



*ZIS-110 1946.*

- 1. Elon Musk vill köpa hela Twitter**
- 2. Nästan alla Volvomodeller kan uppdateras via nätet**
- 3. Volvo Cars investerar i lättare material**
- 4. Volvo lägger ner fossila XC60**
- 5. Geely Auto trotsar kriget och fortsätter sälja bilar i Ryssland**
- 6. Mitsubishi Colt gör comeback**
- 7. Svenska priset på supersnabba Kia EV6 GT**
- 8. Škoda Enyaq Coupé RS iV provkörd i Italien**
- 9. Citroen ë-C4**
- 10. Här testar Koenigsegg 533 km/h-bilen i Sverige**
- 11. Europa behöver 2 000 nya elbilsladdare varje dag**
- 12. Porsches nya satsning: Gör bensin av vatten och infångad koldioxid**
- 13. Volkswagens vassaste - Golf G60 Limited**
- 14. Lotus Omega toppade 305 km/h 1991**
- 15. Klassiskt bilmärke: Wolseley**

## 1. Elon Musk vill köpa hela Twitter – bjuder 400 miljarder kronor.

PUBLICERAT 14/04/2022 AV MATHS NILSSON.

**Teslas vd och huvudägare Elon Musk vill köpa hela Twitter. Musk lägger bud på Twitter för över 400 miljarder kronor. Målet är att avnotera Twitter från börsen. – Twitter har extraordinär potential. Jag låser upp den, säger Elon Musk.**



Elbilmogulen Elon Musk erbjuder sig att köpa alla Twitters aktier för 54,20 dollar per aktie. Målet är att göra företaget helt privat och avnotera Twitter från börsen.

– Jag investerade i Twitter eftersom jag tror på dess potential att vara plattformen för yttrandefrihet runt om i världen, och jag tror att yttrandefrihet är ett samhälleligt krav för en fungerande demokrati, skriver Musk i ett brev som skickades till Twitters ordförande Bret Taylor.

Twitter-aktien steg 12 % innan börsens öppning efter beskedet. Musk har redan köpt upp 10 procent av bolaget sedan tidigare.

Här var brevet Musk skickade som avslöjats i en värdepappersanmälan:

*Jag investerade i Twitter eftersom jag tror på dess potential att vara plattformen för yttrandefrihet runt om i världen, och jag tror att yttrandefrihet är ett samhälleligt krav för en fungerande demokrati.*

*Men sedan jag gjorde min investering inser jag nu att företaget varken kommer att trivas eller tjäna detta samhälleliga imperativ i sin nuvarande form. Twitter måste omvandlas till ett privat företag.*

*Som ett resultat erbjuder jag att köpa 100 % av Twitter för 54,20 USD per aktie i kontanter, en premie på 54 % från dagen innan jag började investera i Twitter och en premie på 38 % under dagen innan min investering offentliggjordes. Mitt erbjudande är mitt bästa och sista erbjudande och om det inte accepteras skulle jag behöva ompröva min position som aktieägare.*

*Twitter har extraordinär potential. Jag låser upp den.*

**Elon Musk**

## 2. Nästan alla Volvomodeller kan uppdateras via nätet.

Publicerad 2022-04-17 kl 9:42. Text Erik Söderholm.

**Nu lämnar Volvo det egenutvecklade systemet Sensus. Det nya infotainmentsystemet kan uppdateras över nätet.**



**Det har tagit** lång tid för biltillverkarna att införa möjligheten att uppdatera bilens mjukvara via nätet, istället för att bilägaren ska behöva åka in till verkstaden. Tesla var tidigt ute med tekniken som först de senaste åren börjat breda ut sig även hos andra tillverkare.

Volvo Cars uppger nu att alla nya modeller från och med årsmodell 2023, utom vissa varianter av XC40, har möjlighet att uppdatera mjukvaran på distans.

– Detta är en viktig milstolpe: vi uppdaterar nu bilar av alla modeller på merparten av våra marknader, och ger på så sätt allt fler kunder tillgång till fördelarna med kontinuerliga fjärruppdateringar, säger produktchefen Henrik Green.

**De helt eldrivna** Volvomodellerna samt XC60, S90 och V90 har haft tekniken sedan tidigare. Nu införs den även på XC90, S60 och V60. Bilarna har ett [nytt infotainmentsystem](#) som bygger på teknik från Google, och därmed skrotas Volvos egenutvecklade system Sensus.

Den [senaste uppdateringen](#) av systemet som även Polestar 2 fått ta del av innebär att bilägarna bland annat får bättre möjligheter att ställa in klimatanläggningen i förväg. Dessutom uppdateras funktionerna i mobilappen, något som [många Volvoägare klagat på](#).



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Nu kan Volkswagen fixa buggarna på distans.**



**Märkena som är bäst på uppdateringar via nätet.**



**Dubbla uppdateringar på gång – 25 procent snabbare.**

### 3. Volvo Cars investerar i lättare material.

AV SANNE VÄLI-TAINIO. PUBLICERAD: 07 APR 2022, KL 10:52.

Volvo Cars har investerat i schweiziska Bcomp, ett företag som utvecklar lättviktsmaterial av naturfiber. Syftet är att sänka klimatavtrycket i kommande elbilar.



Att bygga fordon som väger mindre och att använda sig av naturmaterial är en het trend nu. Av naturliga skäl förstås, inte minst för att kunna nå de miljömål som EU satt upp, och eftersom en bil som väger mindre påverkar miljön – och dess egna komponenter – mindre. Och att använda naturmaterial minskar klimatpåverkan redan vid produktionen, något som för elbilar blir allt viktigare eftersom dessa släpper ut mer koldioxid vid just tillverkningen.

[Volvo Cars](#) är ett av de företag i bilvärlden som lägger stort fokus på hållbarhet och deras senaste satsning handlar om just lättviktsmaterial. Via Volvo Cars Tech Fund, bolagets riskkapitalarm, har man investerat i Bcomp, ett företag från Schweiz som utvecklar lättviktsmaterial baserade på naturfiber. Även dotterbolaget Polestar har för avsikt att använda Bcomps material i kommande bilmodeller.

**LÄS OCKSÅ: [Så ska Polestar bygga elbilar utan miljöpåverkan.](#)**

– Den här investeringen är ännu ett exempel på vårt engagemang för hållbarhet och strategiska fokus på att minska vårt koldioxidavtryck. Vi har en lång tradition av samarbeten med ledande teknikföretag som Bcomp, eftersom vi ser gemensamma fördelar med att hjälpa dem att skala upp och utveckla innovativa produkter på globala marknader, säger Alexander Petrofski, chef för Volvo Cars Tech Fund.



*Linkkomposit har använts i Volvo Cars Concept Recharge.*

Bcomp använder det biobaserade materialet linfiber, som har fördelen att vara lätt, energisnålt och genererar lägre utsläpp jämfört med andra plastmaterial. Man har beräknat att kompositmaterial av naturfiber är upp till 50 procent lättare, använder upp till 70 procent mindre plast och släpper ut 62 procent mindre koldioxid.

Volvo Cars hade detta material i sin senaste konceptbil, [Volvo Cars Concept Recharge, som presenterades i somras](#). Man använde linkkomposit för de nedre förvaringsutrymmena, nackstödet baksida och fotstödet. På utsidan är den främre och bakre stötfångaren och tröskellisterna tillverkade i materialet. Nu undersöker de hur de ska använda naturfiberkomposit i nästa generation elbilar.

– Vi ser mycket positivt på de möjligheter som linbaserade kompositmaterial erbjuder, och det är därför som vi har använt dem både invändigt och utvändigt i Volvo Cars Concept Recharge. Det är ett material som är miljömässigt ansvarsfullt, med mycket lågt koldioxidavtryck och som levererar en attraktiv och naturlig estetik, säger Robin Page, senior vice president design på Volvo Cars.

