



Noble M12 GTO-3R (2004)

- 1. Provkörning av Hyundai Ioniq 6 N**
- 2. BMW iX3 50 xDrive**
- 3. Lotus Eletre X**
- 4. Lastbil med cannabis för 25 miljoner**
- 5. Saab 9-5 var ödesbilen**
- 6. Noble M12**
- 7. Arnolt-Bristol Coupe**
- 8. Grattis Oldsmobile Toronado**
- 9. De viktigaste bilarna**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Hyundai Ioniq 6 N

Av Erik Andrén Publicerad 7 jun 2026 kl 06.00

Halvvägs genom livet har Ioniq 6 både fått en skönhetsoperation och förskrivits ett blått glädjepiller, som har gjort modellen potent på ett rent tonårsmässigt sätt.



Smalare strålkastare tillhör de mest framträdande nyheterna på Ioniq 6.

Det är lätt att tillskriva bilar mänskliga egenskaper. Vi gör det hela tiden. Någon bil känns trött, en annan pigg. Någon bil är aggressiv, en annan charmig. Men skillnaderna mot människan är ändå påtagliga, till exempel om vi pratar om bilars livscykel. En bilmodell med sisådär tre-fyra år på nacken börjar så smått uppnå medelåldern, och vara redo för en skönhetsoperation. Ett ansiktslyft. Det sker ofta betydligt senare – i kalendertid räknat – för människor.

Nu har i alla fall tiden kommit för **Hyundais** slanka elbil **Ioniq 6** att få en föryngrande injektion och rynkorna uträtade. Modellen presenterades sommaren 2022, och har därmed nästan exakt nått sin fyraårsdag. Personligen har jag alltid gillat designen på Ioniq 6. I profil ger den lite vibbar av en modern tolkning av Saab 96 och fronten har känts påfallande vänlig. Någon annan tyckte visst att den sett ut som en fisk. Smaken är... delad.

Det är också just i fronten som förändringarna nu är mest påtagliga när Hyundai har satt kniven i modellen. Ögonen, jag menar lamporna, har blivit mycket smalare, och den tidigare lite vänligt förvånade uppsynen har fått en mer... trött, eller möjligen kisande, look.

Men om utseendet blivit mer åt det sömniga slaget, så har det kompenseras med råge genom en specifik utökning av modellprogrammet. Sådär lagom till föryngringskuren har Hyundai gett Ioniq 6-utbudet en annan medicin mot åldrande. En medicin i blått. Av det mer potenshöjande slaget.



*Förarmiljön är trivsamt. Inställning av ratt och stol är manuell.
Tyvärr täcker ratten en del av skärmen om den placeras lågt.*

Det här är nytt

Omarbetad design. Ioniq 6 är snart fyra år gammal, och därmed mogen att fräschas upp. Förändringarna är tydligast i fronten.

N riktig värsting. Nytt i modellutbudet är toppmodellen Ioniq 6 N, med 609 hästar, eller 650 med boostfunktion. Drivlinan, inklusive elektroniska gimmickar, är hämtad från Ioniq 5 N.

Styvvare, och kanske vuxnare. Jämfört med Ioniq 5 N ska 6 N inte bara ha en slankare kaross, utan även bättre vridstyvhet, hjulupphängning och stötdämpning. Bättre på bana. Och faktiskt även på vanlig väg.



Batteritemperatur, motortemp fram och bak, samt en massa andra data syns i N-läge



"Drift optimizer", sladdoptimerare, kan ställas på tre olika parametrar.

Bilen som står på menyn i dag heter nämligen Ioniq 6 N, och är senaste produkten från Hyundais prestandadivision N. Och i likhet med tidigare N-behandlade modeller, så som småbilen i20 eller Ioniq 6:s mer kantiga syskonmodell Ioniq 5, är den ilsket cyanblå. En kulör inte helt olik vissa slags tabletter, eller varför inte Volvos forna prestandamodeller, på den tiden Polestar inte var ett eget varumärke utan just en prestandadivision. Numera försöker Hyundais N-avdelning göra färgen till sin, och det går inte att säga annat än att bilen sticker ut i den allmänna gråskalan i bilvärlden. Framtill har stötfångare, spoiler och luftintag intagit en mer framträdande roll. Mer akterut märks en rejäl ving, och under lilla ankstjärten är bilen syndigt svartlackerad. Tvåtonslacken följer med även runt hörnet och framtill, i underkant på dörrarna och vid luftintagen i fronten. Allt avrundat med en röd accentlinje.



NGB står för "N Grin Boost", flinförhöjning alltså. Eller 41 hästkrafter extra. Det märks inte jättemycket.



Även uppe på panelen finns en god mängd knappar

Men N-kuren är inte bara exteriör. Även saker under skalet har fått en genomgång. Drivlinan är rakt av hämtad från syskonbilen Ioniq 5 N, med dubbla elmotorer – en fram och en bak – som tillsammans trycker ur sig 650 hästkrafter. I alla fall i korta stunder, under vad som Hyundai kallar "N Grin Boost". Eller "Flinförhöjare" på svenska, fritt översatt. Ni märker. Även om det är en hel del go, så är det också mycket show. Ioniq 6 vill i N-version definitivt vara tonårsmässig på nytt. I normala förhållanden, undantaget boosten på tio sekunder, levererar drivlinan 609 hästkrafter. Det duger det med.



Fönsterhissar i mittkonsolen, liksom ett gäng andra knappar. Mobilladdplatta till höger.



*Till vänster om ratten hittas inställningen för speglar och annat.
Med det blir dörrarna fria från knappar.*

Precis som syskonbilen Ioniq 5 N har Ioniq 6 N också försetts med artificiella "växlar". Några växlar i egentlig mening är det förstås inte, utan bara ett programmerat sätt att styra hur och på vilket sätt elmotorerna pytsar ut effekt och vridmoment till hjulen, till ljudet av ökande vridmoment, avgasmällar och momentstopp inne i bilen (och utanför). Meningslöst? Javisst. Men ändå lite kul, i kanske en kvart? Ja, det också. Men sen stänger man gärna av det. Rent generellt är ljudbilden något som Hyundai pratar mycket om. Ioniq 6 N ska tydligen låta som en V6-motor, är det sagt. Det är förstås trams det med, egentligen. Men även förbränningsmotordrivna bilar av i dag har ju ofta ett påtagligt artificiellt lager av ljud och annat. Hur man än vänder på sig har man rumpan bak. Och kanske är det lika bra att göra som Hyundai, att ta tjuren vid hornen och göra hela allt till varianter på ett TV-spel. Vill du få Ioniq 6 att låta som ett rymdskepp? Absolut, visst kan du det!



Bakom ratten på landsväg är det faktiskt inte så tokigt i Ioniq 6 N



Habilt baksäte även om taket sluttar. Lite platt dyna.

