



Koenigsegg CC8S

- 1. Provkörning av Ford Explorer Premium AWD Extended Range**
- 2. Provkörning av Renault 5 E-Tech**
- 3. Premiär för Mitsubishi Outlander**
- 4. Premiär för Skoda Elroq**
- 5. Alla Peugeot-modeller nu helt eldrivna**
- 6. Produktionspausen för Fiat 500e förlängs**
- 7. Hyundai har nu tillverkat över 100 miljoner bilar**
- 8. Renault slutar tillverka motorer för Formel 1**
- 9. Teslas hemliga skyltgömma avslöjad med Air Tags**
- 10. Här är Kawasakis nya Ninja**
- 11. BMW M5 CS är en kraftfull racer med plats för familjen**
- 12. Historien om Koenigsegg CC8S**
- 13. Bilklassen som försvann**
- 14. NSU Sport Prinz**
- 15. Fredagsfilmen**

1. Provkörning Ford Explorer Premium AWD Extended Range

Publicerad 1 okt 2024 kl 11.51

Slakten är värst brukar det heta. Och kanske kommer Volkswagen att få ångra att de bytte bilmodeller med Ford. För nya Explorer är på många sätt ett snyggare och smartare val än en ID-bil. Och så är den billigare också.



FILM:<https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-ford-explorer-premium-awd/>

Vi har väntat i 1,5 år på att Ford äntligen skulle rulla fram sin elbil Explorer. Väntat ända sedan den där djupdykningen och kläm-och-känn-övningen vi var med på i februari 2023.

Säkert har Fords chefer i Europa också väntat. De har sett hur Volkswagen sålt bra av sina ID-bilar, hur Tesla Model Y under en period var Europas mest sålda bil alla kategorier och de har tvingats se på när de här två giganterna utmanats i klassen mellanstora elsuvar av kinesiska märken som Nio och Xpeng och även av klassiska konkurrenter som Volvo, Peugeot och Renault.

Det måste ha svidit för Ford att veta vad de har i garaget och av någon anledning inte kunnat börja sälja.

Men nu är väntan över. Vi får kliva in bakom ratten på nya Ford Explorer och i versionen med fyrhjulsdraft och största batteriet.



Du behöver köra Explorer aktivt för att gilla den.

DET HÄR ÄR NYTT

ID-bil

För att få fart på sin elbilssatsning har Ford köpt rätten att använda samma plattform som Volkswagen använder för sina ID-bilar. VW fick å sin sida bygga transportbilar och pickuper på Fords plattform.

Instrumentering

Ford har gjort sin egen design på insidan men det går att se spår av VW lite här och där.

Exteriör design

På utsidan har Ford verkligen satsat pengar på att göra Explorer dels till något helt annat än till exempel ID.4 men också till något som ska likna en klassisk Explorer.

Sittpositionen är lite högre och mera upprätt än i Volkswagens ID-bilar. Instrumenteringen skiljer också med en stor och flyttbar bildskärm på 14,6 tum. Ja, flyttbar i längsled då den kan lutas steglöst. Bakom och under bildskärmen finns ett utrymme med USB-uttag och viker du ner bildskärmen blir det här utrymmet helt låst. Och det går inte att öppna om inte "tändningen" är på. Jag tycker att mest lutad bildskärm fungerar bäst. Tyvärr betyder det att jag lätt klämmer sladdarna till USB-uttaget.



Flyttbar bildskärm som kan bli ett lås över ett förvaringsutrymme.

Tydliga symboler

På skärmen är grafiken tydlig med stora symboler. Även det är bra i en tid då många satsar på många symboler men små som då blir svåra att se och peka på, speciellt när du kör. Framför ratten finns en femtumsskärm som visar det mest nödvändiga.

Stolarna är bekväma och elektriskt justerbara stolar är standard. Ratten känns bra i händerna. Ford har valt att plocka med sig VW:s palett för ljus och lyktor och tyvärr också svajpreglagen för volym, en på ratten och en på mittkonsolen. Varför inte en enkel rulle som fungerar i stället för de här som bara fungerar ibland? Obegripligt.

I dörren finns knappar för sidorutorna och backspeglarna. Två knappar ska serva fyra rutor så du måste först välja bak- eller framrutor. Knapparna för att ställa in backspeglarna fungerar inte alls och är av dålig kvalitet.

Så här fortsätter det i inredningen. Vissa saker är riktigt bra och praktiska men så kan allt falla på en plastig knapp med otydliga nivåer och som verkar kunna gå sönder närsomhelst.

Mer energi med fyrhjulsdraft

Vi svenskar gillar vår fyrhjulsdraft och än så länge är suget stort efter elbilar med lite större batterier. Därför blir valet för provkörningen Explorer Premium AWD med ett batteri på 79 kWh användbar energi, 2 kWh mer än de där vanlig 77 kWh som finns i bakhjulsdrivna Explorer RWD Extended Range. Fordimportören har valt att sälja Explorer i två utrustningsnivåer, en lite billigare som bara heter Explorer och en med tillägget Premium. Instegetsbilen är en bakhjulsdriven Explorer med det mindre batteriet som kan lagra 52 kWh. Prisglappet är från 489 900 kronor för den billigaste till 629 900 för den dyraste, den bilen vi provkör. Noterbart från prislistan är att Ford lyckats pressa priserna under motsvarande ID-bil från Volkswagen, trots att man alltså köpt stora delar av plattformen från tyskarna.



Ford har ingen frunk så laddkabeln måste trängas med bagaget längst bak.

Ford har trots en lite kantigare design pressat förbrukning och därmed räckviddssiffror till samma nivå som VW:s ID-familj. Förklaringen ligger i en ren och slät front som inte stoppar luften speciellt mycket. Provkörningsbilen har panoramaglastak som visserligen är bra för oss när vi vill fästa en kamera och få en lite annorlunda vinkel men det är också tungt och kostar 17 900 kronor extra. Tyvärr kostar värmepump också lite extra, 17 000 kronor. Vill du ha dragkrok så kostar det hela 14 900 kronor. Här gömmer sig en såklart en del av pris-skillnaden jämfört med konkurrenterna och åtminstone värmepump borde vara standard på alla bilar som säljs i Sverige. Vill du ha head-up-display, och det vill du, så ingår det i ett assistanspaket som Ford vill ha 18 900 kronor för, även om du väljer den dyrare Premium.

Robust bakom ratten

Ford Explorer känns lite mer robust och hård jämfört med en ID-bil från Volkswagen och det är typiskt Ford att du växer in i bilen och du behöver köra den aktivt för den ska vakna till. Styrningen är bra om du är bestämd med ratten, det här är inte en bil du ska köra avslappnat. I undanmanöverprovet var Explorer, precis som syskonbilen Capri, lite av en besvikelse då den understyrde i låga hastigheter och inte använde antisladdsystemet för att stabilisera bilen eller för att ta ner hastigheten.

Ford Explorer ser lite fräckare ut än sina tyska syskon med en tydlig flirt med de gamla klassiska Explorer-bilarna. Den har också en annan karaktär än ID-bilarna och känns på många sätt som en Ford att köra. Här och där finns smarta lösningar, bildskärmen är ett exempel, men det finns också saker som påminner om allt det dåliga med ID-bilarna. Det är lite synd att Ford inte gjorde en helt egen bil från grunden men vi får hoppas att det kommer.



Snygg. Ford har lagt ner mycket energi på att få till en egen design på elbilen som köpts från Volkswagen.

Ford Explorer Premium AWD Extended Range

Pris: från 629 900 kronor

Motor: El. Max systemeffekt 340 hk (250 kW), sammanlagt vridmoment 679 Nm. Batteri 82 kWh varav 79 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/185 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vänd-cirkel 11,0 meter.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 9 tum bak. Däck 235/50 R20 fram, 255/45 R20 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 277, längd 447, bredd 195, höjd 164, spårvidd f/b 159/157. Mark-frigång 14. Tjänstevikt 2 249, maxlast 491, max släpvcagnsvikt 1 200.