Den här satsningen är en del av [ambitionen att minska utsläppen och att bli klimatneutralt senast 2040](#). Även om fenomenet att bygga lättare bilar är en trend nu i och med EU-mål och den allmänt kända klimatkrisen, så har Volvo Cars satsat på liknande företeelser tidigare fast för skojs skull. Teknikens Värld intervjuade för länge sedan en av männen som var med och byggde Volvo 850-varianten som kom att kallas "Luciabilen". Den skulle inte väga mer än 850 kilo och man lyckades nästan – den vägde till slut strax över målvikten.

Tänk om Volvo Cars hade fortsatt satsa på att bygga lättare bilar, undrar hur bilvärlden hade sett ut i dag. I dag är företagets mål att minska koldioxidutsläppen under varje bils livscykel med 40 procent till 2025, jämfört med 2018.



**Lotus nya suv Eletre viskar om Volvos framtid.**

#### 4. Volvo lägger ner fossila XC60 – så blir efterträdaren.

PUBLICERAT 06/04/2022 AV MATHS NILSSON.

Här är nya uppgifter om Volvos elektriska ersättare till jättesäljaren XC60. Bilen blir den första Volvon med Northvolt-batterier, enligt Autocar. Dessutom får den ett helt nytt namn när den lanseras nästa år.



Volvo XC60 är idag märkets viktigaste bil och står för nästan en tredjedel av Volvos globala försäljning. Att den elektriska uppföljaren till XC60 lyckas är avgörande för att Volvo ska nå sitt mål om 50% elbilar redan 2025. I dag är andelen endast sju procent. År 2030 ska förbränningsbilarna, som idag utgör 93 procent, vara helt borttagna ur sortimentet.

Till att börja med får bilen ett helt annat namn än XC60. Det är redan avslöjat att efterträdaren till XC90 ska heta Embla, så kanske får XC60 heta Ask?

Den nya bilen blir den första från Volvo som drivs av batterier producerade av det nya joint venture-bolaget mellan Volvo Cars och Northvolt. De två bygger tillsammans en ny batterifabrik på Torslanda med sikte på att nå en årlig produktion på 50GWh år 2026. Produktionen kommer att räcka för att driva större delen av Volvos elektriska bilproduktion.

Innan den fabriken öppnar kommer Volvo att anskaffa batterier för XC60-ersättningen från Northvolts befintliga anläggning med en hastighet av 15 GWh årligen från 2024. Enligt Autocar kommer XC60 med förbränningsmotor att fortsätta säljas under en kortare period efter att elbilen lanserats.

Nya XC60 byggs på Volvos SPA2-plattform som är framtagen helt och hållet för elbilar. Det är inget djärvt antagande att bilen kommer att likna Concept Recharge som visades förra året. Bilen blir lägre och slankare än dagens XC60, mer lik en kombi än en SUV, men något högre markfrigång. Enligt Autocar blir bilen också självkörande. Det innebär lidar-sensorer från Luminar och en autonomdator från mjukvarujätten Nvidia. Målet är att ta Volvos berömda säkerhet ytterligare framåt.



## 5. Geely Auto trotsar kriget – fortsätter sälja bilar i Ryssland.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-04-17, 12:00.

**Medan Volvo Cars har dragit sig ur har syskonmärket inga planer på att lämna den ryska marknaden.**



*Nybyggda Geely-bilar i företagets fabrik i Belarus.*

**När Ryssland invaderade** Ukraina svarade många västerländska, sydkoreanska och japanska varumärken med att lämna den ryska marknaden.

Volvo Cars meddelade redan den 28 februari att de slutar leverera bilar dit. Men Geely Auto, ett märke som har ett [nära samarbete med Volvo](#), har inga planer på att lämna Ryssland. Det [skriver Dagens Industri](#). Geely Auto säger i en kommentar till tidningen att de i det här skedet "avser att behålla sin marknadsnärvaro" i landet.

**Geely Auto har** också starka kopplingar till Belarus, som stöttar Rysslands krig. Via samskiftsföretaget Belgee äger de en fabrik i landet tillsammans med det statliga Belarusiska företaget Belaz, som framför allt producerar bilar för den ryska marknaden.

Geely Holding, som äger både Volvo Cars och Geely Auto samt märken som Polestar, Lotus och Lynk & Co, har inte velat kommentera detta till DI. Volvo Cars skriver till tidningen att det inte är deras sak att kommentera andra bolags agerande, även om bolagen i fråga ingår i samma koncern som dem.





**Kinesiska staten storägare i Geely-bolag baserat i Göteborg.**



**Volvo Cars vinst på villovägar? Ägare kopplas till skatteparadis.**



**Ingen fusion mellan Volvo och Geely – satsar på ny gemensam elplattform.**



**Volvo fokuserar helt på elbilar – nytt bolag tar över drivlinorna.**



**Alrik: Vanvård av Volvos varumärke.**



**Magnus Kvandal**

## 6. Mitsubishi Colt gör comeback – baseras på Renault Clio.

PUBLICERAD: 07 APR 2022, KL 09:16.

Nästa år lanseras nya generationen Mitsubishi Colt, tvilling med Renault Clio. Mitsubishi Colt kommer att säljas både med bensinmotor och som laddhybrid.



*Fronten verkar särskilja Colt från tvillingen Renault Clio. Symbolen föreställer tre stiliserade diamanter. Mitsu betyder tre på japanska.*

Nya [Colt](#) blir den andra Mitsubishi-modellen som grundar sig på en befintlig Renault-modell. Kommande [Mitsubishi ASX](#), årsmodell 2023, bygger på [Renault Captur](#). Samarbetet är en följd av att [Mitsubishi](#) ingår i trepartsalliansen Renault-Nissan-Mitsubishi.

Utseendet på nya Colt avslöjas inte i pressreleasen, men på den mörka siluett-bilden syns ett tydligt släktskap med [Renault Clio](#). Knicken på bakdörrens kant mot rutan är densamma, liksom det dolda dörrhandtaget. Bilarna kommer för övrigt att tillverkas i samma fabrik, i Bursa i Turkiet. Det kan vara så att det bara är grillen och huven som kommer att skilja bilarna åt.

Data om laddhybriden saknas men sannolikt kommer drivlinan inte skilja sig från den som finns i laddhybridversionerna av Renault Captur och [Renault Megane](#). De har ett batteri på 9,8 kWh som ger en räckvidd på 5,0 mil i WLTP-körcykeln.

Den nya småbilen blir ett välkommet tillskott för Mitsubishi-handlarna som i dag bara har två modeller att erbjuda, [Eclipse Cross Plug-in Hybrid](#) och [Space Star](#).



**Mikael Stjerna**



## 7. Svenska priset på supersnabba Kia EV6 GT!

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2022-04-17, 17:09.

**Tesla Model Y Performance får svårt motstånd från nya Kia EV6 GT – som är snabbare till 100 km/h och dessutom laddar bättre på riktigt – enligt sajten EV-database. Men vilken är mest prisvärd?**



*Med Kia EV6 GT utmanar det koreanska märket Tesla – men är den värd väntan?*

**FILM:** <https://youtu.be/lpJKNYcWQjs>.

**Kia EV6 har fått en mängd** utmärkelser, inte minst för sin avancerade 800-voltsteknik som [kan ge riktigt snabb laddning](#). Nu kommer prestandaversionen GT med 585 hk och 740 Nm. 0–100 km/h går på blixtrande snabba 3,5 sekunder och toppfarten är för att vara en elbil riktigt hög: 260 km/h.

Huvudkonkurrenten lär bli Tesla Model Y Performance, som enligt EV-database har 526 hk, klarar 0–100 på 3,7 sekunder och toppar 250 km/h.

**När det gäller laddning vinner** Kia också, enligt EV-database: 10–80 procent ska gå på 16 minuter medan EV-database påstår att Teslan behöver 30 minuter. Kias fabriksuppgifter säger däremot att laddtiden är 18 minuter likt [vanliga EV6](#). Det ska bli mycket spännande att testa detta i verkliga livet, när testlaget väl kan lägga sina händer på det första exemplaret.

