2/4-Passenger Cabriolet. Dessutom utnyttjade en handfull externa karossbyggare den låga profilen till fullo för att skapa några av de mest häpnadsväckande designerna från den klassiska eran. Endast 5 014 L-29 byggdes mellan 1929 och 1932, då den stora depressionen slog till och effektivt dödade ersättaren L-30 innan den ens hade lämnat ritbordet. En uppföljare skulle inte dyka upp förrän om flera år, och trots sin korta existens lever Cord L-29 kvar som en av de vackraste och mest eftertraktade produktionsbilarna från den klassiska eran.

Denna L-29 Cabriolet från 1931 är ännu ett exceptionellt erbjudande från Alvin Frankel-kollektionen. Serienummerprefixet "F.D." betecknar detta som en äkta, fabriksbyggd cabriolet, den sportigaste och utan tvekan mest eftertraktade i L-29-serien. Han och hans fru köpte Cord 1953 och njöt av Cord i flera år och använde den på lokala klubbevenemang i och runt Los Angeles-området under 1950- och 60-talen. Den förblev en stolt del av flottan från 50-talet till idag, och många tidstypiska fotografier dokumenterar deras deltagande i lokala utställningar med bilen. På senare tid har Frankels låtit L-29 restaureras från grunden av den respekterade specialisten Jim Livings. Den har använts i begränsad omfattning sedan dess och är fortfarande i utmärkt skick än i dag.

Färdig i en hisnande röd färg med svarta stänkskärmar och trim, visar denna underbara Cabriolet en charmig karaktär som inbjuder till vanlig körning. Fantastiska detaljer som den kontrasterande röda stänkskärmen och svartmålade trådfälgar med fräscha vita Firestone-däck ger detta exemplar ett särskilt slående utseende. Lacken och glimtar är i anmärkningsvärt gott skick, med en blank yta och kvalitetsdetaljer och bara några mindre brister från användning och tid.



Den ljusa duvgrå klädseln är en härlig kontrast till den djärva exteriöra färgskalan. Lädret på framsätet och rumble-sätet är i utmärkt skick, och de grå mattorna är snygga och ordentligt passade. En signatur för L-29 är den strukturerade, målade stålinstrumentbrädan med unika instrument som efterliknar formen på Cord-vapnet. Allt är som det ska vara, med korrekta mätare och restaurerade strömbrytare och kontroller. Växelspaken skjuter ut från fascian och manövreras med en distinkt push-pull-verkan som krävs av den långa stötstången som förbinder den frontmonterade växellådan. Den svarta canvastoppen är utmärkt, avslutad med ett matchande stövelöverdrag för dagar uppifrån och ner.

Lycoming raka åtta är mycket väl detaljerad med ett ordentligt grönmålat cylinderblock och porslinssvarta grenrör och tillbehör. Bilen har använts i begränsad omfattning sedan den sorterades av Mosier Restorations 2011, även om den senaste tidens service av bränslesystem och mekanik visar att den är ett utmärkt exempel på körning och körning. L-29 är naturligtvis en CCCA Full Classic, och skulle vara en trevlig deltagare i deras CARavan turnerande evenemang eller ett antal ACD Club-sammankomster. Denna försäljning ger en sällsynt möjlighet att förvärva en mycket eftertraktad L-29 Cabriolet, som erbjuds allmänheten för första gången på nästan sjuttio år. Den har åtnjutit en livstid av vård i händerna på en passionerad entusiast och är nu redo för sin nästa förvaltare att föra Frankels arv vidare.



Klassiker

10. Grattis Lamborghini Countach!

Publicerad 5 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag den 5 december firar vi Svens namnsdag men enligt Klassikerkalendern är det också Countachs tur att få lite ljus på sig. Grattis Lamborghini Countach!



Countach! är ett smått obscent kraftuttryck som gärna undslipper urtypen av den italienska mannen när en vacker kvinna går förbi. Så sägs det i alla fall.

Lamborghini Countach såg vi första gången redan våren 1971 i Bertones monter på Genève-salongen. Karossen ritades av Bertone-anställda Marcello Gandini som också låg bakom företrädaren Miura - men stilen var en helt annan.

Den kilformade karossen bröt mot det mesta och grädden på moset var dörrarna som öppnades framåt-uppåt och kom att kallas scissors-doors på engelska.

V12-motorn satt monterad på längden mellan bakaxel och kupé och var i sin första upplaga på fyra liter men förstörades med tiden upp till 5,2 liter.

Countach gjorde oerhört mycket för Lamborghinis image och hur många pojkrumsväggar som pryddes av den spektakulära bilen på 1970- och 1980-talen vet ingen.

Countach tillverkades bara i drygt 2 000 exemplar under 16 år mellan 1974 och 1990. Den ersattes av Diablo.



Första produktionsupplagan av Countach kom 1973 och hette LP400. Kilform i sin renaste form!



Bertone stod för formen



Breda trösklar och bred mittkonsol trots att någon kardantunnel inte behövdes



Countach utvecklades under hela sin produktionstid. 5000QV (quattrovalvole) hade fyra ventiler per cylinder och kom 1985. Kjolpaketet rörde till den ursprungliga formen men Det är så här vi är mest vana att se Countach.



1988 fyllde Lamborghini 25 år och Countach 25th Anniversary Edition lanserades. Med omarbetat bodykit och 5,2-liters V12 tillverkades den i drygt 650 exemplar fram till 1990 då Diablo ersatte Countach.



Roger Warolin