



Ultima Can-Am 720 2013

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 29 januari
måndag 27 januari

1. Sono Motors fixade cashen – nya elbilen byggs i Trollhättan
2. Mitsubishi misstänkt i ännu ett dieselgate
3. Subarus satsning – då ska alla modeller vara eldrivna
4. Subaru satsar på en elektrifierad framtid med Toyota i ryggen
5. Volkswagen T-Roc Cabriolet redo för order
6. Prov: Ford Mustang Shelby GT500 – Fords starkaste någonsin
7. Vätgasbil eller batterielbil – vilken teknik är effektivast och miljömässigt bäst?
8. Toyota återkallar tre miljoner bilar
9. Varnar för Armageddon för elbilar i USA
10. Första Corvette C8 såld på auktion – så svindyr blev den
11. Bricklin SV-1 till salu i Sverige!
12. Bilbränder ofta bedrägeri, nu ska fusket utredas
13. Slutserien från Morgan
14. Klassiskt bilmärke: Porsche



1. Sono Motors fixade cashen – nya elbilen byggs i Trollhättan

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-20, 13:34, uppdaterad 2020-01-20, 16:19

En praktisk elbil med dragkrok till lågt pris - det är tanken med Sono Sion som ska byggas av Nevs i Trollhättan.



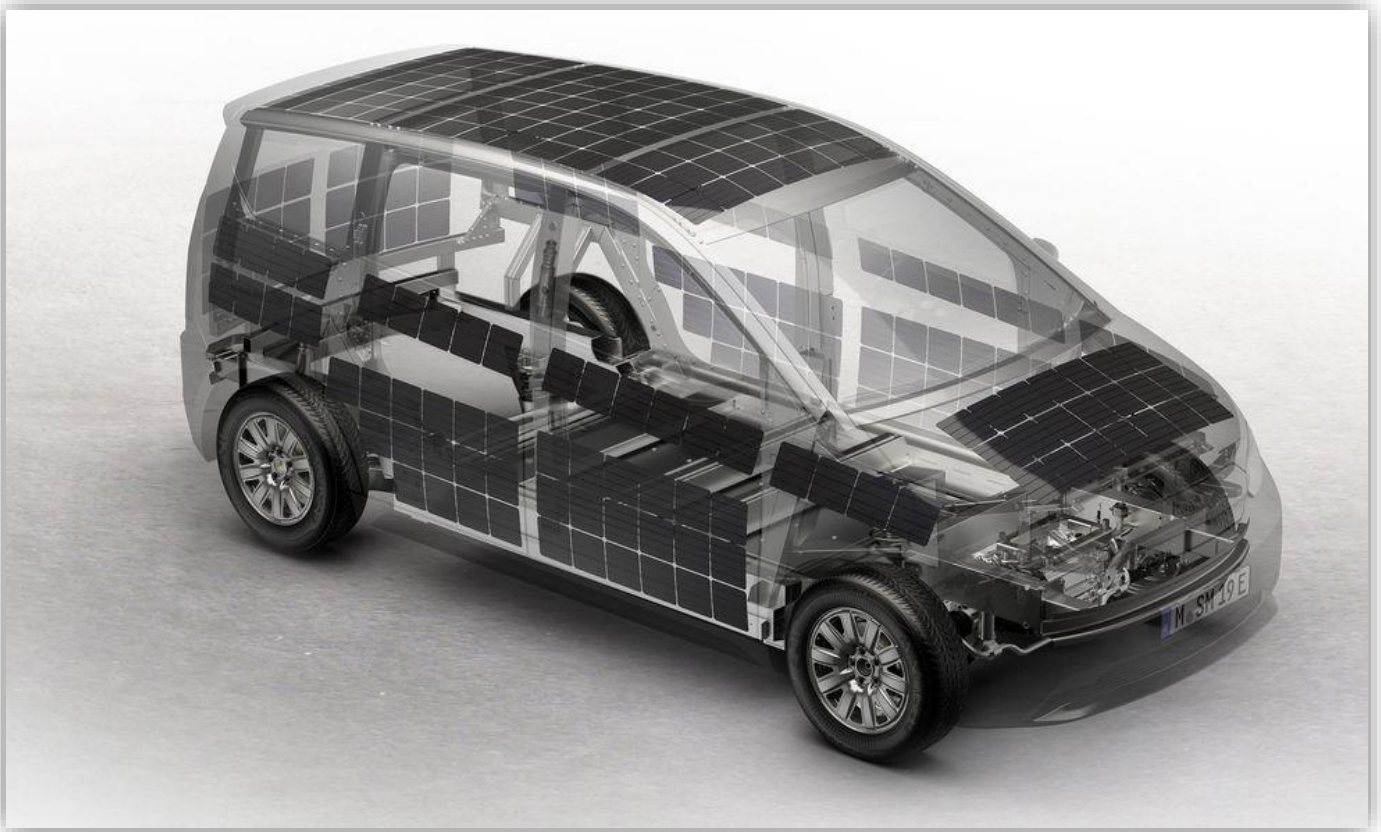
Efter en förlängning av insamlingkampanjen har tyska Sono Motors fått i hop den halva miljard kronor som behövs för att fortsätta utvecklingen. Tillverkningen är tänkt att starta i Trollhättan i september 2021.

Den ursprungliga planen var att starta tillverkningen redan till hösten i år, men strax innan jul var pengarna i princip slut och Sono Motors fick starta en insamlingskampanj. Målet var att få ihop 50 miljoner euro till nyår. De fick bara in 32,5 miljoner innan tidsfristen gick ut, så kampanjen fick förlängas. Med två dagar tillgodo nåddes målet.



Sono Sion har en räckvidd på 25 mil, det är mindre än många andra elbilar, men bidrar till att hålla nere priset till ungefär 250.000 kronor. Bilen har paneler med solceller och kan utrustas med dragkrok (750 kg).

Nevs och Sono Motors har skrivit avtal om produktion av 260.000 exemplar Sion. Kontraktet löper över åtta år.



[Sono Sion klar för produktion – så ser den ut](#)

[Kris för Sono Sion – nya elbilen skjuts upp ett år](#)

[Sono Sion ska byggas i Trollhättan – skapar hundratals nya jobb](#)

Magnus Fröderberg

2. Mitsubishi misstänkt i ännu ett dieselgate

2020-01-21 16:50

TT

Den japanska fordonstillverkaren Mitsubishi utreds i Tyskland för misstänkt om fusk med utsläppshalter från dieselmotorer, uppger åklagarmyndigheterna i Frankfurt enligt nyhetsbyrån AFP.



En Mitsubishianställd misstänks för bedrägeri, och även en del av ett multinationellt bilförsäljningsföretag samt två underleverantörer utreds. Enligt misstankarna har det fuskats med utsläppshalter vid tester av fordon som tillverkats av Mitsubishi och som har dieselmotorer med volymer på 1,6 och 2,2 liter.

Åklagarna har i utredningen genomfört husrannsakingar i Frankfurt, Hannover och Regensburg.

Mitsubishi har inte kommenterat uppgifterna. Den tyska däcktillverkaren Continental säger sig ha vittnat i utredningen.

Anklagelserna liknar dem som riktades mot den tyska fordonsjätten Volkswagen 2015, i det som kallas dieselgate och som kostat koncernen enorma summor i uppgörelser, böter och skadestånd.

TT

RELATERAD ARTIKEL

[Sex VW-anställda åtalas för dieselskandalen](#)

3. Subaru satsning – då ska alla modeller vara eldrivna

2020-01-21 14:17

Om 15 år ska alla Subaru modeller vara elektrifierade. Det meddelade chefen Tomomi Nakamura i ett uttalande. Men konkurrenterna har mer aggressiva strategier.



På höstens bilmässa i Tokyo var det ett bilmärke som skiljde sig från resten. [Mazda](#) och Honda visade produktionsfärdiga elbilar. [Toyota](#) och Suzuki visade elektrifierade mobilitetslösningar. Och Subaru visade upp sin framtid i en modell (Levorg Prototype) med en 1,8-liters bensinmotor.

Men nu verkar det som att visionärerna inom Subaru slagit in på nytt ett spår – elektrifiering. Under ett teknikseminarium berättade företagets chef Tomomi Nakamura att märket kommer att följa med i utvecklingen, samtidigt som man ytterligare ska trycka på sina ”distinkta styrkor”.