Bagagevolym (VDA-liter): 470–1422 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,3 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,65 kWh/mil. CO₂ 0 g/km.

Räckvidd: 532 km.

Garantier: Nybil 2/5 år (förlängd garanti upp till 5 år), rostskydd 12 år, lack 2 år, batteri 8 år/16.000 mil, vagnskada 3 år.

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

Fotnot: Vid provkörningstillfället fanns uppgifter om DC-laddning upp till 135 kW men senare visade det sig att versionen med ett batteri på 79 kWh kan laddas med en effekt upp till 185 kW. Därför skiljer sig uppgiften i filmen från faktarutan här ovan.

Rivaler



ID.4 GTX är en storsäljare i Sverige. Nu får den konkurrens.

Volkswagen ID.4 GTX 4Motion Edition

Mycket är lika under skalet mellan Explorer och ID.4 men designen skiljer väldigt mycket, både på utsidan och insidan. Aningen kortare räckvidd.

Pris: 655 700 kronor.



Ny stjärna på bilhimlen är Xpeng G6.

Xpeng G6 AWD Performance

Länge, länge var Tesla Model Y en naturlig rival till de flesta bilar i den här storleken. Men nu har Xpeng G6 seglat upp som ett vettigt alternativ. Lite billigare, lite längre räckvidd och snabbare laddning.

Pris: från 619 900 kronor.

2. Provkörning av Renault 5 E-Tech 100% Electric

Publicerad av Erik Wedberg

3 okt 2024 kl 16.58

Den första elbilen som inte bara är liten och billig utan också rolig? Eller bara en överhyped retrobil? Frågorna kring nya Renault 5 har varit många och nu har vi äntligen svaren.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-renault-5-electric/>

Männen hovrar runt den som om det vore hotellets enda kalla öl. Alla är intresserade, nyfikna på hur den ser ut i verkligheten och ivriga att få en första provsmakning. Alla vill vara först att köra, helst den läckert ärtgröna eller den poppigta gula, i sista hand den traditionellt blålackerade bilen. Redan tidigt på morgonen innan daggen har hunnit förångas ur gräsmattorna "paxas" det bilar. Nyckelkort göms i fickor och oroliga blickar flackar över parkeringen.

Vi är på den stora testveckan inför valet av Årets Bil 2025, även kallat COTY (Car of the Year) där kollega Jan-Erik Berggren sitter i juryn, och man måste stoppa huvudet djupt i den jylländska sandstranden för att inte se att Renault 5 är storfavorit att vinna årets utmärkelse. Att Renault vann förra året med Scenic är nog inget problem, så gott som alla juryledamöter ser ut att älska den sedan länge beryktade och efterlängtade småbilen från Frankrike.



Interiören känns påkostad med mycket tygklädda ytor och bra skärmlösning.

Mycket tyder på att bilen som officiellt har det övertydliga namnet **Renault 5 E-Tech 100% Electric** kommer att utses till Årets Bil i Europa 2025, men det finns också mycket som säger att den inte är årets bästa bil. Vi vet och skulle kunna berätta för alla körsugna jurymedlemmar, för vi var här kvällen innan och snodde åt oss den gröna bilen före alla andra.

Vi ska inte försöka låtsas som att den inte är charmerande. Den klargröna färgen och de trubbiga formerna får den att se ut som en sån där mjuk plastbil man lekte med i sandlådan och när man går närmare syns alla detaljer. Förskjuten till vänster på motorhuven finns en svart plakett med en upplyst femma. Den tänds när man låser upp bilen och ska också lysa upp och indikera batteristatus när man laddar. Tittar man ännu lite närmare ser man små franska flaggor ovanför strålkastarglasen och i vindrutans nederkant finns samma stiliserade tupp som finns på alla nya Renault-modeller.



Tuppen är Renaults inofficiella symbol.



Baksätet är inte alls gjort för vuxna, hur gärna Erik Wedberg än vill försöka

Detaljerna är helt nya, men formerna som helhet är förstås en hyllning till gamla Renault 5 som byggdes i två generationer från 1972 till 1996, kanske främst till mittmotorvärsingen **R5 Turbo**. De flesta håller nog med om att designen är lyckad. Alla gillar inte retrodesign, men nya femman upplevs inte retrodesignad på samma sätt som **Chrysler PT Cruiser** eller **Volkswagen Beetle**.

Kanske för att den snarare upplevs som påkostad. Bortsett från några tråkiga plastytor i dörrsidorna är interiören ombonad och detaljrik. Den där baguette-hållaren som det pratades så mycket om vid lanseringen finns inte i den här bilen, det gör däremot den snygga skärmlösningen där instrumenteringen framför ratten och 10-tumspekskärmen ryms i en enhet som på sätt och vis påminner om en gammal radio. På ramen ovanför pekskärmen finns tre fysiska knappar för att stänga av systemet och höja eller sänka volymen. Väldigt snyggt och användarvänligt!

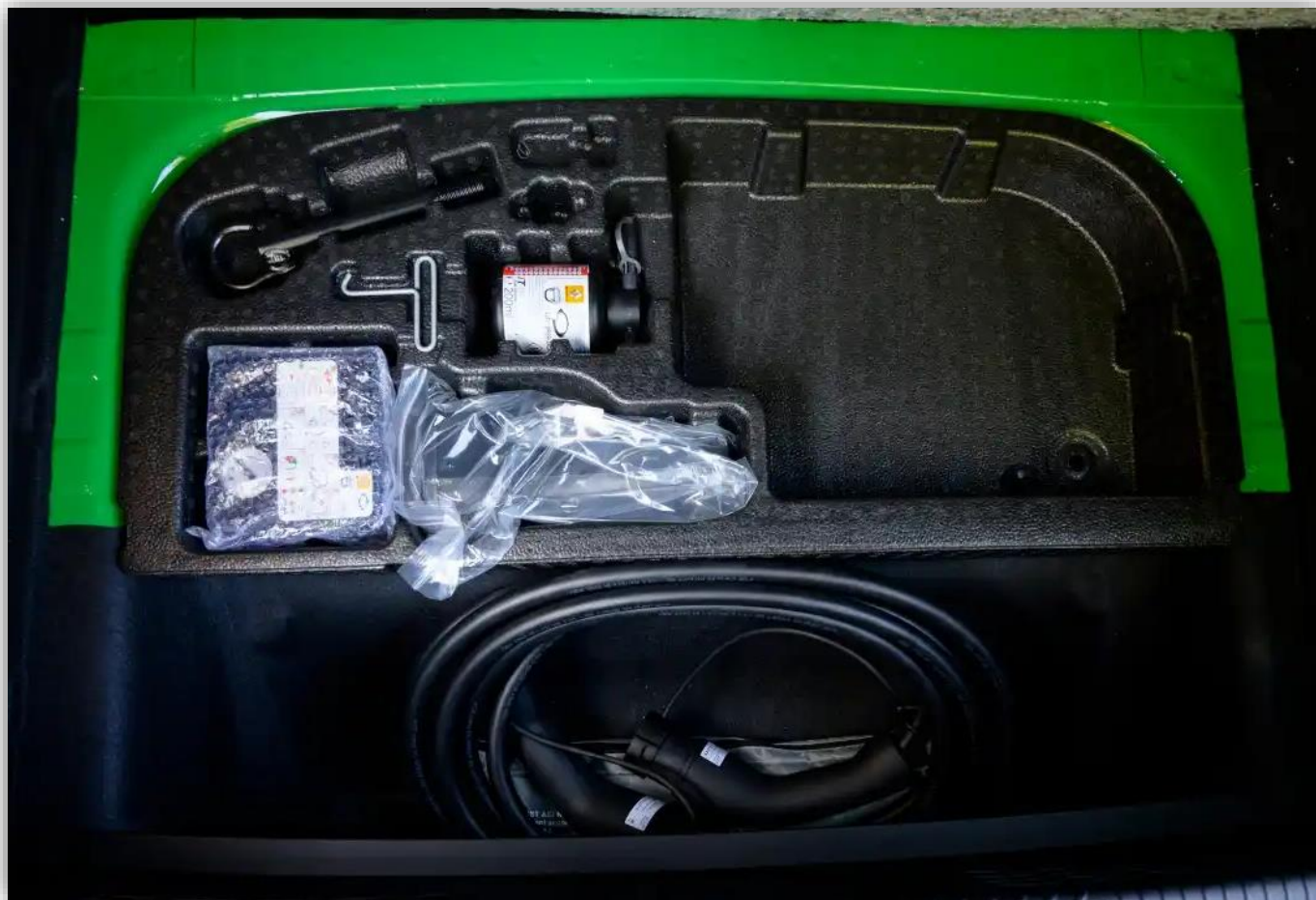
Inredningen är lyckad. Att klä de flesta ytor i tyg i stället för plast eller är ett lyckat grepp och förmodligen ett mycket enkelt och billigt sätt att få inredningen att kännas mer påkostad. Volkswagens designchef Andreas Mindt har hintat om att märket är på väg åt samma håll.

