



ZiL 41047 1986

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

MOTORNYTT
Föregående

fredag 3 april
onsdag 1 april

1. Snart kan du tanka handsprit på macken
2. VW-chefen: Vi måste lära oss att leva med viruset
3. Bil Sweden: "Vi kommer att kickstarta Sverige!"
4. Volvo delar ut miljarder till aktieägare medan staten betalar lönerna
5. Trots kurskollapsen: Mercedes behöver ingen hjälp från staten
6. Här startar Polestar produktionen av nya elbilen
7. Prov: Polestar 2 provkörd på svenska vägar
8. Så mycket har begpriserna på elbilar och laddhybrider ökat
9. Av med dubbdäcken – skifta hjul – följ våra billiga tips
10. Lagkravet på sommardäck skjuts upp
11. Johan bytte till en V12:a i en Mercedes 190 - så snabb är den
12. Klassiskt bilmärke: DKW
13. Fredagshumorn
14. Fredagsfilmen



1. Snart kan du tanka handsprit på macken

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-04-01, 05:30

För att snabbt få ut handsprit till det svenska folket kommer bensinmackarnas pumpar med spolarvätska istället fyllas med handsprit.



Att tillverka handsprit är en relativt enkel process och det finns numera stor kapacitet inom landet. Vodkaföretaget The Absolut Company har exempelvis ställt om en del av sin fabrik i Åhus till att göra sprit med så tillräcklig alkoholhalt för att fungera till handsprit. Även SEKAB som normalt tillverkar etanol till bilar tillverkar numera handsprit.

För att snabbt få ut den viktiga handspriten till svenska kunder och dämpa pressen på landets apotek har nu flera bensinbolag beslutat att hjälpa till. Genom att sälja handsprit i mackarnas pumpar för spolarvätska kan alla fylla på sina egna flaskor, på ett enkelt och hälsosäkert vis.

Skulle någon missta handspriten för spolarvätska så är det inget problem, ruorna blir rena med handsprit också.

– **Vår första idé** var att använda spolarvätska som handdesinficering eftersom vi har stora lager kvar efter den varma vintern, men alkoholhalten var inte tillräckligt hög och dessutom luktar spolarvätska rätt illa, säger Jan Kvarting på Statoil.



Handsprit måste hålla en alkoholhalt på minst 60 procent för att fungera. I Sverige är det vanligast med 70 procent. Den höga alkoholhalten medför dock vissa problem.

– Handspriten är ju både starkare och billigare än något som Systembolaget kan erbjuda, och deras stamkunder köper ju inte heller spriten för smakens skull, säger O.P. Andersson på MSB som samordnar statens inköp av handsprit.

I kristider blommar uppfinningsrikedomen. På Drivmedelsleverantörernas centralförening har man kommit på en lösning för att inte sälja till fel användare.

– **Handsprit dricker man** bara om den vanliga alkoholen tagit slut. Med hjälp av alkoholmätare kan vi sålla ut missbrukarna. Dessutom har vi en chans att stoppa andra fyllerister från att köra, säger Johnnie Walker på Drivmedelsleverantörernas centralförening.

Alkoholmätarna kommer från Polisen som inte får använda dem just nu på grund av smittorisken i dessa coronatider.

– **Vi är ändå vana** vid att folk spottar och fräser åt oss, så det är inga problem för oss att genomföra nykterhetskontrollerna, säger Erik Ardbeg på Esso.

[Gick du på den? Här är bilbranschens aprilskämt](#)

[Aprilskämtet: Polisen köper in synkade drönare för 15 miljoner](#)

[Gick du på den? Här är årets bästa aprilskämt](#)

2. VW-chefen: Vi måste lära oss att leva med viruset

Jan-Erik Berggren 26 mars 2020

Volkswagen har precis som de flesta andra biltillverkare tvingats att stänga sina fabriker världen över. Vd Herbert Diess tror Volkswagen kommer att tvingas hålla stängt längre än de två veckor som aviserats. Försäljningschefen Jürgen Stackman ser ändå slutet på krisen.



