



Opel GT (1973)

1. Provkörning av JAC E30X
2. Corvette ZR1X
3. Toyota bZ4X
4. Tesla Model Y 7-sits
5. Ny tvåliters-motor ger 325 hk
6. Opel GT
7. Abarth 850 Allemano
8. Grattis Pontiac Trans Am
9. Lyxbilmärket som misslyckades

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av JAC E30X 51,5 kWh

Av Erik Andréén

Publicerad 2 mars 2026 kl 14.11

JAC E30X må vara rymlig för sin storlek och ha vissa moderna toucher, men helheten hänger inte ihop. Vi provkör!



*En uppsyn som inte lär göra många förargade. Bilens alltså.*

För ett antal år sedan, i de smarta mobiltelefonerna barndom, hade övertecknad en affärsidé. Via webbsidan Alibaba kunde man köpa jättebilliga skyddsfickor för mobiltelefoner, tillverkade i Kina. Varför inte köpa in ett gäng och sälja dyrare här hos oss? Sagt och gjort, plastfodralen importerades och efter en orimligt lång leveranstid dök de upp i en låda. Enda problemet? Plasten var billig och gulnade snabbt, och dessutom hade fickorna påstämplat nåt okänt företags logga. Rent tekniskt var plastfickorna så klart enligt specifikationen som utlovats på Internet. Men ändå var det hela en besvikelse. De visade sig också, till absolut ingens förvåning, vara svårsålda.

Varför berättar jag detta? Jo, under åren som gått sedan dess har kinesiska produkter blivit alltmer utbredda. Inte minst i bilbranschen, där den svenska marknaden förärats en lång rad nya modeller. Ofta från företag som de flesta av oss aldrig hört talas om. Ett av dessa är **JAC**, som för några år sen äntrade Sverige med suven e-JS4. Succén uteblev, men nu tar man nya tag i en annan ände av bilmärknaden. Småbilsklassen.



*En på det hela taget rymlig kupé. Klädsel i veganskt läder.*

## Det här är nytt

**JAC gör ett omtag.** Första insteget i Sverige blev en flopp. Nu gör man ett nytt försök, med E30X.

**Eldriven kinesisk småbil.** Ja, det är en rak beskrivning av vad det är. Och den är ny på marknaden.

**Rymlig och en del utrustning.** Men å andra sidan avsaknad av annan utrustning. Oklart om det är direkt "mycket för pengarna".

E30X heter modellen, och första intrycket är att den ser ut som om någon försökt rita av en Mini Cooper genom att titta på den i en av speglarna i Lustiga Huset. Ni vet, de där som gör att man kan se lång, kort, tjock eller allmänt deformerad ut. Inte för att E30X är så väldans lång, med sina ganska exakt fyra meter.

Det deformerade utseendet har dock fördelar, och det märks redan när man öppnar dörarna att bilen är rymlig för sin storlek. I både framsäte och baksäte ryms 180 cm reporter med god, ja till och med generös, marginal. Men att rymmas är inte liktydigt med att sitta bra. Det är uppenbart när man tar plats bakom ratten. Stolen må vara klädd i snyggt veganskt läder, men lämnar i övrigt mycket att önska. Känslan är svampig, och även om jag kan justera den elektriskt så går exempelvis inte dynan att höja i framkant. Det upplevs nästan som att sitsen lutar "åt fel håll". Lägg till att ratten inte går att få så lågt som jag önskar och överhuvudtaget inte är ställbar i längsled. Hur jag än gör så sitter jag dåligt. Även chassikomforten är inte bättre än "sådär". Bilen är stötig, och den enkla konstruktionen med MacPherson-fjäderben fram och torsionsaxel bak gör sig ofta påmind.

Ratten, förresten, har fem omärkta knappar på vardera sida, vars funktion ska variera beroende på var i pekskärmens menyer man är. Har man exempelvis lyckats hitta backspegelinställningarna så justeras speglarna med respektive knappsets. Påfallande ofta har dock de flesta knappar ingen funktion alls.



*180 centimeter reporter med lätthet i baksätet,  
även i det läge där förarstolen är i ett bakre läge.*

Bakom ratten har rattspakar samt en liten skärm tagit plats. Vad gäller spakarna så har högerspaken roll som växelväljare, men också farthållare. Detta genom att dutta den neråt som när man lägger i "Drive", fast två gånger extra, och i fart. Det hela känns lite otryggt. I andra bilar vill man sällan – och behöver också sällan – fippla med växelväljaren uppe i fart.

Farthållaren lystrar sedan på vänster rattknappars övre och nedre knappar för att ställa hastighet. Men högre än 120 km/h mätarfart får man inte ställa farthållaren, och så snart man nuddar bromspedalen hoppar den ur helt, och måste slås på med växelväljarspaken igen. På den andra rattspaken, den till vänster, samsas blinkers, hel/halvljus och torkare. I standardläget, som aktiveras vid varje start, har dock JAC E30X automatiskt helljus. Det slår man gärna av direkt, eftersom det har en intressant tendens att strunta blankt i mötande trafik eller bilar man hinner ikapp. Nu lyser man dem i stället ofta rätt i fejsset. Då är det tur att helljuset i sig är tämligen halvdant.

Halvdan är även skärmen framför föraren, som har tydliga "band" i färgövergångarna och även en layout som känns billig. Även om de viktigaste värdena för hastighet och laddnivå finns där så känns skärmen åldrad. Ofta tas också en hel del av skärmen upp av nånslags tecknad säl-isbjörn (eller om det är en lite mer utvecklad version av Spöket Laban?) som inte fyller någon som helst funktion. Sälbjörnen dyker även upp i den större huvudskärmen, som dock i sin tur funkar bättre. Dess storlek skiljer sig mellan utrustningsnivåerna, med 12,8 tum i basversionen "Go" och 15,6 tum i den högre "Style"-versionen, som är den vi kör. Systemet är hämtat från landsfränden Nio, som tillverkas i JAC:s fabriker, och är i sig acceptabelt. Många saker kräver dock en del klick och svajpningar, ofta i menyer som är dolda. Och en hel del saker behöver fixas ofta.



*Ratten ser, med viss fantasi, ut som ett stiliserat sengångaransikte.*

Förutom autoläget på helljuset, så nollställs exempelvis körläge och regenereringsstyrka varje gång man startar bilen. För undertecknad passar inställningarna bäst i "standard" (som alltså inte är standardläget...) respektive "weak". Sätter du i stället regenereringen till "strong" blir det – nästan – ett enpedalsläge. Jag säger nästan, eftersom bilen dels inte då stannar helt, och dels inte alltid reagerar så snabbt man vill i övergången till inbromsning.

En annan sak man ofta behöver in i skärmen och pilla med är klimatanläggningen. Saker så som stolsvärme ligger långt in i menyerna, och även vanliga temperaturinställningen lämnar en del att önska. Inte i hur man väljer temperatur, utan i att systemet antingen pytsar ut kallluft (upp till, kanske, 26°C inställd temperatur) eller varmluft. Någon lagom inställning tycks inte finnas, och dessutom förändras det över tid. I bland är det kylrum. I bland bastu. Infotainmentsystemet erbjuder dock trådlös Apple Carplay/Android Auto, så snart du slagit på blåttand. Jo, även det måste ske varje gång, men det upplevs som ett mindre problem. På mittarmstödet fram finns även trådlös mobilladdning. Där ligger telefonen bra, men, så som ofta är fallet med trådlösa laddare, så laddar den inte särskilt snabbt. Tvärt om. Med telefonspeglning på så laddas i stället telefonen långsamt ur. Det bara fördröjs en aning med laddplattan.