Genomtänkt är den också. Under pekskärmen finns en välutformad plats för trådlös laddning av mobiltelefonen och mellan stolarna finns ett mittarmstöd med ett förvaringsfack under.

Originalfemman

Renault 5, lanserad 1972 var den bäst säljande bilmodellen under flera år och totalt tillverkades Femman i över 5,5 miljoner exemplar innan de rullande banden stannade 1996.

Våren 1973 testade vi på Teknikens Värld Renaults småbil för första gången, och klagade på den pyttiga motorns klena 34 hästkrafter. När den 64 hästkrafter starka TS-modellen testades 1976 senare blev omdömet positivare. Samma år lanserades Renault 5 i USA, där den kompakta fransosen fick ett svaltt mottagande. Renaults lösning blev att döpa om modellen till Le Car och sälja den genom AMC:s återförsäljarnätverk och där, på andra sidan Atlanten, blev Renault 5 eldriven redan 1978. U.S. Electricar i Massachusetts stoppade ner 16 blybatterier och döpte den till Lectric Leopard. Räckvidden var sex mil.



Under bagagerumsgolvet finns ett extra utrymme för laddkabeln.

Tyvär håller Renault fast vid sin bukett av spakar på rattstången. På vänster sida är det bara en, men till höger kan vi räkna till tre: växelspak, torkarspak och stereospak. Det är minst en för mycket och tänker man sig inte för så rycker man gärna i torkarspaken i stället för att lägga i Drive-växeln.

Längst ut på växelspaken finns inte en knapp som aktiverar P-läget som i Renaults övriga elbilar. Här finns i stället bara en liten genomskinlig plastbit. Något P-läge finns inte. Man startar bilen med ett långt tryck på startknappen och när man stannar stänger man av den, eller aktiverar P-bromsen och låter växeln vara i Drive.

Körställningen är bra, inte minst för att vara en så liten bil. Takhöjden räcker och blir över och även om det inte är en särskilt bred kupé så sitter man inte trångt. Värre är det i baksätet som knappt kan kallas ett baksäte. Med förarstolen inställd för min körställning kommer jag knappt in i baksätet. Se det som ett nödbaksäte, nästan som i en 911. Bagageutrymmet är smalt och kort, men djupt med en rejäl inre lasttröskel och under golvet finns ett litet fack där laddkabeln ryms.

Nya femman är verkligen något helt nytt från Renault, steget från tidigare minstingen Zoe är stort. Fast helt ny är den inte, plattformen kallas **AmpR Small** (tidigare känd som CMF-B EV) och ska även utgöra grund för kommande **Nissan Micra**, **Renault Twingo** och **Renault 4** (jo, Laban kommer tillbaka!) AmpR-plattformen använder samma framaxel som **Captur** och **Clio** men har en nyutvecklade multilänkbakvagn som ger helt andra köregenskaper än **Clio** och **Captur**. Styrningen är inte så tung eller direkt som man skulle kunna tro, snarare avspänd och väl avvägd för biltypen. Det är framförallt den korta hjulbasen som ger det kvicka beteendet och de smått underhållande köregenskaperna.



Det ska inte gå att ta miste på att detta är en fransk bil.

Drivlinemässigt sticker den inte ut lika mycket som formmässigt. Den gröna bilen vi kör här i Danmark har det större av två batteripaket som rymmer 52 kilowattimmar och ger en teoretisk räckvidd på 41 mil. Det mindre batteriet på 40 kilowattimmar ger en räckvidd på 30 mil. Det finns tre effektuttag tillgängliga och det är osäkert om den svagaste med 95 hästkrafter kommer att säljas i Sverige. Det är en snikutrustad modell till och med utan möjlighet till snabbladdning. De två andra har 120 och 150 hästkrafter och det är den starkaste vi kör här i Danmark. Den är inte överdrivet accelerationssnabb, men Renault 5 behöver samtidigt inte mer kraft.

Inför lanseringen pratades det om att Renault 5 skulle bli en billig elbil, kanske skulle riktpriiset i Europa till och med bli så lågt som 25 000 euro. Svenska priser är i skrivande stund inte fastställda, men den första provkörningen säger att det inte är en billig lågbudgetbil Renault har byggt. Den har ett relativt stort batteri med teknik för förvärmning samt både V2L och V2G-teknik och inte minst det Android-baserade infotainmentsystemet som fungerar bättre än de flesta. Det här är alltså inte en konkurrent till sparsmakade Citroën e-C3 utan snarare premiuminriktade Mini Cooper. Låt oss hoppas att Renault Sverige inte vill ha för mycket betalt.



Renault 5 E-Tech 100% Electric

Pris: Ej fastställt, säljstart november 2024, första kundleverans våren 2025.

Motor: El. Elmotor, max effekt 150 hk (110 kW), vridmoment 245 Nm. Batteri 52 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/100 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,3.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 195/(55 R18).

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 254, längd 392, bredd 177, höjd 150, spårvidd f/b i.u./i.u. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 450, maxlast 500, max släpvagnsvikt 500. Bagagevolym (VDA-liter) 326–1 106 liter.

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

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,49 kWh/mil. Räckvidd 410 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:**Mini Cooper E**

Faktiskt ännu lite mindre än R5. Högre effekt och bättre räckvidd men sämre laddprestanda.

Pris: 384 900 kronor.

**Fiat 500e**

Trögsäljande 500e har inte bara kort räckvidd (32 mil) utan även ett högt pris. Ett udda köp, för den som verkligen gillar 500-konceptet.

Pris: 444 900 kronor.



Erik Wedberg

3. Premiär för Mitsubishi Outlander: Här är nya laddhybriden

Publicerad 2024-10-02 kl 9:55 (uppdaterad 2024-10-02 kl 10:07) Text Erik Söderholm

Efter flera års väntan börjar den nya generationen av Mitsubishi Outlander nu säljas som laddhybrid.





Mitsubishi Outlander mäter 4,72 meter på längden vilket är nästan identiskt med Volvo XC60.

Mitsubishi hade länge en av Sveriges populäraste laddbara bilar i sitt utbud. Det var suven **Outlander som laddhybrid**.

Men när den försvann kom ingen ersättare och kunderna fick vända sig till andra märken för att få en laddbar suv i samma storlek.

Det hela blev inte bättre av att Mitsubishi hotade att **dra sig tillbaka från Europa**. Märket blev till slut **kvar i Sverige**, men med ett modellutbud som åtminstone till viss del består av Renaultmodeller.

Interiören bjuder bland annat på ljudsystem från Yamaha, head up-display och en digital backspegel utan ram. Bagageutrymmet har en volym på 495 liter och baksätet går att fälla 40/20/40.

Nu tar Mitsubishi ett omtag med fjärde generationen Outlander som även kommer som laddhybrid. Den här modellen började **smygvisas redan 2020**, men det är alltså först nu den börjar säljas till svenska köpare.