Räckvidd är däremot Teslas gren, enligt [WLTP-normen](#) går Model Y Performance 514 km mot 400 km, för Kia EV6 GT.



**Vilken är då dyrast?** Kia EV6 GT kostar från 764 600 kronor medan listpriset för Model Y Performance är 779 080 kronor. Alltså i princip samma pris, eftersom Kia nu höjt priset med 15 000 kronor.

En stor konkurrensfördel för Tesla är att väntetiderna sägs vara runt två månader medan man får vänta till slutet av året om man beställer sin Kia EV6 GT nu.





Video: Alrik kör Kia EV6.



Efter förseningarna: Nu levereras första tyskbyggda Teslan.



Sverigepremiär för Kia EV6.



Alrik Söderlind

## HÖGSTA VÄXELN

## 8. Škoda Enyaq Coupé RS iV provkörd i Italien.

Av Marcus Berggren - 31/03/2022.

Marcus känner sig lite sportig i Toscana.



**FILM:** <https://youtu.be/Jjg5kENvGd0>.

Škoda Enyaq lanserades 2020 och är tillsammans med koncernsyskonen Audi Q4 e-tron och Volkswagen ID.4 gruppens svar på den snabbväxande elbilsmarknaden. Enyaq stoltserar med rimlig räckvidd, hög praktikalitet, och en trivsamt körupplevelse. Nu finns den även som coupé och på typiskt Škoda-manér har det även blivit dags för en RS-variant att göra intåg. Jag lade i Högsta Växeln och begav mig till Italien för att provköra Škoda Enyaq RS Coupé.

#### Hur var det nu med *Simply Clever*?

Škoda gillar att skryta om sin slogan – *Simply Clever* – som kort och gott härstammar från det tjeckiska märkets orubbliga fokus på praktikalitet och finurliga lösningar. Av den anledningen är en coupé-suv kanske inte det man förknippar med det tankesättet. Men man ska inte glömma att Škodas historieböcker minsann rymmer flertalet sidor med just coupéer, inte minst [Škoda 200 RS från 1974](#).

Med det sagt förklarade Škoda att den ovannämnda pragmatismen återfinns även i Enyaq Coupé. Till exempel är huvudutrymmet bak helt intakt jämfört med vanliga Enyaq, de typiska paraplyfacken i framdörrarna finns kvar, samt en isskrapa i bagageluckan för att nämna några exempel.

Fortsättningsvis försvinner endast 15 liter bagageutrymme jämte ordinarie Enyaq, i sammanhanget en försumbar mängd utrymme. Tjeckerna var likväl noga med att understryka att de inte förväntar sig att Enyaq Coupé RS ska sälja i drivor, och på den svenska marknaden är den preliminära prognosen på 500 bilar.



### RS som i Ruskigt Snabb?

Rent historiskt har Škodas RS-bilar varit snäppet sportigare versioner av deras ordinarie modeller. Prestandahöjningen och sportigheten i sig har därför aldrig inkräktat nämnvärt på det som gör en Škoda en Škoda. RS-modellerna har ändock alltid lyckats med att upplevas som speciella och leverera mer än man förväntar sig, vilket har varit en bestående del av dess charm.

Nya Enyaq RS Coupé fortsätter bitvis på samma spår men bilens tyngd i kombination med dess milda prestanda gör aldrig att bilen överraskar rent prestandamässigt. Enyaq RS Coupé bjuder på 299 elhästar som går ner i backen via alla fyra hjulen men de tampas också med en hel del vikt och utmärker sig inte lika mycket som sina RS-släktingar.

### Sportigt värre

Škoda har gjort mer än att bara skruva upp hästkraftantalet. Utseendemässigt är det kosmetiska skillnader som den nya upplysta grillen som är standard, och även en annan front och bakdel samt annan hjulupphängning. Försättningsvis är bilen 15 millimeter lägre fram och 10 millimeter lägre bak – likt [Enyaq Sportline](#) – men Enyaq RS ser sportigare ut än vad den de facto är.

Körningen ägde rum i Toscana i Italien där vägarnas släthet varierar mellan hur de var på romartiden och en marmorskiva. Den Enyaq RS Coupé vi provkörde var försedd med ett adaptivt chassi (tillval) som för det mesta lyckades parera vägbanans ojämnheter hyfsat väl. På den släta italienska motorvägen känns Enyaq RS Coupé stabil och bekväm medan den på de gropigaste delarna av testrutten ibland kändes som en jonglör med för många bollar.

På insidan är ordinarie Enyaq är RS-modellen mer ombonad och premiumbetonad än båda sina tyska syskon. Testbilen vi hade till förfogande bjöd på mambagrön lack och en nästintill lika grön inredning.

Lacken var snäppet skrikigare än på den [Škoda Felicia Fun](#) vi såg i en sömnig italiensk kustby. Interiört upplevs Enyaq Coupé RS som påkostad, även om jag personligen inte hade valt en alcantara-klädd instrumentpanel; tjeckerna har ansträngt sig för att differentiera RS i modellutbudet.



### Škoda Enyaq Coupé RS iV (2022)

**Motor:** Dubbla elmotorer, 299 hästkrafter, 460 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Steglös växellåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 6,5 sekunder

**Toppfart:** 180 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 497 km

**Vikt:** 2 255 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 4653/1879/1607 mm

**Pris:** Från 664 500 SEK

#### Drivlinor till Sverige

##### Enyaq Coupé RS iV

(Fyrhjulsdraft, 299 hk, 82 kWh)

##### Enyaq Coupé iV 80

(Bakhjulsdraft, 204 hk, 82 kWh)

##### Enyaq Coupé iV 80X

(Fyrhjulsdraft, 265 hk, 82 kWh)

**Enyaq Coupé iV Sportline 80** (Bakhjulsdraft, 204 hk, 82 kWh)

**Enyaq Coupé iV Sportline 80X** (Fyrhjulsdraft, 265 hk, 82 kWh)





### Kuriosa

570 liter bagageutrymme  
Kan parkera helt själv  
Uppdaterad infotainment  
Dragvikt – 1200 kg

### Konkurrenter

[Ford Mustang Mach-E](#)  
[Hyundai Ioniq 5 HTRAC](#)  
[Kia EV6](#)

### Laddning

Upp till 135 kW snabbladdning  
10-80% på 29 minuter (vanliga)  
10-80% på 36 minuter (RS)  
100 km på 7 minuter



## 9. Citroen ë-C4: Fransk komfort i elbilsdjungeln.

Av Mikael Gullström. 4 April, 2022.

Citroen är sist i skaran av den numera gigantiska Stellantis-koncernens varumärken att lansera sin första renodlade elbil. Modellen har fått det franskklingande namnet ë-C4.



*Snygg design och överraskande bekväm.*

*Citroen ë-C4 är bättre än vad många tror och ett riktigt bra alternativ som pendlarbil.*

**FILM:** <https://youtu.be/1DsasyB9C0A>.

Nu är det något halvår sedan vi här i Sverige fick hem pressbilar och det har redan gjorts ett antal tester och flera omdömen. De flesta har varit ganska tuffa som så många biljournalister är just mot elbilar av den här typen.

Det blir oftast millimeterfrågor om räckvidd som enligt vår uppfattning är felaktig då en elbil av mellanklass och med medelräckvidd inte kan, eller ska, utnyttjas som en långfärdsbil.

### **Obalanserad räckviddsdebatt**

Det finns en obalanserad bild av hur man nyttjar den här typen av el bil. Får man som köpare, eller journalist, ångest över om bilen har 25, 28 eller 35 mils räckvidd så ska man köpa en plugg-in hybrid i stället.

