



Yamaha OX99-11 1992

FILM: https://youtu.be/_C3s0AUdSho

MOTORNYTT

Föregående

onsdag 1 april

måndag 30 mars

1. "Det är en bil för mina behov, det är därför som den finns!"
2. AvtoVAZ fortsätter tillverka bilar
3. Prov: Audi e-tron S Sportback – mer kraft och nytt drivsystem
4. Aston Martin utvecklar egen V6-motor
5. Toyotas nagelbitare: Inställt OS kan kosta miljardbelopp
6. Elbilar för dyra? Kineserna har svaret för 9 300 kronor
7. Volkswagens plan för elbilsbatterierna: Mindre kobolt – mer nickel
8. Partiklar: Diesels svarta år
9. Flera partier säger nej till kilometerskatt
10. Nya varningen: Hundratals mackar kan gå i konkurs
11. Tjänat 50 000 kr/mil på att äga superbilen
12. När försvann tvåradiga skyltar?
13. Mercedes chock-koncept fyller 50 år
14. Volvo firar 90 år som taxibil
15. Klassiskt bilmärke: Duesenberg
16. Nostalgi: Mopeduellen - Kreidler vs. Gilera



1. "Det är en bil för mina behov, det är därför som den finns!"

Av Redaktionen, Publicerad 2020-03-23, 17:13

I samband med den virtuella Genèvealongen fick vi en pratstund med Christian von Koenigsegg.



Hur känns det att visa två nya bilar på en Genèvealong utan journalister och besökare?

– Det är ingen mässalängre och vi var det enda företaget som inte valde att omgående riva sin monter, runt om oss är det ett öde landskap som vi ringat in med skynken för att visa upp våra två bilar.

Gemera – namnet fungerar väldigt bra på svenska och engelska?

– Ja, det är en sammanslagning av två svenska ord, Ge och Mera. På engelska blir det Gemera och vi har inte fått några underliga reaktioner på det.

Vi har vårt megabilskoncept intakt. Extrema material, kolfiberfälgar. Megakraft. Men vi har lagt till två stolar till konceptet. Världens snabbaste, hästkraftstarkaste fyrsitsiga bil, men med fullt intakt megabilskänsla och utförande. Vi har faktiskt planer på att kunna erbjuda en takbox till bilen, det förhöjer användarvänligheten.

Hur kommer det sig att ingen annan tillverkare gjort en hypersnabb familjebil?

– Jag har funderat på det här konceptet i massvis med år. Vi gjorde den första skissen med en trämodell redan 2003, men kände att det var ett för stort projekt. För mig har det varit viktigt att ha kvar kakan och inte äta den. Den får inte bli ful och klumpig. När den kommer

körande ser den ut som en vanlig mittmotor-Koenigsegg. Men inuti har du plats för fyra människor bekvämt sittande och med var sitt bagage. Att lyckas skapa en megabil som ser ut som en megabil, känns som en megabil men med all praktikalitet var inte helt lätt. Men nu finns tekniken som gjort det möjligt. En liten motor och eldrift.

– Det krävdes bland annat att vi skapade en helt ny motor som var mindre för att få plats med den, samtidigt som bilen blev lite större. Men jag är väldigt nöjd med vårt resultat. Framlamporna har tagit inspiration från vår första konceptbil från 1986.

Den har 1 700 hk och går 0–100 på 1,9 sekunder. Det är snabbare än en F1-bil!

– Ja, det har vi lyckats med tack vare fantastiska däck från Michelin, fyrhjulsdraft, 3 500 Nm på drivhjulen, 11 500 Nm i marken från stillastående från de fyra hjulen. Tourque vectoring, fyrhjulstyrning ... Det är mycket teknologi som ska till och en låg vikt, för att det ska fungera.

Att den är firsitsig, beror det på kundkrav, att folk vill kunna använda sin Koenigsegg mer?

– Egentligen inte. Den första idén kom 2001 då vi fick vårt första barn, 2006 fick vi ett till. Så det är egentligen en bil för mina egna behov, en bil för mig själv. Många kunder var jätteskeptiska när jag berättade om det här, det fick ju inte bli en Porsche Panamera. Det är en bil jag själv drömt om och det är därför som den finns. Man får lätt plats både fram och bak om man är 190 centimeter. Den är rymligare än en Panamera.

Hur går det med er teknik med fria ventiler? Kommer den i fler märken?

– Vi jobbade länge med kinesiska Qoros, men de ska satsa helt på eldrift. Däremot för vi samtal med ett antal företag. Tekniken kan också passa i båtar, flygplan, lastbilar.

Har du kört bilen?

– Väldigt lite här inne på mässan, men vi har snart en körbar prototyp. Produktionen startar 2022, det kommer att byggas 150 stycken per år under två år, så det blir totalt 300 stycken. Vi valde en begränsade serie och lite högre pris än vad vi tänkte från början, det är ett enklare steg för oss som företag. När vi har byggt dem får vi se vad nästa steg blir, det kan ju bli någon form av evolution...

Den kommer att tillverkas i er vanliga fabrik i Ängelholm?

– Det stämmer, vi bygger ut vår fabrik med 10 000 kvadratmeter och så använder vi NEVS testanläggningar i Trollhättan och de kommer att hjälpa till med en del delmontage av hjulupphängningar och annat.

Om du skulle jämföra den här med en bil du byggde för tio år sedan – hur snabbt har teknikutvecklingen gått?

– Det är en oerhörd skillnad mellan alla lösningar som vi tagit fram och utvecklat steg för steg. Allt är inhousesystem, som vi utvecklat.

Det känns som att er teknikutveckling går extremt snabbt, att ni knappt hinner bygga några bilar innan det är dags för något nytt.

– Det har varit ganska hektiskt de senaste åren ...

Det måste vara enormt många timmar av beräkningar för att få alla system att jobba tillsammans.

– Ja, hundratusentals timmar för våra 60-talet ingenjörer som jobbar på den sidan. Så det är inte att leka med, det är därför det tar flera år att ta fram en bil.

Vi har läst att VW har problem med programvaran till sina elbilar. Det här måste ju vara mycket mer avancerat?

– I deras fall är det betydligt enklare. En hybridbil med alla de system vi har är mycket mer komplex. Det är förvånande att man inte fått till det, det är förhållandevis enkelt.

Vilken typ av batterier har ni?

– Vi har vår egen kylvätska och våra egna celler, inte lika hög prioritet på effektuttag som i Regea. De tillverkas i Kina av företaget Cemat.

Elmotorerna?

– De är framtagna inhouse tillsammans med ett belgiskt företag och de är de mest extrema motorerna som jag har hört talas om när det gäller storlek och effekt i samband med serieproduktion. Motorn fram väger 35 kilo och de bakre med 1 000 Nm väger lite över 40 kg vardera.

När kommer det en helt eldriven Koenigsegg?

– När batterierna blir lättare kan vi skippa förbränningsmotorn, om man accepterar laddningstiderna. Helt enkelt när en elbil blir bättre än en hybrid. Den kommer!

Bilen ska säljas i Sverige?

– Ja Bendt Bil i Halmstad och Callisma i Stockholm. Vi har redan hittat våra första svenska kunder.

Men det är inte bara Gemera utan även Jesko Absolut, som är ny.

– Vi har lagt ner några tusen timmar till på aerodynamiken och fått fram en lite halkigare variant. Luftmotståndet är smått otroliga 0,278! Toppfarten blir rysligt hög. Runt 530 km/h. Men så fort har vi nog inte tänkt att köra. Allt handlar om väg och tillfälle.

Hur många Jesko Absolut blir det?

– Jesko är slutsåld, det blir 125 totalt. Absolut är en variant och vi vet inte hur många som blir Absolut. Det blir som det blir.

Det verkar inte som att ni tar beslut efter marknadsundersökningar, utan att ni utvecklar så bra bilar ni kan, och sedan ser hur försäljningen går.

– Så är det ganska mycket. Det är fullt möjligt att vi lagt ut jättemycket pengar på Absolut, och så blir det ingen som köper. Alla Jesko var ju redan slutsålda.

Vad är drivkraften för dig?

– Det är väl att hela tiden höja ribban, att inte bli bekväm. Att se vad som är möjligt. Var finns gränsen?

Att göra det omöjliga?

– Jag ser det ju inte som omöjligt.

Hur går det med er "folkbil" som ni ska bygga med NEVS?

– Det är kanske lite förvirrande, men det är Gemera, som vi har höjt priset lite på och sänkt volymen. Sedan hjälper vi NEVS med deras elbilar i Kina.

Hur går ekonomin för er?

– Det går bra, vi växer och tjänar pengar.

Lycka till med allt i framtiden.

– Tack!

Världens snabbaste Koenigsegg – för alltid!



Jesko Absolut med fokus på aerodynamik markerar slutet på höghastighetsjakten för Koenigsegg. "Det chockerande låga luftmotståndet på 0,278 och högfartsstabiliserande aerodynamik gör Jesko till en landbaserad raket som ska nå hastigheter som ingen har hört talas om", säger Christian von Koenigsegg.

Den gigantiska vingen har ersatts med två fenor som ökar stabiliteten och sänker luftmotståndet. Motorkåpan har förlängts, de bakre hjulen har kapslats in, markfrigången har minskats och även luftintag i fronten och vid skärmarna har tagits bort – allt för lägre luftmotstånd och marktryck.

Det här betyder dessutom att belastningen på däcken blir lägre i höga hastigheter.

Jämfört med ursprungliga Jesko, som är byggd främst för att vara hypersnabb på en racerbana, är Jesko i höghastighetsversion en lite smartare "varjedagbil". Nu går det att stuva ner taksektionen i bilens front. Med lägre marktryck har dessutom fjädringen mjukats upp vilket gör bilen både bekvämare och mer förlåtande på en racerbana.

V8-motorn på fem liter ger som tidigare 1 600 hk när bilen tankas med E85. Med normal bensin är effekten 1 280 hk.