Mitsubishi Outlander har en fyrcylindrig bensinmotor kombinerat med två elmotorer och ett större batteripaket än tidigare. Det är numera på 22,7 kWh vilket ska ge en elräckvidd på upp till 8,6 mil enligt WLTP-körcykeln.

Totalt ger drivlinan 306 hästkrafter och fyrhjulsdraft är standard. Det finns även en värmepump för att sänka förbrukningen i kallt väder.

Priserna är ännu inte klara.



Erik Söderholm



4. Premiär för Skoda Elroq

Av Christoffer Gullin 2024-10-01

Kostar från 424 900 kr.



FILM: <https://youtu.be/5dL8hWRhu3Q>

Skoda Elroq är märkets andra elbil på marknaden och även om den är slående lik storebror Enyaq så har flera förbättringar gjorts. Ett konkurrenskraftigt pris gör bilen till en lockande modell i ett av Europas snabbast växande segment just nu – Kompaktsuv.

Det är lite märkligt att den första kompaktsuven på Volkswagens MEB-plattform blev Ford Explorer. Det är ett segment flera tillverkare till ta sig in i just nu eftersom det växer så det knakar. En liten SUV verkar vara det Europa vill ha helst av allt just nu. Jag ska inte klaga, jag har själv ägt flera bilar i kategorin.

Från 424 900 kr och upp till 560 km WLTP

Skoda Elroq blir bil nummer två. Elroq är 4,46 m lång och platsar in perfekt i segmentet. Det är dock inte bara storleken som är ny utan Skoda visar upp helt nya batteristorlekar och motorer från Volkswagen-gruppen. Elroq kommer komma i totalt fyra konfigurationer och samtliga ska komma till Sverige. Man börjar dock med 50, 60 och 85 medan 85x kommer senare, troligtvis i Q2 2025. Första kundleveranserna ska ske Q1 2025.

Eftersom bilen är byggd på MEB-plattformen så är dragvikten något vi känner igen: 1 000 kg på bakhjulsdrivet och 1 200 kg på fyrhjulsdrivet. Det finns stöd för förvärmning av batteri (både via karta och manuell), värmepump samt snabb laddning som ska ta 10–80% på 28 minuter oavsett modell.



Riktiga knappar, förarskärm och sköna stolar

	Elroq 50	Elroq 60	Elroq 85	Elroq 85x
Motoreffekt	125 kW (170 hk)	150 kW (204 hk)	210 kW (286 hk)	220 kW (299 hk)
Drivning	RWD	RWD	RWD	AWD
Batteri (Brutto/netto)	55 / 52 kWh	63 / 59 kWh	82 / 77 kWh	82 / 77 kWh
WLTP	350 km	390 km	560 km	550 km
AC / DC	11 / 145 kW	11 / TBA	11 / 175 kW	11 / 175 kW
Pris från	424 900 kr	479 900 kr	534 900 kr	TBA

Bättre matrix-funktionalitet och ny design

Även om man direkt ser att det är en Skoda så har man valt en ny typ av design vilket märks framförallt i fronten på bilen. Skodaloggan är borta och istället står det utskrivet, med bokstäver, Skoda. Detta är gjort även på bakluckan och på ratten inne i bilen, ett steg mot den nya designfilosofin hos Skoda.

Man har även följt andra nya bilmodeller med att dela upp varselljus och halv- och helljus. Uppe vid huven har vi varselljus som är en förlängning av den avsmalnade grillen och strax under sitter sen halv- och helljus.

Apropå helljus så finns det stöd för matrix-funktionalitet där bilen själv kan släcka en viss del av helljuset om man får möte eller kommer ikapp någon. På Skoda Enyaq var det uppdelat i totalt 24 zoner men i Elroq har man uppgraderat det till 36 zoner. Detta betyder att bilen kan mer exakt släcka rätt zon och mer helljus kommer stanna påslaget.



180 cm och jag får ändå plats bakom mig själv utan större problem

Större utrymmen än Volvo EX40

Skoda Elroq är 2 cm längre än Sveriges populäraste SUV i segmentet, Volvo EX40. Men eftersom Elroq är byggd på en ren elbilplattform så får man mycket mer yta. I bagaget finns 470 liter utrymme, från EX40s 410 liter och fäller man sätet blir det utrymmet 1 580 liter mot Volvons 1 286 liter. Däremot har EX40 frunk vilket Skoda Elroq saknar.

Så frågan blir då vart man ska lägga laddkabeln och det har Skoda löst genom att fästa ett nät under hatthyllan. Då kan du fortfarande lasta i bilen utan att behöva tömma den sen när det är dags att koppla in kabeln i en AC-laddare, smart.

Baksätet är kanske inte så stort men för att vara en så pass liten bil så är det rymligt. Jag är 180 cm och får plats bakom mig själv utan vidare problem. Det finns ISOFIX på de yttre sätena och i mitten ett armstöd som även går att öppna helt som genomlastningslucka.

Ett framsäte där man rört så lite som möjligt

Sätter man sig i förarstolen på Skoda Elroq så kan man lika gärna tro att man sitter i Enyaq, det är små detaljer som visar skillnaden. Skärmen är något mindre i Elroq, 13" istället för Enyaqs 15", och det står Skoda på ratten, som tidigare nämnt.

Annars är det svårt. Det är samma typ av körriktningsväljare i mittkonsolen, Skoda har inte valt att flytta upp den på samma vis som Volkswagen gjort. Förarskärmen är fortfarande putt liten på 5" och mugghållaren är fortsatt modulär. Varför ändra på ett vinnande koncept?

Samtidigt, ingen hade nog blivit ledsen om man plockat bort slider-historian som sitter under skärmen där man justerar sin volym.

Stolarna känns igen från Enyaq (nej jag gör inte klipp och klista även om det börjar bli repetativt, jag håller med). Sätena är långa och något som mina 180 cm uppskattar men kortare personer kanske får problem.

En tuff konkurrent i sitt segment

Skoda Elroq ser ut att kunna bli en tuff konkurrent i sitt segment. Volvo EX40 börjar på 637 000 kr för en Long Range-version, 100 000 kr mer än Skoda Elroq. Ford Explorer, som i princip är samma bil men saknar värmepump och har onödiga rattknappar, börjar på 540 000 kr för sin Long Range.



470 liter bagage med smart kabelhållare under hatthyllan.

Frågan som kvarstår när denna artikel skrivs är vad som ingår i basutförande. Kollar man på Enyaq så har den idag en del utrustning som standard men när den kom var det verkligen inte så. Hur som haver så ser jag fram emot att få provköra Elroq på riktigt och se om den är en så bra bil som pappret utvisar. Det återstår att se.

Läs gärna min första titt på maskerade Elroq i juni 2024 där jag dessutom fick chans att köra bilen genom Amsterdam. [Du hittar artikeln här.](#)





Sedan 2021 har Christoffer skrivit om, filmat om och pratat om elbilar och allt runt omkring. Intresset är enormt för elbilar i Sverige och ju fler som förstår konceptet, desto fler elbilar på vägen. Christoffer vill vara med i den omställningen och Elbilsmagasinet är hans sätt att göra det på. Självkärlt åker Christoffer elbil, en gul BMW i4 M50.

5. Alla modeller nu helt eldrivna

Av Carl Undéhn 2 okt 2024

Premiär för Peugeot E-408



Peugeot fortsätter att släppa helt eldrivna versioner av sina modeller. När nu också crossovermodellen 408 kommer som E-408 har den franska tillverkaren helt eldrivna version av alla sina nuvarande modeller.





Peugeot E-408 mäter 4,69 meter på längden, och är därmed en decimeter kortare än den sjuitsiga elsuven E-5008. E-408 är med en höjd på 1,49 meter också betydligt lägre men ska med en hjulbas på 2,79 meter ändå erbjuda bra plats på insidan. Bagaget rymmer 479 liter, eller upp till 1.545 liter med fält baksäte.