Hyundai hävdar att man satsat på att göra Ioniq 6 mer stram, mer fast och mer duglig på bana. När Ioniq 5 i N-version varit mer en kul (och praktisk) gimmick, men icke-optimal för de som jagar varvtider, så ska sexan vara mer av "the real deal". Ett tecken på detta är det rörramskryss som bilen försetts med som förstärkning, i höjd med baksätet, och som är anledningen till att Hyundai bara uppger en lastutrymmessiffra. Baksätet är fortfarande fällbart, men krysset hindrar effektivt lastning av saker som inte är av den långa och smala typen. Inte för att Ioniq 6 är någon lastare av rang ändå. Karossformen kan lura ögat att tro att det är en halvkombi, men så är inte fallet. Öppningen är begränsad.



Ja, baksätet är fällbart trots krysstaget. Men antalet lådliter uppges inte med fällt säte. Och du får hitta saker som går att stoppa in mellan stagen om du ska lasta.



En dags körning, och sladdning, på en tävlingsbana tar sin energi. Andrén vilar i solen.

Vi får möjlighet att testa just banegenskaperna under några varv efter en föråkare på Kini Motorpark, en kuperad fyrakilometersslinga strax utanför Barcelona. Och jo, nog känns Ioniq 6 N tajt, men beteendet är också lite oförutsägbart. Ett plötsligt bakvagnskast i en kurvingång överraskar, och i alla fall undertecknad känner sig inte riktigt "ett" med bilen. Men fort kan det gå. 100 km/h nås på 3,2 sekunder. Det är kvickt. De artificiella växlingslägena, som går att ha både i "automatlädeläge" och semi-manuellt läge (där vridmomentet begränsas uppåt), är dock mest störande om man vill köra fort.

Märkesrepresentanterna på plats vill också att vi testar det de kallar "drift optimizer". Ett slags läge för att hjälpa dig att sladda snyggt, om det är din grej. Med antisladdsystemet avstängt kan man ur tre olika aspekter – bakhjulsinbromsning, tillåten sladdvinkel och hjulspinn – styra bilens beteende med skärmtryck. Även om man lär sig sladda någorlunda efter några försök, så är bilens beteende även här lite oförutsägbart. Ena stunden understyrd, andra stunden blir det en piruett. Och vid gasuppsläpp kommer greppet tillbaka snabbt.

Men sladdoptimerare, flinförhöjningsboost, låtsasväxellåda och ljudväljare är bara några delar av vad N-läget innehåller. Förarskärmen inkluderar också temperaturen i bakre och främre elmotorn samt batteriet. Och i den relativt långa menyn av mer eller mindre TV-spelslika funktioner hittar vi även vridmomentfördelning, batteristyrning och en kul funktion som nyttjar bilens skyltavläsning. Upptäcks en varning för kurvig väg, så föreslår bilen sportläget. Kreativt!



*Baktill är den rejäla vingen ett kännetecken för N-versionen.
Samt den svarta undersidan på ankstjärten.*

Batteristyrningen i N-läge, förresten, har tre nivåer av förvärmning. En nivå för dragrace, en nivå för några varvs sprinttävling och en nivå för uthållighetkörning. I det sistnämnda läget skryter Hyundai om att man efter 20 minuters körning kan ladda i 20 minuter och sen köra 20 minuter igen. Är det bra? För hårdkörning på bana, tja, möjligtvis. Uthålligt? Det är upp till dig att avgöra.

Men all körning sker ju inte på bana. Du ska ta dig dit och därifrån också, och i bästa fall även ha kul i vardagen. Och det är, kanske lite otippat, här som Ioniq 6 N känns mest hemma. För trots all alla funktioner för dig som vill bete dig tonårsmässigt, så är det fullt möjligt att köra sansat och belevat på landsväg. Vi provkör både på motorväg, i stadskörning och på kurvigare småvägar. Visst, det hörs en hel del vägljud på grov asfalt, och en del vindljud i fart. Och visst är bilen bred och lång – karossen är sex centimeter bredare och hjulbasen är 1,5 cm längre än vanliga Ioniq 6 – men den upplevs ändå lättmanövrerad. Därtill är drivlinans karaktär här precis lagom ”på”. Det enda som kanske stör komforten på landsväg är stolarnas inställningsmöjligheter. Ställbart svank- och lårstöd hade varit önskvärt. Men sidostödet är bra, vilket uppskattas på just de där kurviga småvägarna. Och broskarvar och ojämnheter sväljs bättre än i många andra, betydligt mindre prestandaorienterade bilar.

Kanske är det resultatet av att bilen ändå är vuxen – ja, nu till och med medelålders – i grunden. Man har tagit det oseriösa på ett väldigt seriöst sätt, men inte heller inte försakat normala köregenskaper. Men den kräver rätt köpare. I Sverige har det sålts sisådär 3 300 exemplar av den mer praktiska Ioniq 5, men hittills inte ens en tiondel så många Ioniq 6. Hur många Ioniq 5 N har hittat hit? 17. Baserat på detta kommer knappast Ioniq 6 N bli en dussinbil. Kanske inte ens bokstavligen. När också prislappen lär bli ett gäng tusenlappar över 5 N – säg kanske 900 000 kronor – så begränsas målgruppen ytterligare, till ett fåtal tonårsmässigt TV-spelsintresserade köpare. Som kanske är i behov av ett blått glädjepiller.

Hyundai Ioniq 6 N

Pris: Ej fastställt.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 226 hk (166 kW), vridmoment 350 Nm. Bakre elmotor, max effekt 383 hk (282 kW), vridmoment 400 Nm. Max systemeffekt 609 hk (448 kW), sammanlagt vridmoment 770 Nm. Batteri 84 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/240 kW. Värme-pump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum. Däck 275/35R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 297, längd 494, bredd 194, höjd 150, spårvidd f/b 167/168. Markfrigång 14,1. Tjänstevikt 2 201, maxlast 434, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 371 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,2 s, toppfart 257 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,87 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 487 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 5 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:



Kia EV6 GT

Hyundai och Kia delar påfallande lite för att ändå tillhöra samma koncern. Men grundkonstruktionen för EV6 och Ioniq 6 är ändå densamma. Och GT-modellen är värstingen hos Kia, med samma effektsiffra. Dock ett gott stycke billigare.

Pris: 771 400 kronor



Porsche Taycan 4S

När vi pratar eldrivna sedanmodeller med prestandaambitioner så går det inte att komma runt Porsche Taycan. I senaste uppdateringen är den riktigt bra. 4S-versionen ligger närmast Ioniq 6 N i effekt, och är "bara" lite över 50% dyrare.

Pris: 1 430 000 kronor



2. BMW iX3 50 xDrive: Recension

Av Gerald Czajka

och Berend Sanders

27 maj 2026, 06:06

Är den nya verkligen fantastisk?



*BMW kallar sin moderna 800-voltsarkitektur för "New Class".
iX3 el-SUV kommer att sätta igång allt. AUTO BILD testade den.*

Inte ett lätt arv som den andra upplagan av den elektriska SUV:en föds med. Bayern kallar den underliggande 800-voltsarkitekturen Neue Klasse. Precis som mellanklassen som placerades mellan 502 och 502 för 64 år sedan, som slutligen blev räddaren för det krisdrabbade märket.

Utseendet är en smakfråga

Idag är situationen inte lika dramatisk, men nuvarande Neue Klasse är också engagerad i framgång. Som den första representanten för denna modellfamilj tar iX3 50 xDrive detta ansvar och AUTO BILD-testet.