Till sommaren. Då tror Volkswagens försäljningschef Jürgen Stackman att bilfabrikerna kan komma att öppna igen efter coronakrisen.

– Vi antar att Tyskland kommer att återgå till det normala i sommar, säger Stackman till den tyska affärstidningen Frankfurter Allgemeine.

Men Stackman tror inte att coronaviruset är utrotat och att ingen kommer att få sjukdomen covid-19.

– Stilleståndet kan inte pågå längre än till sommaren. Samhället och ekonomin klarar inte det. Vi måste lära oss att leva med viruset, fortsätter VW-chefen.

Volkswagen ser att bilförsäljningen redan har börjat återgå till det normala i Kina som har börjat få bukt med smittspridningen i landet. I väntan på att det ska klinga av även i Europa har Volkswagen försökt att bygga om i sina fabriker så att arbetarna inte arbetar så nära varandra.

För att illustrera kampanjen med social distansering har Volkswagen byggt om sin logotyp där V och W flyttats isär.

Volkswagen har också vidareutvecklat sin e-handel. Flera tillverkare och återförsäljare har sett ett ökat tryck på digital kommunikation och bilförsäljning över Internet under coronakrisen. Chattrfunktioner och webbshoppar har utvecklats i snabbfart för att möta det nya sättet att köpa och titta på bil.

Även Audi har gjort en motsvarande film som den ovan från Volkswagen.



3. Bil Sweden: "Vi kommer att kickstarta Sverige!"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-03-25, 16:19

Sveriges fordonsindustrin har drabbats hårt av coronakrisen. 62.000 av de 67.000 som är anställda på landets tre fordonstillverkare har varslats. Det betyder att Scania, Volvo Cars och AB Volvo har dragit hårt i handbromsen. Det är bara Koenigsegg och NEVS som inte permitterat, enligt Mattias Bergman.



Mattias Bergman, Bil Sweden

Landets underleverantörer sysselsätter 93.000 personer och enligt Mattias Bergman finns det en uppenbar risk att hälften kommer att permitteras eller varslas inom kort. Det här är farligt för ekonomin eftersom fordonsindustrin står för 15 procent av varuexporterna och 20 procent av industriinvesteringarna. Generalagenter med hög belåningsgrad eller svag balansräkning kan råka illa ut, liksom många mindre företag.

Men allt är inte nattsvart.

- **Sverige ligger långt framme** när det gäller onlinehandel, både för nya och begagnade bilar. Dessutom är Sverige ett av få länder i Europa som inte har stängt bilåterförsäljare och verkstäder. Man kan fortfarande köpa bil och få den servad. Att hålla igång konsumtionen är mycket viktigt. Det är dessutom avgörande att vi håller igång reparationer och service av bilar som är kritiska för samhället. Att reservdelar kommer fram.

Det som gör mig hoppfull är att vi på Bil Sweden har en tät och mycket positiv dialog med regeringen som lyssnar bra. När smittspridningen minskar kommer vi att ha ett bra förslag på åtgärds paket som kickstartar Sverige! Förhoppningsvis redan i april.

auto motor & sport tycker till

Det är lätt att drabbas av panik – både för Corona och ekonomisk härdsmlta. Men vi ska inte göra det värre än vad det är, inte överdriva farorna.

Det är självklart mycket viktigt att göra det vi kan för att förhindra smittan; tvätta händerna, hålla avstånd, arbeta hemma om det går, inte gå ut om vi är sjuka, absolut inte besöka personer i riskgrupper. Lyssna på experterna. Gör vi detta är risken för smitta mycket låg.

Att Sverige går sönder på grund av arbetslöshet och konkurser är på sikt kanske ett större hot än smittan. Därför tror jag att det är viktigt att alla som har jobben kvar och en fungerande ekonomi fortsätter att leva så mycket som möjligt som vanligt och konsumera.