Även E30X i sig själv laddar långsamt. 67 kilowatts maxeffekt, så som provkörningens laddstopp innebar, är inte en godkänd nivå år 2025. Även om det är positivt att laddkurvan är platt. JAC försöker dölja det hela genom att i grafiken inte uppge kilowatt, utan bara ampere och volt. Vill du veta effekten, då får du räkna ut den själv. Därtill är även förbrukningen och räckvidden, både på papperet och på skärmen, rena glädjesiffror. I alla fall på landsväg. JAC E30X må vara en utpräglad stadsbil, men att sörpla i sig uppemot tre kilowattimmar per mil den dagen du kör långt, gentemot uppgivna 1,56 blandad körning, och därtill inte anpassa räckvidden i skärmen efter körningen, gör att man måste räkna med halva den uppgivna sträckan för att få vart man verkligen kommer. Många och rätt långa laddstopp blir det.



*Ett klassiskt recept – ett hjul i varje hörn. Men inget främre lastutrymme finns.*

JAC E30X har också märkligt dålig runtomsikt för att vara en så pass liten bil. Backspeglarna ger en högst begränsad vy, och även om bilen har 360-graderskamera, så är sidokamerorna riktade så pass mycket framåt att hela stolpar riskerar hamna i bilens egna ”döda vinkel” snett bakåt, varpå de trollas bort på skärmen.

Ska vi då sammanfatta JAC E30X, så är känslan på ett sätt rätt lik de mobilfodral som övertecknad köpte från Kina i min ungdom. På papperet har den mycket utrustning som kan betecknas som lyx i småbilsklassen, men den saknar en hel del mer basala saker. Den har vehicle-to-load, men ingen bakrutetorkare. Den har elställbara stolar, men inte längsledsställbar ratt. Den har trådlös mobilspiegling och mobilladdning, men halvdan egen ladd-effekt. Många moderna element finns där, men helhetskänslan hänger inte ihop. Och bilen bär ett okänt namn och känns anpassad till att säljas under lite vilket varumärke som helst. Sådär som något billigt köpt på Alibaba.

Till sist behöver också något nämnas kring den politiska aspekten. Visst att kinesiska tillverkare generellt är skrupelfritt lydande under en diktatur, men JAC som märke drar det ändå längre. Dess bilar – inte E30X, men väl märkessyskonet JS4 – säljs nämligen också under det numera återupplivade ryska märket Moskvitch. Blodspengarna är tydliga.

JAC E30X är importerad till Europa under ett förenklat förfarande som medger avsteg från vissa säkerhetsfunktioner (och även då förvisso tacksam avsaknad av vissa pipjud), under förutsättning att man inte säljer fler än 1 500 exemplar årligen. Över hela EU. Det finns flera skäl att tro att den begränsningen inte innebär problem. Likt en låda gulnande mobilfodral finns en klar risk att bilen blir svårsåld. Särskilt när mer etablerade och genomarbetade konkurrenter från exempelvis Hyundai eller Citroën går att få för samma peng.



Erik Andrén

**JAC E30X 51,5 kWh**

**Pris:** 334 900 kronor, säljs nu

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 136 hk (100 kW), vridmoment 175 Nm. Batteri 51,5 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/64 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,9 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 205/55 R17.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 262, längd 403, bredd 177, höjd 156, spårvidd f/b i.u./i.u.. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 365, maxlast 455, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 310–1150 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 7,8 s, toppfart 150 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,59 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 374 km.

**Garantier:** Nybil 6 år/15 000 mil, rostskydd 6 år, lack 6 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

**Rivaler:****Hyundai Inster 49 kWh**

Instegsmodellen från ett mer etablerat märke. Inster både är och känns mindre, men är på alla plan ett trevligare köp. Hyllad av oss i både test och provkörning.

**Pris:** 329 900 kronor

**Firefly**

Likaledes kinesisk. Likaledes eldriven. Och från Nio, som delar fabrik med JAC. Men väsensskilt mer genomarbetad. Priset är inte klart, men första intrycket när vi provkörde var klart positivt.

**Pris:** Ej fastställt (runt 320 000 kronor)



## 2. Corvette ZR1X recension: Corvetten som tror att den är en hyperbil

Av Jethro Bovingdon

Publicerad: 27 feb 2026



### Vänta... Hur snabbt?

Ja, detta är en standardproduktions-Corvette med 1 250 hk. Den kombinerar den 5,5-liters twin-turboladdade V8:an med 1 064 hk från 'standard' **ZR1** med framaxeln från **hybridmodellen E-Ray**. Resultatet är den mest kraftfulla amerikanska produktionsbilen någonsin och en Corvette som, åtminstone på pappret, kan mäta **sig med Ferrari 849 Testarossa** eller **Lamborghini Revuelto**.

Allt för 207 395 dollar.... vilket innebär lite valfri finlack, passande bagage och kolfiberprylar på Italiens finaste utrustning. Snacka om pangpris per dollar.

### Men vad kostar det egentligen?

Okej, så du kanske behöver lägga *lite* mer pengar för att få hela upplevelsen, men ZR1X är fortfarande prestandapriset för alla tider?

De stora produkterna är Carbon Fibre Aero Package (10 495 dollar) och ZTK Track Performance Package, som lägger till styvare fjädrar, reviderad kalibrering av magnetdämpare och Michelin Pilot Sport Cup 2R-däck för 4 395 dollar. Det är den specifikationen som gjorde att ZR1X kunde **varva 'Ring på 6.49.275 sekunder**. Snabbare än en **GT3 RS** eller **Mustang GTD**. Liksom nästan alla andra superbilar du kanske vill nämna.



### Kan den använda 1 250 hästkrafter på ett bra sätt?

Corvettes mittmotoriserade 'C8'-generationschassi verkar anmärkningsvärt skickligt på att leverera stor kraft. Basmodellen **Stingray** har 495 hästkrafter, men efterföljande modeller har höjt ribban men behållit en lugn som är riktigt imponerande.

Först kom E-Ray (655 hk) och **Z06** (670 hk), sedan den mäktiga ZR1 med 1 064 hk som bara skickades till bakhjulen. ZR1X pressar bakdäcken lika hårt men har ytterligare 186 hk och 145 lbft till framhjulen via en enda elmotor. Ett litet 1,9 kWh-batteri är placerat i bilens mittsida mellan framsätena.

Det är ett enklare system än något som Revuelto men det går inte att förneka dess effektivitet. Den vridmomentvektorisering som finns på framaxeln görs dock genom bromsning, snarare än med motor per hjul.

Ändå är resultatet ganska häpnadsväckande. Ingenjörsteamet på plats pratade mycket om 'grävningar' ur hörn, och hur chockerande effektiv ZR1X är i traktionszoner. Och de har rätt. Trots den enorma kraften skjuter den verkligen ut ur turer med väldigt lite greppkontroll och ordentliga ansiktskrossande, magprövande G:er. De där Cup 2R-däcken är mycket extrema, men erbjuder hjärnförvirrande acceleration på racerbana eller torr väg.