Framsidan på iX3 har de klassiska, vertikala njurgrillarna. Alla gillar inte detta.

Vid första anblicken är de vertikalt justerade, klassiskt smala njurarna slående. Ett mycket självständigt utseende, vilket definitivt inte behagar alla, men som ser sammanhängande ut. Axlarna, som har flyttats isär till 2,90 meter, och den yttre längden, som har ökat med tolv centimeter jämfört med föregångaren (nu 4,78 m), ger generöst utrymme.

Bak finns också gott om luft runt huvud och knän, med en benhöjd på 35 centimeter och ett justerbart ryggstöd som möjliggör en avslappnad sittställning. Bagageutrymmet erbjuder volym som är typisk för sin klass, men mattan visar små färgskillnader mellan golv- och sidopaneler och är ganska enkel för denna prisklass. Lastluckan är stolta 78 centimeter hög tack vare batteriet, men bakluckan öppnas till vänliga 1,95 meter som tröst.

Bred display under vindrutan

BMW håller på att helt omforma arbetsplatsen. Istället för en förardisplay projiceras information om hela fordonets bredd på ett svart band längst ner på vindrutan. Utsikten via ratten, som är något irriterande med sin fyrekrade design och de ganska små knapparna på höger köksö, fungerar bra. Föraren kan justera innehållet under "Personligt", vilket visar allt från batteritemperatur till styrvinkel. Och en 3D-head-up display finns också som tillval (1900 euro i paketet).

Driften sker via den stora, skarpa pekskärmen, där hastighetsvarning och filhållning kan stängas av direkt, men som också ansvarar för sätesminne och justering av elektriska fläktmunstycken – vem kommer på det? Radio, luftkonditionering, fönster och mer hanteras också av den mycket uppmärksamma röstassistenten, som också gillar att "chatta" tack vare AI.Navi

Och självklart är iX3 nätverksansluten på ett samtida sätt. Uppdateringar över luften är lika möjliga som trådlös spegling/laddning av mobiltelefoner eller fullständig laddningsstöd (förvärmning, ruttplanering, med vem, när och hur mycket som ska laddas). Allt är supermodernt – har de praktiska handtagen på taket helt enkelt glömts bort?



*Ny klass, nytt utseende: bred displayremsa, ratt med extra ekra upptill.
Den tvåkrade M-ratten kostar 300 euro.*

Hög vikt knappt märkbar

Trots en tjänstevikt på nästan 2,3 ton är iX3 extremt manövrerbar och lättfotad. Den mjuka men precisa styrningen ger mycket känsla, bromsarna fungerar utmärkt, särskilt varmt och den ganska fasta spiralfjädringen utan justerbar dämpare minskar skickligt karosserörelserna.

Komforten är också riktigt bra med tanke på 21-tumshjul med lite gummi (40 mm tvärsnitt), men märkbart sämre på dåliga vägar än på luftfjädrade, adaptivt dämpade konkurrenter. Särskilt i bakre delen finns det ibland oro.

Den 469 hk starka drivkraften njuter i alla situationer med kraft och kultur, och bemästrar perfekt både det skoningslösa fräsandet (även från snäva kurvor utan greppproblem) och tyst cruising.

Stort batteri för lång räckvidd

Särskilt imponerande: den perfekta elektroniska stämningen. ESP:n har alltid allt under kontroll, stör aldrig föraren och låter ändå bakhjulet "styra" diskret runt kurvan. Unikt: Den flerjusterbara rekyleringen stannar så känsligt i enpedalsläge att professionella chaufförer spontant vill omskola sig.

I testet förbrukade iX3 exakt 24 kWh, vilket inte orsakar några entusiastiska stormar, men ger en testräckvidd på 507 kilometer med tanke på 108,7 kWh-batteriet. iX3 laddas med upp till 400 kW likström på ett exemplariskt snabbt sätt. Vår testbil klarade 11 kW växelström, och ett 22 kW-alternativ kommer att finnas tillgängligt i framtiden.



Tack vare god styrning och få karossrörelser är iX3 50 xDrive extremt lätt att hantera – trots sin vikt på 2,3 ton.

En dyr elektrisk njutning

Inträdet på 70 900 euro är knappast lättare tack vare en elbonus (upp till 6000 euro). Värmepump, automatisk luftkonditionering, flera assistenter och mer är åtminstone standard.

Och en 400 4Matic (489 hk) kostar från 71 281 euro. Om så är fallet, så inte via BMW. Utan handpenning förfaller mer än 1000 euro per månad (3 år, 10 000 km/år). Mercedes GLCLeasing

Slutsats av AUTO BILD

iX3 är en riktigt bra elektrisk SUV som bygger på hela teknikens utbud. Den kör fantastiskt, är rymlig, erbjuder innovativ funktion och lång räckvidd. Dock är konsumtion och pris sannolikt lägre. **AUTO BILD-testresultat: 1,5**



I testgenomsnittet förbrukade iX3 50 xDrive 24 kWh per 100 kilometer. Tack vare 108,7 kWh-batteriet kan den fortfarande köra 507 kilometer på full laddning.

Fordonsdata

Modell	BMW iX3 50 xDrive
Motordesign	Asynkron/synkron motor
Installationsposition	En motor var fram och en bak
Toppprestanda	345 kW (469 hk)
Kontinuerlig effekt	170 kW (231 hk)
Maximalt vridmoment	645 Nm
Vmax	210 km/h
Växellåda	Enväxlad växellåda
Kör	Fyrhjulsdrift
Fram-/bakbromsskivor	330/345 mm
Testbilsdäck	255/40–275/40 R 21 Y
Däcktyp	Michelin Pilot Sport EV
Hjulstorlek fram/bak	9,0–9,5 x 21"
Räckvidd*	693 km
Konsumtion*	17,5 kWh/100 km
Batterikapacitet brutto/netto.	108,7 kWh
Laddningseffekt AC/DC	11/400 kW
Laddningstid (10-80 %, DC-laddning)	21 minuter
Laddningsport	Bakre högra
Fack under främre klaffen	Serie/58 l
Förbipasserande ljud	65 dB(A)
Dragkapacitet använd/oanvänd	2000/750 kg
Dragstångsbelastning	80 kg
Stamvolym	520–1750 l
Längd/bredd/höjd	4782/1895–2093**/1635 mm
Hjulbas	2897 mm
Baspris	70 900 euro
Testbilens pris (kommer att utvärderas)	79 660 euro

* kombinerat enligt WLTP-standard; ** Bredd med ytterspeglar



Mätvärden

Modell BMW iX3 50 xDrive	
Acceleration	
0–50 km/h	2,2 s
0–100 km/h	4,8 s
0–130 km/h	7.1 s
0–160 km/h	10,2 s
0–200 km/h	16.0 s
Mellansprint	
60–100 km/h	2.1 s
80–120 km/h	2,6 s
Körvikt/nyttolast	2340/485 kg
Viktfördelning v./timme.	48/52 %
Vändring vänster/höger	11,9/11,9 m
Säteshöjd	685 mm
Bromsväg	
från 100 km/h kallt	36,1 m
från 100 km/h varmt	33,6 m
Interiörbuller	
vid 50 km/h	56 dB(A)
vid 100 km/h	62 dB(A)
vid 130/160 km/h	67/71 dB(A)
Konsumtion	
Sparande konsumtion	16,5 kWh/100 km
Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)	24,0 kWh/100 km (+37%)
Konsumtion av sport	30,0 kWh/100 km
CO2 (lokalt)	0 g/km
Utbredning	507 km