Jag har stöttat de lokala restaurangerna under den här tiden, tagit take away mest varje kväll, och även handlat i lokala affärer. Jag har också funderat på vad jag vill ha eller behöver köpa och "stödköpt" saker som jag kanske inte riktigt behöver, som senast ett sommarkuntäcke. Kan nog bli skönt i sommar – så varför inte köpa redan nu?

Håller vi igång konsumtionen, fortsätter vi att drömma, blir de ekonomiska effekterna lite mildare. Kanske kan man göra ett riktigt bra bilklipp just nu? Nya vårkläder. En resa till i höst. En prenumeration. Uppdatera hemmet för att göra hemarbetet bättre. Ut och surfa, varför inte besöka en bilhall?

Stödköp – men sluta storhamstra toalettpapper – den typen av konsumtion driver oro.

Det kommer att bli bra och det känns tryggt att industri och regering har en tät dialog och att alla gör vad de kan. Kristider kan ta fram det bästa i oss, sammanhållning, medmänsklighet och framtidstro.

Till sist ett stort tack till alla som jobbar inom sjukvård och andra mycket viktiga yrken, som är där ute och gör allt ni kan för att ta hand om sjuka och ser till att samhällets basfunktioner fungerar.

Alrik Söderlind



[Volvo och Polestar drabbade av Coronaviruset – fabrikena står stilla](#)



[Åtgärden: AB Volvo stänger fyra fabriker](#)



[Volvo Cars stoppar produktionen i Sverige - 25 000 anställda berörs](#)



4. Volvo delar ut miljarder till aktieägare medan staten betalar lönerna

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-03-24, 16:33

När AB Volvo permitterar 20.000 anställda står skattebetalarna för hälften av deras löner. Samtidigt planerar styrelsen miljardutdelning till aktieägarna.



Som vi tidigare rapporterat har utbrottet av covid-19 tvingat europeisk bilindustri att pausa majoriteten av sin produktion. Det gäller även Sverige. På torsdag stänger Volvo Cars ned produktionen på sina svenska fabriker. Även buss- och lastbilstillverkaren AB Volvo pausar sina fabriker, och 20.000 medarbetare tvingas stanna hemma i drygt två veckor – till att börja med. Beslutet är en följd av internationella åtgärder för att hindra spridningen av viruset.

Under permitteringstiden är det skattebetalarna som står för hälften av de permitterade arbetarnas löner – enligt Aftonbladet rör det sig om runt 300 miljoner kronor i månaden i statliga utgifter.

Trots detta har styrelsen på AB Volvo föreslagit en aktieutdelning på 5,5 kronor per aktie, vilket skulle innebära att totalt omkring tio miljarder kronor betalas ut till aktieägarna, enligt Aftonbladet. I en kommentar till tidningen säger Volvokoncernens presschef Claes Eliasson att det inte är upp till honom att bedöma rimligheten i det.

– Jag kan inte recensera rimligheten i styrelsens förslag. Den åttonde april ska stämman rösta om förslaget, vi får återkomma när vi vet resultatet, säger han till Aftonbladet.

Eliasson säger också till tidningen att företaget är tacksamt för att statens system med korttidspermittering finns, eftersom det gör att man slipper varsla personal.

AB Volvo hade tidigare planerat en utdelning på 13 kronor per aktie, men med tanke på omständigheterna har företaget slopat en extra utdelning om 7,5 kronor, skriver Dagens Nyheter. Företagets styrelse kommer att fatta beslut om aktieutdelning den 8 april.

5. Trots kurskollapsen: Mercedes behöver ingen hjälp från staten

Publicerad 2020-03-25 6:52 text Erik Söderholm

Ola Källenius ska klara sig genom viruskrisen utan statliga pengar.



Mercedesägaren Daimler är en av de bilkoncerner som drabbats allra hårdast av corona-krisen sett till aktiekursen, som har [dalat med omkring 50 procent](#) sedan slutet av februari. Även om aktiekursen nu långsamt börjar krypa uppåt igen står Daimlerchefen Ola Källenius inför en mängd tuffa utmaningar: han ska [rensa i modellprogrammet](#) och minska antalet anställda för att spara pengar – och det var redan innan viruskrisen slog till.