Marktrycket vid 250 km/h är 40 kg och det blir inte högre än 150 kg. Det ska jämföras med "vanliga" Jesko som har ett marktryck på 800 kg i 250 km/h, och maximalt 1 400 kg.

Hur snabb den nya Jesko Absolut blir vet vi inte, men ska vi tippa på över 500 km/h – om det finns en väg och en förare som vågar ... Klart är i alla fall att Koenigsegg inte kommer att bygga en gatlegal bil med högre hastighet – någonsin.

[Koenigsegg Gemera – firsitsig Mega-GT](#)

2. AvtoVAZ fortsätter tillverka bilar

Mattias Rabe 23 mars 2020

Vid Volgas strand, i staden Togliatti, tillverkas Lada hos Renault-ägda AvtoVAZ. Den ryska biltillverkaren har inga planer på att stoppa produktionen, trots coronasmitta på fabriken.



Europeisk bilindustri står stilla [sedan fabrik efter fabrik har fått stänga ned verksamheten till följd av coronaviruset och den efterföljande sjukdomen covid-19](#). Även utanför Europas gränser har en mängd fabriker stängts ned, inte minst i Nordamerika där de tre giganterna Ford, General Motors och Fiat Chrysler Automobiles har tvingats trycka på stoppknappen. [Tesla och Honda har gjort detsamma, så även Volvo i sin nya fabrik i South Carolina](#).

Men Rysslands största bilfabrik, AvtoVAZ i Togliatti som tillverkar Lada, har inte för avsikt att stänga ned produktionen. Detta trots att två ur den drygt 35 000 personer starka arbetsstyrkan har konstaterats smittade med coronaviruset.

– Situationen är under kontroll. Allting fungerar, går enligt plan, sa en AvtoVAZ- talesperson till media under lördagen.

LÄS MER: [Europa bilindustri står stilla](#)

AvtoVAZ ägs till 68 procent Renault som har stängt ned en mängd av sina andra fabriker i bland annat Europa.

I skrivande stund har 438 personer i Ryssland konstaterats vara smittade av coronaviruset, en har avlidit. Landet har 145 miljoner invånare och har stängt en del av sina gränser samt bland annat stängt skolor. Dock är landets produktion, inte bara av bilar, undantagen nedstängningar.

3. Prov: Audi e-tron S Sportback – mer kraft och nytt drivsystem

Av Bengt Dieden, Publicerad 2020-03-23, 10:00

Audi e-tron har funnits på marknaden i ett år, och nu kommer S-versionen. Vem kan bättre visa vad den går för än rallyvärldsmästaren Stig Blomqvist?



FILM: <https://youtu.be/Dh3wHt0Zycl>

Att se den tunga bilen drifta med alla fyra hjulen är en fröjd för alla sinnen men inget optimalt sätt att ta sig runt banan på. Det visar dock hur välbalanserad bilen är även om det bara finns ett läge på gaspedalen om man vill köra så här...

När man ser denne lugne och trygge örebroare sitta bakom ratten, nästan lutad lite mot dörren, har man svårt att föreställa sig att han en gång hörde till den absoluta rallyeliten.

Vi sitter i en bil som väger 2,6 ton och disponerar över mer än 500 hk. Den rullar dessutom på 285 mm breda 22-tumsdäck som bör klistra fast den ordentligt vid vägen. Ska Stig kunna använda sin berömda körstil med att drifta med alla fyra hjulen i kurvorna? Det verkar omöjligt men vänta bara.

Som med alla skickliga förare ser körningen så enkel ut. Lugna ratt rörelser utan korrigeringar, det är bara att ställa in siktet i kurvan och åka med en rattfattning hela tiden.

Bilen rullar ljudlöst och Stig är inte den som pratar i onödan heller. Men plötsligt börjar det hända saker. Farten ökar kraftigt och Audin rör sig i majestätiska fyrhjulssladdar runt banan. Så börjar däcken låta och de som står utanför ser vit rök från dem.

Ändå hanterar Stig e-tron S med upphöjt lugn trots att jag förstår att vid utgången av kurvorna är det "plattan i mattan" som gäller. Hur är detta möjligt och framför allt varför ser det så enkelt ut?

För att förstå det måste vi titta lite närmare på vad Audi gjort med bilen. Det är inte bara en starkare motor och ett större batteri som karakteriserar S-modellen, Audi har byggt om drivsystemet från grunden.



*Interiören avviker inte väsentligt från andra större Audimodeller.
Bakspeglarna med TV-skärmar på dörrarnas insida känner vi igen från vanliga e-tron.*

En **"vanlig" e-tron** har en elmotor som driver framhjulen och en som driver bakhjulen. I S-modellen har den bakre motorn flyttats fram och den främre hamnat bak, och dessutom dubblerats. En elmotor för varje bakhjul och nu kommer poängen: De är inte mekaniskt sammankopplade. Bakhjulen drivs alltså av var sin motor i ett system som kallas torque vectoring (vridmomentfördelning). En dator fördelar kraften mellan de bakre motorerna och kan således ge den yttre mer vridmoment för att undvika att bilen understyr.

Här har vi alltså hemligheten med Stigs körstil, det går att köra på sladd även om detta naturligtvis inte är det optimala sättet att ta sig runt banan. Men för att imponera på oss journalister, som vet hur svårt detta är, går tricket hem direkt.

Om vi tittar på tekniken hos torque vectoring är naturligtvis de två motorerna, placerade rygg mot rygg i bakvagnen, nyckeln till det hela. De lämnar 266 hk tillsammans vid normal användning men i läget "boost" ger de 360 hk varav mer än hälften kan gå till ytterhjulet.

Batteriet på 397 volt är placerat under passagerarutrymmet och bara 34 cm högt, men det breder ut sig över en yta på 3,7 kvadratmeter! Både motorer och batteri är vätskekylda i ett kylsystem med styrbara luftströmmar. Luftintaget i fronten öppnas och stängs efter kylbehov hos frambronsar och drivpaket, detta för att optimera luftströmmarna och minska luftmotståndet.

Men åter till torque vectoring. Varje elmotor bak driver sitt hjul via en planetväxel. Kraftfördelningen mellan bakhjulen kan förändras inom loppet av millisekunder där det ena hjulet kan få 210 Nm mer vridmoment än det andra. Audi hävdar att detta medverkar till mindre rattutslag och högre kurvastighet. Snart ska vi själva få prova.

Naturligtvis ger torque vectoring stora fördelar vid körning på halt underlag. En differentialbroms minskar hjulspinnets hos hjulet med sämst grepp men här kan hjulet med bästa greppet också få den mesta kraften. Allt detta sköts genom ESC-systemet som har en mängd sensorer och en kraftfull dator till hjälp. 40 års quattroerfarenheter sägs också ha tagits tillvara här.



De individuella valmöjligheterna är talrika. Efter vägstandard och personliga preferenser har man hela sju körprogram att välja mellan: komfort, auto, dynamisk, effektiv, individuell, allroad och offroad. Även ESC-övervakningen bjuder på fyra valmöjligheter: normal, sport, offroad och avstängd. Till detta kommer att den adaptiva luftfjädringen kan variera dämpningen och vagnhöjden med upp till 76 mm. Vid offroad höjs karossen och vid hög hastighet sänks den för förbättrad aerodynamik och därigenom ökad räckvidd.

Som kronan på verket i denna teknikstinna elbil inför Audi elektrohydraulisk brake by wire.

Vad är då detta? I korthet används elmotorerna som bromsar vid retardationer upp till 0,3 G. Vid kraftigare bromsning finns en elmotor som bygger upp bromstrycket som sedan skickas ut till skivbromsarna. Allt övervakas förstås av en dator för att föraren ska få den rätta känslan i bromspedalen.

Tekniken i all ära men hur är bilen att köra? Vi provkör den på Audis testbana av två skäl. Det ena är att e-tron S ännu inte är officiell, det andra är säkert att här kan man bokstavligen ta ut svängarna lite mer.

Att prova alla inställningslägen är en omöjlighet så en bra medelinställning får duga. Kraft finns i överskott förstås men ändå är det så enkelt att hantera bilen. Trots den imponerande vikten är det en barnlek att ta den även genom de snävaste kurvorna, och i hög fart dessutom. Styrningens olika utväxling vid olika rattutslag hjälper till och efter att ha blivit lite varm i kläderna börjar man försöka köra som Stig.

Nåja, kanske inte riktigt men visst går det att få ut bakvagnen en smula i kurvorna om man håller nere pedalen rejält. Sällan har väl en så stor och tung bil känts så rolig att köra på en bana. Nu väntar vi bara på RS-versionen också.

AUDI E-TRON S SPORTBACK**TEKNISKA DATA**

MOTOR: Tre elmotorer på totalt 508 hk, 973 Nm. Reduktionsväxlar, fyrhjulsdrift.

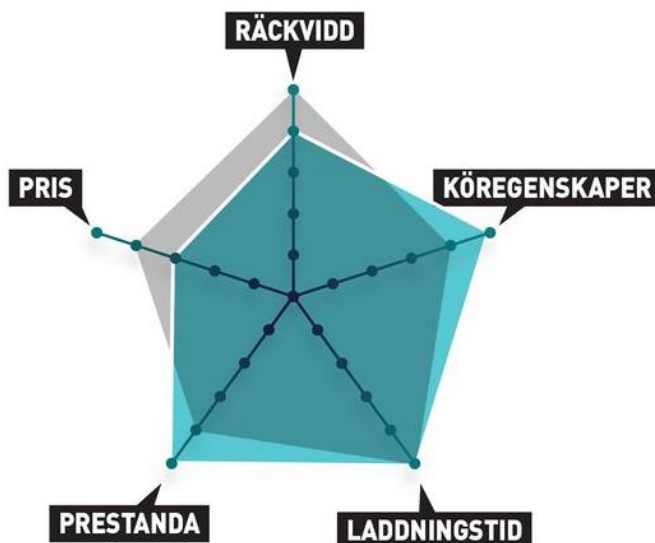
KAROSS: L/b/h 4 901/1 935/1 629 mm. Axelavstånd 2 928 mm. Tjänstevikt 2 600 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 210 km/h (begränsad).