– Även under den här transformationen kommer Subarus dedikation och åtagande inom biltillverkning att vara oförändrat. Med målet att särskilja Subaru från andra märken kommer vi att fortsätta finlipa de distinkta kvaliteter som gör att en Subaru är en Subaru, sade han i [ett uttalande](#).

Helt och hållet elektrifierade bilar

Elektrifieringen ska innebära att 2030 ska åtminstone 40 procent av märkets globala försäljning bestå av elektrifierade bilar och innan 2035 så ska hela modellpaletten vara elektrifierad.

Trots vändningen i elektrifieringen – hur relevanta kommer Subaru att vara? Många europeiska märken har mycket aggressivare strategier än så – och giganten Toyota (som delvis äger Subaru) ska ju redan 2025 ha mer än 50 procent av den globala försäljningen elektrifierad.

Redan i dag går det att säga att [Subaru](#) lider av avsaknaden av elektrifierat. Märkets storsäljare Outback har ett hiskeligt utsläpp (193 g co2/km) och den nya hybriden Forester e-Boxer presterar inte mycket bättre den (185 g co2/km).

FELIX BJÖRKLUND



4. Subaru satsar på en elektrifierad framtid med Toyota i ryggen

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-01-22, 10:30

Nyligen presenterade den japanska biltillverkaren Subaru planerna på att elektrifiera hela sin fordonsflotta till 2035. Första prototyp att visas upp på pressträffen var en hel-elektrisk crossover som utvecklas tillsammans med Toyota.



Utseendemässigt kan vi se en kombination av svepande linjer och skarpa kanter som förenas med en svagt sluttande A-stolpe. Att Subaru fokuserat på att skapa en rymlig kupé är uppenbart vilket kan konstateras genom taklinjen som behåller sin höjd även över den bakre sätesraden.

Vi kan även se att den elektriska drivlinan skapar nya designmöjligheter i fronten genom mindre luftintag och mer plast. Strålkastarna följer skärmkanternas vassa vinklar i fronten och löper ner mot marken. Men visst känner vi igen de karakteristiska hjulhusen från senaste generation Toyota RAV4?

Enligt [Carscoops](#) ska crossovern lanseras före 2025 men eftersom det är ett första koncept kan vi nog räkna med att den slutgiltiga designen kommer se annorlunda ut.

Samarbetet mellan de japanska jättarna började förra året genom EV-plattformen där Subaru framhävde sina styrkor inom fyrhjulsdraft och Toyota sin långa tradition av att utveckla hybrider. Tanken är att plattformen ska stå som grund för kommande elektrifierade SUV:ar i C-segmentet. Flexibiliteten i plattformen ska även göra det möjligt att ta fram nya sedaner i D-segmentet.

[Toyota ska utveckla eldriven suv med Subaru – och nytt solid state-batteri](#)

[Subaru ska lansera fyrhjulsdreven el-crossover](#)

5. Volkswagen T-Roc Cabriolet redo för order

Patrik Lindgren 20 januari 2020

Det har blivit dags, Volkswagen har öppnat orderböckerna och står redo för din beställning.



Nu är det möjligt att beställa din [Volkswagen T-Roc Cabriolet](#), men du får den inte förrän i vår, men det gör kanske inte så mycket. Det är ju ändå då suget på att fälla ner taket börjar smyga sig på.

T-Roc är den första crossovern i kompaktklassen som tappar taket. På nio sekunder skickas tygsuffletten ner, eller upp, med hjälp av en knapptryckning. Inga manuella manövrar behövs, allt sköts elektroniskt. Du kan fälla upp och ner taket i hastigheter upp till 30 km/h. Du kan även sköta takfällandet med din bilnyckel, nyckellöst tillval för 4 600 kronor, ifall andan faller på.

Till Sverige kommer två modeller, dels grundmodellen T-Roc Cabriolet och dels T-Roc Cabriolet R-Line. Ifall du inte nöjer dig med de standardmonterade 17-tumsfälgarna (Mayfield) kan du välja till 18- (från 3 900 kronor) eller 19-tumsfälgar (från 10 100 kronor) som extrautrustning.

T-Roc bygger på Volkswagens MQB-plattform (Modular Transverse Matrix) och T-Roc Cabriolet är 426,8 centimeter lång och 181,1 centimeter bred respektive 152,2 centimeter hög. Hjulbasen är 263 centimeter. Cabriolet-modellen finns endast med två dörrar.

Det finns åtta olika lackfärger att välja mellan och två olika dekoralternativ för interiören.

Composition Media som har USB- och blåtandskoppling ger tillgång till

Drivlinan som erbjuds är densamma som finns i T-Roc med tak, som det ser ut nu erbjuds endast en bensinare, en TSI-motor på 150 turboladdade hästkrafter med ett vridmoment på 250 newtonmeter. Motorn är ihopkopplad med en 7-växlad DSG-låda. Förbrukningsmässigt landar den på WLTP-siffror som motsvarar 0,68 liter milen och det motsvarar ett CO₂-utsläpp på 154 g/km.

Bagageutrymmet rymmer 280 liter. Om behov finns kan den utrustas med dragkrok och den får dra 1 500 kilo.

Säkerhetsmässigt då, sin slimmade profil till trots har den en störtbåge som skjuts ut bakom passagerarna i baksätet vid eventuell olycka. Eftersom det är en cabriolet så är den förstärkt, bland

annat i vindruteramen, underredet, sidopaneler, tvärstag och dörrar för att kompensera för styvheten som går förlorad i och med att taket är borta.



Tekniska data T-Roc Cabriolet

Motor:	1,5 TSI, direktinsprutad och turboladdad bensinmotor
Drivsystem:	Framhjulsdrift
Max. effekt:	150 hk
Max. vridmoment:	250 Nm vid 1 500 – 3 500 varv/minut
Cylindervolym:	1,5 liter
Växellåda:	7-växlad DSG (automat)
Topphastighet:	205 km/h 0-100 km/h: i.u.
Förbrukning,	blandad körning WLTP: 6,8 l/100 km CO2-utsläpp, blandad körning WLTP: 154 g/km
Tjänstevikt:	1 540 kg
Totalvikt:	1 900 kg
Maximal släpvagnsvikt:	1 500 kg
Bagagevolym, uppfällt baksäte:	280 liter
Längd/bredd/höjd:	4 268/1 811/1 522 mm





Tillvalsutrustning i paketform

Dragpaket kostar 9 900 kronor och finns till båda modellerna och innefattar parkeringsassistent och backkamera samt en avtagbar dragkrok.

I övrigt finns det ett flertal olika paket att välja till som innefattar allehanda uppgraderingar.

Bland annat finns ett förarassistanspaket som kostar 14 500 kronor, där ingår elektriskt inställ, infäll- och uppvärmbara. Det ingår även helljusassistent, köassistent, parkeringsassistent, dödvinkelvarnare, autobroms.

Det finns även ett plus- respektive designpaket.

Vill du lägga till endast dragkrok till exempel kostar det 8 900 kronor och skulle du vilja ha ljudsystemet Beats Sound med 12 kanaler och en sammanlagd effekt på 400 Watt får du slanta upp 5 100 kronor. Vill du ha induktiv laddning till din smarta telefon kostar det 4 800 kronor. Läderklädsel kostar 25 600 kronor (R-Line: 19 600 kronor) och vill du ha rattvärme kostar 4 700 kronor (R-Line: 1 600 kronor).

LED-strålkastare går loss på 11 200 kronor, ingår som standard hos R-line.

Fjärrstyrd parkeringsvärmare med timer får du för det facila priset av 11 900 kronor.

Priserna ser ut så här

T-Roc Cabriolet 1,5 TSI 150 DSG kostar från 339 900 kronor.

T-Roc Cabriolet 1,5 TSI 150 DSG R-Line kostar från 386 900 kronor.

Volkswagen tror att de kommer sälja ungefär 20 000 exemplar av T-Roc cabriolet årligen.

T-Roc finns även som prestandaversion med ett R på slutet, [vi provkörde den i slutet på förra året och det kan du läsa mer om här](#).

Eventuellt kommer de kapa taket även på R-varianten, den som lever får se.