Elmotorn på framaxeln har en effekt på 157 kW (210 hästkrafter) och ett vridmoment på 345 Nm. Den som nöjer sig med mindre prestanda kan minska effekten till 125 kW genom att klicka i Eco-läget för att maximera räckvidden. Den anges till 45,3 mil. Batteriet har en kapacitet på 58,2 kWh och kan snabbladdas med en effekt på 120 kW. Peugeot anger inte tiden för att ladda inom det vanliga intervallet från 10 till 80 procent. I stället får vi veta att det tar cirka 30 minuter att ladda från 20 till 80 procent. Ombordladdaren är på 11 kW.

På insidan hittas som väntat en lågt placerad ratt med Peugeots signum i-Cockpit. Bakom ratten hittas en skärm för förarinformation, samt en skärm på 10 tum i mitten av instrumentbrädan för infotainmentsystemet. På den går det att köra Apple Car Play och Android Auto trådlöst. Under skärmen finns som hos andra aktuella modeller från Peugeot så kallade "i-Toggles", konfigurerbara knappar för genvägar till vissa funktioner.

Till standardutrustningen hör bland annat värmepump samt uppvärmda framsäten och ratt. Svenska priser och leveransdatum har ännu inte meddelats.





6. Produktionspausen för Fiat 500e förlängs

Av Bobby Green

2024-10-02 kl 15:20

Fortfarande ingen som vill ha den.



I mitten på förra månaden valde Stellantis att pausa produktionen av eldrivna Fiat 500e i fyra veckor eftersom ingen köper den. Nu förlängs detta till 1 november istället då köpsuget befinner sig på samma nivå som tidigare. Men Stellantis har inte gett upp på modellen för det, utan istället investerat 100 miljoner euro för att utveckla ett nytt och vassare batteri till den. En hybrid-version av elbilen (ja, det ska faktiskt hända) är också på väg och tanken är att den ska lanseras nästa år. Eller 2026.

[electrive.com](https://www.electrive.com)





**Fiat pausar 500e då ingen köper den
Hybrid kanske kommer nästa år**



**Fiat släpper Armani-version av Fiat 500e
Stilig!**



**Fiat 500e kan få elmotorn utbytt mot förbränningsmotor
Eftersom den säljer så dåligt**



7. Hyundai har nu tillverkat över 100 miljoner bilar

Av Bobby Green 2024-10-01 kl 08:40

Tog 57 år.



FILM: <https://youtu.be/n5Sgt2lapcE>

Hyundai har nu nått en stor milstolpe och det är att de sedan starten för 57 år sedan lyckats tillverka över 100 miljoner bilar. För 32 år sedan passerade biltillverkaren fem miljoner och för elva år sedan passerades 50 miljoner-gränsen.

När jag växte upp var typ modellen Atos det man såg mest av i Hyundai-väg och jag såg i alla fall märket som ett budget-alternativ i snik-kategorin. Det har hänt en hel del sedan dess kan man ju säga, och många trodde nog inte att Hyundai (tillsammans med Kia) idag skulle vara storspelare på marknaden och några av de som sitter på den absolut vassaste tekniken.

Bilen som gjorde att man passerade den magiska gränsen är en Ioniq 5 tillverkad på fabriken i staden Ulsan som ligger i Sydkorea. Stället har varit igång sedan 1968 och anses vara födelseplatsen för den koreanska bilindustrin. Det var också här som Sydkoreas första masstillverkade oberoende modell blev till - småbilen **Pony** som började tillverkas 1975.



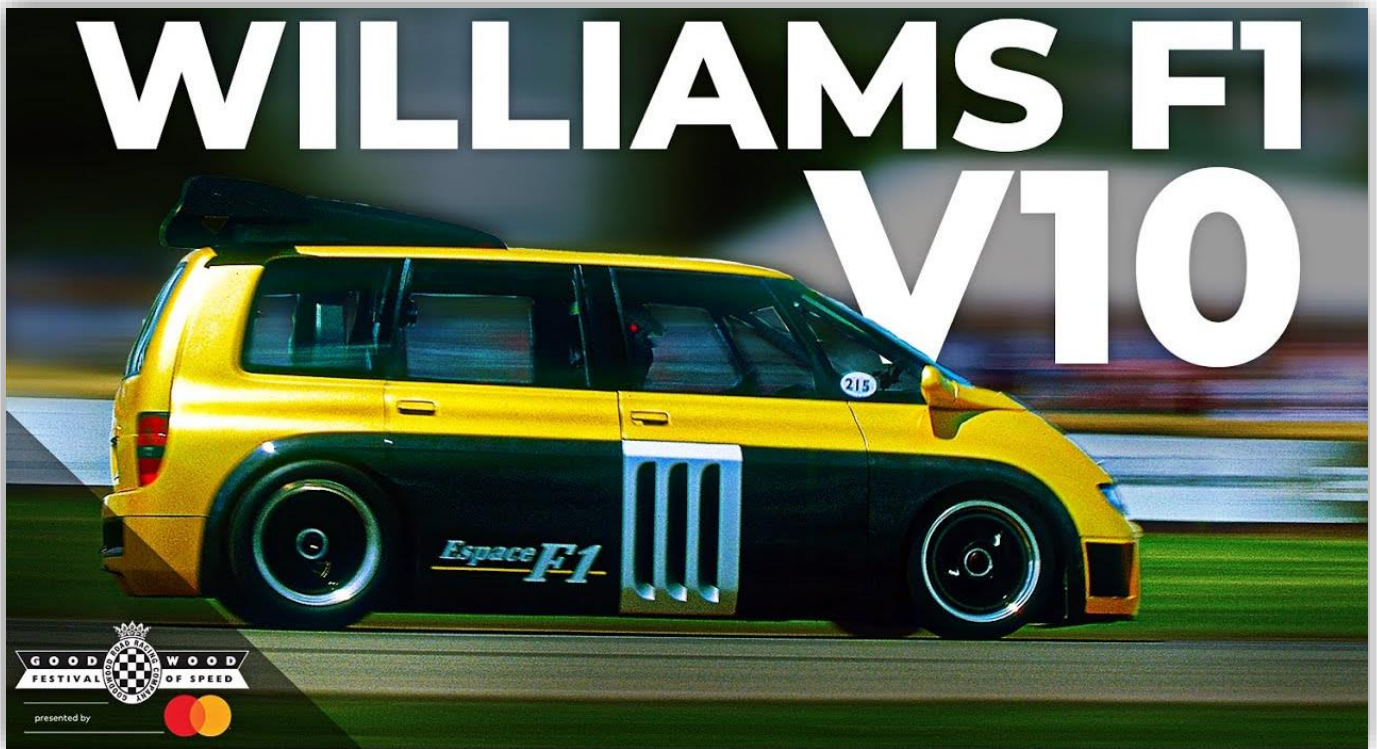
Bobby Green



8. Renault slutar tillverka motorer för Formel 1

Av Bobby Green 2024-10-01 kl 14:00

Alpine kommer använda motorer från Mercedes istället.



FILM: <https://youtu.be/L75DTTYr6Ug>

1977 gav sig Renault in i F1-världen med vad som då var sportens allra första turbomatade motor. Sedan dess har de tillverkat motorer för Formel 1 förutom korta pauser 1987-88 och 1998 till 2000. Nu står det dock klart att det inte blir några fler efter 2025. Då läggs nämligen motorprogrammet ner och från 2026 kommer Renaults Alpine-lag att köpa in motorer från Mercedes istället. Renaults motorfabrik i Viry-Chatillon i Paris kommer istället att ägna sig åt utvecklingen av elmotorer och batteriteknik.

Renault är ett av de mest framgångsrika företagen inom F1. Som motorleverantör har de vunnit tio konstruktörsmästerskap och nio förarmästerskap med namn som Michael Schumacher, Alain Prost, Sebastian Vettel, Nigel Mansell, Damon Hill, Jacques Villeneuve och Fernando Alonso. **Välljudande bonusklipp:** <https://youtu.be/y2iBbwocYZw>.