Den ultimata demonstrationen av ZR1X:s förmåga att omvandla 1 250 hästkrafter till framåtrörelse visas på Sonoma Raceways dragstrip. På standarddäcken på PS4 S och trots en extremt kall dag lyckades vi köra 0-100 km/h på 1,9 sekunder, 0-160 km/h på fyra sekunder och kvartsmilen på 9,026 sekunder. Detta var på en 'förberedd' yta, visserligen, men när ZR1X kopplas in är det helt brutalt.

I Corvettes egna tester och under idealiska förhållanden lyckades den med 0-100 km/h på 1,68 sekunder och rusade kvartsmilen på 8,675 sekunder med 256 kph. Framaxeln kopplar loss vid 160 mph så räkna med en liknande topphastighet som ZR1 – 233 mph utan vingarna, snarare 224 mph som drar all kolfiber genom luften.



### Det är coolt. Men kan den göra snabba kurvor?

Nåväl, den skötte 'Ringen ganska bra, eller hur? Och den stora vingen, ZTK-paketbilen är också mäktig på Sonoma. ZR1X kan flyga på en dragstrip men det är en välkonstruerad bil med fantastisk racerbanakapacitet. Magneride dämparna har justerats för att ge samma körfrekvens som den utmärkta ZR1 och trots den ökade vikten (upp till 1.779 kg torr) har hybriden en liknande känsla av balans och uthållighet.

Den är något mindre smidig vid kurvstart och känns lite tyngre när chassit är fullt lastat i snabba kurvor, men den visar suverän kontroll över hjul och kaross genom riktningsändringar och över kantstenar, och känns otroligt säker trots de enorma krafterna som verkar i rörelse.

Ett särskilt omnämnande till VAST:s nya bromsar – 10-kolvs fram, sexkolvs bak, levererade av Alcon och greppande 420 mm kolfiberkeramiska skivor i varje kurva – som inte visar några tecken på fading efter flera snabba varv och ger verkligt förtroende. Pedalkänslan är inte lika omedelbar som på en Porsche 911 GT3 RS, men när det gäller kraft levererar de verkligen. Det är bara ytterligare ett lager av det självförtroende som ZR1X ger. Standard ZR1 är intuitiv för en så kraftfull bil, men X-behandlingen gör verkligen bilen otroligt vänlig.

ZR1X har massor av lägen – Väder, Tour, Sport, Bana, plus My Mode (konfigurerbart, lås till tändningen så att du kan starta med dina önskade inställningar) och ett sista Z-läge, som väljs via en knapp på ratten. Fördelen med Z-läget är att du också kan memorera din ideala PTM (Performance Traction Management)-inställning i det. PTM är ett utmärkt system med förinställningar märkta Wet, Dry, Sport, Race 1, Race 2 och Pro, vilket innebär att alla grepp- och stabilitetsprogram är avstängda. Ringens varvtid sattes med Race 2 (ingen ESC, mycket lätt antisladdkontroll).

Utöver det finns de tre protokollen för den elektriska boosten. 'Kval' är standardinställningen och förbrukar all batterikraft på ett varv på en 'normal' bana. Tryck på den lilla batterisymbolen på ratten för Endurance-läge. Detta ger stark, jämn prestanda över en full tank bränsle. Båda lägena tillåter också ett 'Push to Pass'-system, som styrs genom att trycka farthållarknappen uppåt och levererar maximal effekt tills du lyfter från full gas. Återigen, om du vill återskapa den 'Ring-tiden, behöver du Endurance-läget och några mycket tidsramliga Push to Pass-strategier.



### Hur står den sig mot europeiska rivaler?

Vilka är rivalerna? Det är svårt att säga eftersom ZR1X är betydligt billigare än en Porsche GT3 på hemmamarknaden, men dess dubbelturboladdade V8 levererar mer effekt än V12-plus-tre-elmotorerna i Revuelto eller den liknande assisterade V8:an i 849 Testarossa. Värdeerbjudandet är galet.

Den är inte lika skarp som 849 Testarossa och levererar inte riktigt samma energi. Inte heller är den lika speciell som en Revuelto... Vilket nog är vad man kan förvänta sig. Styrningen är inte lika vackert responsiv som i en Porsche GT3 och chassit och aerodynamik är inte ögonvidgade som på senaste RS. Det känns bara lite mer dämpat och det är en fysiskt stor bil – förmodligen ungefär halvvägs mellan Testarossa och Revuelto, men mycket högre än båda.

Motorn är dock helt enkelt suverän, full av karaktär och har all den monsterturbo-våldsamhet man någonsin kan önska sig. Den åttaväxlade dubbelkopplingslådan är också snabb och precis och plasmapistolens ljudeffekter när framaxeln slår till är också riktigt roliga.

Det bästa av allt är att e-4WD-systemet är mestadels osynligt. Du märker definitivt det ökade greppet, men när det gäller balans i mitten av kurvan är ZR1X väldigt förutsägbar, fint neutral och det finns ingen styrkorruption alls.

Klicka på PTM för Race 2 och du kan power-overstera ur vilken kurva som helst utan att fronten drar runt och försöker korrigera saker för aggressivt. I slutändan går 1.064 hästkrafter till bakdäcken och balansen känns mycket som en bakhjulsdriven bil med lite extra grepp. Först om du försöker unna dig stora, skrikiga glidningar börjar den drivna framaxeln kännas lite mindre naturlig.

För övrigt, om du tömmer batteriet i kvällaget, behåller ZR1X alltid tillräckligt med laddning för att driva framhjulen i kurvan för stabilitet i hanteringen, men du får inte fördelen av boosten på raksträckorna.

### Är det värt kostnaden jämfört med en ZR1?

Det är den stora frågan. Så mycket är likt. Blicken. Interiören – som nu är mycket förbättrad men inte känns omslutande som en [McLaren 750S](#) eller lika coolt nedbantad som Ferrarin – och på de flesta banor även varvtiden. De är separerade av 1,5 sekunder vid 'Ring och det skulle vara osäkert på de flesta andra banor också. Så det beror på hur mycket du värdesätter raksträckta prestanda, om du *måste* ha den ultimata versionen och om du planerar att köra din Corvette regelbundet i dåligt väder.

För mig får ZR1 bara en nick eftersom lättare och mindre komplex verkar vara väldigt bra saker, men jag skulle helt förstå dem som vill känna den beroendeframkallande kraften och greppet som ZR1X erbjuder.



### Hur presterar den på vägen?

Vår tid på vägen är knapp och Kalifornien gjorde sitt bästa intryck av Yorkshire, med dimma och regn som rullade in. Men ZR1X är så lättsam. Körningen (inte ZTK) är mycket bra i Tour- och Sportlägen, styrningen är lite tyngre än på ZR1 och är inte direkt full av feedback, men den är tillräckligt exakt och känns väl anpassad till chassit.

Överlag finns det en känsla av sammanhållning, lydsamhet och stor, nästan skrämmande kraft som bara sjuder bort. Det är ett så otroligt kraftfullt paket, men bilen känns inte överväldigad eller utsträckt utanför sin komfortzon även när du börjar köra med entusiasm på en blöt, smal väg. Det är det fina med ZR1X – den erbjuder hyperbilsprestanda kombinerat med OEM-liknande användbarhet och hållbarhetstester.

### Vad är domen?

ZR1X är något ganska speciellt. Jag har använt många ord som 'kontrollerad', 'sammanhållen' och 'säker', men låt inte det övertyga dig om att det här inte är en riktigt galen bil. Den kan vara lite svulstig jämfört med vissa europeiska banspecialbilar, men 1 250 hk är fortfarande TOLVHUNDRAFEMTIO hästkrafter. Den nya ultimate Corvette är chockerande, hysteriskt roligt, otroligt snabb.