Gör din bil starkare med KCR
Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
Upplev skillnaden du också

KCR RACING
Produkt AB
www.kcr.se



[GALLERI](#)
[Volkswagen T-Roc Cabriolet](#)
[47 bilder](#)

Patrik Lindgren



6. Prov: Ford Mustang Shelby GT500 – Fords starkaste någonsin

Av Jens Dralle, Publicerad 2020-01-20, 10:00

Hade den numera framlidne Carroll Shelby älskat den senaste generationen GT500? Absolut! Vi kör den 770 hästar starka muskelbilen i Pasadena.



Röksignaler – skönt att Mustangen inte har växt upp helt än.

Det här är Fords starkaste gatbil. Någonsin. Till och med starkare än supersportbilen Ford GT som får klara sig med 110 hästkrafter mindre.

Finns det något bättre bevis för att kultmärket fortfarande styrs av bil- och effektnördar? Man skulle nästan kunna förlåta att PR-gänget från Dearborn har klistrat det anrika emblemet på en sådan ordinär sak som en elsuv.

Nya Shelby GT500 är det senaste tillskottet i staternas allt mer utsvävande hästkraftsrig mellan Mustang, Chevrolet Camaro ZL1 och Dodge SRT Hellcat Redeye – och vilket tillskott bilen är.

Du förstår omedelbart vad jag menar i samma sekund som du trycker på startknappen för att inte tala om när du sular till högerpedalen! Det här måste vara den mest högljudda gatlegala bilen jag någonsin haft förmånen att sitta i. Och det med ytterst god marginal.

Tänk dig att du är på festhumör och din favoritsång spelas på radio. Rent reflexmässigt kommer du att vrida volymknappen så mycket till höger som det bara går, eller hur?

Samma sak gäller för GT500 med skillnaden att någon verkar ha lyckats vrida volymvredet så pass mycket att det har ramlat av. Ljudet är infernaliskt, likt en hyllning till Ragnarök, världarnas ände. Eller ja, i alla fall trumhinnornas.

Ljudbilden får en till och med att glömma bilens tveksamma interiörkvalitet. Fords interiördesigners verkar förstå sig lika bra på högkvalitativa materialval som Donald Trump på diplomati.

Visserligen har yrkesfolket hos Shelby gjort allt de kunnat för att höja kvalitetskänslan med hjälp av ett överflöd av alcantara, men i slutänden köper man ingen GT500 för dess väl sammansatta interiör.



Kanske inte världens lyxigaste och mest högkvalitativa arbetsplats, men förar-ergonomin är det absolut inget fel på!

Mycket viktigare är att ha en bra förarergonomi och det har Mustangen absolut. Här passar allt. Recarostolen kramar om dig och placerar dig i en optimal position framför den fluffiga alcantararatten och pedalstället. Även om det analoga instrumentklustret har fått ge vika för ett binärkodat alternativ hittar man all väsentlig information på ett ögonblick.

Bra där, eftersom hastighetsmätaren är ditt viktigaste vapen i kampen om att inte hamna bakom galler.

Nu sitter vi här i förarstolen och lyssnar till motorns metalliska grollande på tomgång. Är effekt egentligen det enda som räknas hos Shelby American Inc.? Tja, 770 hk, och 847 Nm vid 5 000 r/min, kan man inte räkna bort, eller hur?

Ta dig samman, fatta mod och trampa ned gaspedalen som ett sista halleluja. Efter en kort stund av förtvivlan hittar de 315 millimeter breda bakdäcken ganska snabbt mängder med grepp och katapulterar bilen framåt medan motorn smattrar genom varvtalsregistret och du piskar i växel efter växel i den sjuväxlade Tremeclådan. (Till skillnad från Shelby GT350 och GT350R finns GT500 endast med dubbelkopplingslåda.)

Snart lägger sig chocken: det här är inte alls vad vi hade förväntat oss.

Ta föregångaren till exempel. Att bestämt skicka ned högerpedalen i golvet kunde lämpligast beskrivas som att brottas med en rabiessmittad grizzlybjörn. Du förlorade varje gång. Istället känns nykomlingen nästan neutral och lättkörd trots sina smått utomjordiska kraftreserver.

Den klassiska sprinten från 0 till 100 km/h går under ideala omständigheter på endast 3,7 sekunder vilket är snudd på vansinne i en bakhjulsdriven bil på fluffiga 1.892 kg. Japp, du läste rätt. GT500 väger alltså sanslösa 212 kg mer än en GT350 R vilket till största delen beror på kompressorn och växellådan.



Mellan cylinderbankarna hittar vi Roots-kompressorn som axlar tvångsandningen och sopranstämman i motorsymfonin.

Topp hastigheten har faktiskt minskat ordentligt jämfört med föregångaren. Medan Shelby GT500 från 2014 lyckades komma upp i 320 km/h (om man mot alla odds skulle överleva vägen dit) tar det roliga slut redan vid 290 km/h i nykomlingen. Inte för att det är långsamt på något sätt, men är man siffernörd så är man. Man kan i alla fall brösta sig med att standardbilen har kapaciteten att förnedra de flesta motståndarna på strippen. Kvartsmilen fixar steroidponnyn på under elva sekunder!

Jaha, kul. En vanlig muskelbil efter gammalt recept alltså? Pilsnabb rakt fram och sedan mest lika spänstig som en oljefraktare?

Nejdå, Shelbyn kan självklart cruisa lika bra som att sprinta i helvetiska farter framåt mot horisonten. Man kan till och med känna av en del fjädringskomfort om man anstränger sig.

Men det där med cruisandet är inte alls vad bilen egentligen är byggd för. Tänk dig ett dramatiskt bergslandskap med slingrande vägar förbi pittoreska naturscener av världsklass och du ser nästan det vi ser i landskapet i Pasadena. Här gäller det att vara på sin vakt. Trånga bergspass i kombination med övermotoriserade muskelbilar är ju sällan ett framgångsrecept. Men här visar Ford Mustang Shelby GT500 sitt sanna ansikte.

Utrustad med ett alldeles eget chassi och modellspecifika modifieringar av fjädrarna, dämparna och krängningshämmarna är nya GT500 ljusår före sin föregångare och även den aktuella Mustangen (som faktiskt är en riktigt trevlig körmaskin) som säljs i Europa.

Shelbymustangen är en ytterst lyckad kombination av rå motorkraft och ett kompetent chassi som inte verkar ha några problem med att förvalta urkraften som motorn spyr ur sig. Varje styrpunkt tar framaxeln vara på, följer rattutslagen så plikttroget som bara möjligt och försöker samtidigt att förmedla situationen via ratten. Nåja, det fungerar lite så där. Men det här är trots allt en muskelbil och ingen Ferrari.



*Greppiga standarddäck av typen Michelin Pilot Sport 4S.
Värstingsulorna Cup 2S finns som tillval.*

I ärlighetens namn är den elektromekaniska styrningens feedback ganska luddig, men finns i alla fall till skillnad från i andra muskelbilar. GT500 är inte längre ett trubbigt vapen i förarens hand som föregångaren, men inte heller ett precisionsinstrument.



Skyltarna visar plågsamt långsamma 35 mph längs vägarna i höglandet. Inte ens den tredubbla hastigheten hade framkallat några psykoser hos föraren.

Det tar nämligen inte särskilt lång tid innan du känner dig som en del av maskinen. Mustangen gör allt rätt. Här finns inget som skrämmer, inget som krossar förarens självförtroende. Med kompressorns surrande i bakgrunden rör sig bilen förvånansvärt lätt och okomplicerat.

"Inte ens när du vässar drivlinans respons maximalt och stänger av samtliga elektroniska skyddsnät är du helt utlämnad till motorns råstyrka."

Innebär det att muskelbilen plötsligt har blivit vuxen och förlorat sin rebelliska anda? Nej då, även den senaste Shelbybesten vet hur man kommunicerar med hjälp av röksignaler. Men numera krävs det en hel del övertalning och övermod för att bilen ska mörda sina bakdäck under färd.

Vill man däremot signera asfalten med 315 mm breda streck finns det en körinställning som faktiskt inte har något att göra med körning. Mustangens Line Lock-läge låser nämligen frambronsarna så att bakdäcken kan spinna fritt medan bilen står på samma ställe. Lämpligt för att värma upp däcken inför en stundande kvartsmilsprint eller för att signalera till sina Apache-vänner att en drös blekansikten är i antågande.

Kul som bara den men tänk för guds skull på att teckna en löpande order på nya bakdäck. De går nämligen åt. Snabbt.