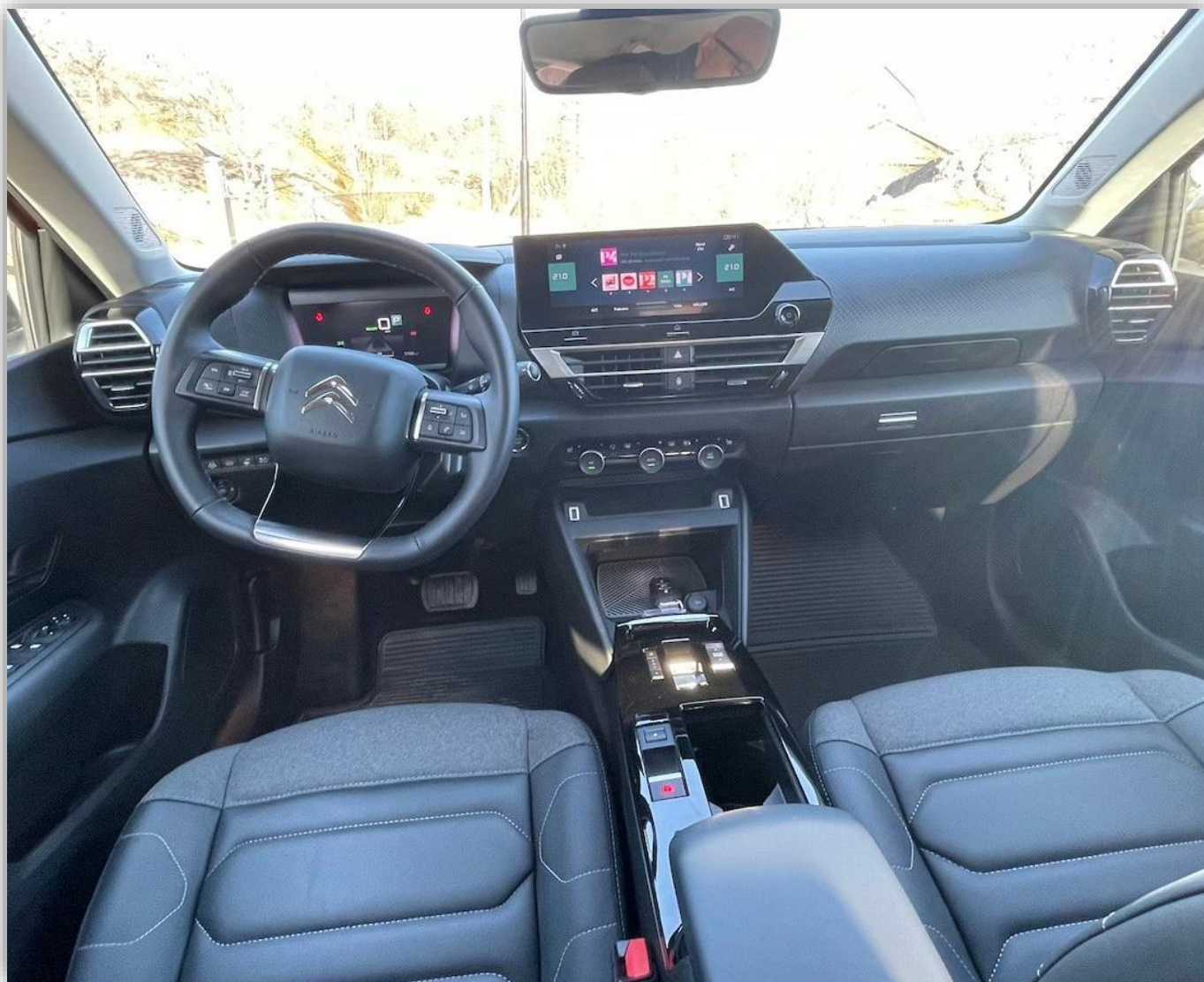
Som vi kommenterat i andra artiklar så har den genomsnittlige bilpendlaren i Sverige 27 km enkel väg, dvs. drygt 52 km per dag om man enbart kör till och från jobbet. Lägg till några mil extra för skjuts av barn, handla eller något annat ärende.



*Välkommen till en överraskande bekväm förarplats.  
Enkelt och logiskt befriat från franska innovationer.*

Genomsnittligt bör man således klara sig utmärkt med 7-8 mil i räckvidd varje dag. Givetvis förutsatt att man har tillgång till laddare i huset eller på parkeringen där man bor. Har man inte det så ska man inte ens överväga att köpa en elbil – basta!

Sedan finns givetvis undantag och andra specifika behov som en del har i form av längre resor till arbetsplats, landställe osv.



*Rent och logiskt utan för mycket knappar.  
Växelspaken är ersatt av den lilla knappen i mitten. (*

### **Ë-C4 tar dig drygt 30 mil**

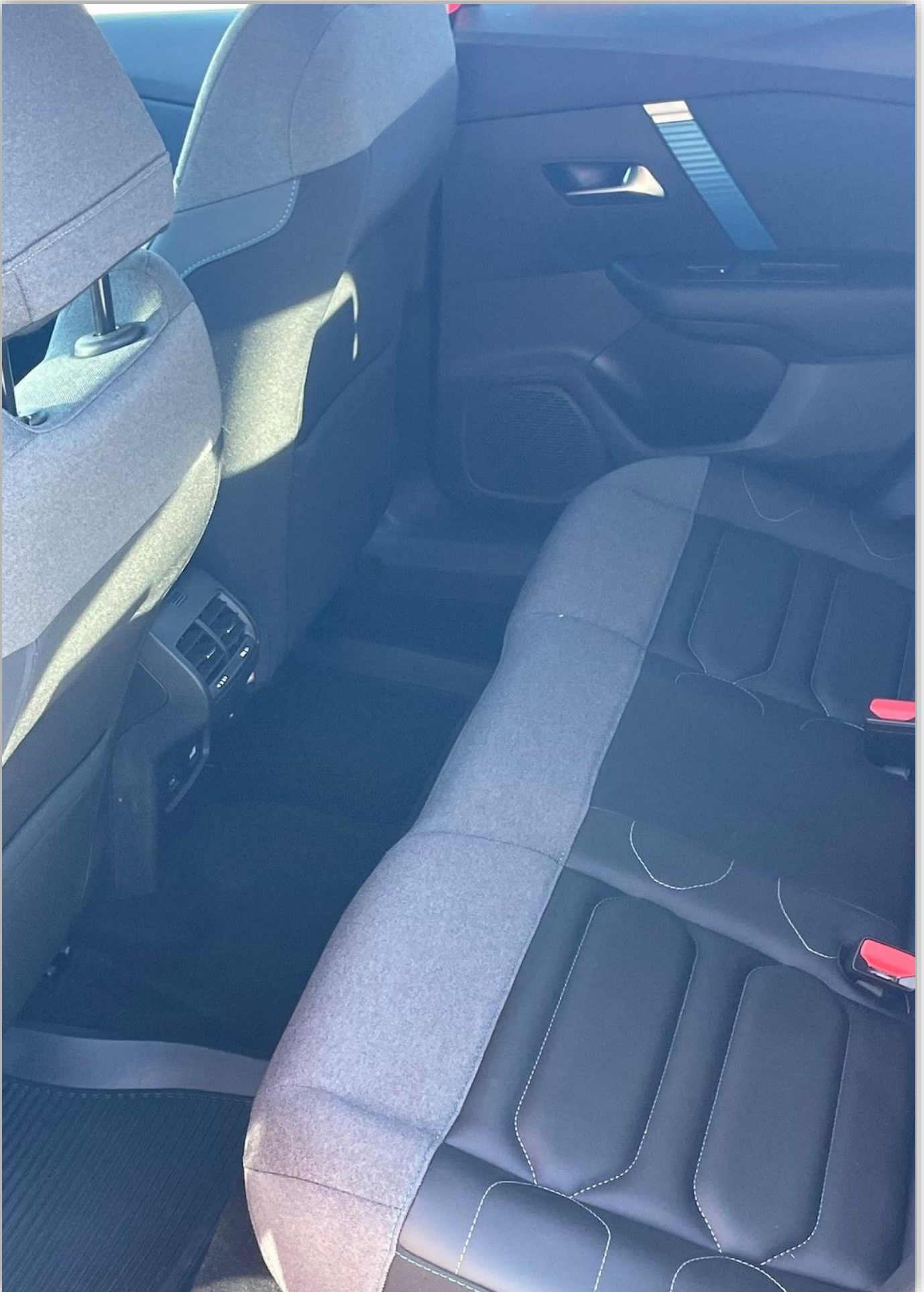
Enligt Citroen så är räckvidden WLTP är 35 mil. Men oavsett vad vi skriver här så är det helt upp till förare, temperatur och trafiktempo. Med det sagt så låt oss lämna denna milimeterdiskussion som ändå aldrig kommer stämma i praktiken och börja titta på själva bilen.

