



Giocattolo

1. Dacia Bigster
2. Provkörning av Volvo EX60 P10 AWD Electric
3. Provkörning av Volvo EX60 P6 & P10
4. Världspremiär Skoda Epiq
5. Hondas smäll
6. Världens snabbaste SUV
7. Giocattolo
8. Oldsmobile Toronado
9. Grattis Mitsubishi Colt
10. De viktigaste bilarna

1. Dacia Bigster: Så här presterar den kompakta SUV:en i testet

Av Martin Urbanke 2025-09-15, 12:09

Med den 4,60 m långa Dacia Bigster tävlar den rumänska tillverkaren för första gången i C-segmentet och vill konkurrera med VW Tiguan och andra kompakta SUV:ar. Megalomaner eller karriärboost? Vårt test klargör det!



Innehåll

- [Dacia Bigster i testet](#)
- [Tillräckligt med plats för en dubbelsäng i bakdelen](#)
- [Hybrid 155 med respektabla bränsleförbrukningssiffror](#)
- [\(För\) mjuk klädsel, ibland styvt chassi](#)
- [Mycket utrustning för lite pengar – typiskt Dacia](#)
- [Tekniska data och mätvärden för Dacia Bigster Hybrid 155](#)
- [Slutsats](#)

Dacia Bigster i testet

"Men du växte ju upp!" Det som har irriterat ungdomar i generationer måste nu också stå ut med **Dacias** yngsta avkomma. Med en längd på strax under 4,60 m går **Dacia Bigster** in i det hårt omstridda segmentet för kompakta SUV:ar. Han kan nu bevisa om han kan leva upp till de motsvarande ökade förväntningarna där: Den 155 hk (114 kW) toppmodellen i den nya serien deltar i det första testet.



Hur som helst gör dess format den till en seriös konkurrent, som tornar upp sig över klassens ledare **VW Tiguan** (4,50 m) med några centimeter. Medan Wolfsburg har 490 till 1650 l lagringsutrymme, slår Dacia Bigster med fantastiska 667 till 1937 l och kostar nästan 9000 euro mindre med ett grundpris på 23 990 euro. Så det är inte konstigt att nykomlingen omedelbart blev den mest sålda kompakta SUV:en bland privata köpare i juli 2025.

Tillräckligt med plats för en dubbelsäng i bakdelen

Även om vår testbil kostar minst 28 890 euro är den fortfarande betydligt billigare än sina etablerade konkurrenter och har även en modern fullhybriddrift. Men mer om det senare. Dock minskar högspänningsbatteriet under bagageutrymmets golv lagringsutrymmet, vilket dock fortfarande är generöst med en volym på 546 till 1851 l. Dessutom kan det släta lastutrymme användas varierande tack vare de tredelade fällbara bakre ryggstöden. Och små delar försvinner under ett höjjusterbart lastgolv.

Det finns så mycket plats här att Dacia till och med erbjuder en valfri avtagbar dubbelsäng (1,9 x 1,3 m) inklusive en förvaringslåda för Bigster (Sleep Pack, 1590 euro). Det finns också gott om plats i passagerarutrymmet. Den klumpiga mittkonsolen smalnar dock av bredden på främre fotutrymme och tvingar insidan av benet i en ganska rak ställning, vilket orsakar trötthet för personen bakom ratten på långa scener.

Designarna av Dacia Bigster påpekar stolt att den erbjuder förvaringsutrymmen inomhus med en total volym på 38,8 l. Större flaskor eller termosflaskor kan dock bara manövrera horisontellt in i ytterdörrspanelerna, där de är svåra att nå under körning.

Hybrid 155 med respektabla bränsleförbrukningssiffror

Men istället för att älta sådana småsaker i testet föredrar vi att sätta oss och köra. Även på de första metrarna levererar Bigster kraftfullt – rent elektriskt. Hybrid 155 vi testade är en självförsörjande fullhybrid vars multimode-transmission kombinerar en 36 kW (49 hk) elmotor, en bensinmotor (109 hk/80 kW) och startgeneratorn och reglerar effektlödet i de tre enheterna. Eftersom växellådan inte kräver koppling tar elmotorn alltid över start. Den hämtar sin energi från bufferttanken bak – eller så levereras den direkt av förbränningsmotorn. Upp till 75 km/h kan Bigster köra helt i elfordonsläge, och högst ovanför detta slår bensinmotorn på och tar över.



I praktiken kör dock maskinerna vanligtvis parallellt och överlappar, vilket innebär att Dacia Bigster Hybrid 155 får en livlig start trots den ganska tandlösa 1,8-liters sugmotorn. Med 9,3 sekunder för sprinten från noll till 100 km/h undergräver vår testbil fabriks-specifikationen med 0,4 sekunder. Den når dock bara topphastigheten 180 km/h med längre upplopp. Utöver rekommenderad hastighet minskar drivkraften märkbart i rörelsen, medan ljudnivån från fyrcylindriga motorn ökar kraftigt.

I stadstrafik imponerar dock hybriderna trots det lilla batteriet med det faktum att det känns som att den ständigt kör i elbilsläge. Detta påverkar förstås förbrukningen: På vårt testvarv inklusive full gas registrerade vi 5,9 l per 100 km. Och även på långa, raska motorvägsresor rinner mer än 6,5 liter sällan ut ur tanken. I staden, däremot, visar omborrdatorn till och med värden under fyra liter – respekt.

Och bäst av allt är att högspänningskretsen matas enbart genom återvinning och inte behöver förses med elektricitet vid uttaget eller laddstationen. Detta gör vardagskörning med Dacia Bigster Hybrid 155 underbart enkel och säkerställer en räckvidd på cirka 850 km eller mer.

(För) mjuk klädsel, ibland styv chassi

Alla som kör så här långt vill sitta bekvämt. Men eftersom de främre skydden särskilt är ganska flexibla och benstödet är kort, måste du kompromissa med komforten. Även om förarsätet är elektriskt justerbart i höjd och ryggstöd, kan ytan inte lutas. Bänken längst bak däremot skämmer bort dig med gott om knäutrymme, men är för smal för att tre vuxna ska vara riktigt bekväma.

Chassitinställningen på Dacia Bigster visar en viss stelbenthet i lederna, men utan att vara obekvämt. Den framhjulsdrevena bilen rusar genom kurvor utan problem under testet, men visar inga sportambitioner. Styrningen fungerar exakt, men raksträckstabiliteten kunde vara bättre, och bromsarnas modulering är inte heller helt övertygande. Dessutom lyser mörkljuset ganska blekt trots LED-teknik. Och när vi ändå håller på: **Tre av fem stjärnor i Euro NCAP** är inte heller ett lovvärt resultat.



