



*Wartburg 311-9 Kombi 1956–66*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 3 februari**  
**fredag 31 januari**

1. Coronaviruset tvingar Volvo till fabriksstopp
2. Koenigsegg har planer på att bygga ut i Ängelholm
3. Renault Twingo blir elbil senare i år
4. Succébilen stoppas - av EU:s nya utsläppsböter
5. Tillbaka till framtiden - nu börjar DeLorean byggas igen
6. Prov: Audi RS Q8 – en nagel i ögat på miljövänner
7. Amazon rullar ut 10 000 eldrivna rikshor i Indien
8. Den här klassiska Fiaten har fått elmotor och manuell växellåda
9. Ferrari visar hur SF90 Stradale blir till
10. Scania visar upp sitt senaste elfordon
11. Grön vätgasproduktion för Hyundai-lastbilar etableras i Norge
12. Två åkerier krävs på 800 000 av Transportstyrelsen
13. Ny Wunder-baum luktar lyxbil
14. Porsche slog till med elbil – år 1900
15. Mini MK1
16. Klassiskt bilmärke: Plymouth
17. Här kraschar världsmästaren i 170 km/h



## 1. Coronaviruset tvingar Volvo till fabriksstopp

2020-01-31

**Utbrottet av Coronaviruset tvingar nu Volvo Cars att pausa produktionen i sina fabriker i Kina. Enligt Geely är det stopp i fabrikena fram till 9 februari. Hittills har viruset skördat över 200 dödsoffer och under fredagen kom det första svenska fallet som smittats.**



Kina är hårt drabbat av Coronaviruset och antalet smittade är uppe i cirka 10 000 människor och hittills har 213 personer avlidit av virussjukdomen som drabbar luftvägarna. Under fredagen kom det första svenska fallet. En 20-årig svensk kvinna har smittats under en resa i Kina, men är inte svårt sjuk.

Även biltillverkarna i Kina drabbas av viruset och flera bilföretag har stoppat produktionen i sina fabriker. Volvo meddelar nu att de förlänger produktionsstoppet efter det kinesiska nyåret i sina fabriker på grund av coronosmittan, uppger Automobilwoche.. Enligt ett uttalande av Geely i Göteborg kommer fabrikena att stoppa still den 9 februari. Volvo bygger XC60 laddhybrider för den europeiska marknaden i Kina samt S90-modellen. Volvo har 8000 anställda i Kina, men åtgärden ska inte påverka den totala produktionsvolymen, enligt nyhetsbyrån DPA.

Flera andra tillverkare påverkas också då Wuhan är ett stort centrum för kinesisk bilindustri. Tesla, Volkswagen Group, Toyota och PSA Group har varnat för att de förutser störningar i sin produktion. Teslas nya gigafactory står för närvarande helt still. Även GM, Toyota och Volkswagen stängde sina anläggningar åtminstone till och med den 9 februari – Att förutsäga epidemiens allvar är mycket svårt, men det är ingen tvekan om att effekterna kan bli enorma på fabriker, leveranskedjor och inhemsk bilförsäljning, säger Jean-Louis Sempe, analytiker på Invest Securities.

**Maths Nilsson**

**Feber**

## 2. Koenigsegg har planer på att bygga ut i Ängelholm

**AV BOBBY GREEN**

2020-01-24 KL 14:20

### Ny fabrik, ny testbana och ett upplevelsecenter



Koenigsegg har planer på att bygga ut sin fabrik i Ängelholm och kommunen ska nu ha gett ett positivt förhandsbesked kring detta. Det man vill göra är att bygga fler kontor och mer lager men även en ny testbana, ny fabrik för att bygga bilarna och även ett upplevelsecenter. Expansionen kommer att vara en del i satsningen på den nya serien med lite "billigare" hyperbilar.

Inget är klubbat än och fler utredningar måste göras innan det första spadtaget kan sättas i jorden.

**BOBBY GREEN**

### 3. Renault Twingo blir elbil senare i år

24 januari 2020 av Erik Wedberg

**Renault bekräftar att lilla Twingo kommer i helt eldrivet utförande senare i år och att den blir en av två eldrivna Renault-modeller som ska lanseras under året.**



Renault ska lansera två helt eldrivna modeller under 2020. Den ena vet vi inte så mycket om, den trots bli en suv i Kadjar-storlek. Den andra vet vi nu betydligt mer om eftersom Renault har bekräftat att den blir en Twingo. När Renault presenterade sitt resultat för 2019 berättade man också att elbilen Twingo Z.E. kommer att lanseras under året.

Renaults elbilsförsäljning ökade med 23,5 procent 2019 jämfört med året innan och det är förstås [Zoe](#) som är dragloket. Bara i Sverige såldes Zoe i 2 036 exemplar, och blev med det den näst mest sålda elbilen 2019. Etta blev Tesla Model 3 med 4 216 sålda exemplar.

Twingo Z.E. kommer med allra största sannolikhet att få låna plattformskusinen Smart Forfour EQ:s eldrivlina. Smarten har ett litet batteri på 17,6 kWh som ger en räckvidd på cirka 14 mil. Elmotorn driver på bakhjulen och ger 82 hästkrafter.

Twingo Z.E. väntas begå premiär på Genève-salongen i mars, men ropa inte hej än, det är nämligen inte alls säkert att Twingo Z.E. kommer att säljas i Sverige. Senaste generationen Twingo har inte sålts i Sverige och även Smart-bilarna har haft svårt att hitta ut på svenska vägar.



## 4. Succébilen stoppas - av EU:s nya utsläppsböter

Maths Nilsson schibsted 2020-01-24

**Suzuki Jimny kan försvinna från svenska marknaden - nya regler sätter stopp**



EU:s nya utsläppsböter börjar slå till mot biltillverkarna – och populära bilmodeller stoppas. Succébilen Suzuki Jimny tas bort nästan helt från svenska marknaden på grund av de nya hårda utsläppsreglerna med EU-böter.

– Det stämmer, vi kommer tvingas att begränsa försäljningen kraftigt, det är en gammal konstruktion med relativt höga utsläpp, säger Håkan Engstöm, presschef för svenska Suzuki till BytBil.com.



Den lilla terrängbilen Suzuki Jimny har gjort jättesuccé i Sverige och köparna står i kö för bilen. Om du beställer den i dag kan du få den om cirka ett år. Men nu visar det sig att EU:s nya avgasregler slår till mot Suzuki Jimny. För att inte få avgasböter av EU när de nya hårda reglerna slår till nästa år tvingas Suzuki att nästan ta bort bilen helt från den svenska och europeiska marknaden.

– Ja det är korrekt, Suzuki Jimny är en relativt gammal konstruktion med höga utsläpp och nästa år kommer tilldelningen till Sverige begränsas kraftigt. I år får vi 200 bilar och nästa år blir det mycket färre gör att Suzuki inte ska få EU-böter, säger Håkan Engström till BytBil.

Redan i dag står många svenska kunder på kö för att få sin bil nästa år, då tilldelningen för 2020 på 200 bilar sedan länge är slutsåld. Enligt Håkan Engström ska de få leverans, och om du beställer en Jimny i dag kan du få den om ett år, men sedan kan det vara stopp. En lösning kan vara att bilmodellen klassas om till lätt lastbil med galler framför baksätet, då räknas den in i en annan utsläppspool.

– Ja, vi har faktiskt diskuterat det, vi får se hur det blir, men den kommer i så fall med galler ett nät bakom framsätena.

Suzuki Jimny är det första exemplet på en bilmodell som tas bort eller begränsas från bilmarknaden för att biltillverkarna ska klara EU:s nya utsläppsgräns på 95 gram per kilometer. Sannolikt kommer Jimny att följas av många fler bilmodeller som tas bort eller begränsas. Det ryktas redan om att Mercedes AMG-modeller också är på väg att begränsas i antal för att biltillverkarna ska nå EU:s nya utsläppsgränser. Många tillverkare måste också höja sin andel laddhybrider och elbilar. Det är inte säkert att alla som vill ha en bensin- eller elbil får tilldelning.

De nya avgasreglerna från EU slår igenom helt 2021 och biltillverkare måste ha utsläpp på 95 gram per kilometer i genomsnitt för att inte riskera höga böter. Enligt vissa bedömningar riskerar Volvo som i dag har 129 gram per kilometer i genomsnitt böter på fyra miljarder kronor nästa år.