Bobby Green

9. Teslas hemliga skyltgömma avslöjad med Air Tags

Av Maths Nilsson 2 oktober 2024 kl 06:45

Tesla slår försäljningsrekord i Sverige trots strejken. Nu avslöjas Teslas hemliga gömställen med hjälp av Air Tags. Till en vanlig villa utanför Stockholm skickas 1000-tals registreringsskyltar för att lura facket.



IF Metalls strejk mot Tesla i Sverige har den 27 oktober pågått ett helt år. Med tanke på att Tesla blev Sveriges största bilmärke i september och slog nytt försäljningsrekord måste strejken sägas vara tämligen verkningslös. Elon Musks företag har kunnat fortsätta sälja elbilar som ingenting har hänt, på grund av en mängd knep.

Nu har Teslas hemliga adresser blivit avslöjade. Med hjälp av spårspändaren Air Tag har [tidningen Arbetet](#) kunnat visa hur Tesla rundar postblockaden. 1000-tals registreringsskyltar skickas till hemliga adresser för att runda postfacket Sekos blockad. Detta trots att IF Metall sagt att posten skulle vara "fullt blockerad".

Posten till Teslas egna lokaler är sedan länge blockerad. Istället skickas registreringsskyltar till hemliga gömställen för att lura facket.

Tidningen postade fem brev till Tesla med Air Tags och gjorde oväntade upptäckter. De skickar ett brev till flera av Teslas filialadresser. Vissa av breven med Air Tags blir blockerade och hamnar i postens lager för Teslas post. Men flera av breven som skickas till Teslas adresser når fram till Tesla i Huddinge, på grund av att företagen som är blockerade gått i konkurs.

Men [Arbetet](#) kan avslöja att Tesla har fyra hemliga paketadresser som facket inte blockerat. Det är dessa som tycks hålla igång billeveranserna och göra att Tesla gör försäljningsrekord i Sverige. Adresserna går till ett IT-företag i Trångsund, en maskinfirma i Trelleborg och ett bilvårdsföretag i Göteborg.

Adressen till IT-företaget i Trångsund spårades till en vanlig villa där en man i röd Tesla-tröja öppnar dörren. Hit skickades 1000-tals registreringsskyltar på några dagar i september, vilket gjorde att Tesla kunde slå försäljningsrekord. Mannen i den röda Tesla-tröjan vill inte svara på tidningens frågor.

LÄS MER:



Teslas nya trick – så lurar de IF Metalls blockad



Facket i Sverige varslar Tesla om strejk



Tesla rasar: Alla registrerings skyltar stoppade



Fackets nya drag ska stoppa Teslas kryphål



IF Metall: Så många strejkar på Teslas verkstäder



Teslas chockrea i strejken – sänker 72 500 kr

10. Första bilderna: Här är Kawasakis nya Ninja

Av Andreas Jemn 3 oktober 2024 kl 15:11

Kawasaki avslöjar sin nya Ninjamodell. Med 1100 SL ökar man kubikantalet. Det är samtidigt 40 år sedan den första Ninjamodellen kom ut på marknaden.



FILM: <https://youtu.be/mQOIRMd1xCQ>

Det var 1984 som Kawasaki skrev ett stycke motorhistoria. När man släppte sin första Ninjamodell, GPZ 900R var det starten på en epok som med tiden skulle skapa ett tidlöst varumärke. I dag har Kawasaki varumärkesskyddat Ninjamodellen. Och den här sporthojen med touringkapacitet fortsätter att vara en global succé. Man räknar med samma mottagande nu när 1100SX kommer ut på marknaden inför 2025.

Med den här modellen ökar antalet kubik från 1043 till 1099. Dessutom har de utvecklat en ny växellåda som gör att föraren inte behöver växla lika frekvent som tidigare. Det gör körningen mer bekväm. Det är något som man tänkt mycket på, just bekvämligheten är en sak som framhålls på den här nya Ninjamodellen. Både förare och passagerare ska sitta bekvämt, både för långresor, men även när man tar sig fram genom trånga stadsgator.

Givetvis finns Öhlins fjädring och Brembo bromsar på den här hojen. Som samtidigt har en betydligt lägre bränsleförbrukning än tidigare modeller. Allt för att man ska släppa ut så lite koldioxid som möjligt och samtidigt göra körningen bekväm.

En annan superfiness, som knappast fann på de första Ninjamodellerna, är Rideology. Här kan föraren och en eventuell passagerare koppla upp sig genom en USB-port. Sedan delar man med sig av den egna färden och kan få tips från andra. Samtidigt som man kan se sin egen rutt på en röststyrd skärm.



Andreas Jemn

LÄS MER:



Ninja H2 är världens första MC som går på vätgas



Stuntförarens galna världsrekord – i 257 km/h



Bisarra hundkojan med Ninja-motor – varvar till 13 000 rpm



11. BMW M5 CS är en kraftfull racer med plats för familjen

Av redaktören bytbil.com 2024-10-01 Text Simon Hallenslev

BMW M5 CS prioriterar kolfiber över elektriska motorer och kan bli den sista renodlade racerbilen av sitt slag från BMW.



BMW har byggt många modeller som är antingen svårtämja, snabba, eftertraktade – eller alla tre på samma gång. Det är lätt att drömma om en gammal **BMW E30 M3** eller kanske en 12-cylindrig BMW 760Li. Det är relativt sällsynta och inte minst dyra bilar, som man inte ser många av på vägarna idag – och ändå kan de inte mäta sig med den BMW som är **veckans fynd på Bytbil** denna vecka.

Här handlar det nämligen om en **BMW M5 CS**. Den är utan tvekan det mest extrema som de galna ingenjörerna från BMW:s M-avdelning har byggt. När vi tittar in i BMW:s elektriska framtid skulle vissa till och med kunna argumentera för att denna veckans fynd blir den sista BMW M-modellen av sitt slag – en renodlad racer med massor av kolfiber och utan elektrisk hjälp.

Den galnaste BMW:n i historien är naturligtvis inte billig – du måste betala 1 749 000 SEK till återförsäljaren GT Performance Cars om den ska bli din.

Ett stort arv

Medan en vanlig BMW 5-serie är känd för sin komfort och familjevänlighet, är **M5** känd för något lite annorlunda. Receptet för en **M5** har i princip varit detsamma sedan 1984, och det innebär att namnet förpliktigar. Det finns alltid höga förväntningar på en **M5**. Ta bara den allra första BMW E28 M5. Ett handbyggt mästerverk som med motorn från BMW:s enda superbil, **BMW M1**, snabbt tog titeln som världens snabbaste sedan.



Det är en hög ribba som BMW har tvingats höja generation efter generation, vilket är anledningen till att efterföljaren E34 M5 naturligtvis bara blev ännu extremare. 1998 kom E39 M5 med en V8 istället för den klassiska raksexan. En modell som ersattes av E60/E61 M5, som såg dagens ljus med en V10-motor. Båda blev världskända för sin kraft och sitt fantastiska ljudlandskap. 2011 måste BMW ställa om och skapa ett annorlunda spektakel med F10 M5. Visst finns det en V8 under huven, men ett ökat klimatfokus krävde tillägget av turbomotorer.