FÖRBRUKNING: 26,3–21,9 kWh/100 km. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 446 km (Audi e-tron Sportback).

LADNING: Med 150 kW likström kan batteriet laddas 5–80 procent på cirka 30 minuter.

PRIS: Ej fastställt.

PERSONLIGHET

■ AUDI E-TRON S SPORTBACK
■ POLESTAR 2

SUMMERING

BÄST: Smidigheten, kraften, balansen.

SÄMST: Tyngden, det förmodade priset på en miljon kronor.





STIG BLOMQVIST

Både Stig Blomqvist och Audi Quattro hör till den absoluta rallyeliten. Stig fyller 74 i år och Audin 40. På bilsalongen i Genève skulle det ha blivit 40-årsjubileum då det var där bilen visades första gången år 1980.

Stig kommer från Stora Mellösa utanför Örebro i en del av Sverige som ibland kallas för "gnällbältet". Han talar fortfarande samma härliga Örebrodialekt som han alltid gjort och trots alla svenska och internationella framgångar har han förblivit en mycket jordnära person.

Stig tog naturligtvis sitt körkort som 18-åring och kom senare att arbeta som bilskolelärare samtidigt som han började köra rally. Det var Saab V4 som gällde för Stig på den tiden och med en sådan vann han Svenska Rallyt, 1000 Sjöars Rally i Finland och RAC-rallyt i England. Senare blev det Saab 99 och naturligtvis Saab turbo. 1976 vann han Svenska Rallyt för sjunde gången men nu hade andra stall fått upp ögonen för den unge svensken.

1982 började Stig köra för Audistallet i deras Quattro. Fyrhjulsdraft var något nytt i rallyskogen men passade Stigs körstil utmärkt. 1984 blev han andre svensk att vinna rally-VM (efter Björn Waldegård).

Audi Quattro var ett resultat av Ferdinand Piëchs arbete med att införa fyrhjulsdraft på Audis standardbilar och för detta var Quattro en bra reklampelare. Plötsligt hade märket förändrats från att ha varit en bil för gubbar med hatt till att attrahera unga människor genom sin teknik.

Stig slutade tävla aktivt för 20 år sedan men hjälper fortfarande Audi i PR-sammanhang, inte minst när han får ta fram den gamla Quattron från 1984. Den riktiga bilen han blev världsmästare med.

Av Bengt Dieden

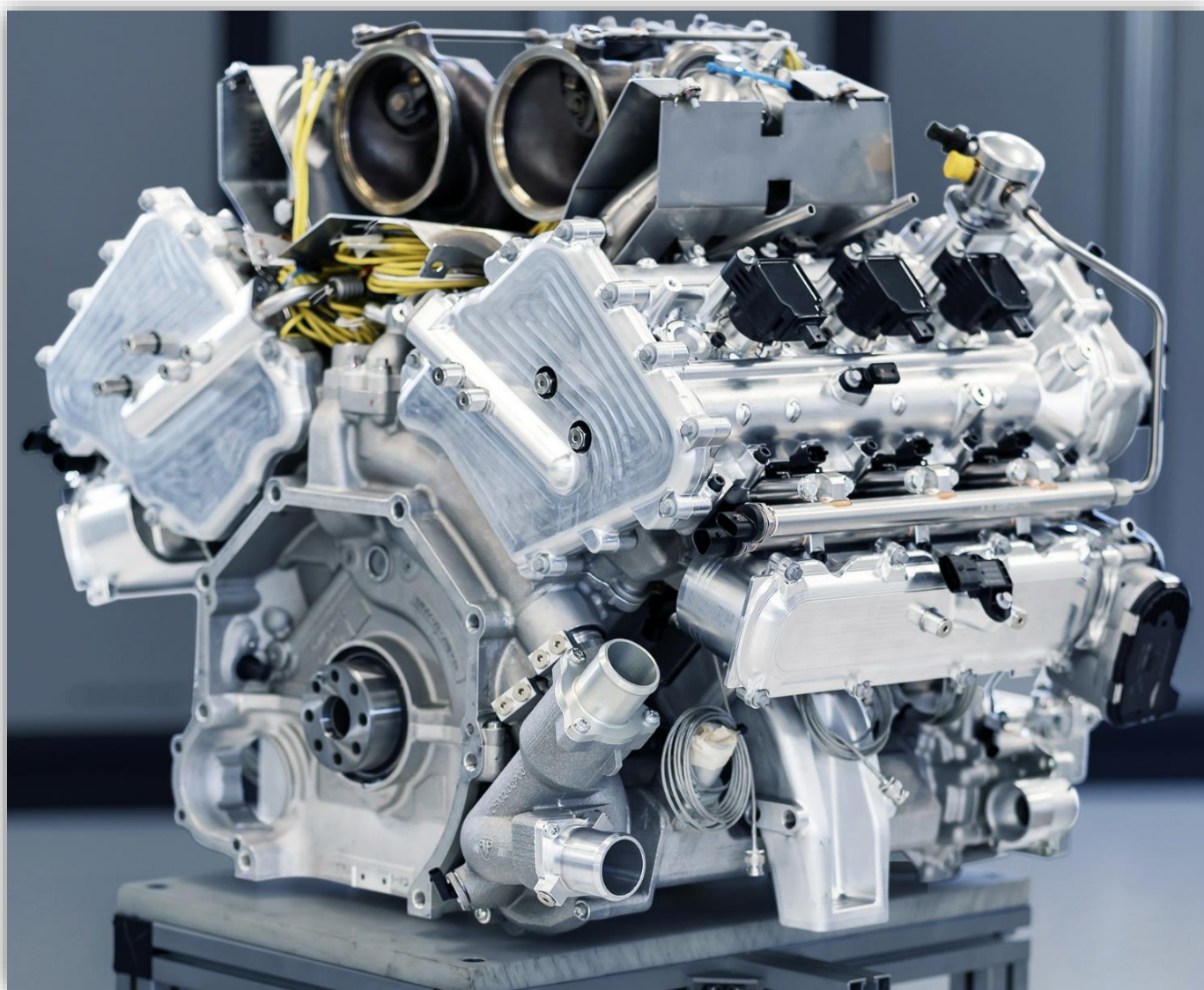
FOTO: Audi

4. Aston Martin utvecklar egen V6-motor

Jan-Erik Berggren

24 mars 2020

Aston Martin utvecklar en ny egen V6-motor inför sina kommande bilmodeller. Från och med 2022 ska Aston Martins bilar säljas med motorn som döpt till TM01 efter företagets ingenjör från 1950- och 1960-talet, Tadek Marek.



Det är en treliters V6-motor med turbo som nu utvecklas av Aston Martins motoravdelning. Efter flera års samarbete med först Ford och senare Mercedes ska Aston Martin nu bygga egna motorer, de första sedan 1968.

Motorn ska förses med både hybrid- och laddhybrid drivlina. Enligt Aston Martin blir motorn företagets allra mest kraftfulla vilket borde betyda att det ska gå att plocka fram mer än de 715 hästkrafterna som i dag finns i [DBS Superleggera](#).



Turbon, eller om det blir två stycken, monteras mellan cylinderraderna i V-strukturen vilket betyder att motorn blir tillräckligt kompakt för att passa både som mittmonterad och monterad framför torpedväggen. Motorn ska dessutom väga mindre än 200 kg. Den ska gå att trimma till olika karaktärer för olika bilmodeller och den ska klara avgasrening enligt kommande Euro 7-standard.

Troligen får vi se nya motorn i Aston Martin Vanquish 2023 och kanske också den kommande hybrid-suven [DBX](#).

Aston Martins vd erkänner att motorutvecklingen kostar mycket pengar men att den är viktig för att Aston Martin ska återfå sin egen karaktär.

Vi kan väl också hoppas att Aston Martin får någon krona över så att de slipper använda gamla Mercedes-interiörer i den nya generationens bilar.



[GALLERI](#)

[Aston Martin TM01 V6-motor](#)

[10 bilder](#)

5. Toyotas nagelbitare: Inställt OS kan kosta miljardbelopp

Publicerad 2020-03-23 10:33 text Erik Söderholm

Toyota har plöjt ned enorma summor i nyheter som ska presenteras i samband med sommar-OS.



I princip alla stora evenemang har stoppats för att förhindra spridningen av coronaviruset. Men i skrivande stund är det fortfarande oklart om sommar-OS i Tokyo kommer ställas in eller hållas som vanligt.

Enligt de senaste uppgifterna har chefen för sommarens OS, Yoshiro Mori, sagt att spelen inte ska ställas in men eventuellt kan skjutas upp.

För Toyota det en riktig nagelbitare, skriver [Automotive News](#). Toyota satsar tio miljarder kronor på att sponsra sommar-OS och planen är att försöka visa upp alla olika "armar" av Toyotakoncernen, från hybridbilar till vätgas och små stadsfordon. Exempelvis ska premiären för andra generationen av bränslecellsbilen Mirai visas upp vid Tokyo-OS.

Toyota har även lagt enorma summor på att utveckla bränslecellsbussar, nya taxibilar för turister, självkörande fordon för tävlande och robotar specifikt för sommar-OS. En självkörande "poddbil" ska hjälpa till som skjuts för OS-facklan vid invigningen.

– **Med mer än fyra** månader kvar till spelen finns inget behov av att ta några drastiska beslut i nuläget. Att spekulera om spelens öde är kontraproduktivt, har IOC-ledningen sagt.

Relaterade artiklar

[Så slår Coronaviruset mot bilvärlden: "Problemet är allt vi inte vet"](#)

[Så jobbar bilhandlarna under coronakrisen](#)

6. Elbilar för dyra? Kineserna har svaret för 9 300 kronor

Publicerad 2020-03-23 17:14 text Erik Söderholm

9 300 kronor. Mer än så ska inte elbilar kosta, tycker kinesiska elbilstillverkaren Changzhou Changli.