Citroen har valt att utgå från sin, i övriga Europa, populära C4 modell som är Citroens motsvarighet i Golf-klassen. En modell som har haft det tuffare att nå ut på den kräsna bilmarknaden i Sverige.

Ë-C4 bygger på en CMP-plattform som även kusinerna i Stellantis-familjen Peugeot e-2008 och Opel Mokka-e bygger på. Det innebär att elmotorn sitter fram och levererar 100 kW /136 hästkrafter. Batterikapaciteten är på 50 kWh vilket, som sagt, räcker till 350 km körning.

Acceleration 0-100 km/h går på relativt lugna 9,7 sekunder, vilket ligger i linje med positioneringen som den "bekväma elbilen". Vill man ha snabbare acceleration väljer man en annan bil helt enkelt.

Nu ger man sig in i en klass som domineras av VW ID-3. Onekligen en värdig motståndare om man matchar de mot varandra.



*Baksäte som är ok för storlek small och medium. Börjar man växa upp till large och x-large så blir det trångt här. Men för storlekklassen ett godkänt baksäte.*



*En SUV-aktig coupedesign som avslutas med en vinge för att framhäva det sportiga i karaktären. Något som inte motsvaras av en relativt modest motor.*

### Ë-C4 bjuder på tufft motstånd

Sett till enbart nyregistreringar så vinner ID-3 överlägset. Men tro inte att ë-C4 är så enkel att slå på fingrarna. Efter att kört bilen i en vecka så inser man att modellen är bättre än vad man kan läsa sig till från branschens tester.

I sann Citroen-anda förväntar man sig lite udda lösningar, men frankofilen gör sig icke besvär då ë-C4 är helt befriad från franska finurligheter.

Karossmässigt är ë-C4 en typ av SUV-Coupé eller halvkombi-crossover. Lite högre markfrigång, snygga linjer med flera SUV-iga detaljer samt rejäla fälgar.

### Bekvämast i klassen enligt Citroen

Citroen har valt att positionera ë-C4 som den bekväma elbilen. Något som produktchefen **Laurance Hansen** var tydlig med vid lanseringen då han lovade att ë-C4 skulle vara "en ny standard för klassen när det kommer till komfort".

Det är stora ord och hurvida man lyckats är en individuell upplevelse. Men tar man ett snabbt kliv över från storsäljaren ID-3 så blir det en tydlig skillnad. Det är en mjukare och tystare körupplevelse i Citroen ë-C4.

Enligt Citroen så är det ett resultat av att man bland annat satsat på säten uppbyggda med vibrationsdämpande stoppning och på hydraulisk fjädring. Fjädringen har så kallad "progressive hydraulic cushions", vilket man närmast kan beskriva som "hydrauliska kuddar" som fungerar i symbios med den traditionella fjädringen.

Effekten blir att man filtrerar bort ojämnheter i vägbanan och absorberar stötenergin från exempelvis en grop, gupp eller andra skarvar i vägen.

Är då ë-C4 bekvämast i klassen? Ja, efter att testat bilen under en vecka så kan vi intyga att ë-C4 vinner överlägset när det gäller att bekvämt ta sig fram över Stocholms trasiga vägar och byggarbetsplatser.

## Design är subjektivt

Design är väldigt subjektivt och det är upp till betraktaren att tolka det som skapats. I fallet ë-C4 så upplever jag att grundlinjerna är snygga men att man valt att krydda med lite för många "asiatiska pråligheter"

Precis som man ofta ser på många japanska och koreanska modeller så är det lite för många smådetaljer i plåtpressningen och ljuslösningar. Något som förtar den snygga grunddesignen.

Det sluttande bakpartiet tar lite takhöjd för baksätesspassagerare och i bagageutrymmet. Linjemässigt är det snyggt och man har adderat den lilla vingen på bakrutan som en detalj som förstärker de sportiga linjerna.

## Inredning

Väl bakom ratten är det sköna säten om än lite för korta. Förarsätet är bekvämt och är en tydlig kontrast mot de fasta och ibland hårda säten vi hittar hos tyska kollegor. Målsättningen att skapa en komfortabel atmosfär har man lyckats bra med.

Väl på plats i det bekväma förarsätet så irriteras man av att ratten till att ställa in ryggstödet är svår att komma åt. Har man en känslig klocka med skärm på vänster hand så skrapas skärmen oundvikligt när man skall vinkla sätet.

Här borde Citroen ha tänkt till. En liten detalj som kan irritera många förare efter ett tag. Baksätet ska enligt Citroën vara bäst i klassen, något man får ta med en nypa salt. Har man som undertecknad lite längre överkropp så tar det sluttande bakpartiet takhöjd.

En mer balanserad beskrivning är snarare halvbra för storvuxna men fungerar alldeles utmärkt för passagerare av storlek small och medium.

Bagageutrymmet är ganska lättillgängligt – dock inte jättestort. Officiellt handlar det om 380 liter, och fälls sätet så blir det 1 250 liter.

## Summering och omdöme:

Citroen ë-C4s styrka är komfort och design. Även om vi gillar den så är det frågan om det räcker till för att övertyga svenska bilköpare.

Marknaden och media har fått många köpare av elbilar att fokusera på räckvidd, acceleration och skärmar, vilket inte är någon av ë-C4ans bästa egenskaper.

Vill man däremot ha en snygg andrabil som tar dig bekvämt över gropar och vägskarvar så är det ett bra val. Vill man som köpare inte ha ångest över andrahandsvärdet och finansierar via privatleasing så framstår ë-C4 som ett konkurrenskraftigt alternativ.

### Ekonomi 3,5 av 5

Hyggligt pris i förhållande till många konkurrenter, speciellt som privatleasingalternativ. Men håll koll på ränteuppgången.

### Körkänsla 4 av 5

Inte tänkt att vara sportig. Vi sätter betyget utifrån syftet med ë-C4, dvs. att vara en bekväm pendlarbil på el.

### Kvalitet 4 av 5

Lite plastig i vissa detaljer. Funktionellt men helhetsupplevelsen är kvalitetsmässigt ok.

### Helhetsupplevelse 3,6 av 5

Det är inte enkelt att vara sist ut och man måste ändå ge Citroen en eloge för att de tar position som den bekväma elbilen med klassens bästa komfort.

Har man lyckats – absolut! Det gäller bara att få svenskarna att förstå det.

## Fakta Citroen ë-C4

### Motor

Elmotor: 136 hk, 260 Nm.

Batterikapacitet: 50 kWh.

Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: 1-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 9,7 sekunder.

Toppfart: 150 km/tim.

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning: 1,35 kWh/mil vid blandad körning.

Räckvidd: 35 mil.

### Mått & vikt

Längd: 436 cm

Bredd: 180 cm

Höjd: 152 cm

Vikt: 1 650 kr

Bagagevolym: 380 liter –1 250 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

### Infotainment

Pekskärm: Ja.

Storlek: 10 tum, halvt integrerad.

App: Ja. MyCitroën.

Apple Carplay/Android Auto: Ja/Ja.

### Pris

Pris: från 439 990 kronor

Privatleasing: från 3 199 kr per månad

Garantier: Nybilsgaranti 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år eller 16.000 mil.

### Relaterade artiklar:

[Alla tester: Citroen C5 Aircross plugin-hybrid.](#)

[Dagens PS testar DS7 Crossback – lyx på franska.](#)



### Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare.