Apropå kvartsmilen. Självklart finns det även en Dragstripläge bland de fem olika körprogrammen, fattas bara annat. Farten över 402 meter är nästan för bra. Greppet på den klistriga asfalten är enorm och bilen drar iväg som ett skott. Såklart bor det fortfarande en rebell i GT500.

Men visst har bilen vuxit upp en del. Inte ens när du vässar drivlinans respons maximalt och stänger av samtliga elektroniska skyddsnät är du helt utlämnad till motorns råstyrka.

Mellan dig och en Youtubevärdig avåkning står ett oväntat balanserat chassi. Även Tremec-lådan är förvånansvärt civiliserad, trots att växlarna petas i 20 procent snabbare i sportläget. Vi hade räknat med en hel del blesyrer i bröst- och ryggområdet förorsakade av stenhårda växlingar, men icke. Bilen är blixtrande snabb men ger dig inte känslan av att du precis har fått ett njurslag av Mike Tyson.

Kan Mussen kurvor också? Ja, faktiskt riktigt bra! Var föregångaren läskigare på serpentinvägar än Bill Skarsgårds rollfigur i filmen "Det", är nykomlingen snudd på avslappnad. Framaxeln tenderar att ploga en aning, vilket utan större ansträngning motarbetas genom ett kort gasuppläpp för att sedan korrigeras med gaspådrag.



Motorns överskottsvärme försvinner genom ett jättelikt galler i huven.

Låter det riskfyllt? Det är det inte. Inte alls faktiskt. Bilen rätar helt sonika upp sig och fortsätter sin bestialiska framfart som om ingenting hade hänt.

Betydligt mer dramatiskt är då inbromsningen. Gömda bakom stora 20-tumshjul hittar vi de jättelika bromsskivorna fram som är lika stora som hjulen på den första Shelby GT500 som kom 1967. Skivorna mäter hela 420 mm i diameter och stoppas våldsamt av de väldimensionerade sexkolvsoken från Brembo. Baktill är skivorna 370 mm stora och kläms åt av fyrkolvsok. Inbromsningen är således minst lika brutal som accelerationen, om inte värre.

Under vår färd har vi inte upptäckt någon avmattning, men med tanke på bilens vikt är det väl endast en tidsfråga innan fysiken sätter käppar i hjulen för Mussen.

Just vikten verkar vara muskelbilens svaga sida. Bilen är fruktansvärt rolig att ratta, men ingen seriös körmaskin. Är man ute efter det ska man istället titta på GT350 som erbjuder betydligt vassare köregenskaper för avsevärt mindre pengar.

Med tanke på vad som erbjuds måste man dock medge att Ford Mustang Shelby GT500 är ett riktigt kap, i alla fall i USA. Priset för grundmodellen börjar på löjligt billiga 72.900 dollar. Vill man ha lite vassare köregenskaper väljer man med fördel till Handling Pack-utförandet som kostar 1.500 dollar extra och erbjuder en del aerodynamiska uppgraderingar.

Värst bland muskel-Mussarna är dock CFTP-utförandet eller Carbon Fibre Track Pack. Här får man det mesta av allt: bortplockat baksäte, kolfibervinge och, kanske allra trevligast, kolfiberfälgar skodda med kompromisslösa Michelin Cup 2S.

Men smakar det så kostar det. CFTP-Mustangen börjar på inte alls lika billiga 92.495 dollar. Sedan erbjuder tillvalslistan en hel del mer eller mindre nödvändiga tillval för den som törstar efter en extralätt plånbok. Eller vad sägs om lackerade racingstripes istället för påklustrade? Kostar 10.000 dollar extra. Nej, det är inget skämt. De påklustrade dito kostar en tiondel. Technologypaketet för 3.000 dollar kan vi däremot rekommendera. Vill man botanisera mer finns det ytterligare en uppsjö av tillval samt trimpaket (som om det skulle behövas) som installeras av bilhandlaren.

För oss här hemma i Sverige finns dock ett stort problem på vägen till muskelbilshimmeln. Shelby GT500 finns för närvarande endast i bilens hemland. Om och när och framför allt till vilket pris den kommer till Sverige är fortfarande oklart.



FORD MUSTANG SHELBY GT500

TEKNISKA DATA

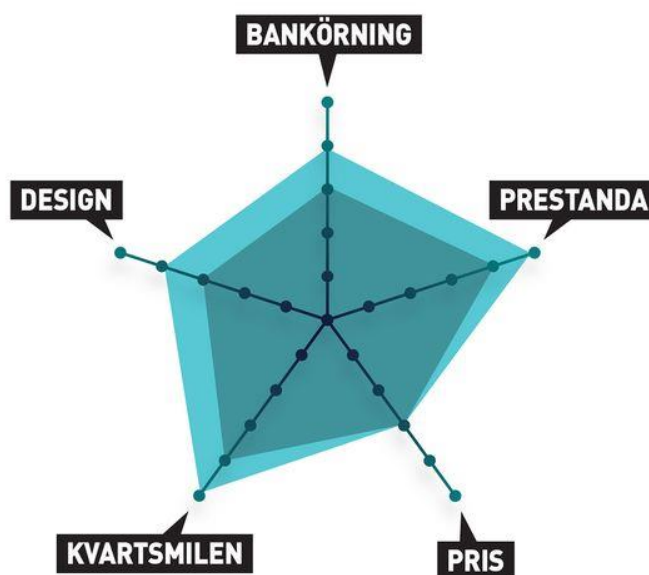
MOTOR: V8, kompressor, bensin, 5 163 cm³, 770 hk vid 7 300 r/min, 847 Nm vid 5 000 r/min. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 813/1 946/1 379 mm. Axelavstånd 2 720 mm. Tjänstevikt 1 892 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,7 sek. Toppfart 288 km/h (elektroniskt begränsad).

PRIS: 72 900 dollar.

PERSONLIGHET



■ FORD MUSTANG SHELBY GT500
■ CHEVROLET CAMARO ZL1

SUMMERING

BÄST: Magnifik motor, kompetent och mjuk växellåda, superbilsprestanda till reapris.

SÄMST: Tveksam interiörkvalitet, dyra tillval, finns inte i Sverige.



Av Jens Dralle

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Stuart Price



7. Vätgasbil eller batterielbil, vilken teknik är effektivast och miljömässigt bäst?

Publicerad 2019-11-29 06:34, uppdaterad 2020-01-21, 15:51

Bilvärlden står inför stora förändringar för att sänka utsläppen. Hur det ska gå till är man inte överens om men det finns gott om idéer. Vätgas är en av dem, är det en lösning? Eller kanske en dyr och ineffektiv teknik? Svaren är inte entydiga och spåkulan är väldigt grumlig.



För att kunna möta klimatmålen utvecklas ny teknik som aldrig förr. Elbilarna nämns som frälsare för miljön. Att elbilar tar ledningen är också det absolut mest troliga, men frågan är om det är i form av batterielbilar eller vätgasbilar. Både vätgasbilarna och batterielbilarna använder elmotor för drivningen av bilen. Skillnaden är var elektronerna i elmotorn kommer ifrån – ett batteri eller en bränslecell?

Det finns olika åsikter om vilken teknik som är bäst. Den nästan helige Elon Musk har kallat vätgasbilarna för "fool cells" och menar att det är resursslöseri att göra vätgas med hjälp av el istället för att använda elen direkt i en batterielbil.

Andra anser att fördelarna hos vätgasen väger över. Snabb tankning, färre dyra och skadliga metaller under produktionen och elnätet behöver inte uppgraderas – något vi blir tvungen till om batterielbilarna skulle bli marknadsledande. Däremot kommer du inte kunna tanka vätgas hemma och om vätgasen görs genom naturgasreforming sker det en del utsläpp under tillverkningen av drivmedlet.

I jämförelse framstår förbränningsmotorn som väldigt ineffektiv och det mesta av energin försvinner som värmeförluster. Dessutom används i nuläget bränslen som till största del är fossila. Biobränslen blir viktiga under en övergångsfas men de flesta forskare är överens om att den "fossila parantesen" inom transportsektorn är på väg att avslutas.

Bara utsläppen från förbränningsmotorer som förorenar luften tar redan idag död på människor i förtid. Oljan som används släpper också ut ofantliga mängder växthusgaser. Vissa vill hävda att biodrivmedel är ett bra alternativ men de släpper fortsatt ut miljöfarliga ämnen under körning och stora landområden skulle behöva ockuperas av plantager för att kunna göra tillräckligt med biodrivmedel till hela jordens befolkning.