Och på dessa Cup 2R-däck är det mekaniska greppet och greppet suveränt och paketets smidighet är en förtjänst till teamen bakom det. Glöm priset för en stund. ZR1X är en otrolig prestation, punkt slut. För att använda det lokala språket.

Hålls till de allra högsta standarderna ger den viss känsla, återkoppling och skärpa till bilar som GT3 RS, [296 Speciale](#) eller McLaren 750S. Inte heller känns den lika intensiv och levande som 849 Testarossa eller Revuelto. ZR1X har en mer tung, superkraftfull känsla. Enormt imponerande men inte riktigt lika överfylld av rå spänning.

Men när man tar hänsyn till ren dynamisk kapacitet, vardagsanvändbarhet, ren prestanda och inträdespriset, är det svårt att inte dra slutsatsen att ZR1X är den mest anmärkningsvärda superbilen som finns till salu just nu. Galet, men sant.



Jethro Bovingdon



### 3. Toyota bZ4X Göteborg-Sälen under sportlovshelgen 2026

1 mars 2026



FILM: <https://youtu.be/RlsbXlq6lIM>

Jag har gjort en resa från Göteborg upp till Sälen i nya Toyota bZ4X. Det är en bil som inte är känd för sin vinterprestanda men den nya bZ4X ska ha förbättrats på den fronten. Jag valde att testa den den 15/2, en söndag då göteborgarna skulle hem från Sälen och jag skulle upp.

- |  |  |
|--|--|
| <b>00:00</b> - Intro                           | <b>20:19</b> - Mycket danskar                  |
| <b>00:57</b> - Reklam                          | <b>21:27</b> - Säten och förarstöd             |
| <b>01:07</b> - Start i bilen                   | <b>23:20</b> - Värmlandsporten                 |
| <b>01:42</b> - Nya Toyota bZ4X                 | <b>24:09</b> - Digital innerbackspegel         |
| <b>03:38</b> - Versionen som blir obekvä       | <b>25:25</b> - Malung                          |
| <b>04:45</b> - Varför Göteborg till Sälen      | <b>29:54</b> - Sälen                           |
| <b>06:08</b> - Räckvidd                        | <b>32:18</b> - X mode                          |
| <b>06:49</b> - Förbrukning                     | <b>34:16</b> - bZ4X som bil och elbil          |
| <b>08:47</b> - Förarmiljö                      | <b>35:49</b> - Kaffe från V2L                  |
| <b>09:39</b> - Manuell batterifövärmning       | <b>37:39</b> - Förarposition                   |
| <b>10:45</b> - Grums                           | <b>39:43</b> - Sista laddstoppet               |
| <b>17:03</b> - Status på laddarna runt omkring | <b>41:07</b> - Summering av resa och kostnader |

## Teknikens Värld

### 4. Priset klart: Tesla Model Y 7-sits nu i Sverige

Av Erik Wedberg

Publicerad 27 feb 2026 kl 10.08

Sedan stora Model X plockats bort ur modellutbudet har Tesla inte haft någon sju-sitsig bil, men nu blir det ändring. För 26 000 kronor extra kan man nu få Model Y med en tredje sätesrad.



*Lämna benen och huvudet hemma om du ska sitta längst bak i Tesla Model Y*

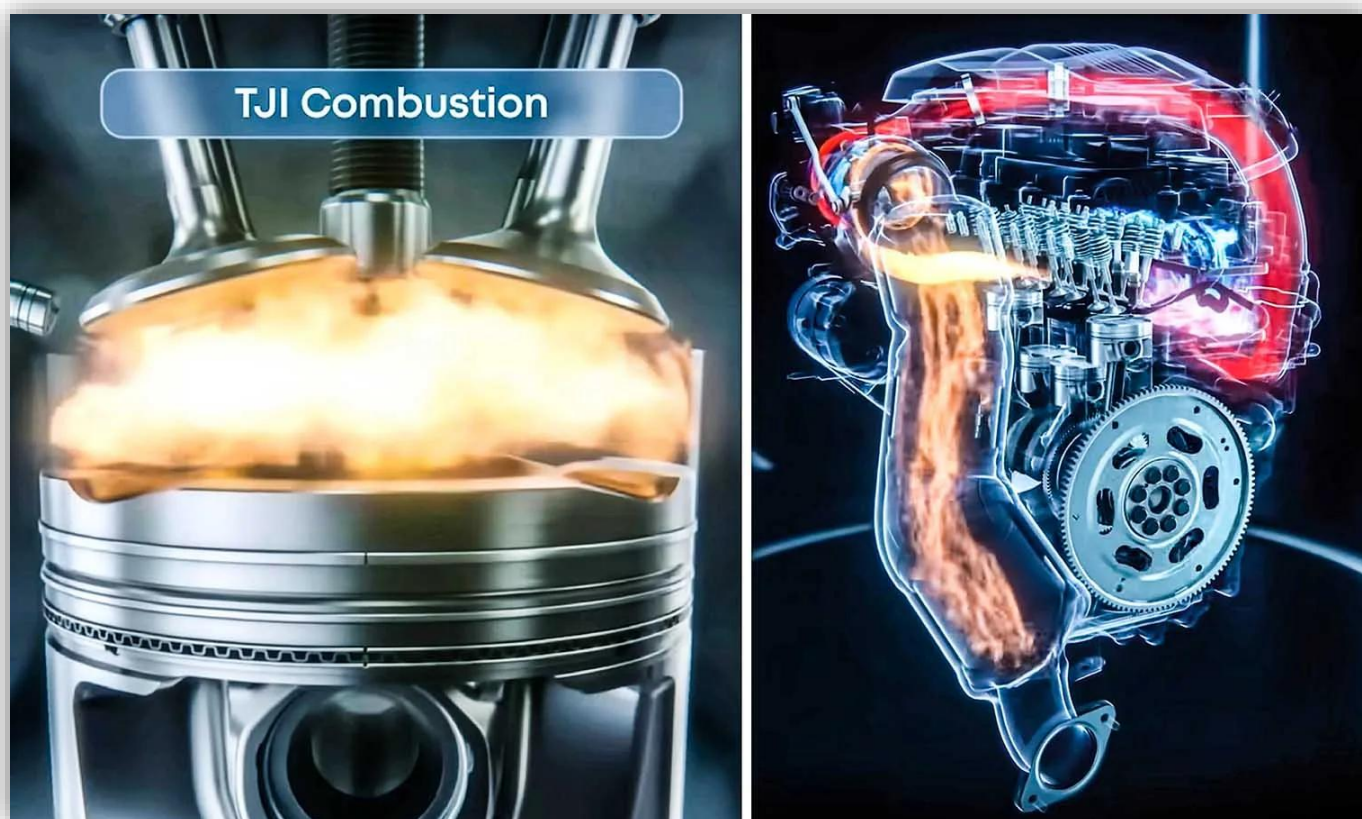
Från och med nu går det att köpa Tesla Model Y med två extra sittplatser. Det handlar dock inte om någon förlängd version, som finns tillgänglig i Kina, utan en helt vanlig Model Y med en extra, tredje sätesrad under bakluckan. Vi misstänker att det inte är tal om någon särskild rymd eller svängrumskänsla längst där bak, Model Y är en rymlig bil i vanligt utförande men platsen för en tredje sätesrad är begränsad, vilket syns på bilden. Och Tesla beskriver det också som ett tillval utformat för barnfamiljer. Det är bra om tredje radens passagerare har varken ben eller huvud om de är vuxna. De får dock njuta av lyxen av var sin mugghållare och USB-C-ladduttag. De två sittplatserna längst bak kan fällas ner platt i golvet.