## 5. Tillbaka till framtiden - nu börjar DeLorean byggas igen

Redaktören bytbil 2020-01-24

**Dags att åka tillbaka till framtiden igen. Nu börjar det återuppståndna bilmärket DeLorean bygga den rostfria måsvingekupén igen. Den nygamla DeLorean får en motor på 350 hästkrafter.**



Under flera år har det återuppståndna DeLorean Motor Company planerat att börja bygga fabriksnya DeLorean DMC-12-bilar igen. Krånglande undantagslagar för lågvolymsstillverkare har dock fördröjt den legendariska bilen från "Tillbaka till framtiden". Hittills har en enda nytilverkad bil sålts: Till Google. Men nu verkar National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA, vara på gång igen, uppger Hagerty.

Det uppståndna DeLorean Motor Company har köpt upp ett enormt lager av delar, tillräckligt för att nyproducera den i dag klassiska modellen. Och någon oro för att gamla karosdelar har rostat behöver de inte ha, DeLorean är gjord i rostfritt stål, samma material som Tesla använder till Cybertruck.

Men de nya bilarna verkar ha varit värda att vänta på. De byggs på en blandning mellan fabriksnya originaldelar och helt nya komponenter. I stället för den gamla Volvo-PRV V6:an på 130 hästkrafter får bilarna en toppmodern drivlina med 350 hästkrafter. Interiören är också ny och helt digitaliserad och modern. Någonstans mellan en och två bilar per vecka kommer att nytilverkas.

Det nya DeLorean finns i Humble, Texas, och startades av Stephen Wynne 1995 för att serva och renovera DeLorean-bilar. Wynne kom över ett enormt reservdelslager som nu ska användas till nya bilar. Företaget har cirka 3,5 miljoner delar i lager och företaget har 96,7 procent av delarna i lager som behövs till varje ny bil.

Den gamla DeLorean-bilen hade varken ABS, servostyrning eller farthållare. Det kommer den nya ha, liksom navigering och blåtand. Den ursprungliga modellen byggdes i 9000 exemplar mellan 1981 och 1983 innan företaget gick i konkurs.



## 6. Prov: Audi RS Q8 – en nagel i ögat på miljövänner

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-01-25, 09:46

**Miljövänner, gör er själva en tjänst och bläddra vidare. Här finns inget att se eller läsa. Ni andra: välkomna till Audi Sports nyaste alster tillika miljöaktivisternas senaste nagel i ögat, Audi RS Q8!**



**Den här texten kan knappast betraktas** som (miljö)politiskt korrekt. Vi struntar i allt som heter miljötank och kritik på resursslukande fordon och deras ägare.

Det här är för alla människor som sköljer munnen med 98 oktan redan på morgonen.

Titta in på Audis hemsida och där ser ni den redan: ett hotfullt svart gap kombinerat med en giftgrön kaross stående på jättelika fälgar.

Audi RS Q8 är den starkaste Q-modellen någonsin från Audi Sport. En V8 med dubbelturbo och sanslösa 600 hk blandar och förbränner 98 oktan och syre i tändningsföljden 1-3-7-2-6-5-4-8, vilket musiktekniskt översätts till en trumvirvel av episka mått.

Ljudbilden är avsevärt maffigare och mörkare än i lillbrorsan SQ8 som förlitar sig till en dieseldiet. Sådant trams bryr sig inte RS-modellen om. Dess hjärta har trots allt hittat sin plats även i andra modeller som exempelvis Lamborghini Urus, Audi RS 6 och olika modeller från Bentley. Det gör man knappast med en diesel.

**Hos Audi koopererar den urstarka motorn** dock med ett 48-volts mildhybridssystem för att spara bränsle. Man kopplar helt enkelt en kombinerad startmotor/generator till bilens vevaxel som rekupererar upp till 12 kW som lagras i ett litiumjonbatteri.

Systemet är visserligen för klen för att hjälpa till med framdrivningen (inte för att det skulle behövas för den delen), men förser istället bilens olika system, däribland stopp/start-systemet, med ström. Upp till 0,8 liter per 100 km ska således kunna sparas. Då har vi inte ens räknat in cylinderavstängningen som stänger av halva motorn (alltså fyra cylindrar) under låg belastning.

Det fanns visst något att läsa för miljövännerna trots allt verkar det som, men bränslesnålhet är knappast bjässens hjärtefråga.

## AUDI RS Q8 MOT KONKURRENTERNA



MODELL	AUDI RS Q8	BMW X6 M COMPETITION	PORSCHE CAYENNE TURBO S E-HYBRID COUPÉ
MOTORTYP/CM <sup>3</sup>	V8, TURBO/3 996	V8, TURBO/4 395	V8, TURBO/3 396
EFFEKT, HK	600	625	680 (550+136)
VRIDMOMENT, NM	800	750	900
FÖRBR., L/100 KM	13,7 (WLTP)	12,4 (WLTP)	4,9 (WLTP)
0-100 KM/H, SEK	3,8	3,8	3,8
PRIS	1 319 000:–	1 277 200:–	1 765 000:–

Ett modigt tryck på högerpedalen understryker misstanken om att mildhybridiseringen och cylinderavstängningen endast är ett skådespel. 800 mäktiga newtonmeter sätter vilken slitbana som helst på prov och följs av 600 frustande hästar under motorhuven som ackompanjeras av digitalcockpitens staccato-ljusspel i gult, orange och rött. Växelindikatorn är egentligen onödig eftersom den åttastegade automatlådan gör ett utmärkt och blixnsnabbt jobb, men det ser coolt ut i alla fall.



*Ingen dålig arbetsplats. Materialen är av yppersta kvalitet precis som sammansättningen. RS Q8 har sportratt, sportstolar och kolfiberinlägg. Läckert!*

**Ännu häftigare är dock den dramatiska accelerationen** när 2,4 ton bil sprintar i 3,8 sekunder från 0 till 100 km/h. Upp till den dubbla hastigheten dröjer det 13,7 sekunder. Det lovar i alla fall Audi Sport och efter några rivstarter med hjärtat i halsgropen tror vi på det.

En sådan acceleration för en bjässe av dessa proportioner är såklart totalt meningslös, men herrejösses vad kul! Samtidigt är RS Q8 en imponerande bedrift av Audi Sports ingenjörer. Det är lite som att komma till en 100-meterssprint iklädd skidpjäxor och att sedan vinna! Låter det överdrivet? Inte alls.

Eller vad sägs om sju minuter och fyrtiotvå sekunder på Nordslingan? Dessutom på en bitvis fuktig bana vilket är allt annat än idealiskt. Enligt piloten Frank Stippler finns det alltså utrymme för att kapa ytterligare åtskilliga sekunder.

Den stora frågan är ju: Hur i hela friden är det ens möjligt? Hur kan en stor och tung suv varva Nordslingan i ett sådant helvetiskt tempo?