Klassificering BMW iX3 50 xDrive

Kategori	Betyg / Beskrivning Poäng	
Kaross	Bra utrymme, hög dragkapacitet (2,0 t), men måttlig lastkapacitet (485 kg). Inte helt sprakande.	4 / 5
Kör	Alltid kraftfull och mycket tyst, bra räckvidd tack vare XXL-batteriet, hög laddningseffekt (400 kW).	4,5 / 5
Kördynamik	Mycket smidig trots 2,3 ton, elektroniken reglerar perfekt, styrt precis, vändcirkeln är stor (11,9 m).	4 / 5
Ansluten bil	Snabb, uppmärksam rösthjälp, omfattande nätverk, många navigationsvyer, många appar.	5 / 5
Miljö	Mått vanliga för mellanstora SUV:ar, men ganska tunga. Tekniskt sett uppdaterad.	3,5 / 5
Komfort	Lätt att använda, bekväm bra, men lite hård mot korta gupp, sätena fram ganska små.	4 / 5
Kostnader	Priset är högt, men typiskt för klassen, ganska stabilt i värde, tre års garanti, dyr och helt omfattande klassificering.	2,5 / 5
AUTO BILD	provresultat	1,5

5 poäng = mycket bra, 4 poäng = bra, 3 poäng = tillfredsställande, 2 poäng = tillräckligt, 1 poäng = dåligt



BMW tar minst 70 900 euro för iX3 50 xDrive, medan vårt testexemplar med alla relevanta tillbehör kostar 79 660 euro.



3. Lotus Eletre X: Priserna klara för nya laddhybriden

Publicerad 2026-06-03 10:01 Text Erik Söderholm

Lotus nya laddhybridversion av suven Eletre blir upp till en halv miljon kronor billigare att köpa än den eldrivna varianten. Lyfter försäljningen nu?



Lotus har precis som flera andra sport- och lyxbilmärken gjort om sin strategi. Storsatsningen på elbilar har skalats ned och nu kompletteras utbudet av **hybrider med bensinmotor**.

Den stora suven Lotus Eletre har **tidigare visats upp som laddhybrid** och heter då Eletre X. Den kan skryta med 900-voltsteknik men får hålla tillgodo med en fyrcylindrig motor.

Kombinerat med eldriften levererar den dock upp till 952 hästkrafter och 935 Nm beroende på version. Accelerationen till 100 km/tim går på 3,3 sekunder som bäst – trots att bilen väger 2,6 ton.

Den ovanligt långa elräckvidden på 35 mil är möjlig eftersom Eletre X har ett 70 kWh stort batteri – enormt för en laddhybrid, och större än i exempelvis instegsversionen av Tesla Model 3.

Batteriet kan dessutom snabbbladdas med 350 kW.

”Det återstår att se om hybridkonverteringen fungerar”

Nu är priserna klara. De börjar på 1 099 000 kronor för versionen med 550 hk vilket är drygt 150 000 kronor billigare än den ”minst dyra” eldrivna versionen av Eletre.

Prestandaversionen med 952 hk går loss på 1 299 000 kr vilket i sin tur är över en halv miljon kronor billigare än eldrivna Eletre 900 Sport.

Det återstår att se om hybridkonverteringen fungerar. De senaste åren har 94 exemplar av Lotus Eletre registrerats i Sverige.



Ett enormt 70 kWh-batteri ger lång elräckvidd



*Eletre är fjärran från forna tiders lättvikts-Lotus.
Hybridversionen av suven väger in på mellan 2,5 och 2,6 ton.*



Erik Söderholm

TRAILER**4. Slovensk lastbil stoppades med cannabis för 25 miljoner**

Publicerad: 2026-05-27 22:01

Text: Stefan Nilsson

Tullinspektören vid Öresundsbron blev misstänksam när en chaufför svarade undvikande på frågor. Lastbils ekipaget togs in till en fördjupad kontroll. I trailern gömdes nästan 210 kilo cannabisblandning bland kartonger i det legala godset.



Kartongerna med narkotika blandades med det legala godset

Den 12 februari kontrolleras lasten i ett slovenskregistrerat lastbils ekipage vid Öresundsbron i Malmö. Tullinspektören på plats uppfattar att chauffören svarar undvikande på frågor och numret på den plombering som säkrar trailern överensstämmer inte med numret i frakthandlingarna. Vid den fördjupade kontrollen påträffas 209,9 kilo cannabisblandning tillsammans med det legala godset.

– Tack vare ett snabbt agerande i ärendets inledande fas där informationen i chaufförens mobiltelefon kontrollerades kunde tjänstemän på Tullverkets utredningsjour säkra övervakningsfilm från en intressant plats i Nederländerna. Informationen visade sig vara av stor betydelse för utredningen då filmen visade hur chauffören stannar med lastbils ekipaget och tar emot kartonger från en annan person, säger Ingrid Lamberth på Tullverkets kriminalavdelning Syd.

MOTORNYTT

Under utredningens gång berättar den misstänkte mannen att han efter uppmaning av sin uppdragsgivare mötte upp, för honom okända personer och tog emot kartonger med narkotika. Därefter har han blandat kartongerna med narkotika med det legala godset.

– Det här smugglingsförsöket avslöjades och 210 kilo cannabisharts togs i beslag och stoppades från att komma in i Sverige, säger Ingrid Lamberth.

Värdet på narkotikan uppskattas till cirka 25 miljoner kronor i gatuled. Den misstänkte mannen är medborgare i Bosnien och Hercegovina och säger i förhör att han genomförde uppdraget för att han behövde pengar. Nu åtalas den 37-årige mannen för grov narkotikasmuggling vid Malmö tingsrätt. Rättegången inleds den 1 juni. Om mannen döms riskerar han 5-6 års fängelse och utvisning från Sverige.



Relaterat:



Chauffören av polsk lättlastare i rätten för grov smuggling



Transportföretag utnyttjas för storskalig narkotikasmuggling



Hundratals kilo narkotika gömt i gipsplattor

5. Saab 9-5 var ödesbilen som hyllades – och stoppades

BACKSPEGELN

Publicerad 2026-06-07 6:30

Text Erik Söderholm

När Saab väl fått ut den nya storsatsningen 9-5 på vägarna gick den hem hos både bilköpare och motorjournalister. Men vägen dit var inte helt enkel – modellen fick stoppas i sista sekunden.



Vissa märken tvingas ha kvar sina bilmodeller längre än andra, och Saab tillhör den skara som fått koka mest soppa på gamla spikar genom åren.

Tänk bara på Saab 96 som fick ånga på i två decennier, eller **9000-modellen** som ersattes först efter 13 år.