Inte riktigt tillräckligt

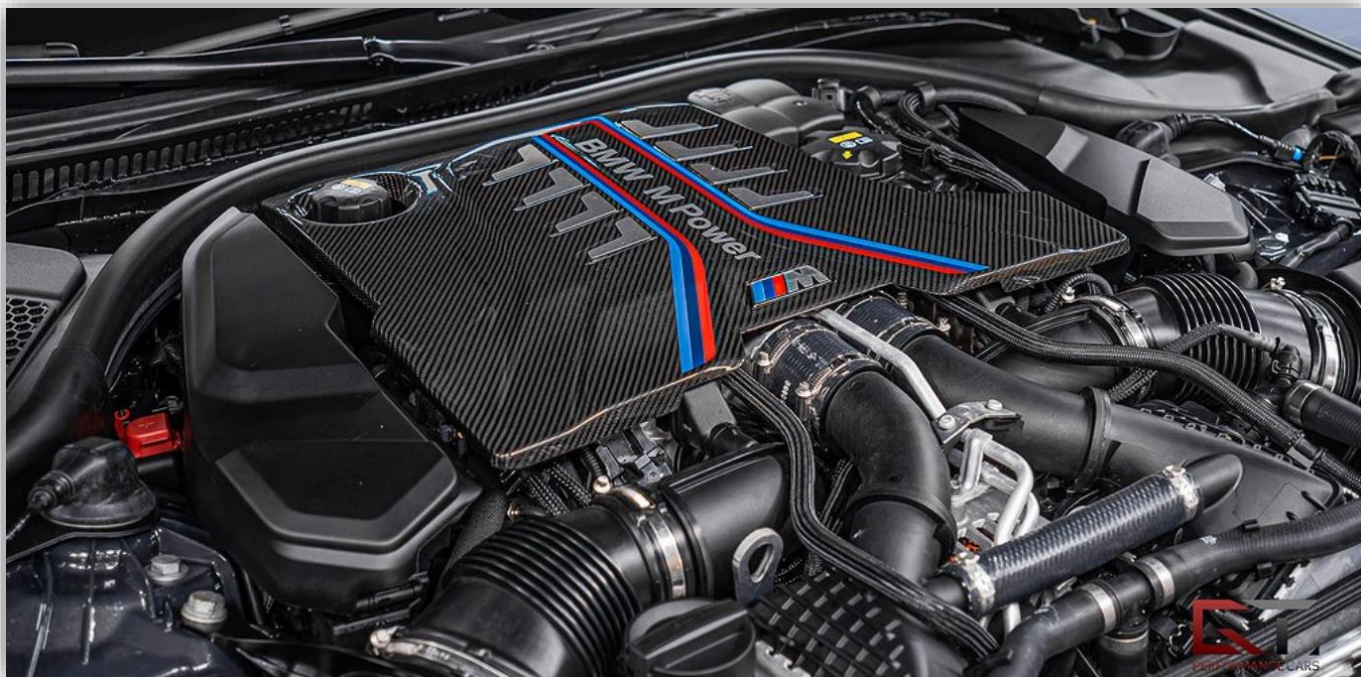
När F90 M5 lanserades 2017 var allt i princip som vanligt. BMW hittade ett nytt sätt att få M5 att stå ut, nu för första gången med fyrhjulsdrift. Självklart med inbyggd driftfunktion, vilket illustrerades med världens längsta drift som hamnade i Guinness rekordbok. Driftvärldsrekord, 600 hk, 750 Nm och en acceleration från 0 till 100 km/h på 3,4 sekunder (en hel sekund snabbare än föregångaren). Man skulle kunna tro att BMW hade uppnått det de alltid strävar efter med M5: att göra den lite galnare än föregångaren. Men det var inte nog, och kort efter lanseringen byggde BMW en ännu galnare version av sin M5. Faktiskt den galnaste någonsin.

Den galnaste BMW:n någonsin?

Varje gång vi trodde att det inte kunde bli vildare, blev det ännu vildare. Först kom BMW M5 Competition, och sedan kom M5 CS (som står för Competition Sport), som är [veckans fynd på Bytbil](#). Den är en maktdemonstration av BMW:s förmåga att bygga snabba bilar och är begränsad till 1 000 exemplar världen över.

BMW M5 CS har fått 35 hk mer än en "vanlig" BMW F90 M5. Därmed är motorn den kraftfullaste bensinmotorn som BMW har utvecklat. De nyare modellerna BMW XM och BMW G90 M5 är kraftigare i systemeffekt, men det är tack vare hjälp från elmotorer. V8 i [veckans fynd](#) är med sina 635 hk den kraftfullaste. Den andas genom två turboaggregat samt ett avgassystem i rostfritt stål. Dessutom har man tagit bort hisnande 116 kg från M5 genom att använda kolfiberförstärkt plast till motorhuv, framsplitter, sidespeglar, bakspoiler och diffusorn på bakre stötfångaren. Bara kolfiberbromsarna sparar 23 kg jämfört med det redan lätta bromssystemet på M5 Competition.

Kolfibern har också tagit sig in i kupén och begränsas inte längre till de två främre stolarna. Baksätet består nu också av två dedikerade skålformade kolfibersäten. Och ja, det är Nürburgring som är inristad i nackstöden på baksätet.



Familjebil på Nordschleife

Det finns knappast någon sportbilstillverkare från Tyskland, Europa eller ens hela världen som inte använder den ikoniska Nürburgring Nordschleife för att testa, utveckla och sedan skryta med sina snabba modeller. Även BMW har varit där och kom hem med tiden 7:29:57. Det är inte riktigt lika snabbt som supersedaner som Mercedes-AMG GT 63 S E Performance eller Porsche Panamera Turbo S, men det är snabbt! Det är till exempel snabbare än **BMW M4 Competition**, **Audi R8**, Porsche Cayman GT4 och **Porsche Cayenne Turbo GT**, som är världens snabbaste SUV.

Är du BMW-älskare eller bara en adrenalinjunkie med barnfamilj och 1 749 000 SEK på fickan, får du här något av det bästa. Bilen finns till salu hos GT Performance Cars, och **du hittar den här**, om den inte redan har sålts.



Relaterade artiklar:



Test: Mercedes-Benz E 300 e är en kraftfull kombi av högsta klass



Första åkturen: BMW uppdaterar 1-serien ordentligt – men hur ny är den?



Ovnligt fynd på Bytbil: Sportig Mercedes från tiden innan AMG tog över



Test: Tesla Model 3 Performance är en supersedan

12. Historien om Koenigsegg CC8S!



På den svenska västkusten, där den karga skärgården möter det djupa blå havet, föddes en dröm som skulle förändra bilvärlden för alltid. I en tid där bilindustrin dominerades av gigantiska multinationella företag med årtionden av erfarenhet och historia, framträdde en liten och okänd svensk uppstickare med ett löfte om något unikt. Den drömmen materialiserades 2002 i form av Koenigsegg CC8S, en superbil som inte bara satte Sverige på kartan för exklusiva sportbilar, utan som också kom att definiera framtiden för hyperbilar.

Född ur Visionen av en Entreprenör

Berättelsen om Koenigsegg CC8S börjar inte med bilens lansering, utan med dess grundare, Christian von Koenigsegg. Redan som barn var Christian besatt av snabbhet och teknik. Inspirerad av en animerad film om en sportsbil, började han drömma om att en dag bygga sin egen bil. Detta var en dröm som många barn hade, men som få vågar förverkliga. Men Christian var inte som alla andra. Med en okuvlig vilja och en stark vision började han 1994 resan mot att skapa världens bästa bil.

Christian startade företaget Koenigsegg Automotive AB i Ängelholm, där han och ett litet team av ingenjörer och designers började arbeta på sin första bil. Trots otaliga utmaningar, däribland bränder, finansiella svårigheter och tekniska problem, vägrade Christian att ge upp. Efter nästan ett decennium av hårt arbete och innovation var resultatet äntligen klart: Koenigsegg CC8S.

När CC8S debuterade på marknaden 2002 blev den omedelbart en sensation. Den representerade en ny era av superbilar, där svensk ingenjörskonst och minimalism mötte extrem prestanda och futuristisk design. Under huven låg en 4,7-liters V8-motor som producerade hela 655 hästkrafter, vilket vid den tiden var enastående för en bil som inte kom från de mer etablerade varumärkena. Med en vikt på endast 1 175 kg, tack vare dess kolfiberchassi och kropp, kunde CC8S accelerera från 0 till 100 km/h på under 3,5 sekunder och nå en topphastighet på över 390 km/h.

Men det var inte bara prestandan som gjorde CC8S unik. Bilen var en kombination av funktionell design och estetik. De ikoniska "dihedral synchro-helix" dörrarna, som svängde uppåt och framåt, blev ett signum för Koenigsegg och en visuell representation av den innovation som genomsyrade hela företaget.