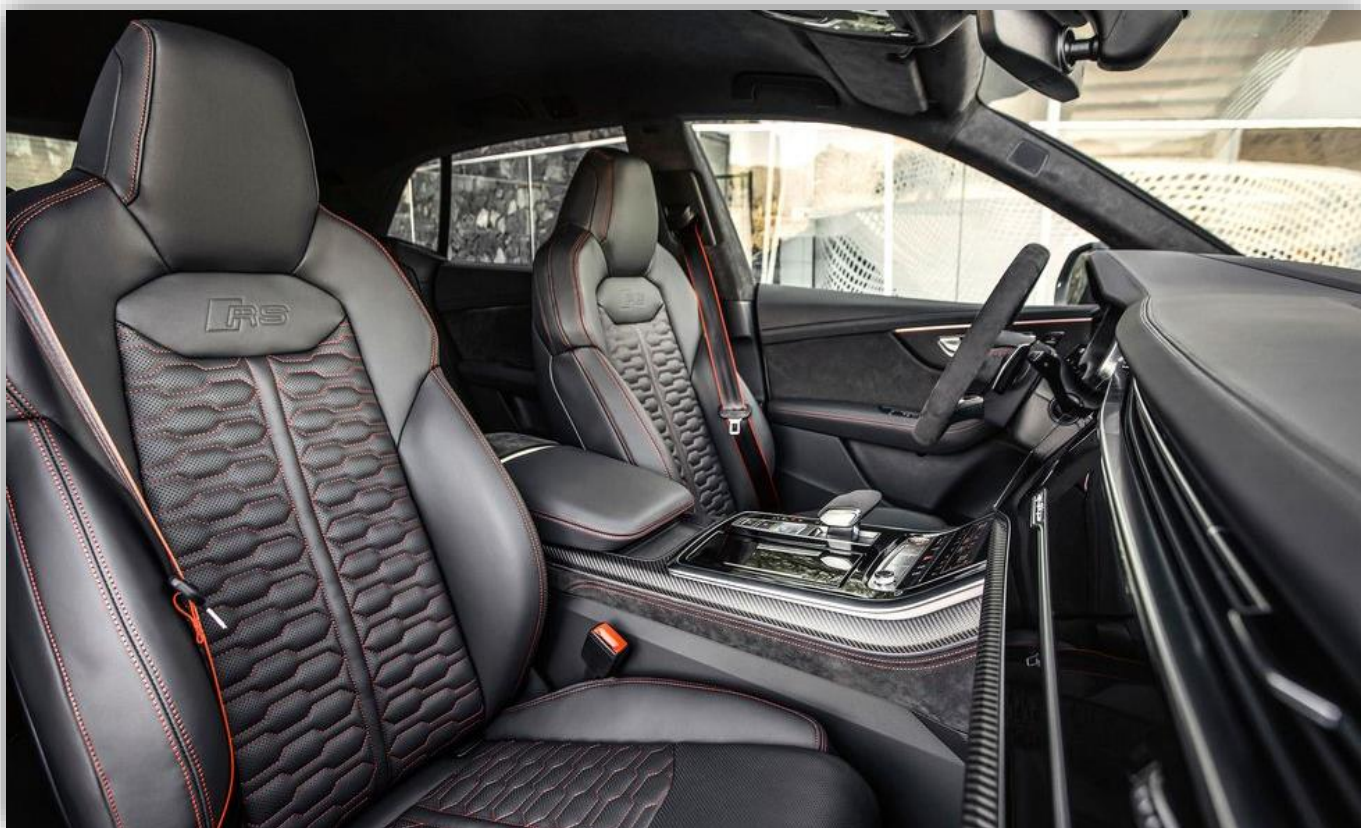
*Jadå, RS Q8 har även G-kraftsmätare! Fattas bara annat!*

**Sport-ingenjörerna har skruvat dit** allt som fanns att tillgå i kördynamikhyllorna. **Svaret är att Audi** Multilänkupphängningar i aluminium fram och bak, luftfjädring med adaptiva dämpare, fyrhjulstyrning och fyrhjulsdriften quattro med en mekanisk mittdifferential är några av ingredienserna. Vi får inte heller glömma bakaxelns aktiva spärrdifferential som svarar för torque vectoring.

Audi RS Q8 har även aktiva krängningshämmare som justerar stabilisatorerna med hjälp av elmotorer. Hårda i kurvorna och mjuka på rakorna.

Rent teoretiskt skulle man kunna framföra bjässen helt utan krängningar men man behöver trots allt lite återkoppling från chassit för att kunna utvärdera olika körsituationer. Dessutom påverkar det riktade systemingreppet bilens styrförmåga med hjälp av under- och överstyrning. Ingen dålig idé i tekniska kurvor.

I RS Q8 kan vi även tillbakavisa en hel del fördomar om Audis styrning. Beroende på valt körprogram jobbar styrningen från mjukt till sportigt tungrott, dock utan den där artificiella styvheten som man många gånger känner i bilar från andra fabrikat. Nej, bjässens ratt känns autentisk och ärlig. Efter ett par körda kilometer är man ett med bilen.



*Diskreta påminnelser om att man inte sitter i en vanlig Q8 hittar man överallt.*



**Sugen på full attackkörning?** Då kan man med fördel kryssa för RS-dynamikpaketet plus. Här ingår ingen viktminskning förutom plånbokens som blir allvarligt tunnare.

Men 165 400 kronor köper dig inte enbart en toppfart på 305 km/h utan även ovan nämnda aktiva krängningshämmare, en sportdifferential och keramiska bromsar i samma storlek som en större pizzatallrik (440 mm).

Bromsarna behöver lite tid på sig för att komma upp i arbetstemperatur men väl där är reaktionsförmågan på topp utan att mattas av heller efter många körda varv. Benhårda inbromsningar? Inga problem. Förutom de keramiska bromsarna i monsterformat rullar bjässen nämligen på 23-tumsfälgar. Rullmotstånd? Rotationskrafter? Icke. Här känns inget av detta. Här handlar allt om att hitta grepp! Vilket inte alltid är det lättaste med tanke på bilens formidabla vikt och höga tyngdpunkt.

Fysik är inget RS Q8 bryr sig om verkar det som när motorn vrålar ur full hals genom det klaffstyrda avgassystemet och samtidigt pressar sina passagerare mot de bekväma RS-sportstolarna. Här krävs stolarnas fulla repertoar för att hålla passagerarna på plats. Steroid-Q8:an är inget för känsliga magar, men himmelriket för dynamikjunkies.



*Visst påminner ytterbackspeglarna en hel del om Lamborghinis?*

**Kombinationen av fenomenal runtomsikt**, brutal motorkraft och en imponerande interiörkvalitet skapar en magnifik suvcoupé som verkar tappa vikt i tajta kurvor. Fyrhjulsstyrningen simulerar ett kortare axelavstånd i svängarna och hjälper därmed till, men man kan inte förneka att folket hos Audi Sport verkar veta vad de sysslar med.

Vid sidan av de vanliga körprogrammen har RS Q8 numera även två RS-knappar på ratten som tillåter föraren att spara sina två favoritsetuper inklusive ESC-avstängning.

Även utan stabilitetskontrollen är monstersuven en fröjd att ratta förutsatt att man inte bromsar för sent in i kurvan så att vikten i slutänden ändå tar överhanden. Det är bättre att låta bjässen sätta sig en stund inför svängen och att låta sig ryckas med av dess otroliga framfart. Det är trots allt 2,4 ton bil vi pratar om.



Karossen är visserligen breddad men avstår från vulgära sportattribut. Fjädringen jobbar efter dina önskemål: antingen komfortabelt eller sportigt kompetent. Styrningen är knivskarp, byggkvaliteten sensationell och förarergonomin av absolut toppklass.

**Men RS Q8 kan såklart även cruisa med stil och komfort.** Eller lysa upp vägen med sina fantastiska Matrix-LED-strålkastarna. Eller assistera föraren med över 30 olika assistanssystem samtidigt som bilens toppmoderna infotainmentsystem erbjuder alla internetfunktioner man någonsin skulle kunna behöva.

Dessutom har toppmodellen en maximal dragvikt på hela 3,5 ton. Släng på ett hästsläp och du är redo att sätta skräck i vilken stöddig hingst som helst. Skulle man mot all förväntan lyckas irra bort sig bortom vårt asfalterade vägnät kan luftfjädringen höja bilens markfrigång med 90 millimeter. Audi kallar RS Q8 milt terränggående tack vare dess korta överhäng, quattrosystemet och hill descent-funktionen.

Men i ärlighetens namn håller vi oss hellre på asfalsvägarna och överlåter grus, gräs och lera till konkurrenterna.

## AUDI RS Q8

### TEKNISKA DATA

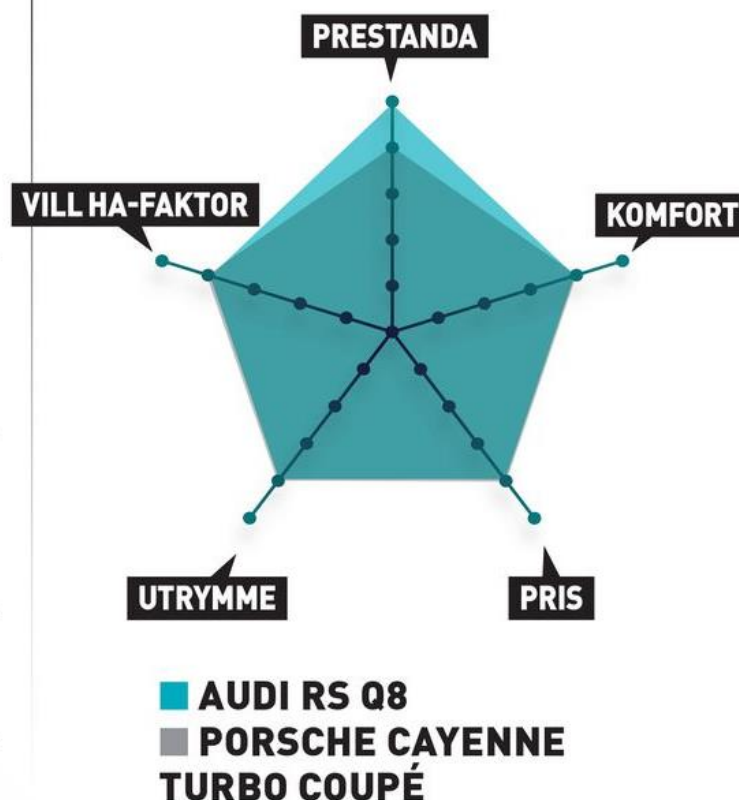
**MOTOR:** V8, dubbelturbo, bensen, 3 996 cm<sup>3</sup>, 600 hk vid 6 000 r/min, 800 Nm vid 2 200 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

**KAROSS:** L/b/h 5 012/1 998/1 694 mm. Axelavstånd 2 998 mm. Tjänstevikt 2 390 kg.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 3,8 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 12,1 l/100 km.