Mycket utrustning för lite pengar – typiskt Dacia

Dacia Bigster presterar i testet med sin omfattande utrustning – särskilt om du väljer Journey-varianten, som egentligen inte lämnar något att önska. Från 10,0-tums instrumentpanelen (uttryck: sju tum) till de chica sätesöverdragen och den mörkgrå intertaksbeklädningen till den elektriska bakluckan, mörka rutor bak och nyckelfri tillgång via keycard – allt är verkligen på plats.

Naturligtvis finns det också olika assistanssystem såsom adaptiv farthållare, trafikskyltsigenkänning, filbytesvarning och filbytesassistans, eller autonom nödbromsning vid förestående kollisioner med andra bilar, cyklister och fotgängare. Vissa av dessa system kan enkelt stängas av om det behövs med en konfigurerbar knapp. Dacia Bigster är en pragmatisk kille – och det gör den sympatisk.

Tekniska data och mätvärden för Dacia Bigster Hybrid 155

AUTO ZEITUNG 19/2025

Dacia Bigster Hybrid 155

Teknologi

Motor

4-cylindrig, fyrventils, bensin direktinsprutning (Atkinson), fullhybrid: system 114 kW / 155 hk, 280 Nm; Bältesstarter-generator 15 kW / 20 hk; elmotor i växellådan 36 kW / 49 hk, 205 Nm; Li-Ion-batteri 1,4 kWh (brutto), 230 V

Förflyttning

1799 cm³

Effekt (vid varvtal)

80 kW (109 hk) vid 5300 varv/min

MOTORNYTT

Max. vridmoment	172 Nm vid 3000 varv/min
Borrning/slaglängd	78,0 / 93,8 mm
Vikter	
Egenvikt (fabrik/test)	1419 / 1445 kg
Tillåten totalvikt	1940 kg
Effektiv nyttolast.	495 kg
Viktfördelning (f/r)	58 / 42 %
Dragkapacitet (bromsad/obromsad)	1000 / 745 kg
Taklast / dragstångslast	80 / 75 kg
Prestanda	
0 - 50 km/h	3,7 s
0 - 100 km/h	9,3 s
0 - 150 km/h	20,5 sekunder
Toppfart	180 km/h (fabriksspecifikation)
Toppfart elmotor	75 km/h
Vändcirkel (vänster/höger)	11,2 / 11,3 m
Bromssträckor	
100 - 0 km/h (kall/varm)	37,5 / 36,8 m
50 - 0 / 150 - 0 km/h	9,1 / 84,3 m
Konsumtion och utbredning	
WLTP-förbrukning	4,7 l/100 km
Testkonsumtion	5,9 l/100 km
Tankvolym / räckvidd	50 l / 847 km
Avgasutsläpp och miljö	
Utsläppsstandard	Euro 6e (36EM)
CO ₂ -utsläpp	106 g/km

MOTORNYTT

Kolmonoxid (CO)	0,133 g/km
Kolväten (HC)	0,020 g/km
Kväveoxider (NOx)	0,010 g/km
Sotpartiklar	0,000 g/km
Priser och underhållskostnader	
Baspris	28 890 €
Testbilspris	€32 880
Motorfordonsskatt per år	58 €
Försäkring och garanti	
Typklasser (KH / VK / TK)	20 / 23 / 19
Försäkringskostnader (KH/VK/TK)	860 / 997 / 114 €
Trafikintervall	30 000 km / 12 månader
Hela fordonsgarantin	3 år / 100 000 km (opt. 7 år / 150 000 km)
Garanti för traktionsbatteri	8 år / 160 000 km (minst 63 % kapacitet)
Garantifärg / rost	2 år / 6 år
Mobilitetsgaranti	3 år
Kropp & Dimensioner	
Längd / bredd (med ytter- speglar) / Höjd	4570 / 1813 (2069) / 1712 mm
Hjulbas	270,2 cm
Spårbredd fram / bak	158,0 / 156,5 cm
Stamvolym	546 – 1851 l
Vändcirkel vänster/höger	11,2 / 11,3 m
Ljud	
Förbipasserande ljud	66 dB(A)
Interiörbuller vid 50 km/h	57 dB(A)

MOTORNYTT

Innengeräusch bei 100 / 130 km/h	66 / 71 dB(A)
Reifen & Felgen	
Serienberefung	205/55 R 19 H
Reifenmarke	Michelin e.Primacy R
Felgen vorn / hinten	7 x 19 / 7 x 19
Wartung & Garantie	
Serviceintervall	30.000 km / 12 Monate
Gesamtfahrzeug-Garantie	3 Jahre / 100.000 km (optional 7 Jahre / 150.000 km)
Antriebsbatterie-Garantie	8 Jahre / 160.000 km (mind. 63 % Kapazität)
Garantie Lack / Rost	2 Jahre / 6 Jahre
Mobilitätsgarantie	3 Jahre
Versicherung & Steuern	
Typklassen (KH / VK / TK)	20 / 23 / 19
Versicherungskosten (KH / VK / TK)	860 / 997 / 114 €
Kfz-Steuer pro Jahr	58 €
Abgasnorm	Euro 6e (36EC)

Slutsats

Stort, billigt och ekonomiskt, Dacia Bigster hybrid 155 vinner mycket sympati, även om det fortfarande finns utrymme för förbättringar både vad gäller detaljer och komfort och säkerhet. Det är inte det bästa, men det är oslagbart billigt – och bra!



Teknikens Värld

2. Provkörning av Volvo EX60 P10 AWD Electric

Av Erik Wedberg

Publicerad 20 maj 2026 kl 09.01

Med skyhögt komfort, snabb laddning, bra utrymmen och smart förarmiljö ser EX60 ut att ha alla rätt. Det finns bara ett litet orosmoment: Funkar den?



*EX60 är en av de mest efterlängtade modellerna från Volvo på länge.
Den visar sig motsvara förväntningarna.*

Vi vet att det här är en bra bil, till och med en av de bästa i världen just nu. Det är inte där skon klämmer.