Att få en tredje sätesrad i Model Y blir ett dyrt tillval. Själva sätesraden kostar 26 000 kronor extra och kan bara väljas till Premium Long Range med fyrhjulsdraft som kostar från 649 990 kronor och med sju sittplatser blir priset alltså 675 990 kronor.

## 5. Supertekniken: Ny tvåliters-motor ger 325 hk

Av Anton Nordgren 26 februari 2026, 10:35

Här är hemligheterna bakom Jeeps nya supermotor. Motorn hyllas världen över för sin avancerade teknik. Och allt kommer i en kompakt fyrcylindrig motor på 325 hk.



I takt med elektrifieringen är det sällsynt med en ny riktigt skarp förbränningsmotor. Men det har Jeep skapat. Motorn heter Hurricane 4 och är utan tvivel en kandidat till 2026 års mest galna motor. På pappret låter den inte extrem. En turbomatad 2,0-litersmotor som ger 325 hk. Men tekniken gör att motorn nu hyllas världen över.

### **Turbulent Jet Ignition (TJI)**

En stor del av framgången handlar om Turbulent Jet Ignition (TJI). Det är Jeeps namn på tekniken i förkammerbränningen i motorn. Tekniken är i grunden hämtad från Formel 1, och lånad av Maseratis motor Nettuno V6. Den är sedan omarbetad av Jeep. Motorn använder en liten kammare inuti förbränningsrummet. Där kan blandningen mellan luft och bränsle blandas bättre innan den antänds. Detta ger en mer effektiv energiutvinning i varje slag. Motorn får därmed ut mer kraft per mängd bränsle.

Jeep har byggt systemet nästan som en extra form av bränsleinsprutning. Hurricane 4 använder redan två typer av insprutning. Direktinsprutning gör det mesta av jobbet, och portinsprutning stöttar. Förkammaren har ett insatselement. Där sprutas luften från förkammaren i ett bestämt mönster. Den blandade luften från förkammaren når då huvudförbränningsrummet jämnt. Genom att förbränningen blir mer fullständig minskar onödiga avgaser, och motorn använder bränslet mer effektivt.



*Motorn har avancerad förkammarteknik (TJI). En liten mängd bränsle antänds först i förkammaren ovanpå varje cylinder, vilket gör förbränningen snabbare och mer fullständig.*

TJI använder också två tändstift per cylinder. Förkammaren har ett eget tändstift som antänder blandningen först, innan den sprutas eller sugas in i huvudförbränningsrummet under arbetslaget. Det andra tändstiftet hjälper till att bränna rester från bränslet och stöder motorn vid hög belastning. Vid maxeffekt hjälper förkammaren att utvinna absolut maximal energi från varje bränsle-luft-blandning.

Allt som allt är förkammarförbränningen hemligheten bakom Jeeps effektuttag och bränsleekonomi. Trots att Grand Cherokee är tung och aerodynamiskt tungkörd, når motorn enligt EPA uppskattning cirka 11,5 kilometer per liter på landsväg. Normalt sett ger fyracylindriga motorer med så mycket effekt i en stor SUV betydligt sämre ekonomi.

### **Variabel geometri-turbo (VGT)**

Förbränningsmotorer är i grunden extremt ineffektiva. I många fall förloras mer än hälften av energin som skapas vid förbränningen på grund av friktion, pumpförluster och värme. Att minska dessa energiförluster är avgörande för moderna förbränningsmotorer. Då spelar turboaggregat en mycket viktig roll. Det hjälper till att ta energi som annars skulle gå förlorad, och använda den för att skapa mer effekt.

Hurricane 4 använder en turbo med variabel geometri (VGT). En arm och ett ställdon flyttar ett antal sammanlänkade skovlar i turbinhusets avgassida. Skovlarna styr hastigheten och mängden avgaser som går in i turbon, vilket har stor påverkan på effektuttaget.

VGT-systemet styr turbinens hastighet på ungefär samma sätt som en wastegate, men främst när motorn går från låg till hög belastning. Den stora fördelen med VGT är motorns respons. Turbon kan snabbt bygga laddtryck när man trycker på gasen, men också kontrollera avgashastigheten. Det leder till bättre effektivitet vid jämn körning.



*VGT-systemet styr turbinens hastighet på ungefär samma sätt som en wastegate, men främst när motorn går från låg till hög belastning.*

VGT har också fördelar för utsläppen. Vid kallstart hjälper systemet till att värma upp katalysatorn snabbare och hantera avgassystemets energi mer effektivt. Det är ett smart tillskott i Hurricane 4-motorn och mycket ovanligt i bensinmotorer. Faktiskt används det bara i få andra sportbilar, bland annat Porsche 911 GT2 RS (997-generationen) och Porsche 718 Cayman S.

### **Optimering**

För att allt detta ska fungera behövs fler tekniker. Dessa har vi sett tidigare men är ändå viktiga. Insugskamaxeln har en elektrisk kamfasare, vilket gör att motorstyrningen kan justera kamaxeln när som helst. Normalt styrs kamfasare av oljetryck. Då måste motorn vara igång för att de ska fungera. Men en elektrisk kamfasare gör att Jeep kan justera kamaxeln även när motorn är avstängd, något som är viktigt för mjuka start/stopp-övergångar, uppger

Vidare kör Hurricane 4 enligt Miller-cykeln. Där hålls insugsventilerna öppna längre för att blandningen av bränsle och luft ska bli ännu bättre. Den trycksatta luften från turbon kyls sedan av en relativt liten vatten-till-luft-intercooler, även om Jeep säger att det mesta av arbetet görs av den frontmonterade värmeväxlaren. Det gör att huvudintercoolern kan hållas liten.

Sammantaget är Hurricane 4 ett intressant tillskott som hyllas av många. Mängden teknik som Jeep har packat in i denna basmotor är imponerande, och den pressar definitivt gränserna hårdare än någon annan Jeep-motor någonsin gjort. Motorn gör sin debut i 2026-årsmodell av Jeep Grand Cherokee. En bil som produceras vid Stellantis fabriker i Detroit.

LÄS MER:



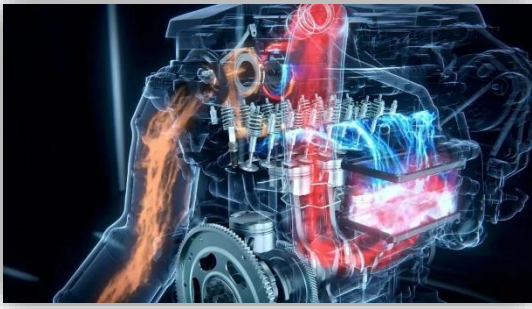
Första testerna: Så bra är Årets Bil 2023 – Jeep Avenger



TEST: Jeeps nya laddhybrider har läskigt bra...



Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...