**PRIS:** 1 319 000 kronor. Aktuell nu.

### PERSONLIGHET



### SUMMERING

**BÄST:** Sanslösa körresurser, hög kvalitet, bra utrymmen.

**SÄMST:** Knappast existensberättigad.



## 7. Amazon rullar ut 10 000 eldrivna rikshor i Indien

2020-01-25 07:21

Som en del i löftet om 100 000 elektriska leveransfordon till 2030 kommer Amazon rulla ut 10 000 batteridrivna rikshor på Indiens vägar.



Amazon vill skala upp sin närvaro i världens största demokrati, och sitt besök i landet nyligen sade Jeff Bezos att vi befinner oss i vad som kommer att vara "ett indiskt århundrade". Under besöket meddelade Amazon-grundaren att hans bolag vill bidra till en indisk exportmarknad som 2025 ska vara värd 10 miljarder dollar.

För ändamålet investerar Amazon en miljard dollar i lokal teknik, infrastruktur samt logistikprojekt, vilket ska generera en miljon nya jobb till 2025. Amazon trycker på i samband med satsningen på sina miljömässiga ambitioner. Bolagets så kallade "Climate Pledge" är ett löfte om att Amazon ska vara helt koldioxidneutralt till 2040.

Ett av de första projekten i Indien tacklar landets trafikproblem, med hjälp av Indiens mest ikoniska transportfordon. Amazon har beställt 10 000 eldrivna rikshor. De ska vara ute på vägarna till år 2025. Men redan under 2020 börjar de leverera varor i fler än 20 indiska städer.

Läs mer: [Deras teknik får scootern att balansera när föraren har klivit av](#)

Den klassiska rikshan är trehjulig men de eldrivna ersättarna blir både tre- och fyrhjuliga. Fordonen är designade och byggda i Indien. Det skriver Amazon i sitt [pressmeddelande](#).

**JOHN EDGREN**



## 8. Den här klassiska Fiaten har fått elmotor – och manuell växellåda

Av Magnus Kvandal

Publicerad 2020-01-24, 16:09, uppdaterad 2020-01-24, 20:45

**Nu har ännu en elkonverterad klassiker dykt upp på internet. Den här gången är det en Fiat 124 som trots elmotorn har kvar den manuella växellådan.**



**Det är många som** har fått upp ögonen för det här med att bygga om gamla klassiska bilar till eldrift nu. Det dyker ständigt upp nya kreationer, skapade av allt från hobbymekaniker i hemmagarage till officiella biltillverkare som Jaguar.

Det som fångar vårt intresse den här gången är den stiliga Fiat 124 som det amerikanska företaget Roadster Salon skapat. Företaget specialiserar sig på att bygga om och restaurera just gamla italienska bilar. De hade först tänkt förse modellen, som de kallar Spider America, med en konventionell drivlina. Men i takt med att bilen utvecklades insåg man möjligheterna med att ha elektrisk drift.

**Drivlinan är utvecklad** av ett annat amerikanskt företag – Kalifornienbaserade Electric GT. De har försett toppversionen med dubbla elmotorer, uppemot 200 hästkrafter och 270 Newtonmeter. Och en femväxlad manuell låda, som antingen kan opereras som vanligt med en kopplingspedal eller bara lämnas i ett passande växelläge. 0–100 ska vara avklarat på 6,5 sekunder – dubbelt så snabbt som en originalbil. Toppfarten anges till över 200 km/h.

Allt det här är förpackat i en custombyggd Fiat 124-kaross, byggd av Roadster Salon. Den bevarar de vackra Pininfarinolinjerna, men har fått uppgraderad styrning, bättre bromsar, bättre strukturell integritet och en inredning klädd i högkvalitativa material.



**En perfekt bil** för härliga söndagsturer om sommaren? Kanske. Men det finns ett par problem, varav det största kanske är priset. Roadster America vill ha 140.000 dollar för bilen, vilket motsvarar drygt 1,3 miljoner av våra relativt svaga svenska kronor. Det är dock den dyraste varianten, med dubbla motorer, ett batteri på 36 kilowattimmar och 193 kilometers räckvidd. För den som tycker att det är lite i överkant finns också en "billigare" version utan de dubbla motorerna och med ett mindre batteri. Den blir din för bara knappt 850.000 kronor – bara 150.000 mer än vad en Tesla Model 3 Performance kostar. Och den är inte alls lika unik.

Den här bilen är det bästa av två världar!



**Feber**

## 9. Ferrari visar hur SF90 Stradale blir till

**AV BOBBY GREEN**

2020-01-24 KL 19:00

**Super-laddhybriden**

**FILM:** <https://youtu.be/Oaa3NSemAf4>

I maj förra året presenterade Ferrari den nya modellen SF90 Stradale. Det är en superbil som går att ladda med sladd och som bjuder på 1000 hästar totalt. I det här färskt klippet får vi se hur det går till när bilen snickras ihop.

Modellen är en av de mest avancerade Ferrari har byggt och tack vare elmotorerna ska den gå att köra på bara el i upp till 2,5 mil. Man har även utnyttjat dessa till att fungera som backväxel. Här är nämligen inte backen inkorporerad i den åttastegade dubbelkopplingslådan utan det är istället de två elmotorerna på framaxeln som sköter backeriet. Anledningen till detta är för att ingenjörerna ville spara in på vikten en konventionell backväxel innebär. Bilens laddhybrid drivlina kommer att finnas i flera framtida modeller, härnäst suven Purosange.

[Ferrari presenterar superbilen SF90 Stradale](#)  
[Laddhybrid-monster med 1000 hästar](#)

[Så funkar drivlinan i Ferrari SF90 Stradale](#)  
[Elmotorer driver framhjulen](#)



## 10. Scania visar upp sitt senaste elfordon

TEXT: PATRICK EKSTRAND

PUBLICERAD: 2020-01-21

Scania har utvecklat en 26 tons lastbil med ett batteripaket på 56 kilowattimmar och en räckvidd på uppemot 500 kilometer. Den långa räckvidden förklaras av att fordonet även är försett med vätgastankar och en bränslecellsstack på 90 kilowatt. Nu ska den norska livsmedelsgrossisten Asko testa fyra sådana.



Företaget har tidigare visat upp en sopbil med vätgasteknik och en batterielektrisk buss. Att man den här gången återigen satsar på vätgas beror på klimatet – och då avses inte bara global uppvärmning.

– Vätgas är ett intressant alternativ för elektrifierad fjärrtrafik och inledande tester visar att tekniken fungerar väl i kallare klimat, säger Scanias försäljnings- och marknadsföringschef Karin Rådström.

Batteripaketet är som vi redan har konstaterat inte särskilt imponerande – var och varannan elbil har ett sådant eller större. Detsamma gäller vätgastankarna, som “bara” klarar av 350 bar, hälften så mycket som de tankar som sitter i många andra bränslecellsfordon. Hade samma typ av tankar använts i lastbilen skulle räckvidden bli 800 till 1 000 kilometer.



## 11. Grön vätgasproduktion för Hyundai-lastbilar etableras i Norge

2020-01-07

**Ett nätverk av anläggningar för vätgasproduktion i Norge ska förse Hyundai-lastbilar med grön vätgas.**



Anläggningarna ska byggas av nybildade bolaget [Green H2 Norway](#) som norska Nel står bakom tillsammans med H2 Energy, Greenstat och Akershus Energi.

Planen är att bygga flera produktionsanläggningar för förnybar vätgas runt om i Norge som kan förse marknaden med grön vätgas.

– Hyundai har indikerat behov för vätgaslastbilar redan från 2020, med en hög siffra från 2021 och framåt. Vi bedömer att timingen för satsningen är rätt för vi ser också hur bussar och lastbilar med vätgas ökar snabbt i antal i takt med att fordonstillverkare skalar upp produktionen, säger Jon André Løkke, VD för Nel.