I bilvärlden händer det så mycket just nu att det kan vara svårt att hänga med, men bland elbilarna råder det ingen tvekan om att den mest spännande kampen står mellan **BMW iX3**, **Mercedes GLC** och **Volvo EX60**. Sett till egenskaper som räckvidd, laddning och prisbild är det här frontlinjen i elbilsvärlden just nu. På papperet är de här tre modellerna det bästa som finns. Att lilla **Volvo** har klivit upp på den här nivån och utmanar de tyska jättarna med spjutspetsteknik är förstås imponerande. Den tyska trojkan **Audi/BMW/Mercedes** har splittrats av en svensk. Likväl finns det ett irriterande gruskorn som stör i den svenska skon. Ett orosmoment: Funkar den?

EX90-oro

För storebror **EX90** är svaret pinsamt och tråkigt nog NEJ. Trots att modellen har funnits på vägarna i flera år vid det här laget ondgör sig ägarna fortfarande över mjukvaruproblem: Pekskärmar fryser, klimatanläggningar slutar fungera, digitala nycklar fungerar inte, hemladdning går inte och man kan då och då se enögda, stackars EX90-bilar som åker runt med ena sidans strålkastare släckt.



Under pekskärmen finns två platser för mobiltelefoner. Bara den vänstra ger laddning.

Så här får det förstås inte gå med EX60. Det här är den nya volymmodellen som ska hösta in pengar till företaget och säkra svenska arbetstillfällen. Funkar inte EX60 så funkar inte Sverige.

Vi kan döda spänningen redan nu genom att säga att provkörningsbilen fungerar. Här märks inga av de mjukvarusjukdomar som har drabbat EX90 – skärmar, dörrhandtag och strålkastare tycks fungera. Därmed kan vi gå vidare till hur bilen är.

Briljant bakom ratten

Körställningen är superb. EX60 har i princip samma hårda men bekväma och stöttande stolar som EX90 och tidigare SPA-bilar, väsensskilda från lilla **EX30**. Det går att hitta en mycket bra körställning och det underlättas ytterligare av att ratten har ovanligt lång justermån. Det går att dra den lilla ovalformade ratten långt bakåt så att man slipper sitta med böjda ben eller raka armar.

EX60 har inte samma glashuskänsla i kupén som EX90 där man sitter högt och tittar ner på motorhuven och ut genom stora rutor. I EX60 sitter man betydligt lägre och framåt domineras sikten av motorhuven som upplevs hög och A-stolparna som är väldigt breda och siktskymmande. Att takstolparna är så klumpiga har förstås med krocksäkerheten att göra, men de skymmer ovanligt och onödigt mycket sikt.

En av fördelarna med Cell-to-body-strukturen (battericellerna integreras direkt i bilens golv) är att det uppges ge lika låg tyngdpunkt som nuvarande S/V60, vilket också ger att man kan sitta lägre. Framstolarna är bultade i princip direkt i batterihöljet och vill man sitta så högt att man får traditionell suvkänsla får man höja stolen.

Hålrum i golvet

Apropå batteriet: EX60 säljs inledningsvis med tre batteristorlekar. P6 har 83 kilowatt-timmar, P10 95 kWh och P12 117 kWh, båda med celler tillverkade i Kina av Sunwoda. Oavsett variant är batterikakan i golvet lika stor. P6 har inte lika många celler som P10 och har därför ett hålrum i golvet. I P10 är batterikakan fullpackad men i P12 lyckas man ändå få till större lagringskapacitet genom att använda celler från kinesiska CATL. Tanken var att P12-versionen skulle få celler från Northvolt, och konkursen är en av orsakerna till förseningen av den här varianten.



Baksätet trumfar lyxsedanen ES90! i EX60 sitter även långa vuxna riktigt bekvämt

Ratt och spakar

Den nya rattdesignen är svår att vänja sig vid. Den är ovanligt liten och påminner en aning om **Peugeot**s knasiga miniratt, men bara nästan. Avfasningarna i över- och underkant gör den obekvämt att ratta snabbt med ena handen vid parkeringsmanövrar.

Men det får anses vara en markering i marginalen, i alla övriga hänseenden övertygar köregenskaperna stort. Styrresponsen kan ställas i tre steg och oavsett läge får man en direktstyrd och exakt känsla som är ny för Volvo. Samtidigt finns en väldigt bra riktningsstabilitet på motorväg, det är ingen styrning som behöver passas.

EX60 har, för Volvo nya, fasta rattspakar som alltid fjädrar tillbaka till ursprungsläget. De är lite tunna och plastiga i känslan. Så även ratten som har en tunn och ovalformad kringla och hårdplastig mittdel.

Komfortkug

Fjädringskomforten imponerar. P6-modellen har frekvensstyrda stötdämpare likt många nya modeller från i stort sett alla märken numera. Framhjulen sitter fast i chassit med dubbla triangellänkar och bakvagnen har en påkostad multilänkkonstruktion. Allt det här ger en suverän åkkomfort. Inte för fast, inte för stötig och inte för mjuk eller gungig. P10 och P12 har adaptiva stötdämpare som standard och i komfort- och normalläge ger de en avspänd gång, EX60 rullar mjukt och tryggt över alla ojämnheter och i det mjukaste läget får man nästan en gnutt storbilsung. Något behov av luftfjädring finns absolut inte. Den kommande Cross Country-versionen är den enda som kommer att finnas tillgänglig med luftfjädring.

I baksätet sitter man nästan lika bra som fram. Benutrymmet uppges vara cirka 2,5 centimeter längre än i **XC60** men upplevs som mycket mer. Avsaknaden av kardantunnel hjälper förstås till, liksom det enorma utrymmet för fötterna under framstolen. Ännu bättre är att höjdvståndet mellan sittedynan och golvet är stort och ger en bekväm benvinkel. Lyxsedanen **ES90** må ha enormt benutrymme på längden, men EX60 har benutrymme på höjden och det ger ett bekvämare baksäte.



Bagageutrymmet är smart utformat med tredelade ryggstöd och dubbelt lastgolv

Så här långt börjar det likna en nästan irriterande hyllningstext, och den måste tyvärr fortsätta. Bagageutrymmet är också bra. Storleksmässigt är det inte mer än medelbra för klassen, men utformningen är smart. Baksätetsryggarna fälls i tre delar och lämnar ett helt plant lastgolv. Under golvet finns det i bakkant ett djupt extrautrymme som nås via två luckor. Att lägga saker där nere visar sig också vara det snabbaste och smidigaste sättet att lastsäkra väskor så att de inte far runt i kurvorna. Under golvet kan även insynsskyddet och Volvos originaltakbågar stivas undan.