Det är ingen nyhet att många moderna elbilar är dyra att köpa – oftast dyrare än motsvarande bensinbil. Det tar elbilen dock oftast igen på en mycket lägre ägandekostnad över tid eftersom framför allt bränslekostnaden blir mycket billigare.

Men det är ändå ganska många hundratusen kronor som ska ut vid bilköpet, och därför har exempelvis Dacia planer på en riktigt billig elbil som [snart ska börja säljas i Europa](#). Det ryktas om ett pris på omkring 100 000 kronor.

Inte heller det är dock billigt nog för kinesiska biltillverkaren Changzhou Changli, som lanserat en elbil för motsvarande 9 300 kronor – alltså lika mycket som du får betala bara för dragkroken eller högtalarsystemet i din lyxiga premiumelbil.

Den här lilla skapelsen kan beställas hos e-handelsjiganten Alibaba och är utrustad med två säten, trumbromsar, bakhjulsdrift, motorcykelstyre och en elmotor på 1,1, 1,4 eller 1,6 hästkrafter. Tjänstevikten ligger på 323 kilo och bilen ska kunna lasta ytterligare 300 kilo – det skulle vi gärna vilja prova i vårt älgtest...

Över huvud taget är det tydligt att säkerheten knappast varit biltillverkarens främsta prioritet, men den här typen av fordon är extremt vanliga i Kina och kallas för NEV (för Neighbourhood Electric Car, ungefär "grannskapselbil"). Den är förstås inte tänkt för några långkörningar utan som transport i närområdet.

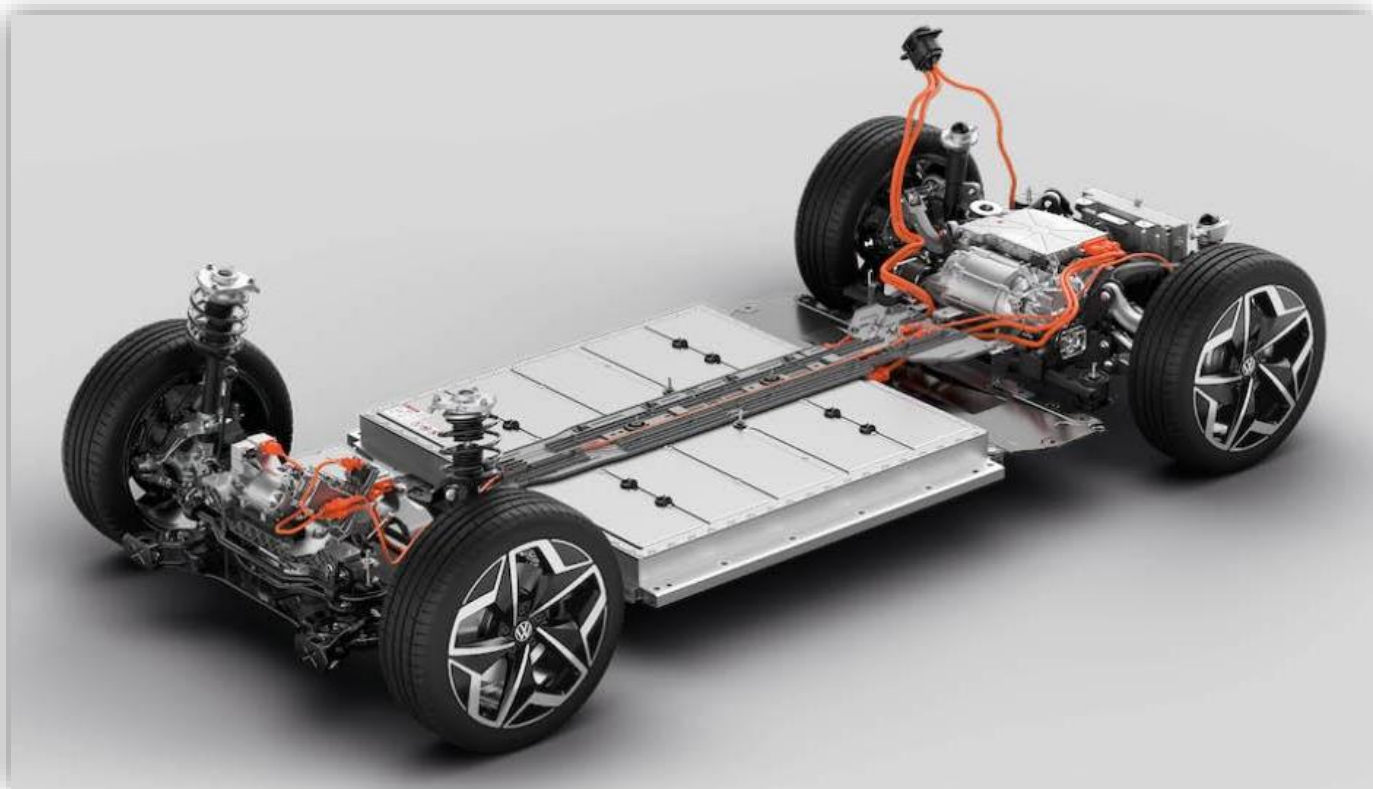
Räckvidden ligger på mellan fyra och tio mil beroende på last och körstil och maxhastigheten är 30 km/h.

[Officiellt: Dacia ska lansera billig elbil i Europa](#)

7. Volkswagens plan för elbilsbatterierna: Mindre kobolt – mer nickel

Publicerad 2020-03-23 8:47 text Erik Söderholm

Volkswagen ska pressa ned priset per kilowattimme och minska mängden kobolt i elbilsbatterierna.



Alla stora biltillverkare har kört igång storsatsningar på elbilar, men att utveckla nya modeller är bara en del av ekvationen. Batterierna är en minst lika stor utmaning – något som bland andra Audi och Jaguar fått märka av.

Både [Audi](#) och [Jaguar](#) har tvingats pausa tillverkningen av elbilar tillfälligt på grund av batteribrist. Just batterierna är den dyraste delen i en elbil och nu tävlar biltillverkarna mot varandra för att hitta olika knep som snabbar upp tillverkningen och pressar ned priserna.

Volkswagen ska öka mängden nickel i battericellerna från dagens 65 till 80 procent, säger koncernens chef för battericellsutveckling till nyhetsbyrån [Reuters](#). Samtidigt ska andelen kobolt minskas från dagens 15 till 10 procent och mängden mangan ska halveras.

Koboltbrytningen är ett kontroversiellt ämne eftersom grundämnet i vissa fall bryts under usla förhållanden. Att minska koboltanvändningen ska också vara en viktig del i att sänka priset per kilowattimme till under 100 dollar, något Volkswagen hoppas kunna göra till 2025 och som ska bidra till att elbilar blir lika billiga (eller dyra) att köpa som förbränningsbilar.

[Audis nya huvudverk: Stopp igen för elbilen e-tron](#)

[Jaguar I-Pace stoppas på grund av batteribrist](#)



8. Partiklar: Diesels svarta år

Av Bengt Dieden, Publicerad 2020-03-24, 05:45

Från att ha betraktats som effektiv, bränslesnål och miljövänlig framstår personbilsdieseln nu som miljödebattens svarta får.



Nya dieslbilars avgaser kan innehålla toppar på mer än 1.000 gånger de tillåtna värdena av partiklar visar tester av två storsäljande dieselmodeller. De farliga utsläppsnivåerna kan anstränga hjärtat och uppstår när bilarna rengör sina partikelfilter. Det finns inga garantier för att detta inte sker inom tätbebyggt område och reningsprocessen kan pågå i upp till 15 km.

Dieslbilarnas ödesår? Fler och fler biltillverkare säger att de drar ner eller helt stoppar tillverkningen av dieslbilar. Detta är resultatet av skräckåret 2019 som var det värsta försäljningsmässigt för dieslbilar sedan 2001.

Nya dieslar, nya problem. Just nu råder fritt fall för dieselförsäljning. Dieselgateskandalen gjorde att kunderna tappade förtroende för bränslet och myndigheterna spädde på detta genom att införa ökade restriktioner för dieslar i städerna. I ett försök att försvara de investeringar bilindustrin gjort de senaste åren, hävdade man nu att dieslbilar är "rena". De senaste och mycket strikta kraven från EU kommer att eliminera stora mängder farliga partiklar från dieslbilars avgaser. Trodde man.

Nya dieslbilars avgaser kan innehålla avsevärt mer partiklar än tillåtet.

LUFTFÖRORENINGAR – NYCKELFAKTA

- Luftföroreningar utgör en betydande hälsorisk. Genom att minska nivåerna av luftföroreningar kan länder reducera sjukdomar som stroke, hjärtsjukdomar, lungcancer och både kroniska och akuta andningsproblem, inklusive astma.

- Ju lägre nivåer av luftföroreningar desto lägre nivå av hjärt- och kärlsjukdomar samt sjukdomar i luftvägarna. Både i ett kortare och ett längre perspektiv.
- 2016 bodde 91 procent av världens befolkning på platser där luftkvaliteten enligt WHO inte var tillfredsställande.
- Luftföroreningar utomhus, både i och utanför städer beräknas ha förorsakat 4,2 miljoner för tidiga dödsfall i världen under 2016.
- Renare transporter, energieffektiva hus, bättre elförsörjning och renare industriutsläpp minskar källorna till dålig utomhusluft.
- Inomhus är rök från eldstäder som drivs av biomassa, kol och flytande kolväten en stor källa till dålig luft. Detta gäller upp till tre miljarder människor.

Nya diesebilars partikelnivåer kan ligga långt över tillåtna nivåer visar ett test av två stor-säljande dieselmotorer genomfört av det belgiska institutet T&E (Transport and Environment). Detta beror huvudsakligen på att den bästa tillgängliga reningstekniken, partikelfiltret, måste rengöras med jämna mellanrum vilket innebär att dieselmotorer spyr ut okontrollerade mängder föroreningar i luften ungefär var 40:e–50:e mil. Tester visar att denna rening kan ske även vid körning i tätorter under upp till 15 km då emissionstoppar uppmätts på 1 000 gånger de tillåtna värdena.