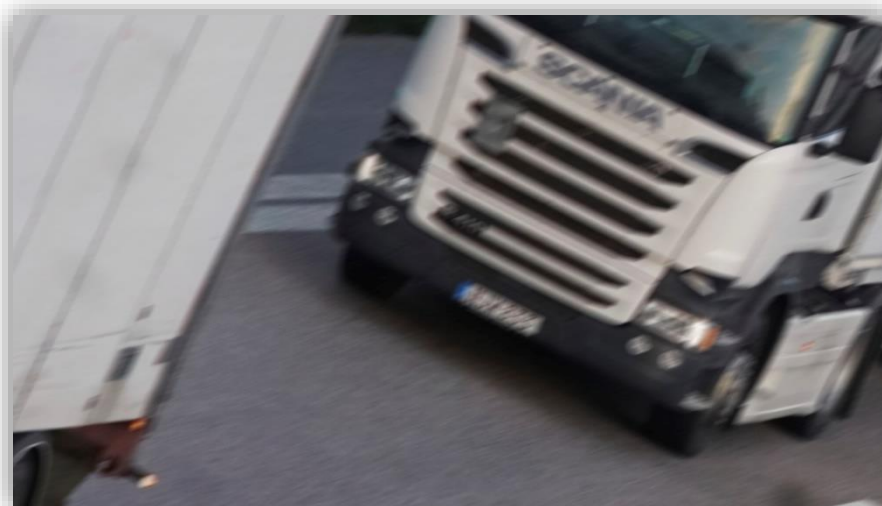
De nya produktionsanläggningarna kommer att kunna förse inte bara Hyundais lastbilar med grön vätgas utan också en rad andra fordonstyper som bussar, bilar, färjor och snabbfärjor. Den första anläggningen planeras till utkanten av Oslo och ska förse Oslo/Akershus-regionen.

## TRAILER

### 12. Två åkerier krävs på 800 000 av Transportstyrelsen

Av: Ralph Andersson 23 januari, 2020

**Två åkerier i Stockholms län krävs på 800 000 kronor vardera i sanktionsavgifter enligt kör- och vilotidsförordningen.**



*Arkivbild, fordonen på bilden har inget med artikeln att göra*

Detta är de två första fallen där Transportstyrelsens sanktionsavgift landar på maxbelopp sedan taken höjdes från 200 000 kronor till 800 000 kronor i mars 2018. Avgiften får dock inte överstiga en procent av årsomsättningen.

Det första beslutet togs i början av november och vann laga kraft siste december. De rapporterade förseelserna hade ett värde på 1,6 miljoner kronor, men det nya taket är alltså 800.000 eller en procent av omsättningen. 2018 redovisade åkeriet en omsättning på drygt 500 miljoner kronor och hade 124 anställda.

Transportstyrelsen som gjorde sin kontroll på oktober och november 2018 fann bland annat följande konstaterade överträdelser (de fem mest frekventa):

- Vid 233 tillfällen har diagramblad eller förarkort använts felaktigt eller inte använts alls.
- Vid 86 tillfällen har start- eller slutland inte angetts i färdskrivaren
- Vid 48 tillfällen saknas det manuell inmatning av uppgifter trots att detta krävs.
- Vid 47 tillfällen har en färdskrivare som inte besiktigats av en godkänd verkstad använts.
- Vid 39 tillfällen har körtiden varit mer än 4,5 timmar innan godkänd rast eller vila har tagits.

I ett yttrande till Transportstyrelsen har man inget att invända mot en del av överträdelserna medan man anser att en del är felaktiga. Bland annat har åkeriet hävdat att en del av överträdelserna där diagramblad eller förarkort använts felaktigt handlat om körningar med asfalt och vinterväghållning. Transportstyrelsen anser dock inte att åkeriet kunnat styrka detta.

Efter att åkeriet skickat in sitt yttrande har myndigheten gett företaget rätt vid 66 fall av körning utan förarkort. Dessa klassades inte längre som överträdelser.

Det andra beslutet togs i mitten av november. Detta vann laga kraft 9:e januari. Här hade de förseelser som noterades vid kontrollen ett värde på lite drygt en miljon kronor. 2018 redovisade företaget en omsättning på 194,4 miljoner kronor. Man hade då 141 anställda.

Kontrollerna gjordes under samma period som i fallet ovan och Transportstyrelsen fann konstaterade överträdelser på 15 punkter. De fem mest frekventa var:

- Vid 176 tillfällen har diagramblad eller förarkort använts felaktigt eller inte använts alls.
- Vid 92 tillfällen har start- eller slutland inte angetts i färdskrivaren.
- Vid 46 tillfällen har körtiden varit mer än 4,5 timmar innan godkänd rast eller vila har tagits.
- Vid 42 tillfällen har dygnsvilan varit otillräcklig (mindre än 11 timmar), när reducerad dygnsvila inte medgetts.
- Vid 30 tillfällen har diagramblad eller förarkort tagits ut när det inte varit tillåtet, vilket inte påverkat registreringen av relevanta uppgifter.

Transportstyrelsen underrättade åkeriet den 30 september 2019 om avsikten att påföra sanktionsavgift på sammanlagt 800 000 kronor. Den 21 oktober sökte åkeriet anstånd om ytterligare tid för ett yttrande. Något sådant kom aldrig in till Transportstyrelsen.

Åkeriet har dock lämnat uppgifter gällande två fall som man menar är felaktiga. Båda handlar om fall där Transportstyrelsen menar att företaget inte gjort uppgifter tillgängliga för kontroll. Sammanlagt konstaterade Transportstyrelsen 19 sådana fall.

I ena fallet menar åkeriet att man inte använt det aktuella fordonet i sin verksamhet. Transportstyrelsen anser dock att åkeriet inte kunnat visa bevis på varför fordonet inte skulle ingå i kontrollen

Det andra fallet handlar om att en chaufför, som inte var anställd av åkeriet, åkt med i en av åkeriets lastbilar och då använt sitt förarkort. Myndigheten menar att åkeriet är skyldigt att skicka in material för de chaufförer som framför åkeriets fordon – oavsett om de är anställda eller ej. Ett undantag skulle kunna vara att chauffören använde lastbilen utanför åkeriets verksamhet. Något material som visar på detta har dock inte lämnats in.

Åkerierna har 30 dagar på sig att betala in sanktionsavgifterna efter att besluten vunnit laga kraft.



### 13. Ny Wunder-baum luktar lyxbil

Av Magnus Fröderberg,

Publicerad i dag, 15:16, uppdaterad i dag, 18:23

Det sker ständig produktutveckling inom bilindustrin, så även på tillbehörssidan. Sedan 1952 har doftgranar spridit (väl)doft i kupén, och nu har Wunder-baum tagit fram en ny doft.



**Den nya doftgranen** ser ut att vara gjord av läder och luktar läder.

"Wunder-baum Leather är konstruerad att leverera långvarig doftverkan och används, precis som våra andra doftgranar, genom att man hänger den fritt, öppnar den i toppen av förpackningen och drar ut cirka en cm av granen varje vecka" säger Magnus Almqvist, produktchef på Seab.

**Doftgranen Wunder-baum föddes 1952** i USA. Ett mjölkbud i New York fick en dag nog av lukten av spilld mjölk och nämnde problemet för Julius Sämann som tillbringat flera år i den kanadensiska tallskogen där han forskade på att utvinna de aromatiska oljor som ger träden dess rogivande och karaktäristiska doft.

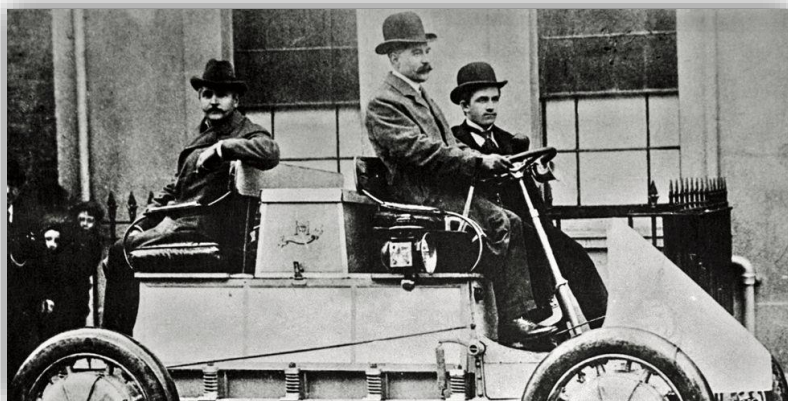
Julius provade att tillsätta dofter på ett speciellt material, med en speciell form, och den första doftgranen var skapad. Produkten fick varumärket Car-Freshner, men är känd under olika namn på olika ställen i världen – Little trees, Magic tree, Abbre magique samt Wunder-baum här i Sverige.