Men vilken ersättare det blev – det tyckte inte bara ingenjörerna i Trollhättan utan också Vi Bilägare när vi för första gången fick provköra nya Saab 9-5. Den delade multilänkbakaxeln gav en körkomfort som aldrig någon Trollhättebil kommit i närheten av förut, skrev Vi Bilägares testförare Marianne Sterner, och fortsatte:

”Mest imponerad blir jag av minsta motorn på två liter och 150 hk. Den arbetar nästan ohörbart och med förbluffande dragkraft.”

”Bilen nådde inte upp till mina krav”

Där fick läsarna också veta att bilen faktiskt stoppats när den var tänkt att visas för världspresen i Barcelona tidigt 1997.

– Bilen nådde inte upp till mina krav, sa den dåvarande kvalitetschefen Lars Olsson.



Pressen hyllade köregenskaperna, de ventilerade stolarna och de smarta finnesserna som aktiva nackstöd, kluriga mugghållare och modern centraldator.



Mycket av utvecklingsarbetet gjordes med ny teknik

Lika imponerad av instegsmotorn var dock inte Marianne Sterner när det var dags för ett 500-milatest mot Audi A6 och Volvo S70. Vid snabba växlingar på höga varv "svimmade" motorn, och så skulle det vara, enligt Saab: för att skydda katalysatorn stängdes gasspjället och när föraren gasade igen hann motorn inte med.

Även om det fanns mycket annat som talade till Saabs fördel räckte det inte hela vägen i vårt första test. Audi A6 vann på bättre inredning, tystare kupé och väghållning i toppklass. Saab kom på andra plats och Volvo blev fränkörd.



Med kromlister runt strålkastarna liknade den andra ansiktslyftningen av Saab 9-5 inget annat.



”Projekt 640” som 9-5 kallades internt togs fram av ett tusental personer för 5,5 miljarder kronor. Det motsvarar nio miljarder i dag. Så här såg det ut när bilen värmetestades inför lanseringen.

Precis som många andra Saabmodeller levde 9-5 länge. Den genomgick två större ansiktslyft där det sista var det mest kontroversiella med kromlister runt strålkastarna.

Med starka etanolmotorer lockade Saab både privatköpare och tjänstebilister ända in i slutet. Då skrevs ett nytt kapitel med andra generationen 9-5 – som också blev det sista för Saab.

6. För 20 år sedan krossade Noble M12 superbilsdynastin

Av Simon Hucknall 26 juli 2021 6 min läsning

Nuförtiden, när ett bilföretag lanserar en ny produkt, kommer dess väloljade marknadsförings- och PR-team att omfamna konsumenterna med ett verkligt arsenal av smarta kampanjer, snygga reklamkampanjer och initiativ i sociala medier.



För 20 år sedan dök en bil upp från ingenstans, med en nästan okänd emblem på bakpanelen i glasfiber, som tog entusiaster med storm. Den kallades Noble M12 GTO, och den blev berömd (och ökad bland sina konkurrenter) enbart för att den fanns överallt i pressen. Inga annonser och inga sociala medier (innan de flesta fanns) användes i marknadsföringen av denna bil, bara gammaldags, opartiska ord på papper. Det fanns till och med före det medium du läser den här berättelsen på idag.

Och det var en enorm risk för företagets grundare, Lee Noble. Att enbart lita på journalister för att få M12 uppmärksammas var en högriskstrategi, särskilt för ett spirande företag med lite eller inget att falla tillbaka på om det misslyckades. Men det gjorde det inte.

Tänk tillbaka på 2001, och det fanns tillräckligt med tomma på marknaden för att intressera personer som Lee Noble att riskera allt för att bygga sin egen sportbil. Lotus Esprit var på sista versen och **996-seriens Porsche 911** hade blivit en mer dämpad maskin jämfört med sin föregångare 993.

Noble hade redan släppt M10, som hade hyllats för hur den körde och fördömts för sitt utseende. Inom två år växte M12 ut från företagets nya lokaler i Barwell, Leicestershire. Mitt i stålramen fanns en relativt ny och justerbar Duratec V6 med dubbla turboladdare – effekten steg till 310 hk. Den var klädd i karosser som såg ut att kunna lånas från en Group C-sportbil, komplett med en komiskt stor bakvinge. Och med hjälp av att Hi-Tech Automotive anlätades, baserat i Gqeberha (Port Elizabeth), Sydafrika, lyckades Noble sänka priset till £44 950.



Efter att ha tagit sin första chans genom att presentera den svagare M10 roadstern, som M12 härstammar från, för *Autocar* magazine, visste Noble att han hade pressen bakom sig. "Jag hade inte budget för att annonsera M10," erkände Lee när jag nyligen intervjuade honom. "Så det var pressen, eller inget. Ingen tog mig på allvar från början, men det löste sig till slut."

Med den nästan dubbelt så kraftfulla M12 GTO färdigställd satte Lee igång med att återigen imponera på media med sin nykomlings kombination av hög prestanda, låg kostnad och chassidynamik som på något sätt kombinerade en smidig körning med nivåer av grepp och kontroll som kunde mäta sig med superbilarnas kunglighet. Och vem behövde dyra reklamkampanjer när Storbritanniens mest kända biljournalister var lyriska?

"The Noble är för bilarnas värld vad Gran Turismo är för datorspel", sade Jeremy Clarkson i *The Sun*. "Det är bevisligen bättre än allt annat som pengar kan köpa... Om du har råd, köp en." På *Top Gear* gick Clarkson längre och sa: 'Jag har kört några riktigt bra bilar under min tid – ärligt talat har jag kört alla bilar i min tid – men detta, när det gäller hantering, enbart som förarbil, tror jag att det är min favorit... Jag älskar det så mycket... Det är bättre än grejer som kostar tio gånger så mycket.'

Journalisterna på *Circuit Driver* gick ännu längre: 'Kalla oss ett gäng skeptiker, men vi undrade om folk gick lite för långt med hela Noble-grejen. Men vi tar tillbaka allt. Noble är verkligen en häpnadsväckande pryl och en riktig superbilsförstörare.'

Till och med *GQ*:s dåvarande motorkolumnist, en viss Boris Johnson, hade inget annat än beröm för M12 – även om Nobles bil kom tillbaka till sitt högkvarter med fyra stridsskadade hjulfälgar.



Men åtminstone kom den tillbaka med alla hjul på plats. *Top Gear* TV:s Chris Harris, då testare på *Autocar*, bevisade att M12, trots sina många förtjänster, inte var skottsäker. När jag rundade en kurva i hög fart under ett flerbilstest i Wales kollapsade ett hjul bokstavligen. Ingen skada skedd, förutom Harris slitna nerver och (tillfälligt) Nobles rykte.

Bevakningen kom inte bara från brittiska författare heller. Anmärkningsvärt nog lockade Noble journalister från totalt 50 länder runt om i världen. "... en av de mest tillfredsställande bilarna vi har kört," sade *Car and Driver* in the States. Och *Motor* i Australien menade: 'Noble är entusiasternas superbil och är redo att skjuta en raket i ryggen på de etablerade stjärnorna.'

20 år senare minns journalister att de testade Noble M12

Men det var då. Två decennier senare, kan några av de journalister som först avslöjade M12:s talanger fortfarande minnas varför deras tangentbord brände efter att ha kört bilen? Hagerty frågade några av landets främsta bilskribenter, och här är vad de hade att säga...