Dessa rön motsäger direkt bilindustrins påståenden om att de nya emissionsreglerna enligt Euro 6d gjort dieselmotorerna rena. De farliga topparna i partikelutsläppen kan tillfälligt anstränga hjärtat och uppstår när bilarnas filter rengörs, något som inte tas med i de officiella avgastesterna. Mer än 45 miljoner bilar har dessa filter i Europa vilka ger upphov till 1,3 miljarder filterrengöringar per år.



"Nya dieslbilars partikelnivåer kan ligga långt över tillåtna nivåer visar ett test av två storsäljande dieslbilar genomfört av det belgiska institutet T&E."

Nissan Qashqai och Opel Astra, storsäljare i Europa inom sina respektive segment, visade sig i tester gjorda av T&E ligga 32–115 procent över de tillåtna värdena och detta uppstår vid den automatiska rengöringen av filtren. Ett kryphål i reglerna ger denna möjlighet då gränsvärdena inte gäller om filterrengöringen uppstår under avgastestet, vilket i sin tur innebär att 60–99 % av partikelutsläppet vid testerna ignoreras.

Frågan är då när den här rengöringen äger rum. Sker den spontant eller väljer bilen platsen för åtgärden? Opel hävdar att partikelfiltret renas vid landsvägs- eller motorvägskörning och Volvo säger att rensningen sker när farten överstiger 60–70 km/h. Från Nissan har vi inte fått något svar.

Anna Krajinska, avgasingenjör vid T&E, säger: "Dessa tester visar att inte heller de nya dieslarna är rena. I själva verket spyr de ut farligt höga nivåer av partiklar i städer och på motorvägar varje dag. Biltillverkarna kommer lätt undan reglerna och människors lungor får betala priset. Bilarna måste göras renare om de fortsättningsvis ska få säljas."



Nissan Qashqai och Opel Astra är storsäljande dieselmodeller på den europeiska marknaden. Partikelnivåerna hos dessa låg 32 till 115 procent över de tillåtna nivåerna när de rengjorde sina partikelfilter vid oberoende tester. Ett kryphål gör nämligen att gränsvärdena inte gäller under filterrengöringen vilket gör att stora delar av utsläppen ignoreras.

Det totala utsläppet av skadliga dieselpartiklar från rengöringen kan uppstå under alla körförhållanden, även i tätorter. Tester har visat att de förhöjda värdena kan kvarstå i 30 minuter efter det att filterrengöringen avslutats. Bägge bilmodellerna uppfyllde normerna för NOx-utsläpp.

Anna Krajinska säger: "Regler om partikelutsläpp är bara halva historien. De allra minsta partiklarna antas utgöra ett större hot och ignoreras i testerna. De kommande EU-reglerna om avgasutsläpp måste eliminera kryphålen och sätta gränser för alla typer av utsläpp. Målet är ett regelverk som inte tillåter några skadliga utsläpp från bilar".



"Med tre av fyra invånare i europeiska städer som utsätts för ohälsosamma partikelnivåer har partiklar kommit att bli den främsta utsläppsfasen".

T&E säger att den EU-kommissionen också ska använda sina nya befogenheter till att låta myndigheter kontrollera utsläppen från bilar även ute på vägarna efter det att de sålts, på samma sätt som görs i USA av US Environmental Protection Agency.

Med tre av fyra invånare i europeiska städer som utsätts för ohälsosamma partikelnivåer har partiklar kommit att bli den främsta utsläppsfasen. Det är den typ av utsläpp som är närmast kopplad till cancer och kontinuerlig exponering har också visat sig påverka hjärta och lungor.

Partikelfiltret introducerades av PSA:s vd Jean-Martin Folz år 2000. Folz hade själv ett förflutet inom kemibranschen och såg en möjlighet att använda ett system för att rena dieslavgaser med ett filter.

I början krävdes en tillsats i dieselbränslet som tillverkades av ett företag Folz tidigare arbetat för. I början var övriga tillverkare skeptiska och menade att deras bilars avgaser ändå uppfyllde de dåvarande normerna. Så småningom var alla tvungna att krypa till korset och montera filter. Detta har nu spritt sig även till bensinbilar med direktinsprutade motorer vilket lett till renare avgaser. Märkligt nog har det tagit 20 år att inse att själva reningsprocessen inte kan göras utan eftergifter för miljön.



FARAN MED OREN LUFT

Luftföroreningar utgör en betydande hälsorisk. Luftföroreningar utomhus, både i och utanför städerna beräknas årligen förorsaka fyra miljoner för tidiga dödsfall i världen.

Det är framför allt de små partiklarna som är skadliga och kan ge upphov till hjärt- och kärlsjukdomar, sjukdomar i andningsorganen, cancer samt astma.



VAD ÄR PARTIKLAR?

Mängden partiklar är en allmän indikation på hur förorenad luften är. Partiklarna består av en mix av fasta och flytande ämnen som till exempel kemiska föreningar av svavel, kväve, natrium samt mineraldamm, sot och aska. Är partiklarnas diameter mindre än 10 μm kan de tränga ned och fastna långt nere i lungorna. Är diametern mindre än 2,5 μm kan de tränga igenom lungvävnaden och tas upp av blodsystemet.

Partiklar i en bilmotors avgaser utgörs av rester som uppstår efter förbränningen. Partiklarna i bilavgaser består oftast av sot vilket innebär att de till större delen (80–90 procent) är kolbaserade. I partiklarna finns också substanser från olje- och bensintillsatser.



HUR BILDAS PARTIKLAR?

I en bilmotor bildas sotpartiklar vid förbränningen av kolväten i motorns förbränningsrum. Vanligast är sotförekomst i dieselmotorer där bränslet sprutas in direkt i förbränningsrummet och antänds under högt tryck och vid hög temperatur. Det bränsle som inte hinner förbrännas, och omvandlas till värme, förkolnar i förbränningsrummet och går med avgaserna ut genom avgasröret. Ju högre belastningen på motorn är desto större är risken för uppkomst av sotpartiklar.

I en bensinmotor blandades förr luft och bensin innan blandningen sändes in i förbränningsrummet där den antändes under betydligt lägre tryck. Numera sprutas bränslet in ungefär på samma sätt som i en dieselmotor och förbränns under ett högre kompressionstryck. Resultatet blir att även bensinmotorer producerar partiklar.

VAD ÄR ETT PARTIKELFILTER?

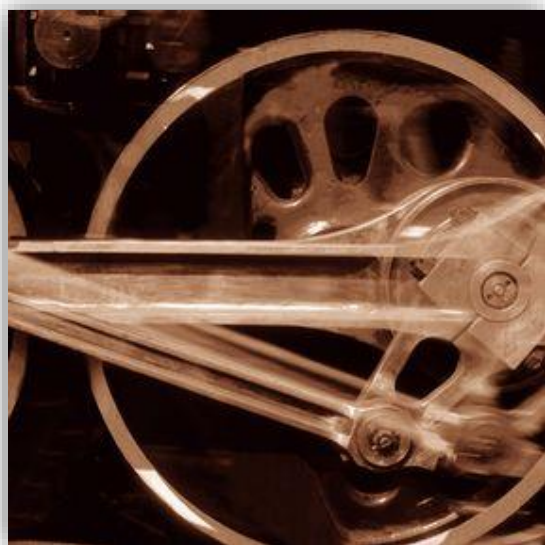
I avgassystemet finns ett filter monterat som ska fånga upp de partiklar som motorn producerar. På samma sätt som att motorn har ett partikelfilter även på insugssidan för att inte damm och andra föroreningar ska följa med in i motorn. Skillnaden är att luftfiltret byter man med jämna mellanrum medan partikelfiltret ska rengöra sig självt och det är här problemen börjar. Då partiklarna mest består av kol är de brännbara och det räcker därför ofta med att höja temperaturen på avgaserna för att sätta eld på dem och sedan kan filtret börja arbeta på nytt.



VAD ÄR PROBLEMET MED PARTIKELFILTRET?

Hade man bytt ut partikelfiltret när det var fullt, då hade det inte varit något problem. Problemet är att ett sådant byte kan kosta mer än 20 000 kronor och måste ske med rätt korta intervall (40–50 km) och därför har man valt lösningen att bränna bort partiklarna istället.

Detta gör man genom att motorn får arbeta med en rikare bränsleluftblandning och därigenom producera varmare avgaser. Dessa avgaser sätter eld på partiklarna som då lämnar filtret. Två problem uppstår här. Under reningsfasen producerar motorn mer rena avgaser än den är certifierad för och dessutom sker förbränningen av kolet oreglerat och detta ger i sin tur upphov till nya partiklar och andra oönskade avgaser som denna gång inte passerar motorns katalysator.



KOMMER SOTPARTIKLAR BARA FRÅN BILAR?

Sotpartiklar uppstår så fort något eldas. Ångloken var på sin tid en stor källa till partikeluppkomst och stod du på ett fartygsdäck riskerade du att få svarta fläckar på dina kläder oavsett om det var ång- eller dieseldrift.

En av de största partikelspridarna idag är braskaminer men även eldstäder för förbränning av olja och kol. WHO beräknar att tre miljarder människor är utsatta för partikelspridning inomhus och att detta även kan komma från spisar för matlagning.



VAR RENAS ETT PARTIKELFILTER?

Det kan renas under körning med hög belastning på motorn. I så fall behövs ingen extra åtgärd, värmen från avgaserna sköter reningsprocessen. Om motorn körs kortare sträckor under låg belastning måste temperaturen höjas för att rena filtret. Detta sker genom att mer bränsle sprutas in i motorn för att därigenom höja temperaturen på avgaserna.