Att förbränningsbilarna kommer att ersättas med mer miljövettiga alternativ är ett faktum. Men i vilken takt detta sker är mycket svårare att sätta om och en fullständigt förbränningsfri fordonsslotta är väldigt långt borta.

Förbränningsmotorn kommer bli kvar ett bra tag till, och biodrivmedel kommer vara en viktig kloss för att bygga vidare mot miljömålen. Nu är det dock vätgastekniken vi fokuserar på.



Nyligen testade vi Hyundai Nexo, en av de första vätgasbilar man kan köpa och äga istället för att leasa. En alldeles utmärkt bil, men ändå avråder vi från köp i nuläget.

Tesla mot vätgas: Grymma förluster

Senast vi körde Tesla Model 3 kom vi 437 kilometer innan den kvarvarande räckvidden stod på noll. Det krävdes 70 kWh enligt bilen själv, men det inkluderar inte förluster under laddning. Räknar vi in en förlust på sju procent krävde Teslan 74,9 kWh.

Tar vi premisserna ovan och kokar ihop med lite matematik visar det sig att det krävs 219 kWh för att komma lika långt med vätgasbilen som med Model 3. Alltså nästan tre gånger så mycket. Det betyder däremot inte att vätgas är sämre för miljön, kommer elen från förnybara källor är inte utsläppen särskilt stora.

Energiförbrukning: Stora skillnader

Enligt Vätgas Sverige krävs 50 kWh för att producera 1 kg vätgas och när den gått igenom bränslecellen har man 33 kWh som kan utnyttjas till framdrivning av bilen. 1 kg vätgas ska ge ungefär tio mils körning. Nexo har en WLTP-siffra som ligger på just 1 kg per 100 kilometer.

När vi gjorde snabbbladdningstest på Model 3 fick vi enligt Teslan i 69 kWh men stolpen sade 74,5 kWh. En förlust på ungefär 7 procent. I tabellen har vi räknat på Vätgas Sveriges siffror och de resultat vi fick under vårt laddtest. Det här är alltså inte inräknat distribution.



Under tanklocket hos Hyundai Nexo ser det ut ungefär som på en vanlig gasbil. Det är högt från marken till bagagegolvet, eftersom gastankar och batteri tar upp mycket utrymme. Men det är i praktiken ingen större skillnad på lasthöjd, jämfört med många andra suvar i det här segmentet.

Så mycket energi krävs för tio mils körning

Biltyp	kWh
Vätgasbil	ca 50
Audi e-tron	25,9
BMW i3	18,7
Kia e-niro	18,7
Tesla Model 3	18,4



Honda FCX Clarity erbjöds som leasingbil i Japan 2008–2014 och var den första "riktiga" vätgasbilen som serietillverkades. Elmotorn gav 136 hk och 256 Nm, räckvidden uppgavs till 39 mil.

Miljöaspekten: Elbil eller vätgas?

Än så länge är det svårt att komma med en ordentlig slutsats om hur vätgas kontra elbilar påverkar miljön. Elbilarna släpper ut väldigt mycket CO₂ under produktion, framför allt vid batteriframställningen.

Däremot är inte ångreforming av fossil naturgas ett bra sätt att framställa vätgas på, om man vill rädda planeten. Naturgas (metangas) är en biprodukt vid oljeutvinning, eller så utvinns den ur separata gasfyndigheter.

Tyvärr är ångreforming det billigaste sättet och därför också det som används mest. Enligt Jon Hunt, chef för alternativa drivmedel på Toyota, är de totala utsläppen för vätgasbilar mot elbilar ungefär lika stora sett över 150.000 miles (cirka 24.000 mil).

När vätgasen enbart tillverkas av förnybar el kommer utsläppen att minska, samtidigt kan en elbils miljöpåverkan minska med ny batteriteknik och återvinning av nämnda batterier. Både vätgas och batterier blir alltså bättre, miljömässigt, men hur snabbt den tekniska utvecklingen sker är förstås svårt att veta.

Svaret på den enkla frågan – vilken teknik är bäst för miljön – är väldigt svår att besvara på något tvärsäkert sätt. Men helt klart är vätgasbilar och batterielbilar miljömässigt mycket bättre än de andra alternativen som används idag.



Vem kom först – hönan eller ägget? Ungefär så är det med vätgasmackar och vätgasbilar också. Utan bilar byggs det inga mackar, och utan mackar kommer det inte ut några vätgasbilar på marknaden.

Fler tankstationer kommer

Idag finns endast fem vätgasstationer i Sverige: en i Arlanda och en vardera i Göteborg, Mariestad, Sandviken och Umeå.

Ett samarbete för att bygga ut infrastrukturen i Sverige kallat "Nordic Hydrogen Corridor" ska bygga åtta vätgasstationer, få ut 100 bränslecellsbilar på svenska vägar och ta fram en anläggning för framställning av vätgas med elektrolys som ska drivas med förnybar el. Tanken är att det ska binda ihop de nordiska huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

När allt kommer på plats vet vi inte ännu, den första tidsplanen har spruckit och samarbetspartner har ändrats men de lovade målen ska nås. Vi vet ännu inte heller var stationerna kommer att placeras, mer än att de ska hamna intill de större vägarna.

Bränslecellsteknikens framtid – Mariestad

Förra året invigdes en vätgasstation i Mariestad. Det blev världens första off-grid-vätgasstation som får energin från solceller.

Off-grid innebär att den inte är kopplad till resten av elnätet och elen kommer alltså enbart från solpanelerna som står en bit bakom. Det innebär noll växthusgasutsläpp under produktionen av vätgasen, och sedan tidigare vet vi att noll växthusgasutsläpp även gäller körning med vätgasbil.

Stationen kostade 25 miljoner kronor att bygga och den kan få fram 4.000 kilo vätgas per år, vilket räcker för ungefär 40.000 mils körning. Alltså kan 30 vätgasbilar köra 1.500 mil vardera. Eftersom det idag finns strax över fem miljoner personbilar i Sverige skulle det krävas mycket omfattande investeringar för att bygga ut infrastrukturen för vätgasbilar med off-grid teknik. Solpanelerna tar upp en yta på 1.600 kvadratmeter.



Mariestad var först i världen med en off grid-vätgasstation. I bakgrunden kan man skymta solpanelerna som står för energin.



Den hemska olyckan 1937 med luftskeppet Hindenburg satte vätgasen i skamvrån och många sätter fortfarande likhetstecken mellan vätgas och livsfarligt. Vätgas är lättantändligt men det kan man verkligen också säga om bensin och etanol/metanol. Diesel har lite högre flampunkt, men brinner duktigt det också. Inget av dessa bränslen är alltså ofarligt och måste hanteras på ett säkert sätt.

Snabba vätgasfakta

Vad är vätgas? Väte är universums vanligaste och lättaste grundämne. Vid normalt tryck och normal temperatur är väte en gas. Den är osynlig, luktar inte och är inte giftig. Bidrar inte till koldioxidutsläpp.

Men vätgas är explosivt och brinner snabbt. Vätgas blir vätska vid minus 253 grader. I Toyota Mirai och Hyundai Nexo använder man vätgas som komprimerats 700 bars tryck. Att trycka ihop gasen kräver energi, och förlusten för kompressionen ligger på mellan fem och tio procent. Att kyla ner vätgas kräver också energi.

Hur produceras vätgas? Det finns flera sätt. I Sverige gör vi vätgas genom sönderdelning av vatten med el, vilket är en process som kallas för elektrolys. När vi använder "grön" el blir även vätgasen grön. Vanligt är annars ångreforming av naturgas. Det här kan också göras från biogas eller via förgasning av trädrester.

Andra sätt är från ammoniak eller metanol. Energiförlusten att gå från el till vätgas är cirka 30–40 procent. I dagsläget tillverkas vätgas främst av naturgas eftersom det är billigast. Men naturgas är ett fossilt bränsle. Priset för vätgas är cirka 1,7 gånger högre än för ursprungsenergin.

Är vätgas farligt? Det tyska luftskeppet Hindenburg började brinna 1937 på grund av lättantändlig lack på utsidan. Det är den historiskt sett mest kända olyckan med vätgas, men egentligen var luftskeppen konstruerade för att använda den mindre farliga gasen helium. Helium producerades i USA, men fick inte exporteras till Nazi-Tyskland vilket tvingade fram användandet av vätgas istället.