# SVENSKA DAGBLADET

## 14. Porsche slog till med elbil – år 1900

Ella Käck Publicerad 2020-01-24

Redan 1940 skrev SvD att elbilen ” ha framtiden för sig”. 2020 har många hinder fått sin lösning men ändå är elbilen torde fortfarande en för stor investering för många familjer. SvD djupdyker i arkivet och blickar framåt.



*Hybridbil från Lohner-Porsche runt 1900.*

Elbilen är inte någon ny företeelse utan uppfanns för över hundra år sedan. Ferdinand Porsche lanserade redan 1900 en hybridbil med en förbränningsmotor som drev två elmotorer som i sin tur drev framhjulen. I USA dominerade elbilen vägarna fram till 1915.

THE MODERN METHOD OF TRANSPORTATION IS BY MEANS OF OUR

## ELECTRIC AUTOMOBILE TRUCKS.

BUILT OF ANY CARRYING CAPACITY FROM ONE TO FIVE TONS. PARTICULARLY ADAPTED FOR HEAVY HAULING.

Twice the work of horse trucks at half the cost.

Built in five sizes, carrying from one-half to five tons.

Already adopted by the leading firms throughout the country.

Anheuser-Busch, after trying two trucks, purchased twenty-two more of the same kind.

WRITE FOR COMPLETE CATALOGUE TO

THE RAINIER COMPANY, SOLE AGENTS FOR VEHICLE EQUIPMENT COMPANY,  
LARGEST BUILDERS OF ELECTRIC VEHICLES IN THE WORLD.  
BROADWAY, COR. 50th STREET, NEW YORK.

Trade  
Cat  
.R157  
1903

*En reklam från tidigt 1900-tal för en elektrisk lastbil.*

# Nuets och framtidens bil

## för lokala transporter



Varudistributionen är ett av dessa dagars mest brännande problem. Ert företags framgång beror till stor del av en snabb och säker distribution.

Svenska Elektrobil AB, tillhörande ASEA-företagen, har framställt en elektrisk transportbil, som löser Ert lokala transportproblem. Denna alltigenom svenskbyggda bil är en typisk ASEA-produkt med ASEA-märket som garanti för yppersta kvalitet.

ASEA-bilen är idealisk för bl. a. varuhus, tvättinrättningar, bagerier, mejerier och bryggerier. Vagnens överlägsna hygieniska egenskaper gör den till det bästa transportmedlet av alla slags livsmedel. Den glider tyst och smidigt fram i trafikvimlet.

ASEA-bilen är ingen krisskapelse: det ligger många års konstruktivt arbete bakom de nya modellerna. Den tillfredsställer icke blott dagens speciella krav på ett förstklassigt transportmedel, den är också i hög grad morgondagens transportbil.

Det är god ekonom  
att köpa ASEA-bilen  
— och att göra det nu.

*för  
omedelbar  
leverans*



Bort med det hälsovådliga sotet, bort med de farliga gaserna. Renhet och hygien äro Edra kunders oeftergivliga krav. Anförtro därför Edra varor åt ASEA-bilen.



Sätt Eder i förbindelse med

ASEA-bilen säljes genom: ★

**SVENSKA ELEKTROBIL A.-B.** ★  
Senslundsgatan 31 STOCKHOLM Tel. ASEA-Söder

A.B. WILH. KINDWALL, Sveavägen 135, Stockholm. Tel. 33 43 52, 33 43 57  
A.-B. BIL & TRUCK, Odinsplatsen 9, Göteborg  
FÖRENADE BIL A.-B. I MALMÖ, Malmö  
BIL A.-B. H. SAHLBERG, Borås • GUSTAFSSON & GÖRTZ A.-B., Örel

Reklam för en elektrisk lastbil i 6 april 1943.

## 1940: Snart drivs alla lastbilar av el

Elektriska lastbilar "torde ha framtiden för sig" skrev Svenska Dagbladet [i juli 1940](#) sedan Volvo inlett ett samarbete med ASEA. De första elektriska lastbilarna bedömdes vara färdiga att rulla inom några månader.

Det största problemet med de elektriska bilarna, deras svårighet att ta backar, har nu övervunnits, konstaterade direktör W. G. Schmidt vid ASEA då.

– Hur detta problem lösts kan jag inte nu avslöja, sade direktören till SvD.

Med uppladdning under natten var förhoppningen att kunna köra i sex timmar med en hastighet på mellan 50 och 60 kilometer.



*En Renault från 1959 utrustad med tolv stycken 6-voltsbatterier.*

## 1959: En framtid med stickkontakterna längs vägarna

De elektriska bilarna gör comeback på marknaden skriver SvD i [augusti 1959](#). Nyheten är faktiskt så gammal att "dagens bilsinnade tonåringar väl tror att den är absolut ny".

De elektriska bilarna av 1959 års modell har alla finesser som sin bensindrivna motsvarighet. Men ett enda stort problem existerar för tillverkarna. Efter omkring 30 mil är batteriet urladdat. I gengäld är den billig att tanka och i stort sett ljudlös och vibrationsfri – om man undviker svenska grusvägar om våren.

"Framtidsvisionen ger sig själv: en väg kantad av stickkontakter i stället för av bensinmackar.", skrev SvD då.



*En trehjuliga el-moped som provades som montörsfordon av Televerket. Björn Örtenheims skapelse hade en körsträcka på 4 mil och rymde förare samt 50 kg last.*

### **1979: "Genombrott för elbilen i Sverige"**

Televerkets 14 nya elbilar är första steget mot ett genombrott för elbilen i Sverige skrev [SvD i oktober 1979](#).

Nya blybatterier bedömdes öka räckvidden från åtta till 16 mil och "därmed tordes elbilens största nackdelar vara övervunna" skriver SvD. Med dessa nya förutsättningar hoppades Televerket att 4 000 av deras 9 000 fordon ska kunna bytas ut till eldrift.

– Inom tre till fyra år får vi nog se elbilar mer allmänt på gatorna, trodde verkets direktör Lars Öjefors.

Men på personbilssidan kommer det att dröja många år innan de blir allmänna, konstaterar tidningen. Vilket man får medge var en korrekt spaning.



*En elektrisk Volkswagen av modernt snitt.*

## 1991: "Elbilen är på väg trots allt"

– Min slutsats är att det aldrig kommer att uppstå en fri marknad för elbilar, sade den tyske elbilsutvecklaren Jens-Peter Altendorf till [SvD i april 1991](#). Precis som tidigare har elbilen sina tydliga nackdelar: Begränsad räckvidd, begränsad prestanda och ett högt pris.

Men elbilen är på väg trots allt, skriver SvD. Volkswagen, som arbetat med att utveckla elbilar i tjugo år vid den tidpunkten, levererade 15 av sina 38 nytillverkade elbilar till Sverige.

Samtidigt påbörjar Volvo arbetet med att utveckla en hybridbil. Men en sådan bil, med elmotor för stadskörning och en alkohol- eller bensindriven förbränningsmotor för landsvägskörning, kommer inte vara aktuell förrän på andra sidan 2000-talet, skriver tidningen.



## 2020: Räckvidden är inte längre ett problem

I dag är elbilen inte någon framtidsvision utan ett verkligt inslag på svenska vägar. I Norge är över 50 procent av de fordon som säljs elbilar. Även om Sverige inte kommit riktigt lika långt är många av de problem som tidigare funnits lösta. En Tesla kan exempelvis köra 50–60 mil på en snabbladdning.

– Vi har kommit till den fasen då det inte längre är ett räckviddsproblem, säger Jonas Jansson, chef för VTI:s forskningsavdelning Trafik och trafikant, till SvD.

Samtidigt behöver infrastrukturen för laddstationer byggas ut, både snabbladdare längs vägnätet och möjlighet att ladda över natten hemma, för att klara av massbilismen, menar Jonas Jansson. På regional nivå, framförallt i storstäderna, kommer kapaciteten för elnätet att behöva byggas ut.

En elbil är fortfarande en stor investering, även om betydligt billigare alternativ till Tesla finns att tillgå från exempelvis Kia, Hyundai och Renault.

– Kör man mycket, eftersom elen som drivmedel är så pass billig i jämförelse med bensin, kan kalkylen kan gå ihop redan i dag, säger Jonas Jansson.