Vanligen sker detta utom tätort men det finns inga garantier för att det blir så. Skulle reningen ske i en tätort är det allvarligt då föroreningar som samlats upp under en längre körning sprids inne i tätorten. Ungefär som att ta med sig dammsugarpåsen från landet och sprida innehållet på Kungsgatan i Stockholm eller Avenyn i Göteborg.



ÄR SITUATIONEN MED PARTIKLAR SÄMRE IDAG ÄN IGÅR?

I i-länderna är luften i allmänhet mycket renare idag än för till exempel 50 år sedan och det gäller även partikelförekomsten. Kraven på ren luft har dock ökat och vi ställer därför mycket högre krav idag på att vår miljö ska vara ren. Till detta har koldioxidproblematiken kommit som gjort att mängden partiklar och exempelvis kväveoxider ökat då det står i motsats till minskade CO₂-utsläpp.



[Reportage: Den \(tok\)dyra snabbladdningen](#)



[Hur skitiga är elbilsbatterier – egentligen?](#)



[De stora elbilsfrågorna, del 2: Räcker elnätet?](#)



[Den stora elbilsfrågan: Räcker strömmen?](#)

9. Flera partier säger nej till kilometerskatt

Publicerad 2020-03-23 9:40 text Erik Söderholm

Både Moderaterna och Socialdemokraterna säger nej till att utreda en kilometerskatt.



Just nu finns ingen majoritet för att utreda en så kallad [kilometerskatt](#), där dagens fordonsskatt ersätts av en skatt som baseras på hur långt bilförarna kör och i vilken del av landet.

Kilometerskatten har blivit ett hett diskussionsämne. Tidigare i år kom en utredning som föreslog att kilometerskatten ska bli olika hög beroende på var i landet bilen körs – billigare eller gratis på landsbygden och dyrare i storstäderna. Elbilar och laddhybrider får enligt det här förslaget lägre kilometerskatt men helt skattefria blir de inte.

Men trots att förslaget om kilometerskatten alltså innebär att den blir olika hög i olika delar av landet sätter sig Moderaterna emot att utreda en kilometerskatt. Även Socialdemokraterna säger i nuläget nej till en utredning.

– Det förslaget som har presenterats med kilometerskatt tror vi i förlängningen skulle drabba de som är beroende av bilen och de som bor på landsbygden. Det blir alldeles för frestande för politiker att höja den typen av skatter, det är det vi har sett med bensin- och dieselskatten. Det är en dålig idé inte minst för landsbygden där avstånden är stora, säger den skattepolitiska talespersonen Niklas Wykman (M) till [Ekot](#).

Kristdemokraterna tycker däremot att kilometerskatten ska utredas och att den kan innebära tydliga fördelar, till exempel att skatten kan bli olika hög på olika tider av dygnet. Men om kilometerskatten ska bli olika hög beroende på vilka vägar bilen körs på krävs någon form av utrustning som håller koll på bilen.

– Integriteten är superviktig. Den måste man ha med sig i tänket, säger Kristdemokraternas Magnus Jacobsson till [SR](#).

10. Nya varningen: Hundratals mackar kan gå i konkurs

Publicerad 2020-03-23 16:16

Text Erik Söderholm

Färre bilförare kommer in i butiken och efterfrågan på hyrbilar har kollapsat.



De senaste veckorna har priset för bensin och diesel [rasat med flera kronor](#). Att tanka en liter 95-bensin kostar nu under 13 kronor litern hos flera stora kedjor, och det är ännu billigare på obemannade stationer.

Vid sidan av de lägre bensinpriserna har även efterfrågan på exempelvis hyrbilar kollapsat och färre bilförare kommer in i butiken på macken för att handla. Samtidigt ska hyran för lokalen och leasingkostnaden för hyrbilarna betalas som vanligt.

Nu varnar bensinmackarnas branschorganisation för en våg av konkurser, även om försäljning av drivmedel fortfarande inte minskat särskilt mycket.

– Däremot har butiksförsäljningen gått ner med upp till 30 procent och det är en betydande intäktskälla så det är allvarligt. Och hyrbilarna alltså, det var den nedgång som syns först, säger Robert Dimmlich, direktör på Svensk Bensinhandel, till [Fplus](#).

Mackarna ses enligt branschorganisationen som en viktig del i samhällsservicen, framför allt på mindre orter.

– Om det här planar ut innan sommaren räknar vi med en 50-procentig nedgång och att bara en handfull mackar tvingas stänga. Men drar det iväg över sommaren som är vår högsäsong, så är jag rädd att vi kommer att se hundratals konkurser, säger Robert Dimmlich till Fplus.

Relaterade artiklar



[Bensinpriset rasar efter oljeprisets kollaps](#)

[Största prisraset sedan 1990-talet – dieselpriset ligger nu på samma nivå som för två år sedan.](#)



[Prisraset fortsätter – nu sänks bensinpriset igen](#)

[Under tisdagen blev det ännu billigare att tanka. Både bensin- och dieselpriset fortsätter rasa.](#)



["Räkna med att bensinpriset fortsätter sjunka"](#)

[Prisras efter att förhandlingar mellan Opec och Ryssland brakat samman.](#)



11. Tjänat 50 000 kr/mil på att äga superbilen

Redaktören bytbil

2020-03-23

Nu säljs exklusiv Ford GT på auktion



Här har vi en begagnad bil som ökat rejält i värde på bara två år. 2018 betalade en köpare nästan fem miljoner kronor för sin Ford GT – och nu ska den snart säljas på auktion i Europa. Det förväntade priset: minst 10 miljoner kronor.

Det betyder i så fall att GT-bilen stigit i värde med 50 000 kr per körd mil eller 6 800 kronor varje dag efter att den rullade ut ur hallen.

Intresset var långt mycket större än tillgången när Ford under 2016 bestämde vilka som skulle få köpa en av de 500 Ford GT som skulle produceras. Det pratades om att 7000-8000 bilentusiaster som stod i kö för att få betala nästan fem miljoner kronor för ett exemplar.

Under fyra år har 1000 bilar tillverkats (av dem tilldelades Sverige fyra stycken) så vilka var de lyckliga och rika som fick köpa Ford GT?

Jo, de som kallas "varumärkesambassadörer" av Ford. De skulle helst ha någon typ av nära anknytning till varumärket, antingen genom ägande av tidigare modeller eller andra bevis på hängivenhet.

Sen ville Ford också veta hur personens relationer på sociala medier ser ut. Troligen gynnades inflytelserika Instagram- och Youtubeanvändare med många följare.

Och sist men inte minst: Ford krävde att få veta hur ofta spekulanterna planerat att köra bilen och att de lovade att inte sälja den inom två års tid.



Köparen av det här exemplaret följde Fords instruktioner och fick sitt exemplar 2018. Men nu har embargot på två år just passerat – bilen har blixtnabbt hamnat på Bonham's bilauktion och Ford kan inte protestera mot försäljningen.

Det blev bara 98 mils njutbar körning, för man kan misstänka att ägaren insåg bilens stora värde vid en försäljning.

Nu hävdar auktionsfirman att bilen förväntas klubbas för cirka 10 miljoner – i så fall har värdet stigit med 13 600 kronor varje dag efter att den rullade ut ur hallen.

En smartare investering än värdepapper eller fastigheter, kan det visa sig.

Ford GT är främst utvecklad för racing och kräver en hel del av föraren med sin turbomatade V6:a på 647 hk och sjustegade automatlåda. När bilen testades på bana under 2017 presterade den bättre varvtider än både McLaren 675LT och Ferrari 458. Därmed är modellen företagets snabbaste genom tiderna med en toppfart på 347 km/h och acceleration 0-100 km/h på cirka tre sekunder.

Snabbfakta Ford GT

Pris: Från cirka fem milj kr i Sverige.

Motor: Sexcylindrig bensin

Cylindervolym: 3 497 cc

Effekt: 647 hk

Vridmoment: 746 Nm

Kraftöverföring: Sjustegad automat, bakhjulsdrift

0–100 km/h: ca tre sek

Toppfart: 347 km/h

12. När försvann tvåradiga skyltar?

PUBLICERAD 2020-03-17 09:52 av Robert Gustavsson



Fråga: Jag har en Mercury Comet 1965 med små registreringsskyltar och de satt på bilen när jag köpte den 2004. Min fråga är: När introducerades dessa i Sverige? På 1980-talet hade jag en Dodge Dart. Då fanns inte de små skyltarna och den bilen hade istället tvåradiga skyltar, men den typen tror jag har försvunnit.

mvh Tomas

Svar: Jag har för mig om att det var i mitten av 1990-talet. För säkerhets skull har jag pratat med Transportstyrelsen och de bekräftade att mitt minne fortfarande är hyfsat bra. Enligt dem fanns tvåradiga skyltar fram till 1 mars 1995 och efter det datumet ersattes de med den mindre versionen. Personligen saknar jag de tvåradiga skyltarna av den gamla typen. Numera finns bara en mindre typ av tvåradiga skyltar

Länk: [Registreringsskyltar](#)



Tvåradiga skyltar fanns även på den tiden då skyltarna hade länsbokstäver.



13. Mercedes chock-koncept fyller 50 år

Redaktören bytbil.com 2020-03-24

Så synd att den här skönheten aldrig serietillverkades



Den första bilen någonsin som designades på en dator – utrustad med plastkaross, mittmotor och måsvingedörrar.

Det har hunnit gå 50 år sedan Mercedes presenterade sin konceptbil C111 och tog världen med storm. Grattis till en av Mercedes coolaste bilar genom tiderna. Men oj, så synd att den aldrig serietillverkades.

Mercedes C 111 slog ner som en bomb när den presenterades vid Frankfurtsalongen 1969, efter att tyskarna lyckats hålla projektet hemligt. Men det är klart, det här en epok långt innan paparazzis, mobilkameror och skvallriga influencers ens var påkomna.

Endast 13 exemplar under 1969 och 1970 byggdes i rent experimentellt syfte och alla bilarna har stannat i Mercedes ägo.