Nästa egenskap att imponera: Ljudkomforten! Storebror EX90 har framhållits som en av bilvärldens just nu tystaste bilar och EX60 står inte långt efter. Volvo uppges ha haft just ljudkomforten som en viktig målbild genom hela utvecklingsarbetet, i allt hur batteripaket och hjulupphängningar är konstruerade och till sist stoppat in en aktiv brusreducerande funktion i kupén. Resultatet är en EX60 som är betydligt tystare än närmaste konkurrenterna iX3 och GLC.

Finns det inget negativt? Jo, att Volvo inte bjuder på den semiautonoma körfunktionen Pilot Assist är snålt. Den ligger i ett paket som kostar extra oavsett utrustningsnivå.

Mjukvaran då? Under körningen hinner vi få hicka när kartfunktionen får spel och tror att bilen är ett tiotal meter utanför vägen och gör det omöjligt att följa navigeringen. Ett mjukvarufel man är medvetna om på Volvo och som kommer att vara åtgärdat när kunder får sina bilar, får vi veta av Volvo-representanter som är uppenbart på helpenn när mjukvarufel kommer upp som samtalsämne.



Volvo har tänkt ut en riktigt smart lösning för utrymmet som finns längst bak under lastgolvet. Här kan insynsskyddet stuvas undan när det inte behövs.

Behöver man den extra kraften i P10? Nej, Bakhjulsdrivna P6 är med sina 374 hästkrafter alldeles tillräckligt snabb och upplevs aldrig svag. Men är just bakhjulsdriven. För fyrhjulsdrift måste man lägga till 40 000 kronor och kliva upp till P10. Förmånsvärdet för den senare är endast marginellt högre och därmed lär den bli Sverigefavorit. Den högre utrustningsnivån Ultra betingar tyvärr en rejäl merkostnad om 80 000 kronor och innehåller en del utrustning man vill ha, bland annat 360-graders parkeringskamera. Lägsta utrustningsnivån Core säljs inledningsvis inte i Sverige.

Intrycken av EX60 så här långt är att den överträffar förväntningarna. Alla tjänstebilsförare som vill byta sina XC60 mot EX60 har att se fram emot en ultrabekvämlig elbil med lång räckvidd och snabb laddning. I skrivande stund uppges Volvo ha tagit emot omkring 6 000 beställningar, vilket gör den till en av de snabbast säljande modellerna i märkets historia och i egenskap av att vara just en Volvo har EX60 potential att nå ut till fler elbilsköpare än någon annan bil i Sverige.



*P10 AWD väntas bli storsäljaren i utbudet.
Här finns den bästa kombinationen av räckvidd och prisbild.*

Volvo EX60 P10 AWD Electric

Pris: 729 000 kronor. Säljs nu. Leverans i sommar.

Motor: El. Max systemeffekt 510 hk (375 kW), sammanlagt vridmoment 710 Nm. Batteri 95 kWh varav 92 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/370 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/55 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 297, längd 480, bredd 190, höjd 164, spårvidd f/b 165/164. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 350, maxlast 460, max släpvagnsvikt 2 400. Bagagevolym (VDA-liter) 523–1647 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,6 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,62 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 660 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 10 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



BMW iX3 50 xDrive

Den sportigaste av de tre, och den mest futuristiska förarmiljön. Bäst räckvidd och snabbast laddning, på papperet.

Pris: 749 900 kronor.



Mercedes GLC 400 4Matic

Kanske mest fokus på komfort av de tre. Lite kortare räckvidd, lite långsammare laddning och lite högre pris.

Pris: 769 000 kronor.



3. Provkörning av Volvo EX60 P6 & P10

Av Christoffer Gullin 20 maj 2026

Svarar på era frågor om bilen



FILM: https://youtu.be/MLDQo_Wljaw

Volvo EX60 är här – och jag har redan kört den. I den här videon testar jag både nya P6 och P10, går igenom Googles nya Gemini-integration, provar Bowers & Wilkins-ljudet och svarar på era frågor om bilen. Det här är dessutom första gången vi får se Volvos nya teknikplattform i praktiken – och det märks direkt bakom ratten. Är EX60 nya sweet spoten i Volvos modellprogram? Det försöker jag ta reda på i videon. Min första genomgång av bilen: [Premiär för Volvo EX60! Vad får du för 689...](#)

00:00 - Intro

00:41 - Reklam

00:55 - Videoinnehåll

01:48 - Provkörning av P10 Ultra

07:28 - Förarmiljön

09:27 - Fortsättning med P10

15:25 - Laddning

17:00 - Google Gemini

19:12 - Campingläge

19:59 - Stäng av plingplong

20:58 - Bowers & Wilkins ljudsystem

23:22 - Kameror runt bilen

24:18 - Provkörning av P6 Ultra

28:46 - Frågor och svar

34:55 - Motorvägskomfort i P6

35:26 - Förbrukning och avslutning



4. Världspremiär Skoda Epiq

Posted by Kristofer Rask maj 19, 2026 [15 kommentarer](#)

Jag har kollat in nya kompakta elbilen



Idag har Skoda lanserat den nya elbilen Skoda Epiq. Jag var på plats under världspremiären i Zürich och kunde kolla in modellen direkt i samband med avtäckningen. Detta är Skodas minsta elbil hittills och ingår i en koncerngemensamt satsning på billigare elbilar.

Först ut på den svenska markanden är lanseringen av toppmodellen Skoda Epiq 55. Modellen erbjuder upp till 440 kilometer i räckvidd, har en motor som levererar 211 hästkrafter och ett lanseringspris från 388 900 kronor. Senare kommer även ytterligare lägre in-stegsversioner att introduceras.

Detta är Skodas första modell som bär märkets nya designspråk Modern Solid fullt ut. Tidigare har vi bara fått se delar av formspråket på Elroq och uppdaterade Enyaq.





Det känns som Skoda hittat rätt i det som man beskriver som en blandning mellan enkelhet, funktionalitet och design. Skoda säger att man skalat bort allt onödigt samtidigt som Epiq ger ett robust och kraftfullt intryck.

Även interiört imponerar Skoda med väl avvägda materialval. Interiören är avskalad och minimalistisk utan att kännas billig eller plastig. Tvärtom upplevs den genomtänkt, inbjudande och praktisk.

Det nya Android-baserade digitala gränssnittet på infotainmentskärmen är ett lyft. Det känns betydligt modernare än tidigare modeller, är responsivt och erbjuder ett mer intuitivt upplägg.