*Prins Carl Philip besöker i september 2019 projektet eRoadArlanda där framtidens elvägar utvecklas.*

## 2040: Elbilen kommer dominera på vägarna

Elbilen är här för att stanna och kommer att dominera på vägarna 2040 även om olika typer av hybrider säkert också kommer vara vanligt förekommande, tror Jonas Jansson, chef för VTI:s forskningsavdelning Trafik och trafikant.

– Det viktiga är att det är en motor som inte släpper ut koldioxid. Man kan spekulera att elen kan komma från en mix av batterier, bränsleceller och elvägar, säger han till SvD.

Just elvägar, där en slinga i vägen innebär att bilen kan ladda under färden, skulle innebära en nästan obegränsat räckvidd. För lastbilar kan det bli aktuellt med luftburna elledningar där fordonet kan laddas likt spårvagnar.

En bil helt klädd i solceller kanske inte heller är ett osannolikt scenario 2040. Även om man inte kommer att kunna ta sig många mil enbart på solceller kan ett urladdat batteri på morgonen för att man glömt hellyset på vara ett minne blott.

– Der vore ju oerhört bekvämt om bilen kunde ladda upp sig själv när den är parkerad, säger Jonas Jansson.

## Ella Käck

An advertisement for the American Express Platinum Card. The background is a dark, rocky landscape. On the left, the American Express logo and the slogan 'DON'T live life WITHOUT IT' are visible. In the center, there is a small inset image of a hiker on a mountain peak with the text 'AMERICAN EXPRESS' above it. To the right of this, the headline reads 'RIKTIGA ÄVENTYRARE MÅSTE OCKSÅ FÅ TA GENVÄGAR'. Below the headline, it says 'Fast Track vid säkerhetskontrollen på Arlanda, Landvetter och Malmö Airport.' At the bottom left, there is a line of small text: 'Ränta 15,99 %. Vid fullt kreditutnyttjande om 150 000 kr under 12 månader är den effektiva räntan 24,09 % (juli 2019).' On the right side, there is a button that says 'Nu i metall! ANSÖK NU &gt;'. At the bottom right, there is an image of the American Express Platinum Card, showing the centurion logo and the name 'C F FROST'. Below the card image, it says 'American Express® Platinum Card'.

## 15. Mini MK1

Gran Turismo Magazine nr.4 2012

Nästan 450 000 kronor för en rostig Mini? Det låter osannolikt, men på självaste valborgsmässoaftonen fick Bonhams det för vraket ...



**A**nledningen är förstås att det handlar om en alldeles speciell Mini. Denna "Austin se7en De Luxe" (jo den heter så), är den åttonde byggda och rullade av bandet i maj 1959. Då var det dryga tre månader kvar till den officiella presentationen av Mini den 18 augusti samma år. Just den här bilen med registreringsnummer XLL 27 skickades från fabriken i Longbridge till handlaren Car Mart Limited i Colchester den 31 juni 1959. Handlarens serviceskylt sitter fortfarande kvar och diverse handlingar antyder att de 30.041 miles, cirka 4 830 mil, som vägmätaren visar är korrekt.





Intressant nog bytte bilen ägare 2011. Då såldes den för 11 500 pund till journalisten Richard Bremner, ett pris som då ansågs helt galet. Han tänkte behålla den orörd, men efter uppmärksamheten bilen fick efter ett reportage i augustinumret 2011 av *Classic & Sportscar* övertalades han att auktionera ut den.

Inför Bonhams auktion, som ägde rum den 30 april i år på Royal Air Forcemuseet i Hendon, hade man satt en estimate på 12 000–15 000 pund, men i slutändan kostade den alltså köparen hela 40 250 pund och säljaren, som alltså betalat 11 500 pund, gjorde en extrem affär.

Anledningen är förstas att den är byggd så tidigt. Experterna gissar att det är den fjärde äldsta Minin som finns kvar. En av de tre andra står på museet i Gaydon och de övriga, varav en är konverterad till cabriolet, finns i Japan.

XLL 27 har kvar originallacken i kulören "Farina Grey", men den håller så sakteliga på att förlora kampen mot rost. Det enda som stör originalsicket är att förardörren är bytt, någon gång har den skadats och ersatts av en begagnad röd dörr från en 60-tals-Mini.

Just det faktum att den är så orörd och ändå inte helt komplett original på grund av dörren, skapade en oerhörd debatt i England inför auktionen. Somliga experter förordade en varsam renovering, andra en totalrenovering och några ville bara låta den vara.

Bland annat framfördes åsikten att om man bara så mycket som försökte matcha den blekta kulören så hade ett fuskverk påbörjats. Än så länge vet vi inte vilket öde den kommer att gå till mötes, det enda vi kan vara säkra på är att den verkligen har satt Mini på kartan som ett samlarobjekt.

En av de allra tidigaste Minibilarna i Sverige dök för övrigt upp på GranTurismos auktion under vår Selected Car Show i Nacka Strand i höstas. Den var i klart bättre skick än den här, men den var omlackad och inte helt original. Då diskuterades ett värde på cirka 40 000 kronor, men ingen intressent var villig att betala. Nu, efter det här, hade det säkert varit en helt annan sak.



I vår egen Price Guide noterar vi Mini Cooper 1961– 1965 till ett pris från 75 000 till 180.000 och Mini Cooper S 1964–1971 till 150 000 till 300 000 kronor. Priser som är en aning svävande då väl endast S-modellen hittills fått någon uppmärksamhet från samlarhåll.

Samlarvärdet påverkas förstås av det enskilda exemplarets historia, speciellt när det gäller en massproducerad bil. Ett bra exempel på detta är att en renoverad Cooper S, såld ny till Kalifornien 1967 och utrustad med ett så kallat "Competition Package", nyligen bjöds ut för 55.000 pund.

När det gäller samlande är det i huvudsak det som senare kommit att kallas serie I av Mini som gäller. Den debuterade som sagt i augusti 1959 och byggdes fram till oktober 1967 då den ersattes av serie II som bland annat fick större grill och bakruta, samt nya bakljus.

Men om vi håller oss till serie I så kom den första kombi kallad Countryman i mars 1960 medan skåpvarianten dröjde till maj. I september 1961 var dags för Mini Cooper med större maskin, dubbla förgasare, skivbromsar fram och mycket mer.

I september 1964 introducerades vätskefjädringen Hydrolastic, men främst av kostnads-skäl återgick man till gummifjädring av originaltyp på de flesta modeller från och med 1969.

Om vi koncentrerar oss på serie I och då framför allt prestandaversionerna fick Mini Cooper en BMC A-motor som förstörats från 848 till 997 kubik. Från början hade man bara tänkt bygga 1 000 bilar, i huvudsak tänkta att användas i tävlingssammanhang. En ännu vassare modell kallad "S" utvecklades parallellt och släpptes 1963. Den hade bland annat en maskin på 1 071 kubik och större skivbromsar. Dryga 4 000 exemplar av den byggdes under ett år, fram till augusti 1964. Samma år fick också den vanliga Coopern en annan, kortslagit version av motorn på 998 kubik.

Samtidigt byggde Cooper även två modeller direkt avsedda för racing, men som såldes även till vanliga kunder. De var på 970 respektive 1 275 kubik. Den lilla versionen blev aldrig någon succé och tillverkades bara i 961 exemplar fram till april 1965. Den större 1 275:an hängde dock med ända fram till 1971.



Däremot finns det en intressant aspekt när det gäller samlande och värde på de gamla rallybilarna som fabriken själva tävlade med. Som när det gäller allt samlande är den individuella historien oerhört viktig. Men rallybilarna levde ett ovanligt hårt liv, och det sägs att man tätt som oftast bytte karosser på dem. Sant eller ej? Det skapar ändå intressanta problem för Minisamlarna.

Vad ska man då säga om värdet? Vi har ju som sagt ett bra exempel i den tidiga bilen som gick för 450 000 kronor, men den får ändå betecknas som unik.

Marknadsvärdet på klassiska Minibilar är extremt svårt att förutsäga. Det finns så många parametrar att ta hänsyn till, och som alltid när det gäller massproducerade bilar, Mini gjordes i över 1,5 miljoner exemplar, är det viktigt att hitta tidiga bilar eller ovanliga versioner om man vill samla.

En ytterligare komplicerande faktor är att i princip alla delar är utbytbara mellan de olika modellerna vilket gör det extremt svårt att hitta en originalbil. Dessutom råder det förvirring när det gäller produktionstal då bilarna byggts som Austin, Morris, Rover, Innocenti och dessutom i många länder.