## 10. Första bilderna: Här testar Koenigsegg 533 km/h-bilen i Sverige.

PUBLICERAT 03/04/2022. AV MATHS NILSSON.

Här testas de första färdiga exemplaren av hyperbilen av Koenigsegg Jesko Absolut i Sverige. Toppfartsversionen Jesko Absolut ska klara 533 km/h.



**FILM:** <https://youtu.be/E0EI27DloKg?t=149>.

Det har hunnit gå drygt två år sedan Koenigsegg visade upp Koenigsegg Jesko Absolut på den inställda Genève-salongen. Och nu testkör toppfartsversionen av Jesko på svenska vägar och Koenigseggs testbana i Ängelholm.

Första bilden på en Koenigsegg Jesko Absolut ute i trafiken togs av instagrammaren [@photochristoffer](#) som gjort sig känd som en vaken fotograf av läckra bilar från Koenigsegg. Testbilen fångades ute på vägen när den skulle till testbanan. Bilen ser ut att vara helt produktionsklar, men hela bilen är täckt av en giftgrön maskering. En helt annan kolfiber-skimrande lack döljer sig under plasten.

Sedan förra året provkör Koenigsegg banversionen Jesko Attack. Den nya Absolut-versionen som nu testas har lägre luftmotstånd, endast 0,278, och kännetecknas av dubbla fenor i bakpartiet, något som ska stabilisera bilen i extrema farter över 500 km/h. Banversionen Attack har en stor aktiv bakspoiler.

Det är ingen hemlighet att Koenigsegg siktar på att utmana Bugatti Chiron Sport och Hennessey Venom F5 om titeln världens snabbaste bil. Koenigsegg Agera RS hade det tidigare rekordet på 447 km/h, och Christian von Koenigsegg har öppnat för att rekordet ska slås igen. Koenigsegg Jesko Absolut har potential för att klara 533 km/h. Bilen är 30 kg lättare än den vanliga Jeskon och väger in på 1390 kg. Jämför vi med Bugatti så är den svenska bilen hela 605 kg lättare.



Absolut körs förstås på sprit, och V8:an med dubbelturbo ger 1600 hk på E85. Motorn har dessutom lättats och fått världens lättaste vevaxel som bara väger 12,5 kg och går upp till 8500 varv per minut. Bilen har ett ganska extremt förhållande mellan effekt och vikt, och matematiken tyder på att bilen ska klara 533 km/h, något som bekräftats av Christian von Koenigsegg.

– Om du tar siffrorna med frontarean, cd-värde, kraft, utväxling, kraftkurva och så vidare, så säger simuleringarna säger 532 km/h eller något liknande, har Christian von Koenigsegg berättat.

Absolut-versionen är skapad för minsta möjliga luftmotstånd och turbulens runt bilen. Resultatet är en koefficient på Cd 0,278. Frontarean är minimala 1,88 m<sup>2</sup>, tillsammans med den låga vikten och 1600 hk skapar det en bil med extrema fartresurser. Leveranserna av nya Koenigsegg Jesko tros starta redan nu i vår.





## 11. Ny rapport: Europa behöver 2 000 nya elbilsaddare – varje dag.

Av Magnus Kvandal. Publicerad 2022-04-17, 18:03.

**Europeerna köper elbilar som aldrig förr men utbyggnaden av laddinfrastrukturen hänger inte med.**



**Det finns tio** gånger så många elbilar i trafik i Europa i dag jämfört med för fem år sedan. Men under samma period har antalet offentliga laddpunkter bara blivit två och en halv gånger fler. Det [skriver](#) branschorganisationen Acea, och uppmanar alla EU:s medlemsländer att skyndsamt öka sina investeringar i laddinfrastruktur.

Enligt analysföretaget McKinsey kommer det behövas 6,8 miljoner laddpunkter i Europa om EU ska nå sina klimatmål om 55 procent sänkta utsläpp till 2030. Det är dubbelt så många som föreslagits av EU-kommissionens egna utredning, och kräver att det öppnas 2 000 nya laddpunkter i Europa – varje dag. Just nu tillkommer färre än 2 000 i veckan.

**En så snabb** utbyggnad kommer att kosta pengar – den årliga kostnaden skulle uppskattningsvis hamna kring 85 miljarder kronor. Men Acea menar att investeringen trots det är relativt liten sedd i relation till jämförbara projekt. Det skulle också innebära stora miljömässiga fördelar, skriver de.

Acea är en intresseorganisation för Europas biltillverkare. Samtidigt som de uppmanar den offentliga sektorn att investera i laddinfrastruktur är ansträngningen från branschens egen sida relativt blygsam. Laddnätverket Ionity, som ägs gemensamt av jätteföretagen BMW Group, Ford Motor Company, Hyundai Motor Group, Mercedes Benz och Volkswagen-koncernen, har hittills installerat 1 665 laddpunkter på 410 platser i Europa.

**Det kan jämföras** med det relativt sett minimala företaget Tesla, som redan för ett år sedan på egen hand hade öppnat 6 000 snabbaddare på 600 platser utmed kontinenten.



**Europa behöver 65 miljoner elbilsladdare – om 13 år.**



**Officiellt: EU föreslår förbränningsstopp om 14 år – vill ha laddare var sjätte mil.**



**Fler Ionity-laddare på gång – tar in 7,5 miljarder.**



**Magnus Kvandal**

## 12. Porsches nya satsning: Gör bensin av vatten och infångad koldioxid.

PUBLICERAT 07/04/2022 AV MATHS NILSSON.

**Porsche satsar hårdare på att utveckla syntetiska bränslen. Sportbilmärket går in med totalt en miljard för att göra bensin av vatten och koldioxid från luften. – Bränsle ger ett viktigt bidrag till klimatskyddet och kompletterar vår elektromobilitet på ett meningsfullt sätt, säger Barbara Frenkel, inköpsdirektör på Porsche AG.**



Trots de stora framgångarna med nya elbilen Taycan tror Porsche på en framtid för förbränningsmotorer. De går nu in med ytterligare 700 miljoner kronor i HIF Global som bygger anläggningar för syntetiska e-bränslen. Bolaget har redan en pilotanläggning i Chile som är nästan utsläppsfria. Även Siemens och ExxonMobil deltar i projektet. De nya pengarna ska användas till att bygga fler anläggningar i Chile, Australien och USA.

– Bränsle ger ett viktigt bidrag till klimatskyddet och kompletterar vår elektromobilitet på ett meningsfullt sätt. Genom att investera i industriell eFuel-produktion utökar Porsche sitt engagemang för hållbar mobilitet ytterligare, säger Barbara Frenkel på Porsche.

De nya anläggningarna tillverkar syntetiskt bränsle genom att dela vatten till väte och syre, en process som drivs av vindkraft. Sedan fångas koldioxid upp från luften och sätts ihop med vätet. Resultatet är metanol, som sedan kan omvandlas till eFuel, en slags bensin. Resultatet är att det går att köra nästan Co2-fritt med förbränningsmotorer. Porsche uppger att produktionen av bränslet ska starta i mitten av 2022.



**Maths Nilsson**

## Klassiker

### 13. Volkswagens vassaste - Golf G60 Limited.

Publicerad 2022-04-17 kl 7:12. TEXT Mårten Carlsson.

#### ÖVERLADDAT

Med kompressorteknik förpassade Volkswagen Golf G60 sin egen anfader Golf GTi till en liten prick i backspeglin.



**FILM:** <https://youtu.be/KtIOkqoREal>.

På åttiotalet hade turbon slagit igenom på bred front. Volkswagen hade en hel del turbo-modeller i listan men kände att det var dags att ta det ett steg till.

Innan turbons intåg var det kompressor som gällde om man ville sätta fart på saker. Fördelen med kompressorn är att den arbetar redan från tomgång och uppåt i registret. Nackdelen var att kompressorerna förr var dels skrymmande och tog en hel del effekt för att driva runt sig själv.