Rymlig trots litet format

Skoda Epiq är nästan 4,2 meter lång och placerar sig i det kompakta SUV-segmentet. Trots det är den ändå rymlig. Med mina 191 centimeter får jag utan problem plats både fram och bak. Det säger ganska mycket om hur effektivt bilen är paketerad.

Bagageutrymmet rymmer dessutom hela 475 liter vilket är bland det största i klassen. Under lastgolvet gömmer sig dessutom en djup lastbalja. Framtill finns även en mindre frunk på 25 liter där man kan stuva undan en laddningskabel eller andra små tillbehör.

Epiq blir en viktig modell för Skoda eftersom det är märkets första elbil som bygger på den nya MEB+-plattformen. Det är också den första elbilen med framhjulsdraft. Plattformen är utvecklad specifikt för kompakta elbilar och används också i koncernsyskonen Volkswagen ID. Polo, ID. Cross och Cupra Raval.

Fakta om toppmodellen

Toppversionen Epiq 55 får ett större batteri på 55 kWh och använder NMC-kemi för högre energidensitet och längre räckvidd. Elmotorn driver framhjulen med 211 hästkrafter. Toppfarten är 160 km/h. Vid DC-snabbladdning ska batteriet kunna laddas från 10 till 80 procent på omkring 24 minuter. Vid AC-laddning är 11 kW standard.

Skoda lyfter också fram flera funktioner som ska göra bilen mer praktisk i vardagen. Epiq får stöd för dubbelriktad laddning med både V2L, V2H och V2G. Det innebär att bilen exempelvis ska kunna driva externa elektriska produkter eller användas som energilager till hemmet med rätt utrustning.

Modellen får nu även också full one-pedal driving vilket är något som jag uppskattade när jag rattade en prototyp av Epiq tidigare i år. Den körningen kan du se nedanför, eller [läsa mer om här](#).

De första leveranserna av Skoda Epiq är planerade till september.

– Epiq är vårt mest tillgängliga steg in i elektrifieringen. Kompakt, tydligt Skoda och utvecklad för att leverera mycket värde för pengarna, säger Klaus Zellmer, VD för Skoda i ett uttalande.

5. Hondas smäll – första förlusten på 69 år: ”Måste stoppa blödningen”

Publicerad 2026-05-19 10:00 (uppdaterad 2026-05-19 15:19) Text Erik Söderholm

Honda befinner sig i krisläge och skrotar både storsatsningen på elbilar och utfasningen av förbränningsmotorer.



Honda har dumpat märkets **stora elbilssatsning** och rapporterat företagets första årliga förlust sedan 1957, på motsvarande 24 miljarder kronor.

– Vi måste stoppa blödningen så snart som möjligt och bereda vägen för framtida tillväxt. Det är det största ansvaret jag har. Vi står inför ett väldigt tufft affärsklimat, sa Hondacheffen Toshihiro Mibe på en presskonferens.

Nu hakar Honda på **konkurrenten Mazda** och skalar upp satsningen på hybridbilar med bensinmotor. Totalt ska 15 nya hybrider presenteras till 2030.

Enligt Toshihiro Mibe ska Honda vända till vinst redan detta räkenskapsår. Han ska halvera utvecklingstiden för nya bilar för att kunna utmana de kinesiska märkena och öka effektiviteten i fabrikena med 20 procent.

Hondas tidigare mål om att vara ”fritt från förbränningsmotorer” till 2040 har skrotats.
– Förhållandet är inte realistiskt just nu. Vi har dragit tillbaka det målet, säger Toshihiro Mibe och bekräftar att Honda i stället ska fortsätta bygga förbränningsmotorer och kompensera helt för sina koldioxidutsläpp till 2050, alltså om 24 år.



På vissa marknader ska Honda lansera en ny V6-bensinmotor med hybridteknik och fyrhjulsdraft. Den ska vara snabbare och snålare än dagens drivlinor. Bilden visar en tidigare lanserad V6-motor.

Mer från Vi Bilägare:



Honda stoppar utvecklingen av nya Zero-elbilar



Honda e:Ny1 läggs ned elbilsmodellen fasas ut



Mazda skjuter upp elbilar men storsatsar på ny hybridteknik



6. Världens snabbaste SUV runt Nürburgring

Av Bobby Green

2026-05-20 kl 12:00

Xiaomi sätter nytt rekord



FILM: <https://youtu.be/k77EKNHVxLw>

Nyligen presenterade Xiaomi en vassare version av den eldrivna suven YU7. Denna har tillägget GT och lovade med sina 1004 hästar att den inte skulle skämmas för sig prestandamässigt. Nu har tillverkaren även bevisat detta genom att klocka det snabbaste varvet för en SUV på Ringen. Tiden stannade på 7:34,931 och det räckte alltså för att slå den tidigare rekordinnehavaren - Audi RS Q8 Performance med tiden 7:36,698.

Bakom ratten satt Xiaomis testförare Ren Zhoucan och i och med rekordtiden blev han den första kinesiska föraren att sätta ett officiellt och certifierat banrekord på Nürburgring. [electrek.co](https://www.electrek.co).



Bobby Green



FILM: <https://youtu.be/fubbBuP-mwE>



Xiaomis första SUV har nu fått mer knuff
 Toppar 300 km/h



Xiaomi sålde 200.000 YU7 på tre minuter
 Poppis



Xiaomi krossar sitt egna rekord på Nürburgring
 SU7 Ultra Prototyp kapade tiden med 24 sekunder

7. Giocattolo Group B-recension

Av redaktionen

13 mars 2023, 00:30

Giocattolo var en sann entusiasts idé, men omständigheterna motverkade det, vilket dödade drömmen



Australien har ett rikt arv inom fordonstillverkning, men inget kan jämföras med Giocattolo. Coolare än en loungedress och vita Ray Bans på 80-talet. Tillverkad på Queenslands Sunshine Coast var Giocattolo tillräckligt snabb för att snubbla en Ferrari till en bråkdel av priset och var så australiensisk att verktygslådan inkluderade en flaska Bundy Rum.

Om du aldrig har hört historien om Giocattolo (italienska för Leksak), är det en berättelse om 1980-talets entusiasm blandat med fler hinder än en olympisk tiokamp.