Andrew Frankel, då *The Sunday Times*, nu *The Intercooler*

"Under en tid var M12 min favorit brittiska sportbil. Jag hade kört M10, gillade chassit och kunde se vart det var på väg, men det var verkligen en pågående bil. M12 var på riktigt. Och det var inte piskknäppsprestandan som verkligen fångade min uppmärksamhet, utan sättet den fick fram det bästa i det underbara chassit och ju kraftfullare den blev när den utvecklades, desto mer slukade chassit det. Den sista, M400, var bäst med god marginal, även om den då var ganska dyr. Men jag slår vad om att om du körde en idag skulle den fortfarande stå sig på viktiga sätt, med bra balans, suverän styrning och en begränsad vänlighet som du behöver superavancerad elektronik för att återskapa nuförtiden. En mycket saknad, grovt underskattad maskin."



Ollie Marriage, sedan *Auto Express*, nu *Top Gear*

"Ah, M12, den galnaste, sötaste, vildaste och bäst balanserade bilen under århundradet i början av detta århundrade. Såvitt jag var bekymrad hade ingen bil med så mycket kraft och så liten vikt någonsin varit så förarvänlig. Det tog Ferrari år att komma ikapp. Styrningen dansade i händerna, bakdelen var superexakt, hela bilen levande och kommunikativ. Det var den tidiga 2.5-modellen som fångade mig mest på grund av det galna turbovislandet. Kupén höll inte Porsches standard, men jag gillade den mattäckta skenan för foten när man satte sig in. Åh vänta lite, det var ju det faktiska chassit, eller hur?"

Ben Whitworth, *CAR*:

"I mars 2004 flög jag till Moskva för att träffa Alexey Chernyshev, ägare av snabbbilsbutiken Sportmobil... Den östeuropeiska tidiga prestandamarknaden innebar att badge-statusen kom långt efter Pace. Det var därför Chernyshev lade till den nya Noble GTO 3R i sitt stall. Men, som jag fick reda på under 36 timmars motorgalenskap i Moskva, var det den enorma djupet i dess ingenjörskvalitet som gjorde denna korta jättedödares hyperprestanda så underbart tillgänglig. Dess kropps kontroll var oklanderlig. Den flöt vackert över Moskvas frusna och prydda vägar. Dess hydrauliskt assisterade styrning – informativ och precis – var en ständig allierad. Bromsarna matchade lätt synapsbrytningsprestandan. Alla förarkontroller var perfekt viktade. Och det gick så förbannat snabbt. GTO 3R var fullständigt fångslände på alla dynamiska nivåer."

Steve Sutcliffe, då *Autocar*, nu *Auto Express* och *evo*

"Noble M12 var en frisk luft i båda näsborrarna när den kom in i mitt universum vid sekelskiftet. Bilar är förstas väldigt annorlunda nuförtiden, men det är svårt att föreställa sig att M12 ens existerade 2021, än mindre såldes i tusentals, som M12 gjorde. Det fanns flera anledningar till det. Och som med allt som lyckas var det de enkla elementen som Lee Noble och hans team verkligen lyckades med M12. För det första såg det bra ut. Två, det gick som stank. För det tredje kostade det inte en förmögenhet att köpa, även om det inte var billigt år 2001 för 40 000 pund. För det fjärde körde den mycket vackert tack vare ett mittmotorigt chassi som hade berörts av genialitet. På sitt sätt var den lika banbrytande att köra som de bästa 911:orna på den tiden, och på en bana var den oftast snabbare än dem på köpet."



FILM: <https://youtu.be/IEng5Zpw-cA>

Mark Hales, då *Car & Car Conversions*, nu frilansjournalist och racerförare

. "Jag minns detaljerna från de tidiga (M12:orna), särskilt den goda hanteringen som (Lee Noble) senare blev en del av sortimentet.... Men det var mannen själv som gjorde det bestående intrycket. Skäggig, rufsig och alltid livlig, minns jag leveransen av en provbil – tror jag till Autocar – där han bara fann en foajé med en telefon, komplett med skriftliga instruktioner. 'Lämna bara nycklarna på skrivbordet, så hämtar någon dem...' sa rösten i andra änden. Lee svarade: 'Om du inte orkar komma ner och möta mig när jag kört hela vägen från Leicester, kan du dra åt helvete och jag tar tillbaka bilen...'. Det var typiskt, och det var tillräckligt med förvarning att Lee Noble sannolikt inte skulle bli en del av någon företagsstruktur i framtiden... "