Turbon var liten och smidig, men med ett smalt register - den behövde höga varv för att komma till sin rätt.

Volkswagens ingenjörer tog tag i saken och tog fram en liten smidig kompressor, den kallade man för G-lader.



Första bilen som fick bli försökskanin för G-lader var Volkswagen Polo. Under 1986 kom Polo G40 och den lilla bilen visade sig kunna hålla hyfsat jämna steg med diverse Porschar och liknande. I augusti 1988 debuterade den större G60 och den gick att få i Passat och Golf. Lite senare kom även den nya Corrado med G60.

Med en G60 monterad på 1,8-litersmotorn blev Golfen en rapp sak. 0-100 avverkades på 7,8 sekunder, toppfart angavs till 216km/h.

Men i bakgrunden fanns Volkswagen Motorsport, och dom gnuggade redan händerna ivriga att sätta tänderna i Golf G60.

Hos det gänget förvandlade man den till den ultimata Golfen. Motorn fick en 16-ventiler-stopp och man pillade lite på G-ladern för bättre andning. Den här versionen fick även Volkswagens Syncro fyrhjulsdraft.

Den ultimata Golfen kallades för G60 Limited. Prestandan blev med tidens mått svindlande. Golf Limited gjorde 0-100 på 6,4 sekunder och kunde nå hela 250 km/h!

På utsidan var det inte mycket som skvallrade om att detta var ett krutpaket. Spoiler och små skärmbreddare i plast. I grillen och på bakluckan satt ett litet blått emblem. Det här var en sleeper från fabrik.

Nu var det här bara en begränsad serie, prislappen satte även stopp för någon större köprusch. Med häftiga 70500 D-mark var den mer än tre gånger så dyr som en Golf GTi!

Volkswagen Golf G60 Limited byggdes bara i 71 exemplar. Det kom att dröja 15 år innan Volkswagen kom med en bil som matchade dessa prestanda. Det var Golf R32 som kom 2003.

## 14. Lotus Omega som toppade 305 km/h 1991 kör ifrån Lotus nya elbil.

PUBLICERAT 31/03/2022 AV MATHS NILSSON

I veckan presenterade Lotus sin nya elektriska SUV Eletre. Men Lotus Omega var långt före som familjebil med sportbilsprestanda. Familje-Opeln byggdes om av Lotus och fick 382 hästkrafter. Med hjälp av ett växlingsknep toppade bilen 305 km/h och kör ifrån den nya elbilen.



[Lotus presenterade förra veckan sin nya elektriska familjebil Eletre med superbilsprestanda.](#) Bilen fick kritik för att vara tung och klumpig och ingen riktig Lotus. Vissa experter gick i taket och menade att Lotus varumärke urvattnades när det användes på en tung elbil. Men det är knappast första gången. Lotus har genom åren satt sitt namn på ett antal större bilar för att tjäna pengar.

En av det tidiga 1990-talets hetaste bilmodeller var Lotus Omega som baserades på en vanlig Opel Omega 3000. Motorn byggdes med Opels gamla raka sexa som grund, men var kraftigt omarbetad av Lotus. Sexan borrades upp till 3,6 liter och fick dubbla turboaggregat och smidd vevaxel. Trimningen hade avsedd verkan och effekten blev 382 hk och vridmomentet 568 Nm.

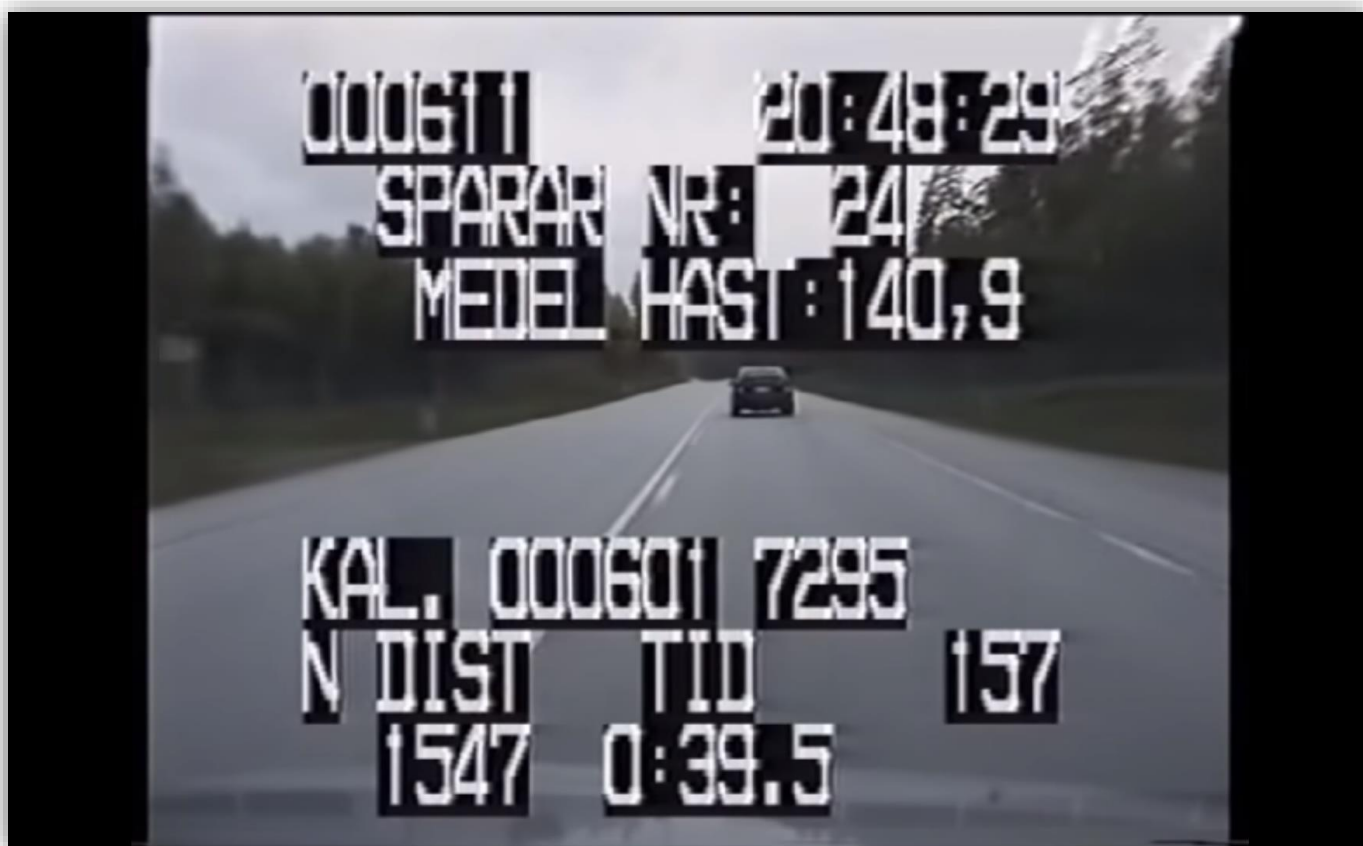
Dessutom försåg Lotus bilen med en mängd andra värstingdelar från andra GM-modeller. Bland annat hade bilen sexväxlad låda från Corvette ZR-1. Karossen breddades rejält och fick skärmbreddare i plast.

Opel och Lotus hade skapat en femsitsig superbil som körde ifrån de mesta som fanns 1990. BMW:s nya M5 ansågs vara tidens värsta familjebil och hade 315 hk. M5:or var rena rundningsmärket på autobahn för Lotus Omega.





**FILM:** <https://youtu.be/3QB7hHaASjE>.



**FILM:** <https://youtu.be/6yptiCYBSZo>.

Även i Sverige rundade Lotus Omega det mesta. I ett smått legendariskt Youtube-klipp kör en Lotus Omega ifrån den svenska trafikpolisen som hänger med upp till drygt 200 km/h. Toppfarten var officiellt sett 285 km/h, men genom att låta fartspärren gå i på femte växeln och sedan lägga i sexan sägs bilen klara 305 km/h enligt ett nytt Youtube-klipp du kan se här ovan. Det innebär att den 31 år gamla Lotus Omegan åker ifrån den nya elbilen Lotus Eletre.