### Ny snål supermotor klar: 324 hk från två liter



### Jeep Avenger testad: Så bra är märkets första elbil



### Jeep backar: Tar tillbaka Hemi-V8



### Här är Jeeps nya elektriska terrängbil med 600 hk



Anton Nordgren

## 6. 1970 Opel GT – Den europeiska "Baby Corvette"

Lästid: cirka 5 minuter | Skriven av Ben Branch | 18 februari 2023

Opel GT lanserades i Europa 1968 som den tyska biltillverkarens nya halo-modell. Den eleganta designen jämfördes omedelbart med den något liknande C3 Corvette. Detta ledde till att vissa gav den smeknamnet "Baby Corvette."



Vid lanseringen av Opel GT ägdes både Opel och Chevrolet av General Motors, och det verkar troligt att båda bilarna hämtade inspiration från 1965 års konceptbil Mako Shark II, designad av den store Larry Shinoda. Både Opel GT och C3 Corvette släpptes 1968 på varsin sida av Atlanten, och båda liknade Mako Shark II.

### Snabba fakta – Opel GT

- Opel GT var en tvåsitsig sportbil som tillverkades av den tyska biltillverkaren Opel mellan 1968 och 1973.
- Serieversionen av GT baserades på Opel Kadett-plattformen och drevs av antingen en 1,1-liters eller en 1,9-liters fyracylindrig rakmotor.
- 1,1-litersmotorn producerade 67 hk vid 6 000 varv/min, medan den större 1,9-litersmotorn gav 102 hk vid 5 400 varv/min. Med en tjänstevikt på bara 845 kg (1 863 lbs) till 940 kg (2 072 lbs) beroende på variant, räckte 1,9-litersmotorn för att säkerställa pigg prestanda.
- Under den sexåriga produktionsperioden byggdes totalt 103 463 Opel GT, varav majoriteten drevs av 1,9-litersmotorn.
- Idag är Opel GT fortfarande mycket samlarobjekt, det finns ägarklubbar och nätbutiker dedikerade till modellen, samt regelbundna träffar på olika platser i världen.



*Bilens interiör är väl designad, med alla mätare du kan behöva, en mittkonsol och en ratt med träfälg i en storlek som visar att det inte finns någon servostyrning.*

### Bygga Opel GT

Framgången för bilar som **Ford Mustang** och **Chevrolet Corvette** i USA hade lett till att några av de europeiskt baserade amerikanskägda biltillverkarna övervägde att utveckla egna versioner, i hopp om att upprepa deras framgång.

De två mest kända exemplen på detta fenomen är **Ford Capri** och **Opel GT**. Intressant nog började båda dessa bilar tillverkas 1968 och båda liknade sina amerikanska kusiner från andra sidan havet.

För att avsevärt minska utvecklingskostnader och tidsplan baserades Opel GT på den redan existerande Opel Kadett B-plattformen. En ny kaross designades av Erhard Schnell, med viss inspiration från 1965 års Mako Shark II-konceptbil förstås, och karosstillverkningen lades ut till det franska företaget Brissonneau & Lotz.

Två huvudsakliga versioner av Opel GT erbjöds – den billigare 1,1-litersversionen och den mer exklusiva 1,9-litersbilen. De producerade 67 hk vid 6 000 varv/min respektive 102 hk vid 5 400 varv/min.

Kraften skickades tillbaka via antingen manuell eller automatisk växellåda till bakhjulen och tack vare deras låga tjänstevikt på mellan 845 kg och 940 kg hade Opel GT god hantering och prestanda enligt tidens mått – särskilt i 1,9-litersutförande.

Många tidsenliga recensioner ställde Opel GT mot Ford Capri, vanligtvis i 1,9-litersform för Opel och 1,7- eller 2,0-litersversion för Ford. Båda bilarna var ganska jämnt matchade, möjligen på grund av att de under ytan var ganska lika, med oberoende framfjädring, stel axel bak, med skivbromsar fram och trummor bak, enhjulskonstruktion och en frammotor-bakhjulsdrift.



Delvis på grund av oljekrisen 1973, som fick sportbilar att framstå som en dyr och onödig lyx, samt det faktum att konkurrensen ökade från bland annat **Datsun 240Z** med flera, togs Opel GT ur produktion 1973 efter att 103 463 hade byggts.

Idag är de fortfarande mycket samlarvärda och erbjuder ett prisvärt alternativ för klassisk bilägande för många – eftersom de vanligtvis säljs för rimliga summor och underhålls- och reservdelsräkningarna inte kostar skjortan.

### Specifikationer för Opel GT

- Opel GT baserades på stålplattformen Opel Kadett B. Den har oberoende framfjädring med övre A-armar och en nedre tvärgående bladfjäder, med en stel axel på spiralfjädrar bak.
- Skivbromsar var monterade fram med trummor bak, medan bromsarna hade servoassistans men styrningen saknade.
- Kraften tillhandahölls antingen av en 1,1-litersmotor eller en 1,9-litersmotor, båda var raka fyror men deras konstruktion var mycket olika, där den större motorn hade en kamaxel i topplocket.
- Den mindre motorn gav 67 hk vid 6 000 varv/min och den större motorn gav 102 hk vid 5 400 varv/min, men dessa siffror förändrades något under produktionstiden på grund av allt strängare utsläppsrestriktioner.
- En av bilens mest minnesvärda egenskaper är dess ovanliga pop-up-strålkastare. De styrs manuellt med en spak i passagerarutrymmet och istället för att "poppa upp" på traditionellt sätt kan båda vända sig runt en längsgående axel.
- Både 4-växlade manuella och 3-växlade automatväxlar fanns tillgängliga för Opel GT, och vissa ägare har senare installerat en 5-växlad manuell växellåda för bättre körbarhet på landsväg.



*Den eleganta designen på GT är utan tvekan vacker och den vinner fortfarande bilfantasterna idag.*

### 1970 års Opel GT visas här

Bilen du ser här är en Opel GT från 1970, den är utrustad med den mer eftertraktade 1,9-litersmotorn och ägaren har uppgraderat växellådan till en 5-växlad motor.

Intressant nog var detta ursprungligen en av de amerikanska marknadsbilarna som såldes via Buick-återförsäljare. Den importerades till Storbritannien för fem år sedan och genomgick en omfattande mekanisk översyn.

Bilen är lackerad i Rally Orange över en svart läderklädd interiör. Den har rätt treekrade ratt med träpanel, ett Delco-stereo, manuellt manövrerade fönster och har reglage för ett eftermarknads-luftkonditioneringsystem (som måste installeras om).

Den erbjuds nu till försäljning från Oxfordshire i Storbritannien med 54 567 miles på mätaren och [du kan besöka annonsen här](#) på Collecting Cars om du vill läsa mer eller registrera dig för att bjuda.