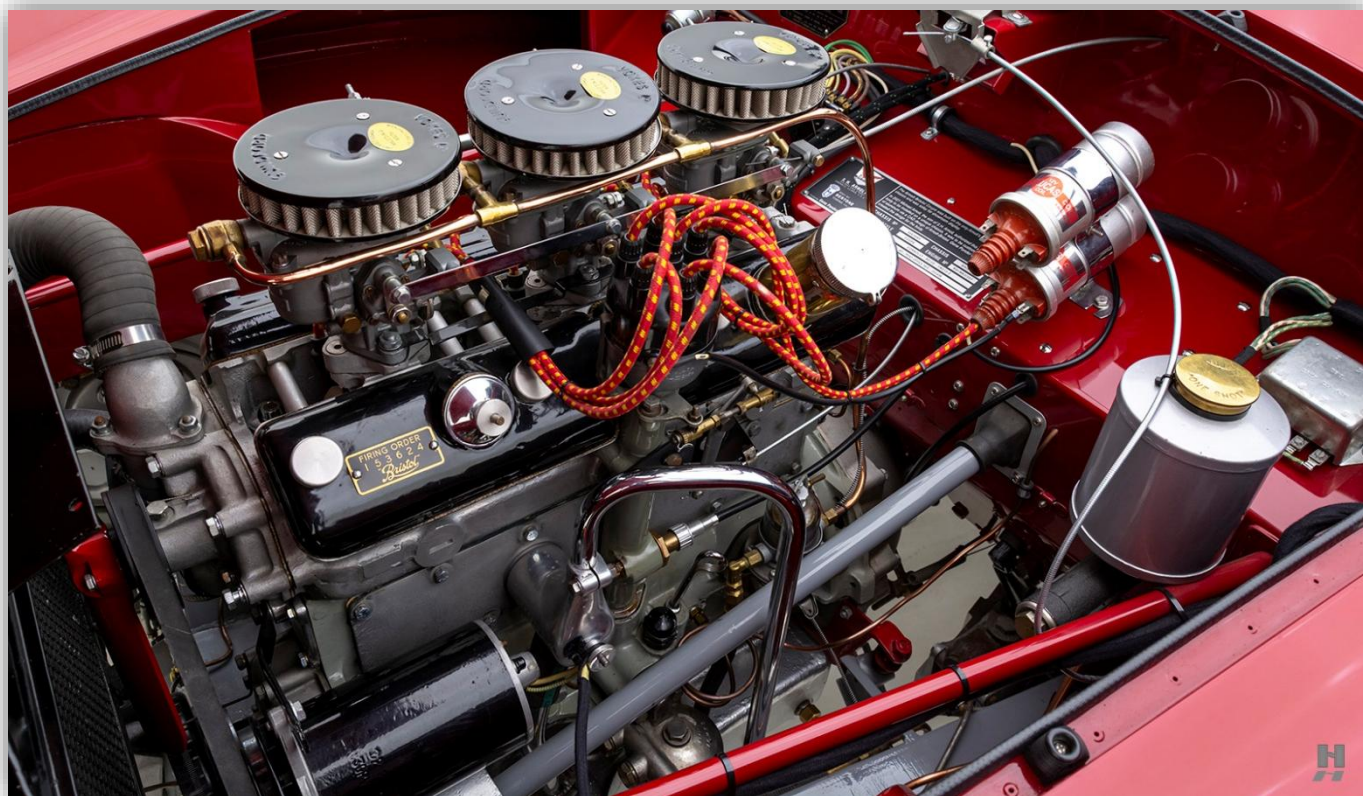


7. Arnolt-Bristol Coupe 1954

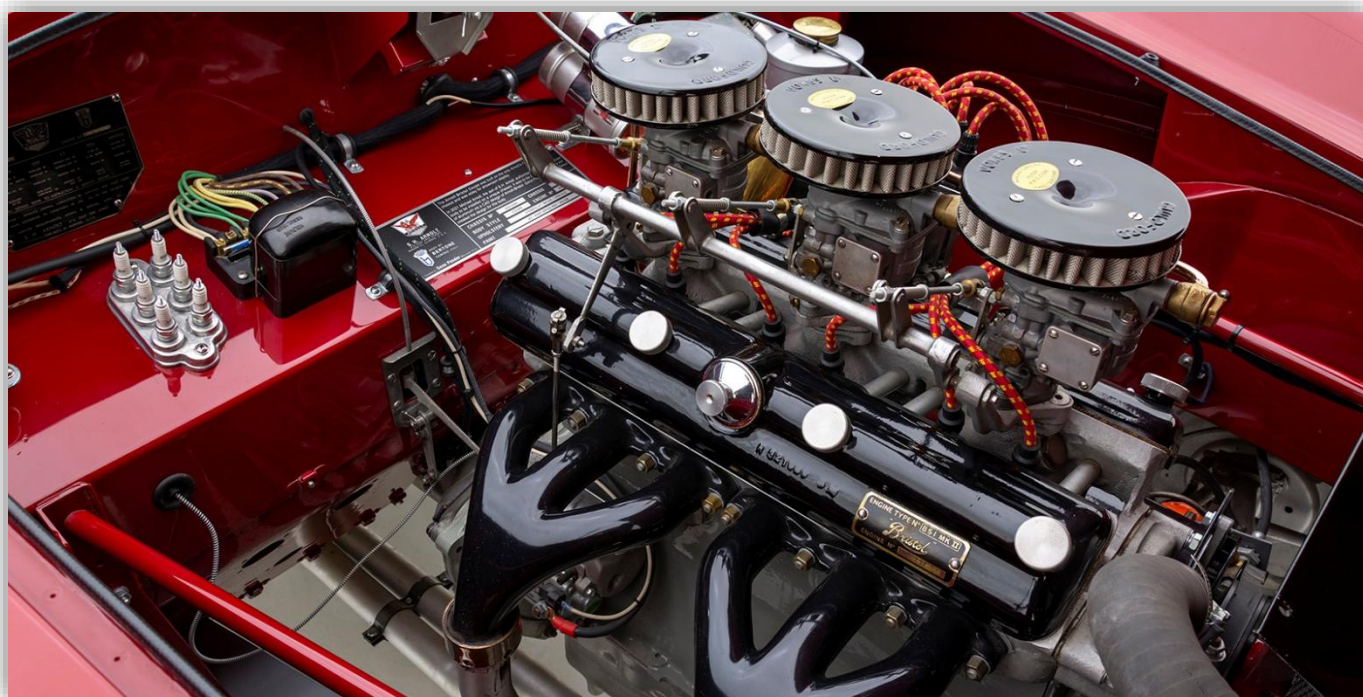


Innan han blev distributör för MG, Riley and Morris i Mellanvästern i början av 1950-talet, hade Chicago-födde Stanley 'Wacky' Arnolt redan visat sig vara en framgångsrik entreprenör med en förkärlek för showmanship. Hans berömda smeknamn myntades av lokalpressen efter en reklamaktion för Sea-Mite Engines. Stanley styrde en 13-fots Sea-Mite-utrustad båt över en ojämn, dimmig Lake Michigan från St. Joseph, Michigan till Chicago. Wacky Arnolts kreativitet minskade inte heller som bilhandlare. Hans förkärlek för MG-märket ledde till att han skapade en lyxigare version av den pigga brittiska sportbilen för att tilltala amerikansk smak, i samarbete med Carrozzeria Bertone i Italien för att bygga en serie coupé- och cabrioletkarosser på MG TD-chassit. Arnolt-MG, designad av den produktive Giovanni Michelotti, var en stilig liten GT som påminde om en nedskalad Ferrari 166 eller 212.





Trots den höga kostnaden lyckades Arnolt sälja 65 Arnolt-MG-coupéer och 35 dropheads, och han riktade snart sin uppmärksamhet mot kraftfullare bilar. Arnolt beställde några distinkta Aston Martin DB2 med Bertone, men Newport Pagnell ogillade det, så han vände sig till Bristol och det nya 404 grand tourer-chassit, drivet av den suveräna, BMW-baserade 2-liters raka sexan. Arnolt ordnade så att chassin kunde skickas direkt från Bristol till Bertone i Italien för att kläs dem i en slank, svepande tvåsitsig roadsterkaross. Bertone fick fria tyglar i designen, och Michelotti skapade en målmedveten form med skarpt veckade linjer, dramatiska valv, infällda strålkastare och stålpaneler som såg ut att ha dragits spända över en rörformad ram, vilket smart dolde höjden på Bristol 'six med böjda skärmar och en avsiktlig huvintag.





Tre roadstervarianter erbjöds, inklusive den lätta Competition, den dubbelfunktionella väg-/tävling-Bolide och den vägklara Deluxe med kvartsbumpare, sidogardiner och en snål mjuk tak. En slående fastback-coupé erbjöds också, men endast ett fåtal kunder betalade de extra 2 000 dollarna utöver grundpriset på 3 995 dollar för en. Den totala produktionen av Arnolt-Bristol nådde 142 bilar, inklusive de cirka sex coupéer och tolv roadsters som skrevs av i en lagerbrand.

Av de 142 ursprungliga Arnolt-Bristol-chassin fick en bil, nummer 404/3060, aldrig någon kaross under perioden. Den behölls av S.H. Arnolt, Inc. och användes som utställning för bilutställningar och kunder i showroom. Efter Stanleys död och företagets nedläggning i början av 1960-talet behölls chassit av familjen och förblev utan kaross och aldrig registrerat. Decennier senare kopplade en känd samlare av Arnot-Bristol-bilar kontakt med Stanleys son Michael Arnolt och ordnade så småningom köp av 404/3060 med målet att skapa en unik, unik coupé. Noterbart är att den nya ägaren till 3060 också ägde flera roadsters och tidigare räknade en av de bevarade ursprungliga Arnolt Bristol Bertone Coupéerna i sin samling.