Studerar vi den tyska marknaden värderas den ovanliga 970-kubiks Cooper S högst, med priser runt 35 000 euro, medan vanliga Cooper och Cooper S i toppskick ligger mellan 24.000 och 30.000 euro. I England finns ett betydligt större utbud, men prisbilderna är ungefär densamma, möjligen lite lägre då de flesta bilar är högerstyrda och med andra ord inte har någon exportpotential.

På Blocket hittar vi i skrivande stund 29 exemplar, de flesta serie II-bilar. Här ligger priserna ovanligt lågt, från 18 000 för en körbar standardbil. Med tanke på priset för den tidiga rosthögen är det kanske läge att börja leta vettiga exemplar ...

**Text av Robert Petersson**

## 16. Klassiskt bilmärke: Plymouth

Publicerad 4 november 2010

Plymouth kommer från den tid då den amerikanska bilmärknaden var på väg att explodera. De redan etablerade tillverkarna behövde nya märken för att ta sin del av kakan i andra prisklasser. Märket ersatte därmed de fyrcylindriga Chrysler-modellerna och blev automatiskt en allvarlig konkurrent till Ford och Chevrolet, den senare dock standardutrustad med toppventilsexa från 1929.



*Volare Premier Coupe 1978–79*

### Trea före kriget

Första tillverkningsåret såldes Plymouth i drygt 100 000 exemplar! Marknaden fanns uppenbarligen men så hade lilla Plymouth också finessen hydrauliska bromsar. 1933 kom den första Plyman med sexcylindrig motor och den var klart billigare än märkets premiärmodell. Det gällde att anpassa sig till rådande depression.

Plymouth, Dodge, DeSoto och Chrysler var tämligen lika varandra under 40-talet. Alla var ganska stora och härligt bulliga, men moderna till utseendet var de verkligen inte.

Plymouth hade i ganska många år före kriget legat trea i den amerikanska försäljningsstatistiken, men halkade ner ett pinnhål när Buick fick sin efterkrigsupprykning.

Starkt bidragande till den minskande försäljningen var också Plymouth-motorn, en rak sidsexa, som nu var klart gammaldags. Den motorn satt i Plymorna ända till 1955 då den ersattes av en toppventilåtta.

Samtidigt blev stylumen litet djävare med längre och lägre karosformer. Det var i den här vevan det stora hästkraftskriget rullade igång på allvar, men Plymouth var fortfarande en typisk familjebil.



*Plymouth Barracuda i 1967 års fastbackutförande och däck med tunna röda sidor, precis som man kunde få på Pontiac GTO. Barracuda såldes också i ett hard top-utförande och även som Cabriolet. Kunden hade att välja mellan 145-hästars sexa och 235-hästars V8. Automatlåda var standard.*

### **Lutande sexa**

Kompaktbilen Valiant kom 1960 och hade en väldigt snygg fejkpressad reservhjulskåpa på bakluckan. Ingen fantastisk bil kanske men den visade sig bli en riktig hit, inte minst här i Sverige där såväl taxi som polis körde mycket Valiant i många, många år.

Valiant var modern på så sätt att konstruktionen var självbärande. En skojig detalj var att den raka sexan lutade, åt höger vill jag minnas.



*Valiant, en svensk USA-bilsfavorit! Hette Plymouth i verkligheten och Chrysler i Sverige. Årsmodellen här är 1962 och garantin var tolv månader eller 2 000 mil lång.*



*1958 års svensksålda Plymouth-bilar var byggda i Nyköping. Liksom Chrysler hade dessa bilar torsionsfjädring fram. Nytt för året var dubbelmonterade strålkastare.*

### **Oamerikansk verksamhet**

Om 70-talet kan man säga mycket men det var kanske inte alltid det allra bästa för världens bilindustri. Plymouth till exempel lanserade den fullständigt onödiga modellen Cricket, som i själva verket var en engelsk Hillman Avenger.

1976 års Volare var en systemmodell till Dodge Aspen och var en relativt kompakt bil med Valiant-sexa och skivbromsar fram.

Plymouth famlade omkring en hel del i slutet av decenniet, vilket den minsta modellen Arrow tydligt visade. Den bilen var inget annat än en fyrcylindrig Mitsubishi.



*Importören ANA i Nyköping visade sina bilar av 1953 års modell vid en utställning i Malmö. Den vita vagnen är en Plymouth Cranbrook och nästa bil är en Chrysler Windsor.*



*40-tals-Plymorna såg kanske inte så moderna eller kul ut, men de var pålitliga och komfortabla. I USA var Plymouth en lågprisbil men i Sverige var det fint med en riktig amerikanare.*

Märkets stora framgång blev Voyager, i Sverige såld som Chrysler Voyager. Fast om sanningen ska fram så var denna Plymouth faktiskt en dekaltrimmad Dodge.

Nu följde också en rad små framhjulsdrivna modeller och ett utökat samarbete med Mitsubishi. Oamerikansk verksamhet, javisst, men bränslesnålt så det förslog.

Men låt mig avsluta med en riktigt speciell Plymouth: Prowler var modellnamnet på den fabrikstillverkade hot rod som presenterades alldeles i slutet av förra årtusendet.

Och hur gick det sen? Inte så bra. Den 27 juni 2001 lämnade den allra sista Plymouth-bilen bandet i Detroit.

Fury betyder raseri och det modellnamnet satt på ett antal riktigt vassa Plymouth-modeller under 60-talet. Mitt i årtiondet lanserades Barracuda, en sportcoupé med jättelik bakruta och därmed en avsevärd växthuseffekt på de åkande. Den var baserad på Valiant men under huven satt en 4,5-liters V8.

I slutet av 60-talet kom klart sportiga modeller som GTX och Road Runner. Litet elakt skulle man kunna säga att det sportigaste hos dem var den manuella växellådan.

Effektuttaget var det dock inget fel på: värsta versionen gav 425 hk SAE. Det var Hemi-motorn på nästan sju liters volym. Nu var det inte besvärande mycket familjebilimage över Plymouth!



*Superbird, hej vad det gick med plattan i mattan! Detta är en specialversion av populära Road Runner och den gjorde succé i amerikansk standardbilsracing (stock car) 1970.*



## 17. Här kraschar världsmästaren i 170 km/h

Redaktören bytbil 2020-01-25

### Nu hyllas rallybilarnas säkerhet



**FILM:** <https://youtu.be/c95pD3CsWZq>

Även regerande världsmästare i rally kan göra ödesdiga misstag. Estländaren Ott Tänak körde av vägen och kraschade våldsamt med sin Hyundai. Men både han och kartläsaren Martin Järevoja kunde lämna den kvaddade bilen.

– Så här säkra är rallybilar idag, kommenterar Tina Thörner, en av Sveriges stora rallyprofiler.

Regerande världsmästaren i rally, Ott Tänak, gjorde igår sin första tävling för Hyundai. Det blev en debut som skapade enorm uppmärksamhet i världen – och när du ser videon så förstår du varför.

Tänak och kartläsaren Martin Järevoja låg på fjärde plats inför den fjärde specialsträckan när de hade kört cirka nio kilometer.

I en hastighet på 170 km/h köde Tänak ner i ett dike och bilen voltade sedan flera varv innan den våldsamma färden tog slut.

– Det tog ett bra tag innan bilen stannade och det var förstås ”bra”, kommenterar Jonas Kruse för Svt.

– Om de hade träffat något hårt i den farten eller åkt ut i publiken hade avåkningen kunnat få betydligt värre konsekvenser.



Tina Thörner, en av Sveriges främsta inom motorsport, kommenterade också kraschen. Hon publicerade bilden på den kvaddade bilen med kommentaren:

– Så här säkra är rallybilar idag.

Många menar att om en lika våldsam krasch hade inträffat på 80- eller 90-talet så hade bilarna inte skyddat passagerarna på ett lika effektivt sätt.

Ott Tänak var inblandad i en våldsam krasch i Mexiko för fem år sen, då han och dåvarande kartläsaren hamnade i vattnet.

I gårdagens avåkning finns en kamera monterad inne i förarhytten och medan bilen rullar runt hörs Ott Tänak fråga ”finns det vatten där nere?”

Senare kom en kommentar från rallyföraren:

– Det var inte säsongstarten som vi hoppades på, men lyckligtvis är vi båda okej tack vare säkerhetsutrustningen. Vi kommer att slå tillbaka snart.





*Detroit Electric 1912*

**SLUT**