Ben Branch

Artiklar som Ben Branch har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

## 7. Abarth 850 Allemano Coupé (1960)

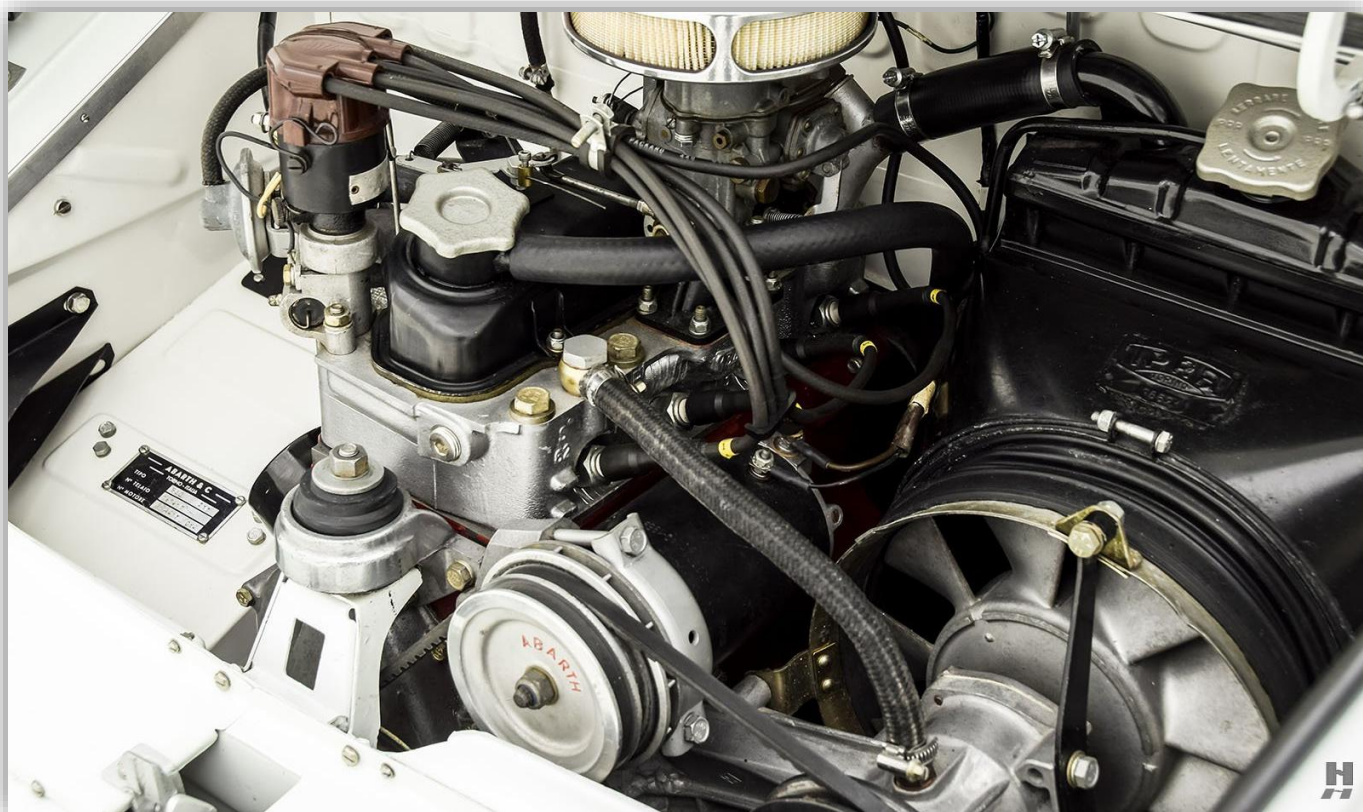


Carlo Abarth är en av den italienska bilindustrins största hjältar; en större-än-livet-karakter som byggde storslagna bilar. Hans skapelser, särskilt Fiat-baserade bilar från 1950- och 1960-talen, var bland de mest dominerande konkurrenterna i småkalibreringsklasser. Abarths talang låg i att hitta hästkrafter i de minsta motorerna, och för att stödja sitt racingteam byggde han några av de mest magiska sport- och GT-bilarna under den tiden. Trots sin hjältestatus i Italien föddes han faktiskt som Karl Abarth i Wien, Österrike, och emigrerade från Österrike till Italien 1925, bara för att växla mellan Italien, Österrike och Jugoslavien fram till slutet av andra världskriget. Han hade en mycket framgångsrik karriär som ingenjör och motorcykelförare, och vann fem europeiska sidvagnstitlar under 1920- och 30-talen, och avslutade sina racingäventyr först efter en allvarlig krasch.





Även om han inte längre tävlade själv var Abarth långt ifrån klar med motorsport. Han var en mycket begåvad ingenjör som utnyttjade sina kontakter till sin fulla fördel. Efter andra världskriget flyttade han till sitt förfäders hem Merano i Italien (och tog namnet Carlo) och slog sig ihop med Piero Dusio, Rudolf Hruska och Ferry Porsche för att bilda *Compagnia Industriale Sportiva Italia* (senare känt som Cisitalia). Deras första projekt var den enormt ambitiösa men i slutändan misslyckade Porsche 360 Cisitalia Grand Prix-bilen.





Större framgång följde med D46- och 202-serierna, men företaget gick slutligen i konkurs på grund av ekonomiska problem. Från resterna av Cisitalia (inklusive bilar och personal) byggde Carlo Abarth sitt motorsportimperium som skulle inkludera högpresterande delar, trimningstjänster, kompletta bilar och ett mycket framgångsrikt racingteam.

Medan Abarth gjorde sin magi på många bilar, inklusive Lancia, Simca och Porsche, var det relationen med Fiat som befäste företagets rykte och bidrog till mycket av deras tävlingsframgångar. Kunder kunde välja allt från milda trimningsatser för gatbilar till snortande, eldsprutande, karossbyggda racerbilar. Den allestädes närvarande Fiat 600 låg till grund för många av Carlo Abarths mest kända skapelser. De bakmotoriserade jättejättarna som 750 Zagato "double bubble" och 750 Record Monza Bialbero gjorde dubbel funktion på väg eller bana, medan den mekaniskt liknande 850 Abarth Allemano erbjöds som en mer civiliserad och stilfull gatbil. Med samma plattform och 79-tums hjulbas som syskonmodellerna gav Allemano bilen en utsökt kaross som, trots sina små proportioner, förblev graciös och elegant. Medan 750 Zagato- och Monza-modellerna såldes i gatutgåva, var det 850 Allemano som fungerade som den dedikerade GT-bilen, en uppgift den utförde med stor skicklighet. Trots sin uppenbara kapacitet byggdes färre än 200, och idag är mindre än hälften av dessa redovisade, vilket gör den till den sällsyntaste av rasen med god marginal.

Vår utvalda **Abarth** 850 Allemano från 1960 är ett vackert exempel på denna juvelliknande GT-bil från små bilmästare på Abarth & C. S.p.A. Denna fantastiska maskin är en av endast tio kända i USA av sitt slag och har genomgått en noggrann restaurering enligt korrekt specifikation, färdigställd i slutet av 2009.



Den presenteras i en enkel men smickrande färgsättning av vitt över röd kant, vilket passar den fint proportionerade karossen mycket väl. Färgkvaliteten är mycket god, med en konsekvent finish som visar att den använts väldigt lite sedan restaureringen slutfördes. För att hålla vikten till ett minimum användes legering för att täcka dörrar och däcklock, som alla förblir raka, prydliga och korrekt justerade.

Under tiden noterade *Road & Track* Allemanos enastående byggkvalitet, vilket återspeglas i vårt exemplars fina restaurering. Minimalt med färgade detaljer låter plåtens form tala för sig själv, med enkla stötfångare och fönsterbrädor som ger lite skydd. Pläteringen och poleringen håller mycket god standard och har förblivit i gott skick sedan restaureringen.

Trots sin lilla storlek är kabinen på Allemano förvånansvärt rymlig och bekväm, med gott om plats för förare över 180 cm och till och med en generös bagagehylla bakom sätena. Den röda klädseln på sätena och dörrkorten har restaurerats med rätt material och mönster och presenteras i underbart skick, fortfarande ganska fräsch. Golven är klädda med beige squareweave-matta, som återigen är i fint skick. Instrumentbrädan är en övning i funktionell elegans; Den enkla karossfärgade fronten prydd med grundläggande strömbrytare och tre stora, genomskinliga rattar bakom den vackra treekrade ratten.