Varje exemplar är unik på sitt sätt, samtidigt som de tillsammans är ett intressant kapitel i märkets historia – trots att modellen aldrig nådde produktion.

Endast en bil är körbar idag och visas då och då upp på vägarna.

Den mittmonterade treskiviga Wankelmotorn på 280 hästar imponerade på den församlade pressen när täcket lyftes (även om den motorn byttes mot en V8:a nåt år senare):

”Vilket drag! 0-100 på fem sekunder. Experimentvagnarna var de stora nyheterna på höstens bilsalonger. En av dem var Mercedes sportbetonade framtidsbil C 111... en mycket avancerad konstruktion med ett extremt lågt karosseri av glasfiber. Den skall tillverkas i ett fåtal exemplar och kommer inte att bjudas ut till försäljning.” skrev Teknikens Värld 1969.



En annan sensation för 50 år sedan: det var världens första bil att designas helt på dator och sparade minst fyra månaders utvecklingstid för Mercedes. Våldigt framsynt av en biltillverkare som på den tiden ansågs väldigt konservativ.

Det var många som tog till allehanda knep för att försöka köpa ett exemplar, trots att Mercedes redan från start förklarade att modellen aldrig skulle serietillverkas.

De rikaste spekulanterna skickade till och med blanco-checkar med hälsning "fyll bara i summan som ni vill ha för bilen". Mercedes ska tydligen fortfarande ha kvar några av checkarna i sina samlingar.





14. Volvo firar 90 år som taxibil

Redaktören bytbil.com 2020-03-23

I mars 1930 rullade de första specialtillverkade modellerna för taxibruk ut genom Volvos fabriksportar.



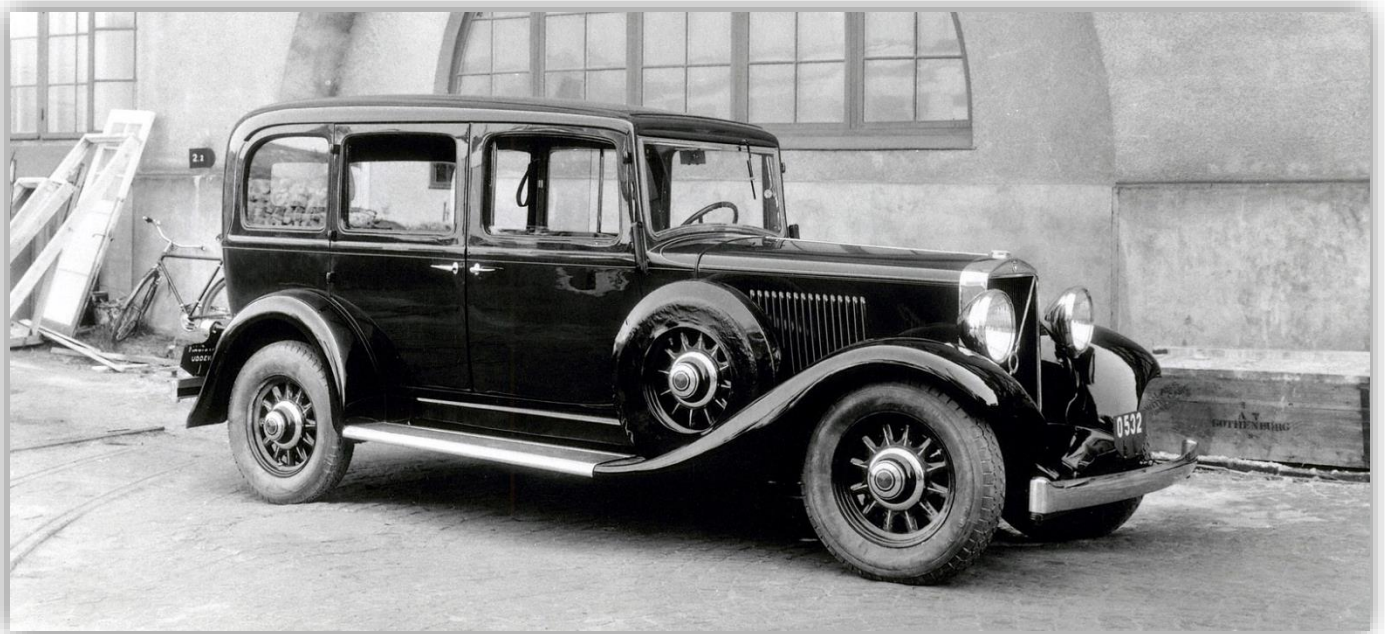
TR 673 1932

Här är historien om Volvos taxibilar från TR671 via Suggan till V90 och självkörande Uber-XC90.

En taxibil lever ett hårdare liv än de flesta andra bilar. Den körs mycket, länge och hårt. Den är ett både en arbetsplats och ett reseverktyg. Den skall klara i stort sett allting och den skall alltid fungera. Att sälja bilar för taxibruk är därför bland det tuffaste provet för en biltillverkare. Nu firar Volvo 90-årsjubileum som taxibil.

I mars 1930 lanserade Volvo två specialmodeller speciellt för taxi, TR671 och TR672. En ren chassiversion, TR670, för påbyggnad hos fristående karossmakare erbjöds också. TR stod för Trafikvagn, alltså en bil avsedd för drosktrafik, 6 för antalet cylindrar och 7 betecknade antalet sittplatser. Sista siffran markerade utförandeversion. Den förlängda ramen från PV650 betydde en hjulbas på 310 cm vilket medgav god plats för sju åkande i den rymliga kupén med bagaget på en utvändig hållare baktill.

TR-modellerna sålde bra, med tidens mått mätt, och förbättrades successivt under 1930-talet. Först kom TR673, därefter 674, 675, 676, 677, 678 och slutligen 679. 1935 ersattes 6-serien med 7-serien, inte utseendemässigt så olik föregångaren men med motor på över 80 hk och större kaross på 325 cm hjulbas. Den serien hann byggas i fyra olika versioner, TR701-704, fram till och med 1937 och ersattes året därpå av en mycket modernare typ, PV801.



TR701

Även om mekaniken under skalet var i stort sett densamma, var karossen mer i tidens stil med rundare former och inbyggt bagageutrymme och fronten hade den sk spetsnosgrillen. På 325 cm hjulbas fick hela åtta åkande plats och den outslitliga sexan på knappt 3,7 liter var på nästan 90 hk. Modellserien kom att finnas i nästan tio år, fram till 1948 och i glappet fram till 1950, då nästa specialbyggda taxiversion kom, fanns den just lanserade PV60 som taxialternativ.



PV 802



Den kanske mest välkända av Volvos äldre taximodeller debuterade 1950, PV831, i folkmum kärleksfullt kallad "Suggan". Återigen en stor 7-8-sitsig kaross i amerikansk stil, till största del densamma som 801/802:ans, på en rejäl ram men med individuell framfjädring. Samma smidiga 3,7-literssexa, nu på 90 hk, och på gott taximanér var bakhjulen fortfarande hängda i bakkant för bekvämt insteg. Fronten, däremot, var lägre och modernare, till stor del påminnande om lilla PV444:ans, med horisontell grilldekor. I ren chassiversion, kunde 8:an bli till exempel ambulans, pickup eller begravningsbil allt efter behov och önskemål. Karosfirmor var fortfarande legio 1950.

Volvo lanserade även en "civil" version, kallad Disponent, som var tänkt som chaufförskörd direktionssvagn. Den mycket bekväma och rymliga kupén var klädd med högklassigt ylletyg, det fanns mjuka mattor på golvet och flera cigarrtändare (det heter aldrig cigarettändare i en högklassig bil) att välja mellan. Taximodellen kom dock att dominera och så särskilt många "Hisings-Packard", ett av flera smeknamn, rullade inte i disponenthänder. PV834, sist i serien, försvann ur modellprogrammet 1958 och med den en renodlad taximodell från Volvo.



PV 144

Amazonen, som presenterats 1956, hade inte riktigt innermått för att klara taxikraven. En och annan Amazon kom ändå att rulla som taxibil, bl a i Schweiz. Detta betydde inte att bilarna i 8-serien försvann från gatorna. En del rullade faktiskt i daglig drosktrafik ändå in på 1970-talet, robusta och närmast outslitliga som de var.

En Volvo-bil som kunde ta företaget tillbaka in på taximarknaden kom först med 144:an 1966. Den nya fyrdörrarsmodellen med sina raka rena linjer passade perfekt som taxibil och efterfrågan från taxibranschen lät inte vänta på sig. Att modellen inte erbjöds med diesel, som några konkurrenter gjorde, bekymrade inte. Det var en Volvo. Sju eller åtta sittplatser var det dock inte tal om längre. Tiderna hade förändrats och fyra i en taxibil, plus föraren, var gängse praxis. Visserligen hade inte benen samma utrymme som i den gamla 831, hjulbasen var 260 cm, men väskorna fick bättre plats där bak än tidigare.



Sedan introduktionen av Volvo 144, har taxikunderna hela tiden kunnat erbjudas fyra- och/eller femdörrars versioner i taxiutförande av de modeller som därefter följt: 200, 700, 900, 850, S70, V70, S80 och XC90. Under de senare åren är det kanske i första hand S90 och V90 som varit populärast som taxi i Sverige. I USA görs nu tester med Volvo XC90 som självkörande taxi i samarbete med Ubeer

En taxibil körs årligen kanske 150 000-200 000 km – alltså nästan fem varv runt jorden. I norra delarna av Sverige, Norge och Finland, där avstånden är stora, är det inget ovanligt att en taxibil rullar mer än så.

Bland Volvo-taxi hittar man därför också ofta verkliga långmilare. Bilar som fortfarande används och som gått 500 000-600 000 km är ingen ovanlighet. På samma motor. I Stockholm kördes ännu på 1970-talet en Volvo PV830 i daglig taxitrafik och fortfarande används en sådan modell, en PV832 från 1954, sommartid som taxi i Sydsverige. Den bilen har rullat över 1 000 000 km.