Vätgas är lättantändligt men ute i luften läcker den rakt upp då den väger mindre än en tiondel av luften, vilket innebär att vätgas inte samlas där människor befinner sig, till skillnad från bensin och bensinångor.

Vätgas är den vanligaste industrigasen idag, det finns alltså mångårig erfarenhet av hur man ska hantera den. Däremot är vätgasen inget som konsumenterna kommer i kontakt med i vardagen, förrän nu när de första vätgasbilarna rullar ut på vägarna.

I bilarna finns sensorer som håller koll på om det skulle bli en läcka i någon av bilens tankar och de skulle i så fall larma och stänga av vätgasen.

Om bilen skulle brinna och trycket i tanken skulle öka finns ventiler som släpper ut gasen bort från de som sitter i bilen. Det är inte heller något syre i tankarna så det kan inte ske en explosion i dem. Vätgasbilar testas också på precis samma sätt som vanliga bilar i Euro NCAP. Där fick Hyundai Nexo toppbetyg. Toyota Mirais tankar har uthållighetstestats genom att man skjutit, eldat och släppt 150 ton på dem.



Första generationen av Toyotas vätgasbil Mirai väckte känslor, med sin egensinniga design. Och modellen är knappast någon storsäljare i Sverige – under hela förra året registrerades bara fem exemplar. Nya Mirai däremot (bilden ovan), har fått en helt annorlunda design. Dessutom blir modellen bakhjulsdriven.

Klarar vätgas kyla? Vatten krävs för att bränslecellen ska fungera. Men Toyota Mirai klarar en kallstart efter 17 timmar i minus 30 grader. Inom 70 sekunder ska bränslecellen ge full effekt. Hyundai Nexo är testad i Sverige och ska också klara -30 utan problem.

Är det energieffektivt att köra vätgasbil? Nej. Inte jämfört med en batteribil. Jämfört med en bilsbil kommer man enligt Vätgas Sverige ungefär dubbelt så långt på samma energimängd. Men då finns inte energiförlusterna för produktion, transport och lagring av vätgasen med i kalkylen. Samtidigt ska man hålla i minnet att batterielbilen kräver mycket energi när den tillverkas.

När uppfanns bränslecellen? 1838 tillverkade William Robert Grove ett vätecells batteri, även om han inte kunde förklara hur det fungerade. 1893 bevisade Wilhelm Ostwald hur en bränslecell fungerar och vilka beståndsdelar som behövs. 1966 visade GM upp en fungerande bränslecellsbil och Honda, Mazda, Mercedes och Toyota introducerade konceptbilar på 90-talet.

Hur fungerar en bränslecell? Vätgas och syre omvandlas via en kemisk reaktion till elektricitet. Ut kommer också vatten. Vätgas skickas genom ett platinummembran och protoner och elektroner bildas. Elektronerna lyckas inte gå igenom en elektrolyt utan leds en omväg och blir elektricitet, när de tappat sin laddning återförenas elektronerna med protonerna och det bildas vatten. Verkningsgraden i en bränslecell är cirka 70 procent. En bensinmotor har en verkningsgrad på 20–35 procent och en dieselmotor på 30–45 procent. Elmotorn ligger runt 95 procent.

Hur är livslängden på en bränslecell? Toyota garanterar att bilen ska fungera i 15 år. Bilens garanti är 5 år eller 15.000 mil. Bränslecellens effektivitet avtar enligt uppgift med en procent per år. 15 år = 15 procent. Hyundai Nexo har 5 års garanti utan milbegränsning.

Enligt uppgifter från Tesla-ägare tappar en Teslas batteri ungefär tio procent sett över 30.000 mil, men det kan variera.

[Provkörning: Hyundai Nexo – bränslecell är framtid, eller?](#)

[Toyotachefen om nya vätgasbilen: ”Prislappen fortfarande en utmaning”](#)

[Hyundai Nexo är den nya vätgassuven som ska klara svensk vinter](#)

[Här är nya Toyota Mirai: Vätgasbilen blir betydligt snyggare – och bakhjulsdriven](#)

[Tanka vätgasbilen Hyundai Nexo – så går det till](#)

[Renault vänder om – nu kommer två nya vätgasmodeller](#)



Elias Medelberg

8. Toyota återkallar tre miljoner bilar

Publicerad 22 jan 2020 02:47

Biltillverkaren Toyota återkallar 3,4 miljoner fordon världen över. Orsaken är ett tekniskt problem som kan göra att krockkuddar inte löses ut vid krock.



Biltillverkaren Toyota återkallar 3,4 miljoner fordon världen över.

Det rör sig om följande modeller:

Corolla (2011–2019)

Matrix (2012–2018)

Avalon (2012–2018)

Avalon hybrid (2013–2018)

Nära tre miljoner av fordonen återkallas i USA där myndigheterna säger sig ha identifierat två olyckor där krockkuddarna inte löstes ut.



Av Stefan Soxbo



9. Varnar för Armageddon för elbilar i USA

Redaktörenbytbil 2020-01-22

Snart slåss 121 bilmodeller om en liten del av bilmarknaden



En ny undersökning varnar för att biltillverkarna är på väg mot en elbilskatastrof i USA. Snart slåss 121 bilmodeller om 5,5 procent av köparna.

– Vi kommer att få se ett elektrifierat Armageddon, säger Bob Carter, Toyotas försäljningsdirektör i USA, till Autonews.

USA:s bilmarknad är väldigt olik den europeiska, och biltillverkarna jagas inte av ökande krav på minskade koldioxidutsläpp. Den populäraste bilmodellen, pick-upen Ford F-150, såldes i 900.000 exemplar under 2019. Då CO₂-utsläppen ligger på cirka 400 gram per kilometer, så innebär det att bara de nya Ford F-150 släppte ut ungefär fyra gånger så mycket CO₂ som alla nya bilar i Sverige ifjol. Totalt såldes det 17 miljoner bilar i USA ifjol. Av dessa var 330 000 elbilar, en nedgång med nio procent jämfört med 2018.

Nu varnar en ny rapport från analysföretaget LMC Automotive för att Tesla är det enda företaget som verkar kunna tjäna pengar på elbilar i USA de kommande åren.

Antalet elbilmodeller på den amerikanska marknaden kommer att sjudubblas från 18 till 121. År 2025 slåss dessa 121 bilmodeller tillsammans om en marknadsandel på 5,5 procent.

Vi kommer att få se ett elektrifierat Armageddon. Tillgången kommer att vara långt före den sanna konsumentefterfrågan, säger Bob Carter på Toyota till Autonews.

Enligt analyser kommer konsumenterna i USA att vara långt mer benägna att köpa laddhybrider än elbilar inom de närmaste åren. Än så länge lyser vinsterna med sin frånvaro inom elbilsegmentet trots att bilarna är dyrare än motsvarande fossilbilar. Enligt Bloomberg kommer elbilar att bara lika billiga som fossilbilar år 2024.



Tack vare Model 3 tog Tesla nästan 80 procent av elbilsmarknaden i USA förra året. Enligt LMC kommer Teslas sju modeller ha 25 procent av marknaden år 2025. Det innebär att de andra 114 modellerna i genomsnitt kommer att sälja i 6000 exemplar per modell.

– Det är svårt att göra en affär på så små volymer per elbil, säger Jeff Schuster, vice vd på LMC.

Redan i dag har Jaguar och Audi haft svårt att få snurr på sina nya elbilsmodeller iPace och e-tron i USA. Nyligen sköt Mercedes upp USA-premiären av EQC. Enligt vissa analytiker vill köparna ha en Tesla för märkets magi, inte för att det är en elbil.

– Tesla har skapat marknaden genom sin mystik, säger Art St. Cyr, chef för Honda.

Volvo satsar stort på elektrifiering och har kommunicerat att varannan såld bil år 2025 ska vara en elbil. Enligt vissa uppgifter kommer den nya amerikansk-tillverkade XC90 från år 2021 endast finnas med eldrift.





10. Första Corvette C8 såld på auktion – så svindyr blev den

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-01-20, 18:00

I lördags såldes det första exemplaret av nya Corvette Stingray, rapporterar Motor 1.



Priset för att lägga vantarna på den första mittmotor-Corvetten med chassinummer 001 blev hisnande 3 miljoner dollar, vilket motsvarar strax över 28,5 miljoner kronor. Överskottet från auktionen kommer att doneras till välgörande ändamål.