Giocattolo byggdes i Caloundra och var idén till den australiske affärsmannen Paul Halstead. Tidigt i sin karriär arbetade han inom IT i Storbritannien, och enligt historien skaffade han sig en DeTomaso som tjänstebil. Att skjuta den bilen runt i Storbritannien väckte en passion hos Paul för mittmotoriga galna superbilar. Vid sin återkomst till Oz lämnade Halstead den lukrativa IT-branschen och vände sin affärsintresse och entusiasm mot bilindustrin. Han etablerade snabbt en Alfa Romeo-återförsäljare och förvärvade distributionsrättigheterna för DeTomaso-fordon. Så småningom sålde han DeTomasos och många andra europeiska exotikor genom sin återförsäljare i Sydney, passande nog kallad Toy Shop.

Ungefär vid denna tid gav Alfa Romeo upp en Group B-prototyp kallad Sprint 6C, baserad på den 1500cc framhjulsdreven Alfa Sprint coupén. Sprint 6C hade en mittmonterad 3,0-liters Busso V6 som gick genom en ZF-transaxel, men den ansågs för dyr att producera som gatbil och Alfa hade inget intresse av den som racerbil. Halstead älskade 6C-konceptet och såg en möjlighet att bygga en lokal superbil baserad på det.



Interiören är mycket lyxig

Halstead sökte hjälp från sin vän, den tidigare McLaren F1-tävlingsingenjören Barry Lock, och planerade att bygga den bil Alfa borde ha, genom att hämta Sprint-karosser, Busso V6:or och ZF-transaxlar från Alfa. Men det var då hindren började dyka upp, då Alfa inte var särskilt sugna på att bli överträffade av någon australiensisk uppstickare av bilägare. De instruerade återförsäljarna att inte förse Halstead med bilar, karosser eller motorer. Oavskräckt började Halstead importera vägklara Sprints från Nya Zeeland.

Det kan verka galet att importera kompletta fordon för att plocka isär och bygga om dem, men det hade sina fördelar. Sprints hade redan passerat australiska designregler (ADR) som skulle ha varit kostsamma att validera på en nybyggd bil från grunden, så många av de redan uppfyllda delarna behölls på den färdiga Giocattolos.

Halstead och Lock hade ett tufft jobb framför sig att skapa en mittmotoriserad raket från en frontmotor, framhjuldriven Sprint. Eftersom inga Alfa V6:or fanns tillgängliga kontaktade Halstead det nyligen grundade HSV. Holdens motordivision tittade på exportmarknaden för sina Walkinshaw-trimmade 5,0-liters V8:or och såg Giocattolo som en utländsk marknadsföringsmöjlighet.

Barrys ingenjörsskicklighet gjorde att han övervann de otaliga utmaningarna och trängde in 5.0-litern längst bak i Sprinten. Motorn använde en specialanpassad dubbel gasreglage och insugningsplenum och levererade 300 hk. Framfjädringen lämnades original, förutom reviderade fästpunkter. Den specialtillverkade oberoende bakfjädringen hade dock lägre triangel från en aluminium-hållare fäst vid ZF-transaxelhuset.



Giocattolo hade Brembo-bromsar runt om och körde på 15×8-tums Simmons-fälgar fram och 15×10 bak på Simmons. Kevlar-karossdelarna framhävde skydd och karosslinjer och gav den ett nytt utseende. Kevlar i gatbilar var okänt på 80-talet, men förekom i stor utsträckning i Giocattolo, inklusive en Kevlar-kompositsskott bakre som gav bilen enorm vridstyvhet. Resultatet blev en lätt, mittmotoriserad sportbil med samma effekt som en Ferrari 348 men 300 kg lättare vid 1100 kg. Med noll till 100 på under fem sekunder och en topphastighet på 260 km/h var det en ganska bra insats för en liten verksamhet från en strandstad i Queensland.

Giocattolo lanserades med den tidigare F1-världsmästaren Alan Jones som slog varvrekordet på Lakeside under en pressdag. En Giocattolo var till och med uppklädd i Queenslands polisljus och dekaler som ett PR-trick för att antyda att polisen övervägde dem som ett alternativ.

Med Holden ombord, ekonomiskt stöd från Queensland Industry Development Commission (QIDC) och Kilcoy Holding pastoral company, såg det ganska positivt ut. Priset på Giocattolo steg dock kraftigt på grund av att V6:an byttes ut mot en V8 och användes avancerade material som kolfiber och Kevlar. ZF-transaxeln gav den största smällen, importerad från Tyskland och med höga skatter var markpriset hela 30 000 dollar styck.

Detta resulterade i att Giocattolo kostade runt 90 000 dollar, långt ifrån det prisvärda koncept som var tänkt. Det höga priset i kombination med börskraschen 1987, "lågkonjunkturen Australien var tvungen att ha" och de stigande räntorna gjorde att kundbasen för oprövade vilda V8-drivna superbilar försvann. Den sista spiken i kistan kom efter bara två sena betalningar till QIDC. Tiden ingick för Giocattolo-verksamheten den 6 juli 1989, då QIDC tog över lokalerna och låste dörrarna.



Till slut producerades 15 gatgående Giocattolos och tre prototyper; de var ett under av australiensisk uppfinningsrikedom och möjligen ett ingenjörsmästerverk. Det tros finnas 13 Giocattolos kvar och en saknas.

En av de kvarvarande Giocattolos bor fortfarande ett stenkast från där de tillverkades i Caloundra. Bygg nummer tre är en semi-permanent funktion på Sports Classic Garage, där ägaren och chefsmekanikern Russell Clarke regelbundet arbetar med den. Byggnad nummer tre tillhör en av Russells kunder och tillbringar mycket tid i Russells händer, och han har blivit något av en mild expert på dessa mäktiga Sunny Coast-superbilar.

"Ägaren lämnar mig ansvarig för bilens mekaniska delar och att se till att den fungerar bra, men också allt annat som kan dyka upp längs vägen när man äger ett så unikt fordon som detta."

Russell började arbeta på Giacattolo bygg nummer tre när nuvarande ägare köpte den 2016 och har lyckats komma nära många av de andra befintliga fordonen. Vid ett tillfälle 2017 hade han nio stycken på sin verkstad för Giocatotolo-återföreningen organiserad via Facebookgruppen Giocattolo – The Supercar from Caloundra.

Russell är angelägen om att påpeka den enorma omfattningen av att förverkliga en sådan vision som Giocattolo. "Mycket lokal ingenjörskonst, konstruktion och tillverkning av delar har gjorts för bilen. Bilens interiör skapades lokalt med stoppare och olika karosshantverkare, som designade och byggde småsaker, en ganska otrolig liten historia för en strandstad att ha vad som motsvarar en superbil om man så vill."