En experimenttaxi utgjorde Volvos bidrag till den designpristävling om en ny generation taxibilar som Museum of Modern Art i New York utlyste 1976. Hela bilen var en enda studie i säkerhetsmässigt, funktionellt och ergonomiskt nytänkande.

På ett framhjulsdrevet chassi med lågt plant golv hade taxin en kaross avsedd för tre passagerare, helt avskilda från förarutrymmet. Det låga golvet gjorde också att en rullstolsburen passagerare enkelt kunde ta sig in i bilen och bli säkert sittande. Istället för bälten i baksätet fanns en nedfällbar skyddsbygel och förarens kabin gjorde taxin till en säker arbetsplats. En specialutvecklad och mycket bränslesnål sexcylindrig dieselmotor drev ekipaget genom en automatlåda. Serietillverkning var inte aktuell men Volvos experimenttaxi gav ändå en del influenser för hur man kan göra bilåkande säkrare och effektivare. Taxin finns idag till beskådande i Volvo Museum i Göteborg.

15. Klassiskt bilmärke: Duesenberg

Publicerad 14 december 2010

Medan fina europeiska bilmärken ofta drogs med dubbelnamn hette toppmärket i USA rätt och slätt Duesenberg – vilket ju faktiskt bara var ett tyskt efternamn.



Duesenberg SJ 510/2540 Phaeton LWB by LaGrande-Union City 1933

FILM: <https://youtu.be/Lb-bhhUyrQc>

Liksom så många andra biltillverkare hade Fred (Friedrich) Duesenberg börjat sin bana med att tillverka cyklar men 1904 konstruerade han en bil, som fick namnet Mason. Tillammans med brodern August vann han viss ryktbarhet genom att år 1912 skapa en motor med horisontella toppventiler för Masons racermodell.

Året därpå startade han eget för att bygga båtmotorer men också kompletta tävlingsvagnar under eget namn. Den verksamheten pågick ända till 1926.

Långt tidigare, närmare bestämt i slutet av 1920, hade bröderna Duesenberg presenterat sin första egna personbil. Med en påtaglig brist på fantasi, men desto mer logik, kallades den model A.

Det var en flott vagn och den väckte uppmärksamhet som den första serietillverkade personbilen i USA med en rak åtta. Volymen var 4,2 liter och effekten 100 hästkrafter, det senare relativt imponerande för sin tid.

Model A byggdes i blygsamma antal fram till 1926 då den avlöstes av den kortlivade Model X, som sannerligen inte blev någon framgång.

Usla ekonomer

Bröderna Duesenberg var utmärkta konstruktörer men usla ekonomer och 1926 tog imperiebyggaren E. L. Cord över firman. Han hade redan lagt vantarna på det gamla märket Auburn och skulle just piffa till det.



Duesenberg A Phaeton 1925

Han passade också på att starta ett bilmärke uppkallat efter sig själv. Cord L-29 var inte bara elegant; den var också framhjulsdreven, något som var extremt ovanligt på en amerikansk vagn, särskilt på en stor och dyrbar sådan.



Duesenberg A Phaeton 1926



Duesenberg Model X (1926–1927)

Fred Duesenberg arbetade kvar i firman och fick nu order att konstruera en helt ny bil, en vagn som skulle gå utanpå allt annat. I slutet av 1928 var det premiärvisning för Duesenberg Model J, en bil som inte bara enligt fabriken var helt sensationell.

Utän tvekan var detta den mest avancerade amerikanska bil som någonsin konstruerats, och den var givetvis också den dyraste.

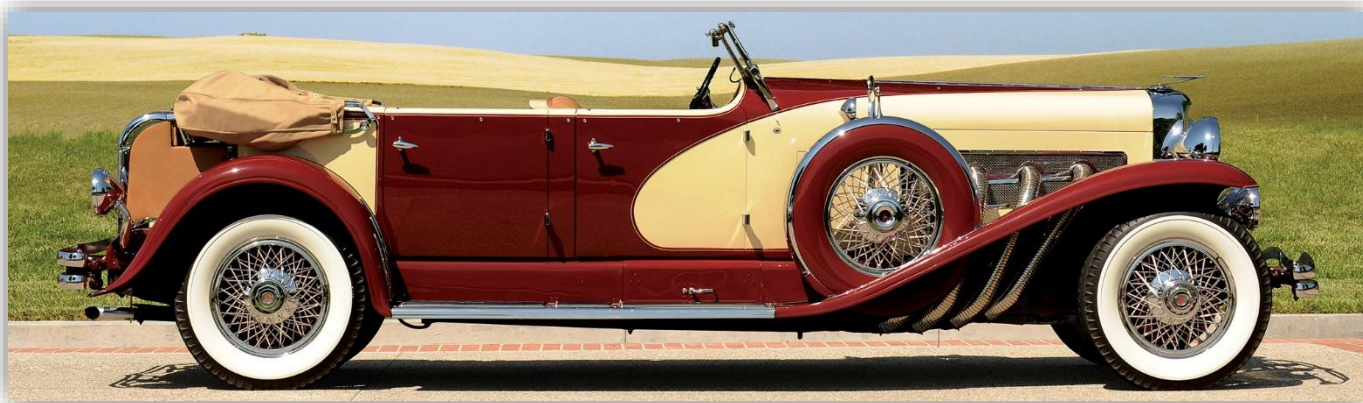
Stor som ett mindre lokomotiv, snabb som attan och vanligtvis utomordentligt vacker blev Duesenberg omedelbart den amerikanska statussymbolen nummer 1. Även här var motorn en rak åtta.

Blocket var alltid grönmålat, en kulör som stod fint till de mängder av förkromade detaljer man också hittade under huven. Cylindervolymen var 6,9 liter och motorn hade dubbla, kedjedrivna och överliggande kamaxlar som arbetade med fyrventilsteknik.

Fabriken hävdade att motoreffekten låg på 265 hästkrafter och att toppfarten var 190 knutar. Ingen av konkurrenterna kom ens i närheten av dessa siffror.



Duesenberg J 587/2613 "Throne Car" Limousine by Bohman & Schwartz 1937



SJ 510/2540 Phaeton LWB by LaGrande-Union City 1933

Jag skrev "vanligtvis" vacker. Lyxvagnar såldes fram till kriget nästan alltid som kompletta chassier och det var kundens sak att i samråd med en duktig karossbyggare bestämma hur det nakna chassiet skulle kostymeras.

Hos Duesenberg föredrog man i och för sig att leverera bilar med egenritade karosser, som dock byggdes hos någon av företagets "godkända" karossbyggare. Åtskilliga kunder föredrog emellertid att arbeta med andra karossmakare, som de tidigare haft god erfarenhet av, men det var inte alltid som resultatet då blev helt lyckat.

Nästan sanna siffror

Bland de europeiska kunderna utmärkte sig bokförläggare Erik Åkerlund genom att äga två Duesenberg med fransktillverkade karosserier! Dessa var landets enda Duesies innan Hans Thulins Consolidator AB under en tid i slutet av det glada 80-talet lät en mycket vacker vagn i grönt och gult gästspela i Sverige.

Duesenbergs storhetstid sammanföll olyckligtvis med depressionen men det hindrade inte att firman år 1932 presenterade en kompressormatad version kallad SJ. Motorn levererade här 320 hästkrafter och toppfarten angavs till 210 km/tim.

Sprinten från stillastående till 100 mph, 160 km/tim, skulle bara ta 17 sekunder. Fullständigt makalösa siffror och de var nästan sanna.

1937 gick dessvärre Cord Corporation i putten och därmed lades också den föga lönsamma tillverkningen av Duesenberg ner. Men oj vilken resa det hade varit.



SSJ 563/2594 Roadster by LaGrande-Central 1935

16. Nostalgi: Mopeduellen - Kreidler vs. Gilera

PUBLICERAD 2020-03-21 06:00 av Josefine Andersson

Håll i hatten för nu bär det av för den femte och sista mopeduellen.



Kan den italienska vintunden Gilera 50 GT slå den tyska tungviktaren Kreidler Florette RS? Kreidlers erbjöd vass motor med treväxlar dold av kåpor som liknar ett rör. Gilera-motorn ger dig fyrväxlad låda och möjlighet till brännskador av andra grader när du kickar. Är Kreidlers formpressade ram omodern eller stabilare i jämförelse mot Gilerans röram? Du bestämmer vilken som är bättre av dem två.





HUSQVARNA POPULÄR

— prisbillig kvalitetsmoped

Modell 3761, 1-växlad

Motor: HVA 1-växlad mopedmotor, 2-takts luftkyld. Effekt 0,8 hk vid 4.000 varv/min.
Förgasare: Bing BJF 1/8/5.
Tändning: Svänghjulsmagnet.
Frikoppling: Kulkoppling.
Ram: Heldragna, svetsade ställrör.
Framgaffel: Heldragna, svetsade ställrör.
Kraftöverföring: Kilrem.
Framsnav: Expanderande trumbromsnav.
Baknav: Novo Special frihjulsnäv.

Skärmar: Extra breda.

Bensintank: Rymd 3,2 l med reservtank.

Parkeringsställ: Enbent snabbstöd.

Belysning: Strålkastare för 15 watt glödlampa. Omkopplare för hel- och halvljus på styrtångens vänstra sida. El. baklykta av godkänd typ.

Sadel: Väldimensionerad och bekväm sadel av mopedtyp.

Ljuddämpare: Effektiv ljuddämpare av stålplåt.

Skenor: Westwood 24".

Däck: 24" x 2".

Tillbehör: [redacted] centrallås för

cykel. Verktögsuts i väska. Pump. Bollhorn. Kraftig packningshållare av specialmodell.
Färg: Grå med ljusblå dekor.

Modell 3762, 2-växlad

Samma som modell 3761 med undantag för
Motor: HVA 2-växlad, 2-takts luftkyld. Effekt 0,8 hk vid 4.000 varv/min.
Tändning: Svänghjulsmagnet.
Frikoppling: Friktionskoppling.

SLUT