Köparen heter Rick Hendrick och beskriver sig själv som "The number one Corvette-junkie in the world". Och det ska nog till om man ska slanta upp nära 30 miljoner för en "vette".

Det första exemplaret av Corvette C8 har allt som Chevrolet kan uppåda i utrustningsväg. GT2-säten, röda säkerhetsbälten och avtagbart tak är bara ett axplock. Dessutom ingår ett "Letter of Authenticity", som Hendrick kan visa upp om han skulle vilja sälja bilen vidare.

Chevrolet Corvette C8 drivs av en mittmonterad V8 på 6,2 liter. Motorn ger 502 hästar och 637 Nm, vilket gör att även basversionen av C8 ska fixa 0 – 100 km/h på "under 3 sekunder".

[Nya Chevrolet Corvette Stingray – med mittmotor-V8 och 502 hk](#)

[Bygg din egen Chevrolet Corvette Stingray C8](#)

[Hur kan nya Corvette C8 vara så snabb? Engineering Explained förklarar](#)



Patrik Lundin

11. Bricklin SV-1 till salu i Sverige!

Mattias Rabe 20 januari 2020

Vad sägs om en kanadensisk sportbil i sommar? En svenskregistrerad Bricklin SV-1 från 1975 ska säljas i vår. Det hör inte till vanligheterna.



Kommer du i en Porsche är du inte speciellt unik, inte ens om du kör en Ferrari eller Lamborghini kan du känna dig speciell. Men kör du en Bricklin SV-1 är du garanterat unik, betydligt mer än om du väljer en [DeLorean DMC-12](#). Och i vår finns det just en Bricklin SV-1 till salu i Sverige. Det är Bilweb Auctions som ska låta den gå under klubban om ett par månader. Vad reservationspriset är satt till vet vi inte, men värderingsmannen uppskattar bilens värde till mellan 240 000 och 260 000 kronor.

Uppskattat värde är någonstans i övre mitten av det spann modellen går för ute i världen, främst i USA. Bilen som ska säljas i Sverige är inte i "concours-skick" (finutställningsskick), däremot i fint bruksskick, eller som det står i annonsen: "Fint orenoverat bruksskick".

Mätarställningen skvallrar om 558,2 mil, men enligt värderingsmannen har bilen rullat omkring 55 000 miles, det vill säga drygt 8 800 mil. Bilen, som är lackerad i kulören "Safety Orange" (säkerhets-orange, inte saftig apelsin), importerades till Sverige under 2007 och har sedan dess haft tre ägare. Nuvarande ägare har haft den sedan 2015.

Men vad är då Bricklin SV-1 för bil? För att göra en lång historia väldigt kort...

Länge hade den amerikanska affärsmannen Malcolm Bricklin en idé om att utveckla och bygga en bra, enkel och billig sportbil. Det började med en konceptbil 1972, som var ett hopkok av många olika delar från bland annat Chrysler, Datsun, Toyota och Opel, som Bruce Meyers, mannen bakom beach buggyn (strandloppan), inledningsvis assisterade vid i formgivningsprocessen. 1974 stod den produktionsklara bilen färdig, då med namnet Bricklin SV-1. Bokstavs- och sifferbeteckningen står för "Safety Vehicle 1". Modellen skulle ha en hög säkerhetsnivå, och bilen hade flera säkerhetsdetaljer som ännu inte hade blivit standard i USA. 1:an stod så klart för att detta var företagets första modell av flera, men några fler än SV-1 blev det inte.



Sportbilsformer som känns igen, lite samtida Datsun-former blandat med amerikanskt.

Bilen byggdes av Bricklin Vehicle Corporation i Saint John, New Brunswick i Kanada. 1974 års modell hade en AMC-V8 på 5,9 liter som gav 223 hästkrafter. Till 1975 års modell byttes motorn till en Ford-V8 på 5,8 liter med 177 hästkrafter. Det är alltså denna motor som sitter i bilen som är till salu.



Motor under huven. Drivning på bakhjulen.



Bricklin SV-1 hade det häftigaste man kunde ha på 1970-talet, nämligen popup-strålkastare och måsvingedörrar.



1976 var sista årgången då Bricklin och hans biltillverkning gick knackigt. Ekonomiska problem gjorde att produktionen lades ned. Endast drygt 2 800 bilar blev det (2 100 enligt vissa källor) varav drygt tusen tros finnas kvar i livet.

Bricklin SV-1, som har en speciell kompositkaross och på den tiden gärna jämfördes med [Chevrolet Corvette](#), blev för övrigt också polisbil. Fem bilar tillverkades till Arizona-polisen, men de ratade bilen efter ett tag då de fann den för jobbig att kliva i och ur.

Sugen på att lägga ett bud? [Auktionssidan hittar du här!](#) Där finner du mer information om bilen, historien bakom den och många fler bilder.

LÄS OCKSÅ: [Provkörning av DeLorean DMC-12](#)

Mattias Rabe

12. Bilbränder ofta bedrägeri, nu ska fusket utredas

Av **Mattias Rabe** Publicerad 21 jan 2020 10:45

När bilbränderna granskades för tre år sedan var mer än varannan ett bedrägeriförsök. Nu ska försäkringsbranschen kolla om problemet kvarstår. – Vi vill öka tryggheten i samhället och försvåra för dem som planerar att använda denna metod för att begå försäkringsbedrägerier, säger Larmtjänsts vd Mats Galvenius.



Resultatet efter bilbrand i Trollhättan.

För tre år sedan granskade försäkringsbranschen gemensamt 469 bilbränder i Sverige. Det visade sig att över hälften av bränderna, 52 procent, var försök till bedrägeri. Samma år uppgick försäkringsbolagens kostnader för bilbränder till 252 miljoner kronor.

Om försäkringsbedrägerier i form av bilbränder fortfarande är ett utbrett problem vill branschen återigen kontrollera. Under 2020 lägger bolagen extra resurser för denna granskning.

– Bränderna skapar otrygghet i vårt samhälle. Försäkringsbranschen vill ta sitt ansvar och utreda om försäkringsbedrägerier är ett fortsatt problem ur bedrägerisynpunkt, säger Larmtjänsts vd Mats Galvenius och fortsätter:

– Genom fördjupade utredningar av bilbränder vill vi försvåra för dem som planerar att använda denna metod för att begå försäkringsbedrägerier. På så sätt hoppas branschen kunna bidra till att öka tryggheten i samhället och minska belastningen på polis och räddningstjänst.

60 miljarder kronor betalas ut i skadeersättning

Årligen betalar försäkringsbranschen ut över 60 miljarder kronor i skadeersättning. Man uppskattar att 5-10 procent av dessa utbetalningar, mellan 3 och 6 miljarder kronor, görs till försäkringsbedragare.

Larmtjänst är en branschgemensam organisation vars syfte är att bekämpa försäkringsrelaterad brottslighet samt att stödja försäkringsbolagens utredningsverksamhet avseende oklara försäkringsfall.



13. Slutserien från Morgan

Publicerad 2020-01-15 15:59

Morgan plus 4 fyller 70 under 2020 och det firas med specialserien 70th Anniversary Edition, vilken även blir slutserien för det klassiska stålchassit.



I fortsättningen kommer Morgan att tillverka sina chassin i aluminium. Alla bilar i 70th Anniversary Edition får en numrerad plakett, en mängd speciella detaljer och alla kommer att lackeras i kulören Platinum Metallic. Trots det höga priset på 60 995 pund är alla exemplar redan sålda innan de ens börjat tillverkas.



Ännu så länge finns inga bilder på den färdiga modellen, men så här är det tänkt att den ska se ut.

Robert Gustavsson

14. Klassiskt bilmärke: Porsche

Publicerad 2 november 2010

Doktor Ferdinand Porsche var obestriddigen mannen bakom Volkswagen-bilens konstruktion, men han var kanske inte lika självklart professorn bakom sportbilen med hans eget namn.



Porsche 356B 1600 Coupe by Karmann

Bilen konstruerades i den lilla österrikiska orten Gmünd, dit familjen Porsche tagit sin tillflykt när det stormade som värst i Europa.

Projektet drevs i Ferdinands frånvaro (han var krigsfånge i Frankrike) framåt av Ferry Porsche och som chefskonstruktör fungerade Karl Rabe, en man som varit Ferdinand Porsches förtrogne medarbetare ända sedan 1913.