Även om just denna Giocattolo är stämplat med nummer tre, påpekade Russell snabbt att det inte nödvändigtvis betyder att den var tredje från monteringslinjen. Med flera bilar som byggdes samtidigt rullade de inte ut genom dörren i ordning; Russell skrattade, "Jag har haft bil nummer fyra här, som jag är ganska säker på byggdes innan den här bilen."

Av de Giocattalos som Russell känner till finns många i olika presentationsnivåer; från mestadels original till kraftigt modifierade LS-bytta, du nämner det. Detta exemplar köptes 2016 i originalskick och med relativt låga kilometer. Sedan plockades de i princip isär, rengjorde, plädrade om och satte ihop den igen för att återställa den till ett nytt skick eller, som Russell uttrycker det, "möjligen något bättre än ny."

Sedan dess har den körts och njutits med hela 15 000 km tillagda på skalan. Med det har rutinunderhåll och en önskan om mer kraft följt.

Alla Giocattolo-entusiaster som efter några drinkar kan säga att Giocattalos kom ut med hjul färgkodade till bilen. Russell sa att den nuvarande ägaren experimenterar med alternativa fälgar för att "göra något som får bilen att se lite annorlunda ut."

Russell känner bilen utifrån och fram och kan nästan säga vilka mutter och bultar som är originala eller utbytta. "Karossen är original som du ser den, det mesta av lacken är original, förutom en liten konflikt med noskonen, vilket krävde att den målades om, med resten av bilen som den var. Interiören är helt original och ingen av drivutrustningen har bytts ut. Vi byggde om motorn för ungefär fem år sedan, uppgraderade topplocken, höjde kompressionsförhållandet och satte in en större kam."

Med de uppgraderingarna räknar Russell med att den räcker för över 230 kW, mycket mer än de ursprungliga VL Group A-specifikationerna på runt 180 kW. Det finns en ny ljuddämpare på gång; Den nuvarande uppsättningen berövar bilen på 30 hk vid hjulen; Russell diskuterade vad som skulle krävas för att jaga 300 kW. "Avgassystemet är ganska restriktivt, och vi har behållit en konservativ inställning och varvtal på motorn. Om vi skulle plocka isär motorn igen och sätta in speciella kolvar och kolvstänger, vilket möjliggör högre varvtal, säg 7500 till 8000, skulle du ganska lätt få över 300 kilowatt."



Russell Clarke fixar Giocattolo åt dess ägare

Russells idé om att hålla den ganska konservativ innebär fortfarande en intensiv körupplevelse, och med all den motorn bakom sig finns det mycket att ta in. "Det är en ganska otrolig upplevelse att köra jämfört med en vanlig bil. Du vet att den har kraft, och ljudet i bilen är en intressant upplevelse," sa Russell.

"Första gången jag åkte bilen körde jag den faktiskt. Jag var ingen passagerare. Mitt första intryck var, herregud, vad är det här? Man kunde höra allt motorn gjorde. Du kan höra växellådan, differentialen, du har allt det här ljudet och tror att du skämtar, men efter att du kört några minuter och kommit in i det får du kläm på det och börjar bli bekväm. Det är underhållande att köra."

För att uppskatta Russells fina arbete och ständigt växande kunskap om Giocattolo ordnade ägaren vänligt så att en skylt med texten "Giocattolo Official Service Centre" blev tillverkad. Russell älskar skylten men skrattade och sa, "Behöver jag verkligen ha fler Giocattolos här? Jag är ganska nöjd med att jobba på en eller två av dem, men jag vet inte om jag vill ha en samling av dem här."

1988 Giocattolo (Byggnummer 03)

BYGGARSIFFROR: 18

KAROSS: Tvådörrars coupé

MOTOR: 5000cc V8

EFFEKT & VRIDMOMENT: 180 kW / 390 Nm

PRESTANDA: Toppfart 260 km/h

VÄXELLÅDA: ZF femväxlad manuell

FJÄDRING: McPherson fjäderben (f)beroende med skruvfjädrar (f) oberoende med skruvfjädrar (r).

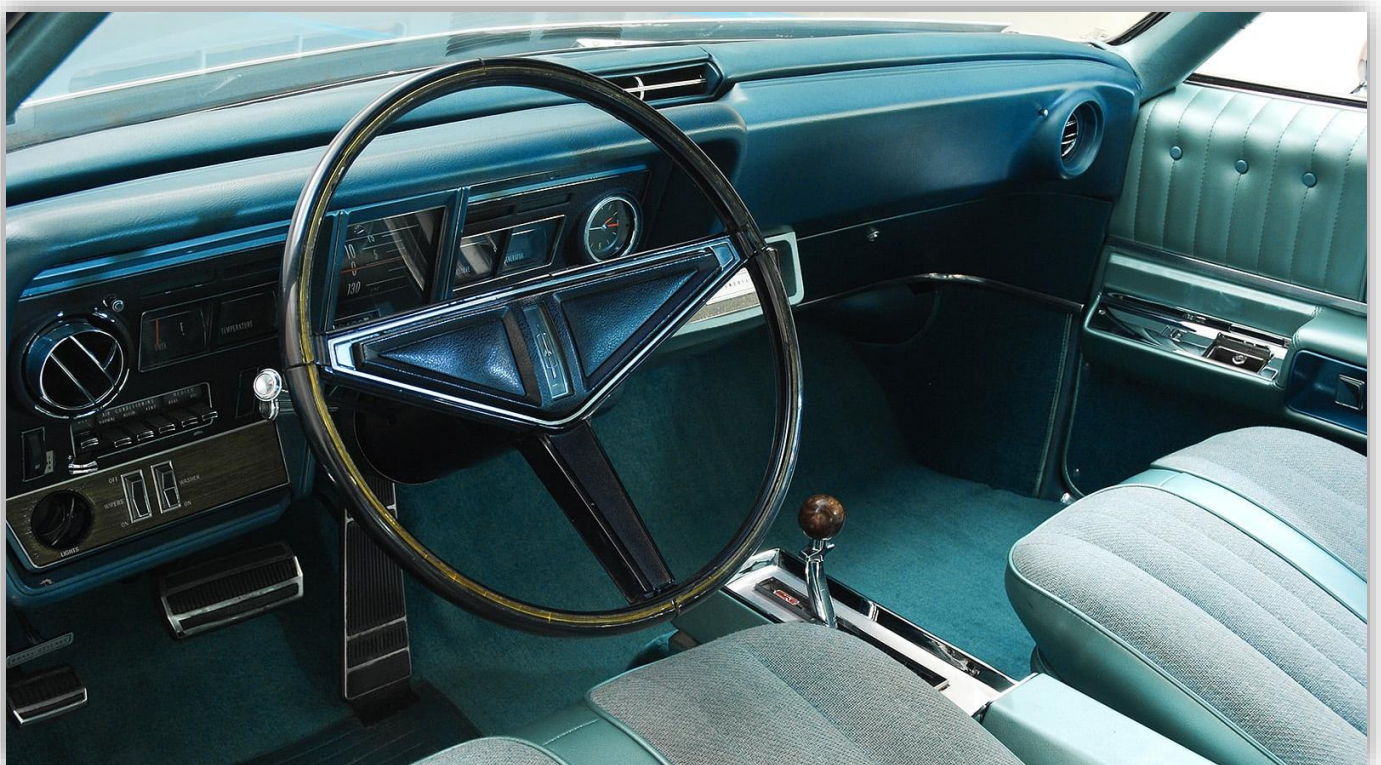
BROMSAR: Skiva (f) skiva (r) servoassisterad