Carlo Abarths expertis har tilldelats den lilla 833 c.c. raka fyran. Tack vare en aggressiv kam, specialanpassat insug med stor Weber-förgasare, trimmad fördelare och ett vackert rörformat avgasrör, var den lilla motorn under perioden klassad till 54 hästkrafter. Med ynka 1 345 pund att flytta ligger 850:an lätt i Porsche och Alfas territorium när det gäller effekt i vikt. Som en del av denna bils restaurering ersattes det saknade originalblocket med en "crate" A112-enhet och byggdes noggrant enligt korrekt specifikation med originalkomponenter. Den presenteras nu i rent och prydligt skick, precis som ny, med korrekta [Abarth-tillbehör](#). Motorn är mycket frisk, startar lätt och ger ifrån sig ett morrande från det inställda avgassystemet på tomgång som övergår i ett berusande vrål när varvtalet ökar.

Denna läckra Abarth 850 Allemano är ett av de finaste exemplen som finns, och bortom dess vackra karossarbete och enastående presentation är körupplevelsen helt enkelt underbar. Den lätta styrningen, det överraskande balanserade chassit och den juvelliknande motorn gör den till en av de mest njutbara och lockande förarbilarna vi haft nöjet att erbjuda. Den högkvalitativa restaureringen har mjuknat mycket något, och dess praktiska natur gör den till det idealiska valet för evenemang, rallyn, turer och att bana upp dina favoritvägar. 850 Allemano beskrevs av *Road & Track* i deras vägprov 1960 som "*En nästan oanständigt önskvärd bil*" – ett påstående som vi har svårt att kritisera.

## Klassiker

### 8. Grattis Pontiac Trans Am!

Publicerad 9 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Torbjörn och Torleif har namnsdag passar vi på att hylla Trans Am!

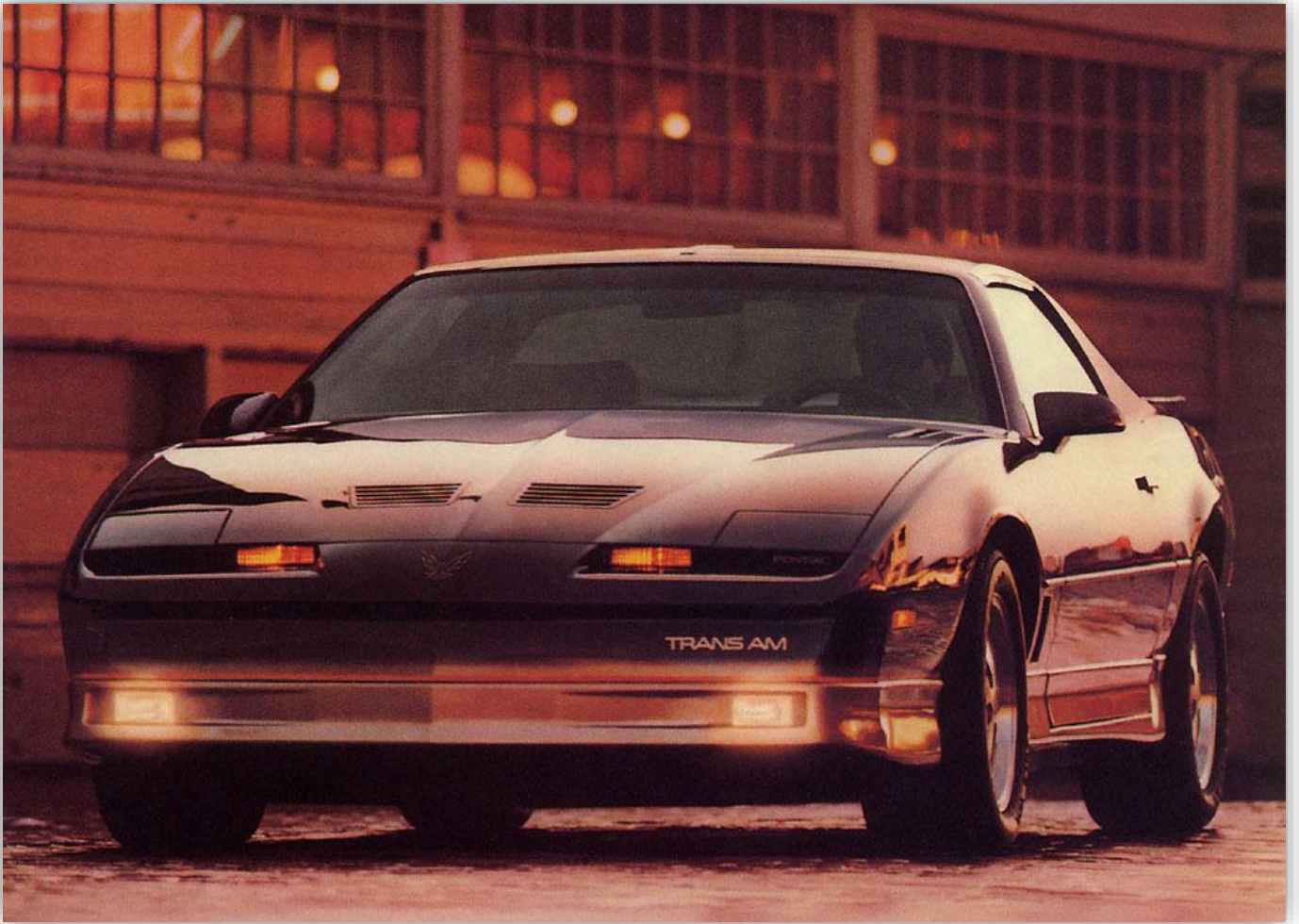


*Trans Am Collector Edition 2002*

Namnet Trans-Am kommer från racingserien Trans-America Sedan Championship som startades av SCCA, *Sports Car Club of America*, 1966. Pontiac Trans-Am var egentligen en variant av *Pontiac Firebird* men den har blivit så känd att den i dag räknas som en egen modell.



*Pontiac Firebird Trans Am Turbo Black & Gold Special Edition (1980–81)*



*Tran Am 1985 - lite mer nedtonad*

Trans-Am tillverkades i **fyra generationer** mellan 1969 och 2002. Från början använde GM namnet utan SCCA:s tillstånd men när klubben hotade att stämma GM för varumärkesintrång kom man överens om att GM skulle betala SCCA fem dollar per såld Trans-Am.



*Pontiac Firebird Trans Am GTA 1990*

## 9. Lyxbilmärket som misslyckades



### ISO (1938 - 1974)

Motorcyklar, bubbelbilar och IR 300, den sistnämnda en GT-bil av hög klass som skulle konkurrera med Maserati, Ferrari och Aston Martin. IR 300:s kaross var ett konstverk som hade ritats av Bertone och den skulle drivas av en Chevrolet Corvette V8-motor på 300 hk. Strax efter att nästa bil, Grifo, hade introducerats krävde GM förskotts betalning för motorerna, något som ISO ännu inte hade råd med.

Detta, i kombination med hård konkurrens och oljekrisen 1973, gjorde att ISO hamnade i ekonomiska svårigheter och företaget lades ned 1974.