Den första Porschen skulle bli en coupé men den första prototypen, som idag finns att se i Porsches samlingar, var ändå en roadster.

Tekniskt sett var det en trimmad Volkswagen, men det fanns en avgörande skillnad: bilen hade mittmotor; boxerfyran var alltså placerad framför bakaxeln.

Efter prototypen följde en kort serie på 47, 50 eller 52 vagnar (uppgifterna varierar) med coupékaross av handknackad aluminium och med motorn placerad som på vilken Volkswagen som helst. Dessa bilar byggdes i Gmünd och 15 av dem kom till Sverige!

Att det gick så väl berodde på att Porsche 1948 tecknade kontrakt med VW-Werk om leveranser av motorer och andra komponenter. I ett annat kontrakt fick Volkswagen och dess internationella försäljningsorganisation rätt att sälja Porsche-sportvagnen.

Scania-Vabis i Södertälje var en av de allra tidigaste VW-importörerna och därmed kom också möjligheten att sälja Porsche i Sverige.

Den första Porschen kom till Sverige den 11 maj 1950 och den har hittills följts av ytterligare omkring 12 000 bilar.



356 Speedster by Reutter 1955

Speedster, en riktigt maffig liten bil, en halvracer med enkel utrustning av den sort som James Dean tävlade med, men det var i en Spyder han omkom.

Vann damklassen

Förstlingen hann knappt få sina papper klara innan den ställde upp till start i första upplagan av Svenska Rallyt till Midnattssolen, den 15 juni 1950. Bilen vann damklassen, rattad av Cecilia Koskull och navigerad av Christina Peyron.

Den första Porsche-motorn var varken stor eller stark och behövde heller inte vara det för bilen vägde inte ens 800 kilo. Cylindervolymen låg på 1 086 cc och effekten angavs till 40 hästkrafter vid 4 000 varv.

Det resulterade i en toppfart på cirka 140 km/tim. Snabbt för sin tid och samtidigt gick Porschen överraskande bränslesnålt.

Sportvagnarna var inte, som många tror, byggda på en kortad VW-bottenplatta utan på en svetsad ram av lådbalkskonstruktion. Direkt från Volkswagen kom emellertid motor, växellåda, styrning, torsionsfjädring, bromsar och hjul.

1950 återvände både Ferdinand Porsche och hans firma till Stuttgart-Zuffenhausen och därmed startade den verkliga serietillverkningen av Porsche 356.

Våren 1951 lanserades en 1 300-motor och på hösten samma år erbjöds ett begränsat antal bilar med motor på 1 500 cc.

Det nya märket Porsche hade fått en strålande start med såväl rally- som banracingsegrar. Men det som kanske var allra bäst: Porsche 356 var lättkörd, kvick och komfortabel också i dagligt bruk.

Avstamp för 911

Åren 1955–59 byggdes den serie som kallas 356 A. Här användes 1 600-motorer på 60 respektive 75 hästkrafter. Omkring 21 000 A-bilar tillverkades och 700 av dem levererades i Carrerautförande.

Mellan september 1959 och juli 1963 kallades bilarna 356 B. De var tyngre, mer påkostade i alla avseenden och motorerna var starkare än förr. Man kände lätt igen en ny 356 B på de högre placerade strålkastarna och stötfångarna.

Här hette den vassaste modellen Carrera 2 och det var den första Porsche som gjorde 0–100 på mindre än tio sekunder. Den sista 356-serien kallades 356 C och byggdes mellan juli 1963 och mars 1965. Den var i alla avseenden mycket lik B-modellen.



Detta är en bil från 1954. Fanns att köpa med 1 300- och 1 500-motorer, från 44 till 70 hästkrafter. Det räckte till 145 respektive 170 knutars toppfart.

Totalt byggde Porsche omkring 77 000 bilar i den långa 356-serien. Från enkla efterkrigsförhållanden i tillfälliga lokaler växte produkten till att bli avstampet för 911, världens sannolikt mest uppskattade och framför allt användbara sport-, racer- och långfärdsvagn.



356C 1600 Cabriolet 1963–65



1962 Porsche 356B / 2000GS Carrera 2

Efter en avsevärd frånvaro av en Carrera-modell i 356-modellen, gjorde Porsche äntligen en annan version med introduktionen av en 2,0-liters motor. Denna Carrera släpade en serie imponerande 1,6 liters bilar kända som 1600GS.

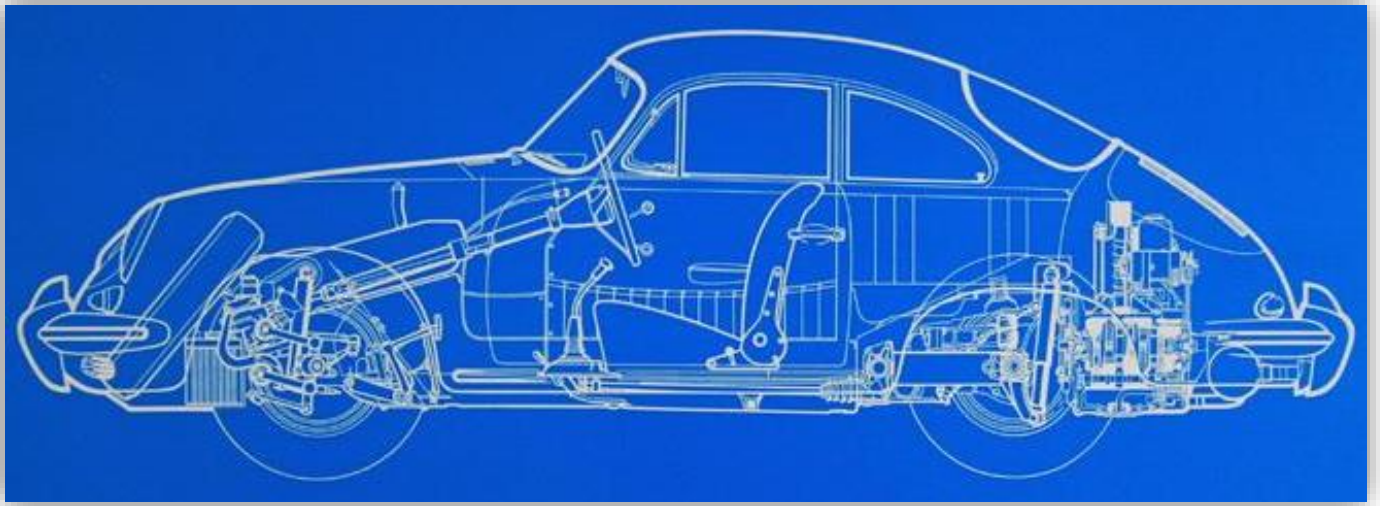
Som med de tidigare versionerna, erbjöds Carrera både i en Carrera GT Deluxe-variant för vägen och Carrera GT för racerbanauppgifter. Till skillnad från dessa tidigare modeller gynnade den nya bilen 2,0-litersmotorn som introducerades som Carrera 2 i september 1962.

2.0 Carrera använde en variant av Type 547-motor med en större borring och stoke, med 1966cc. Den större cylinderväggen innebar att blocket måste vara både högre och bredare och typen ändrades till 578. Den nya motorn erbjöd mycket mer ökat lågmoment, vilket gjorde den lämplig för vardagskörning.

De första motorerna av typen 578 användes vid Targa Florio 1961 där bilarna nästan vann sin klass. Testning av flera röda kuper till och från tävlingsevenemang slutförde dock specifikationen av den väggående Carrera de Luxe.

En annan egenskap hos Carrera 2 var skräddarsydda skivbromsar designade och tillverkade av Porsche. Kallade Porsche-ATE-systemet, detta använde Porsche mycket mindre öppna koncept hjul som använde breda avstånd hjulbultar.

Deluxe är utrustad med Reutter och har en helt trimmad interiör med en justerbar Eberspächer bensinvärmare. Vid 2200 pund registrerade Road & Track en tid på 0-60 på 9,2 sekunder och en toppfart på 122,7 mph.



Röntgenundersökningen visar att reservhjulet fåfängt försöker balansera motorns vikt. Att köra 356 fort på krokig väg har alltid varit intressant. Bilden visar en 356C, det sista utförandet, som faktiskt under en kort tid byggdes parallellt med 60-talets succémodell 911.

SLUT