Teknik och Innovation

Koenigsegg CC8S var inte bara en snabb bil; den var en teknisk mästerverk. Varje del av bilen, från den handbyggda motorn till de avancerade aerodynamiska lösningarna, var konstruerad för att leverera högsta möjliga prestanda. Koenigsegg använde banbrytande teknik, såsom en semi-sekventiell växellåda och en avancerad hjulupphängning, för att säkerställa att bilen kunde hantera även de mest krävande körförhållanden.

Den handgjorda motorn, baserad på en Ford-modell men kraftigt modifierad av Koenigsegg, var hjärtat i bilen. Med dubbla kompressorer levererade den inte bara kraft utan också en ljudupplevelse som var lika rå som bilen själv. Den unika kolfiberkonstruktionen gjorde inte bara bilen lätt, utan också otroligt stark och säker, vilket visade på företagets förmåga att tänja på gränserna för vad som var tekniskt möjligt.

En Begränsad Upplaga

Endast sex exemplar av Koenigsegg CC8S tillverkades, vilket gör den till en av de mest sällsynta och eftertraktade superbilarna i världen. Varje bil var unik, skräddarsydd efter köparens önskemål, vilket innebar att ingen CC8S var exakt likadan som en annan. Trots att bilen var en nykomling på marknaden, etablerade den snabbt Koenigsegg som en kraft att räkna med i superbilsvärlden.



Koenigsegg



Arvet efter CC8S

Koenigsegg CC8S lade grunden för företagets framtida framgångar. Den var inte bara en bil, utan ett bevis på att drömmar kan bli verklighet, oavsett hur omöjliga de verkar. Efterföljande modeller, såsom Koenigsegg Agera och Jesko, fortsatte att bygga på den innovation och teknik som CC8S introducerade.

Idag är Koenigsegg ett namn som genljuder i bilvärlden, känt för att tänja på gränserna för prestanda och teknologi. Men allt började med den blygsamma, men revolutionerande CC8S – en bil som bevisade att även en liten svensk tillverkare kunde utmana och överträffa världens bästa.

Koenigsegg CC8S är mer än bara en bil; det är ett kapitel i historien om mod, uthållighet och ingenjörskonst. Den markerar början på en resa som förvandlade en barndomsdröm till ett globalt ikoniskt varumärke.



13. Bilklassen som försvann – någon som minns?

Publicerad 19 mars 2023

Text Calle Carlquist

Att döma av cabrioletteftet i Vi Bilägare 10/2003 var det roligare förr - eller åtminstone mer färgglatt.



Ännu är det vinter men låt oss blicka framåt mot varmare, mer färgglada dagar och ta Vi Bilägare 10/2003 till hjälp. Fyra små cabrioletbilar hade valts ut av fyra läsare och det blev en kvartett som söker sin like numera.

Det här är klassen som försvann, med glada bilar fyllda av udda lösningar och till överkomliga priser. Utöver dessa fyra fanns till exempel Opel Tigra, Toyota MR2, Mazda Miata (förstås, den är ju kvar), MG och ett par till. Visst var det roligare förr!

»Platt, låg, konstig, vad mer kan någon begära?«

Pia, som var "en förnuftig flicka", valde "Legobilen", som rubriken löd. Citroëns roliga flexcabriolet Pluriel var fem bilar i en. Den orangefärgade, klotformade modellen kunde vara en firsitsig täckt småbil med panoramatak, en firsitsig öppen småbil med de avtagbara takbågarna längs med bilen kvar på plats och det mjuka taket nedrullat bakåt, den kunde vara tvåsitsig roadster eller två- eller firsitsig pickup. "Ett plåtlego", som den beskrevs i texten. Det gällde bara att inte åka ifrån en av takbågarna under kombinationsövningarna.

I dag är Pluriel, eller ska vi kalla den Kluriel, en udda och kul samlarbil för rimlig peng för nybörjaren. Ny kostade den strax över 150 000 kronor, nu köps den för 20 000 kronor. Rena fyndet!



Näst i tur var Elin, som fastnat för Ford Street Ka, "Tjejtjusaren" kallad. Street Ka är en skönt opraktisk liten bil full av körglädje, en tuff designerhandväska på hjul, oemotståndlig och speciell. Minns du att den marknadsfördes med hjälp av Kylie Minogue, Australiens stora lilla popstjärna nummer ett?

Street Ka fick inte särskilt många plus ens av läsaren Elin, "kärleken är blind" löd omdömet och bilen gnekade och gnisslade både här och var. Men vad gjorde det när solen sken över Stockholm city och luften dallrade av högsommarvärme från morgon till kväll? Då var Street Ka en perfekt partner för 175 000 kronor! Nu kanske du kan hitta en för runt 40 000 kronor men ägarna brukar hålla hårt i dem.



Smart Roadster Coupé är fortfarande, 20 år senare, en av de mest speciella bilmodeller som tillverkats. Baserad på den lilla citybilen Smart förstås men försedd med kaross som inte liknar något annat. Tack vare den rejäla "glasblåsan" längst bak är formen högst säregen men ger också plats för en hel del bagage för de två som kan färdas i bilen.

Nittonårige Jocke hade fallit för skapelsen och fick finna sig i att bli fullkomligt uttittad när han smattrade runt på sta'n till ljudet av den turboladdade 700-kubikare på 82 hästkrafter som stoppats ned bakom ryggstöden. "Bilen ser ut som något slags missil" skrev artikelförfattaren Marianne Sterner. Platt, låg och konstig, vad mer kan någon begära?

Det ettriga utseendet matchades dock av ganska tama fartresurser och en halvautomatisk växellåda som skrämde somliga. Smart Roadster Coupé är heller ingen "riktig cabriolet", snarare en sorts targamodell med elektriskt öppningsbart tygtak ovanför stolarna. Det rullas ned bakom stolarna. Dessutom kan sidobågarna mellan vindrutans och bakrutans ramar tas loss. Två drickabackar lyckades ViB trycka in under glasryggsäcken bak, så vem sa att en Smart inte är praktisk?!

Ville man ha en komplett opraktisk Smart erbjöds även en renodlad roadster, en bil som i formerna påminde om gamla VW-Porsche 914, "folk-Porschen". Priset för Roadster Coupé var en hundring under 200 000 kronor och i dag är modellen en given modern klassiker – men rätt dyr. Räkna med runt 70 000 kronor och uppåt om du alls hittar någon, de blir hetare för varje dag.

New Beetle som cabriolet var förstås ett måste som uppföljning av Volkswagens moderna "Bubbla". Det närmast leksaksmässiga utseendet från normalmodellen förstärktes av den öppna versionens tjocka, typiskt tyska tygtak. Blinkningarna till Typ 1-cabrioleterna var närmast övertydliga både i funktion och i form.

Fast priset var högt, 240 000 kronor, och särskilt kul att köra var bilen inte. "Körglädje är bara att glömma", skrev reporter Sterner och satte den träffande rubriken "Charmbaljan" om bilen. "Charmig" var precis vad läsaren Mirjam också tyckte och sedan var ju bilen "så gullig att titta på"! Säg emot det den som kan!

Utbudet är inte lika knapert som för den övriga trion här och har du lite tur kan du nog säkra ett exemplar för cirka 70 000 kronor. Sedan kan sommaren komma!



Calle Carlquist

Läs också:



Första testet av lyxsuvarnas anfader – drog två liter milen



14. NSU Sport Prinz (1958-67)



Franco Scaglione på Bertone förvandlade den boxiga NSU Prinz-salongen till något mycket mer dramatiskt och elegant med Sport Prinz.

Här var en delikat proportionerad tvåsitsig kupé som lade till ett snyggt utseende till den i grunden anständiga hanteringen av basbilen.

Det är synd att de tvåcylindriga motorerna på 583 och sedan 598 cc som var monterade baktill inte hade den fart som behövdes för att matcha utseendet.

Detta var dock inget hinder för Sport Prinz att hitta mer än 20.000 villiga köpare under sin nioåriga produktionstid.





15. Fredagsfilmen

Kvalitetskontroll på Trabant-fabriken.



FILM: https://youtu.be/V_t4k02oN84