Från Unique Cars #475, februari 2023

8. Oldsmobile Toronado 1968



1966 introducerade Oldsmobile sin sportiga men bekväma Toronado, som baserades på samma A-karossplattform som Cadillac Eldorado och Buick Riviera. Toronado var mest känd som den första amerikanska bilen sedan Cord 812 med **framhjulsdraft** och V8-motor, samt för sin distinkta, kantiga design och dolda strålkastare. Innan introduktionen testades och utvecklades Toronado utförligt, och man tror att över en miljon testmil registrerades för att reda ut bilens okonventionella framhjulsdrevna layout. Sådant utvecklingsarbete var nödvändigt eftersom Toronados 425 kubiktums Super Rocket V8 producerade 385 hästkrafter, okänd mark inom framhjulsdraft. Dess Turbo-Hydramatic treväxlade automatlåda drevs av kedjedrift från motorn, en genial lösning på ett svårt paketeringsproblem.





Toronado-bilen imponerade på bilvärlden och vann Motor Trends Årets Bil 1966. Trots sin vikt på 5 000 pund hanterade Toronado ganska bra och kunde nå den då anmärkningsvärda topphastigheten på 135 miles per timme. Drivlinan användes till och med, mestadels oförändrad, i GMC:s husbilar på 1970-talet.

Denna **Oldsmobile Toronado från 1968** har varit en kalifornisk bil sedan ny tid och ett älskat, välskött exemplar. Den är lackerad i en iögonfallande turkos och har en matchande turkos interiör med tyginsatser, kromade sportfälgar, servostyrning, servobromsar, luftkonditionering, bucket-säten, automat med mittväxel och en fabriksmonterad 8-spårs motor. Bilen har fått en omlackering, men är annars mycket original och visar strax över 99 400 miles. Fullpackad med tillval representerar denna bil en av bilmilstolparna under 1960-talet och en av de viktigaste modellerna som Oldsmobile någonsin byggt. En torr, rak och mycket vacker kalifornisk bil, den lämpar sig väl för långa, snabba och bekväma cruisar och kommer att vara en fröjd både att titta på och att köra.



9. Grattis Mitsubishi Colt!

Publicerad 1 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Gun och Gunnel får tårta på sängen vill vi även uppmärksamma Colt!



Mitsubishi Colt 1000 Sedan 1963–66

Namn med hästassociationer är inte ovanliga i bilvärlden och här kommer ett till: Colt. Det betyder unghäst av hankön och började användas av Mitsubishi redan 1962. Att associera till skjutvapen ligger också ganska nära till hands.

Första Colten var en liten sak med luftkyld 2-cylindrig svansmotor på knappt 600 kubik. Namnet användes sedan flitigt på en rad olika modeller under 1960- och 70-talen. Under en period hette alla bilar i programmet Mitsubishi Colt, i alla fall i exportsammanhang. Det var Colt Lancer, Colt Galant, Colt Sapporo och så vidare.

När Mitsubishi kom till Sverige i början av 1980-talet hade man bestämt sig för att Mitsubishi Colt var en bil i Golfklassen.

Det var en ganska snygg liten bil - med ett ess i rockärmen: TVÅ växellådor! I alla fall marknadsfördes den så. I själva verket handlade det om en vanlig fyrväxlad låda kopplad med två utväxlingslägen som skiftades med en separat spak. Detta för att bensinförbrukningen skulle bli så låg som möjligt och när den kom var Colt den allra snålaste på den svenska marknaden: 0,52 liter per mil på landsväg.

Colt finns fortfarande kvar i Mitsubishi-programmet, i dag är det en högbyggd småbil sammansatt i Holland.

På en del marknader såldes Colt som Mirage och i USA marknadsfördes den ett tag som Dodge och Plymouth Colt.



*Beige dröm med spännande ergonomilösningar.
Dessutom dubbla växelsparar att hålla reda på.*



*- Ja, jag tog allt i tillbehörsbroschyren och skruvade på.
Jag kunde helt enkelt inte hålla mig.*



Colt 500 1960–62



Colt 600 1962–65



Colt 1500 Sedan 1965–70



Colt T120 Coach 1969–74



Colt T120 Truck 1974–79



Colt 1978–82



Colt 1984–88



Colt 1996–2002



Colt CZC Turbo 2006–08

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



1959 - BMC Mini

Mini tog befintliga tekniker och blandade dem med förödande effekt. Dess framhjulsdraft innebar att fyra femtedelar av bilens längd ägnades åt passagerar- eller bagageutrymme, den **var** ytterst prisvärd (omedvetet - som rivalerna Ford först räknade ut - **förlorade** BMC initialt **pengar på varje exemplar**) och den **var fantastiskt rolig** att köra och dödade 50-talets biltrend, mikrobilen.

Mini var den första "**klasslösa bilen**" som tilltalade alla, och den blev ännu bättre när **John Cooper** tog fram verktygslådan och skapade en rad heta utgåvor, som tillverkades i mer än **100.000** exemplar. När produktionen upphörde år 2000 hade mer än **fem miljoner Mini** tillverkats. Och det var det **lyckligaste arvet** som BMW fick från sitt annars olyckliga köp av Rover.

Hedersnämmanden för 1959: Ford Anglia 105E, Triumph Herald, Chevrolet Corvair



Roger Warolin