**15. Klassiskt bilmärke: Wolseley.**

Publicerad 2 december 2010. Text Redaktionen.

Kommer du ihåg de där engelska filmpolisbilarna med plingelingklockor på stötfångaren? Oftast var de av märket Wolseley, poppis bland just polistyrkor och annat folk som det var god ordning på.



Wolseley var ett av de allra tidigaste engelska bilfabrikaten och som så många andra från öriket var också Wolseley inblandat i en massa företagsaffärer och det redan på ett tidigt stadium.

Jag ska inte trötta läsaren med några fusionsdetaljer utan meddelar bara att en av firmans första direktörer hette Herbert Austin. Han skulle bli mycket känd i branschen.

**Trehjuling först ut**

Wolseleys verksamhet startade redan 1896. Den första bilen var en experimentell trehjuling enligt franskt mönster, och det var just Austin som stod bakom konstruktionen. Vid den här tiden och en bit in på 1900-talet var det mesta inom bilindustrin ganska trevande.

Man visste till exempel inte ifall det var elektricitet, ånga eller förbränningsmotorn man skulle satsa på.

Under det ständiga sökandet efter nya lösningar hann både Wolseley och många andra presentera en mängd olika modeller. De första var små, med en eller två cylindrar, men efter några år skapades allt större bilar.



*WOLSELEY HORNET SPECIAL, 1935.*

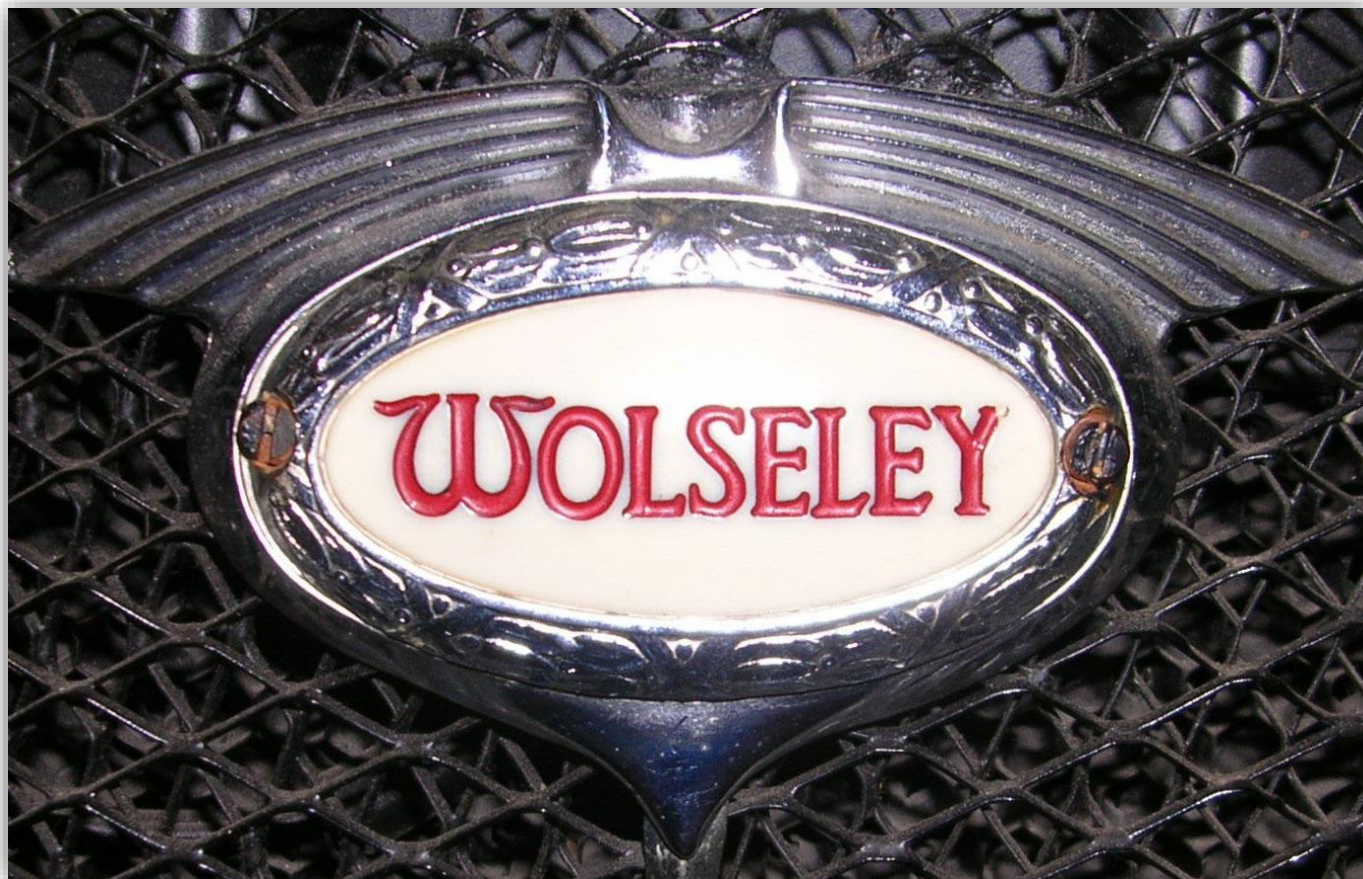
Wolseley skaffade sig ett mycket gott rykte och när Det Stora Kriget rasade 1914–18 licensbyggde firman Hispano-Suizas flygmotorer. 1920-talet blev en modellrik tid för Wolseley. 1927 tog William Morris kontrollen över företaget och 1930 presenterades den första billiga sexan i en engelsk bil.

Kort därpå började också kraftiga sportambitioner att märkas. Modellenamnet Hornet betydde Geting och passade utmärkt på de sportvagnar som blandade sig med firmans mer jordnära produktion.



*Wolseley 4/44 1952-1958.*

**FILM:** <https://youtu.be/-Vj05zbf85c>.



1940-talets Wolseley-bilar var i stort sett uppkok på förkrigsmodellerna. Sedan tillverkningen flyttat till Cowley 1949 började man bygga ett par modeller som var mycket lika Morris Oxford och Morris Six.

Wolseley-ägarna kunde under många år glädja sig åt en liten rar detalj i fronten: det lysande emblemet längst upp på kylarmaskeringen!

### **Tappade identiteten**

1953 lanserades individuell framfjädring med länkarmar och skruvfjädrar på modellen 4/44 vars motor var en försiktig version av MGs T-seriemaskiner. Vid det här laget hade Wolseley tappat det allra mesta av sin egen identitet.

Vitala mekaniska komponenter kom allt oftare från Austin och Morris. 6/90-modellens kaross, till exempel, var ett lån från Rileys Pathfinder. 1958 presenterades en liten behändig modell kallad 1500, en på många sätt något förstorad Morris Minor men med annan kaross.

Detta visade sig bli märkets sista helt egna modell. Resten av tillverkningen var bara lyxversioner av Austin och Morris.

Ta 15/60-modellen eller den mer eleganta 6-99: de hade de kantiga, fenförsedda Pininfarina-karosser som blev så vanliga på Austin och Morris, och som i dess skepnader var bland de allra bästa bilar som byggts i England.

Namnet Hornet återupptogs 1962 på Wolseleys variant av Hundkojan. Fyra år senare kom en 1100 utklädd till Wolseley och 1968 växte motorn till 1300-storlek.

En bjässe till Wolseley var den sexcylindriga 2200, en jättehundkoja alltså. I mars 1975 kom den allra sista Wolseleyn, 18/22, som var en påkostad sexcylindrig Austin/Morris med Hydragasfjädring.

Ett halvår senare förvandlades 18/22 till Princess och därmed var Wolseley-namnet helt borta.

**SLUT**