Med det nya, aldrig registrerade och aldrig karosserade chassit i hans vård påbörjades arbetet med karossen. Den nya ägaren tog tillfället i akt att göra några subtila men effektiva designjusteringar av den ursprungliga Michelotti/Bertone-designen, med roadster-liknande strålkastare istället för de ursprungliga pop-ups, och mer aggressiva valv med djupa utskärningar bakom framhjulen. Bertones karakteristiska fastback-profil och slingrande kurvor behölls för full effekt.

Karossen byggdes på traditionellt sätt på en träbock, som CNC-frästes specifikt för detta projekt av ADC Enterprises i Ferris, Texas. Ytterligare metallarbete och finish sköttes av Red Car Restorations och Foster Vintage, båda från Texas. Resultatet är en slående maskin, kompakt och målmedveten i sin mörkröda finish med polerade detaljer på hjulläpparna och huvinsuget. Detaljer inkluderar tidsriktiga Borrani bi-metall kopior av skivfälgar och Deluxe-stil kvartsbumpare.

Den mysiga tvåsitsiga cockpiten har bucketstolar klädda i biscuitläder, med matchande material på dörrkort och paneler. Havregryns mattor i kvadratisk väv tillför en känsla av värme och tidsriktig känsla till stugan. Föraren står framför en panelpanel i karossfärg, med en Bluemels treekrade hjul och Smiths-liknande instrument med Arnolt-logotypen, arrangerade i en tajt monterad monter i en motordriven aluminiumpanel. Det finns förvaring bakom sätena, medan bagageutrymmet har rimligt utrymme för att bära en eller två mjuka väskor på rally. Bagageutrymmet är också fint detaljerat med matta och rymmer ett extra Borrani-hjul.

Under huven sitter den legendariska Bristol-sexan, korrekt presenterad i sportig stil med tre nedåtriktade förgasare. I enlighet med byggkvaliteten är motorutrymmet vackert detaljerat med racinginspirerade detaljer som dubbla tändspolar, reservpluggållare och porslinsmaljmanifolder. Äkta dekaler, beslag och beslag behåller den tidsriktiga estetiken.

Utformad av en passionerad entusiast och utförd utan hänsyn till kostnad, erbjuder denna slående Arnolt-Bristol Coupe en exceptionell möjlighet att skaffa en unik sportbil byggd för att bana bakvägar på evenemang som Colorado Grand eller Copperstate 1000, och värd att fira sin unika design i New Coachwork concours-klasser.

8. Grattis Oldsmobile Toronado!

Publicerad 17 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Torborg och Torvald har namnsdag vill vi även fira Toronado.



Så här i efterhand är det svårt att förstå hur banbrytande och framåtblickande Oldsmobile Toronado var då den presenterades för allmänheten 1966. Med Toronado återinförde Oldsmobile framhjulsdriften på den amerikanska bilen men också ett **formspråk** som kom att stå sig långt framöver.

Att para ihop Oldsmobiles största motor, en 425 kubiktums V8 på 385 hk, i en konstruktion där automatlådan formligen nästlade sig runt motorn för att driva bilens framhjul var en sensation.

1970 infördes hel grill med exponerade strålkastare igen och det som ändrades oftast genom åren var just fronten. 1972 försvann grillen helt och ni som minns ansiktslösa VW Passat fattar hur det tog sig ut.

Oldsmobile Toronado förblev hela produktionstiden **framhjulsdriven** men också en **tvådörrars lyxkupé**. 1979 kapades den omfångsrika karossen i alla ändrar precis som på de flesta amerikanska bilar. Och så höll det på ända till slutet 1992. Små indragningar här och där.

Sista åren fanns endast V6 motor och en kaross som var i halvskala mot den ursprungliga Toronadons.



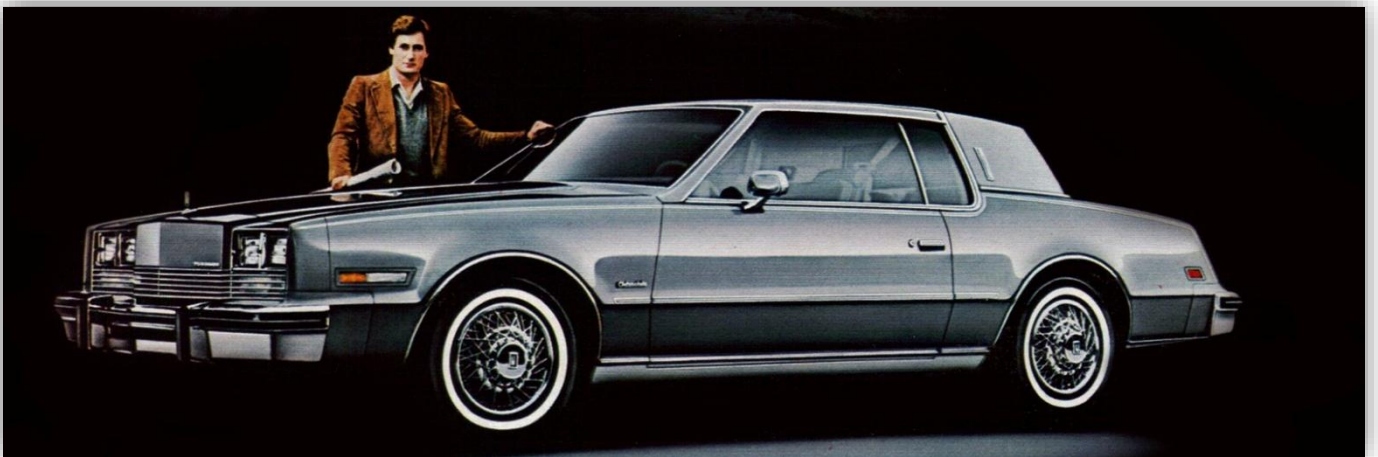
Redan efter endast två års produktion bytte Toronado ansikte. 1968 skulle alla Oldsmobile ha delad grill men Toronadons grunddrag de var de samma.



1974 års Toronado var en fortsättning på den karossform som kom 1971. Några tunna kromribbor hade monterats fram till på motorhuven för att markera denna mer än tidigare modell med naken plåt.



Downsizingen var inledd. Året var 1979 och i spegeln såg Oldsmobile Toronado allt mindre och smalare ut.



Oldsmobile Toronado Brougham 1982



Oldsmobile Toronado 1992

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Fiat 124 1966

Fiat 124 var ännu en vinnare av European Car of the Year, den här gången 1967, och den skulle komma att bli den mest sålda bilen i historien (i motsats till den mest sålda bilmodellen). Fiat sålde mer än fem miljoner av dem i sedan- och kombimodeller, och när Fiat upphörde med tillverkningen 1974 tillverkades 124 redan av VAZ (**Lada**) som skulle komma att tillverka mer än **17,3 miljoner** av dem.

Trots sitt rykte om att vara billig och rostig var 124 inte konstruerad till lägsta möjliga kostnad; det fanns skivbromsar överallt och underbara motorer med fritt varvtal som gjorde denna lådformade Fiat rolig att köra.

Hedersnämmanden för 1966: Audi 80, Jensen Interceptor, Toyota Corolla, Volvo 140