Från olika håll börjar det nu pratas om olika räddningsaktioner från statens sida för att rädda biltillverkarna och jobben, på samma sätt som under finanskrisen 2008–2009 när amerikanska staten gjorde en så kallad ["bailout" av de stora biljättarna](#).

Men något sådant finns inte på bordet för Ola Källenius, säger han i en intervju med Handelsblatt.

– **Vi har en solid** nivå på likviditeten, säger han.

Siffrorna för förra året såg dock inte särskilt förtroendeingivande ut. Även om Daimlers omsättning ökade, blev rörelseresultatet 60 procent lägre och koncernen kommer tvingas lägga undan miljardbelopp för att hantera frågor som har med dieselskandalen att göra.

Relaterade artiklar

[Börsrysen: Här kraschar biltillverkarnas aktiekurser](#)

[Mercedes rensar: Här är modellerna som försvinner](#)

[Ola Källenius nya huvudvärk: Högre utsläpp efter uppdateringen](#)



6. Här startar Polestar produktionen av nya elbilen

Redaktören bytbil.com

2020-03-25

Medan alla bilfabriker i Europa står stilla på grund av coronavirus drar Polestar i gång produktionen av elbilen Polestar 2 i Kina.



– Att inleda produktionen nu under dessa utmanande omständigheter är en stor prestation och resultatet av stora ansträngningar från personalen i fabriken och teamet som hanterar försörjningskedjan. Jag har enorm respekt för hela teamet – stort tack till dem! säger Polestars vd Thomas Ingenlath

Polestars fabrik i Luqiao är nu igång med produktionen av Polestar 2 för leverans till kunder i Europa, följt av Kina och Nordamerika. Fastbacken från Polestar är den första elbilen som produceras i anläggningen.

Produktionsenheten i Luqiao ägs av Zhejiang Geely Holding och drivs av Volvo Cars – Anläggningen i Luqiao ger oss möjlighet att leverera Polestar 2 till kunderna med hög konstruktions- och kvalitetsstandard redan från början”, kommenterar Polestar vd, Thomas Ingenlath.

Polestar 2 visades i februari 2019 och är för närvarande tillgänglig på totalt tio marknader i Europa, Kina och Nordamerika. Flera marknader har öppnat upp för att kunna bekräfta sin beställning. Först ut var Sverige och Norge följt av Belgien och Nederländerna där tusentals redan lagt sin order på Polestar 2.

Sedan ska konkurrera med Tesla Model 3 och har 408 hk och fyrhjulsdraft och ett 78 kWh batteri som ger en räckvidd på 470 km. Polestar 2 är den första bilen i världen med ett integrerat infotainmentsystem från Android.

Relaterade artiklar



[Nu börjar Polestar 1 att byggas](#)

Bygger unik prototypserie på 34 bilar

4 okt. 2018



[Volvo Polestar satsar på elektrifiering](#)

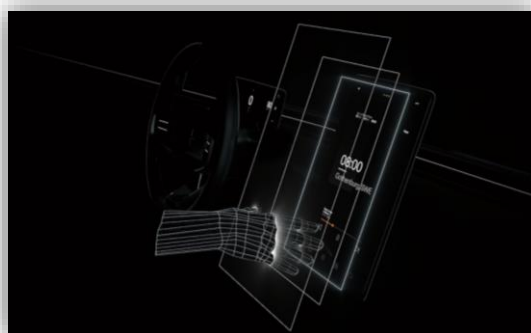
Hybridteknik väntar för Volvos prestandamodeller

23 nov. 2016



[Volvo stoppar fabrikena i Göteborg, Skövde och Olofström](#)

5 dagar



[Så blir Polestars första Google Android-bil](#)

7. Prov: Polestar 2 provkörd på svenska vägar

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-02-17 08:00, uppdaterad 2020-03-25, 14:45

Volvos prestandamärke har fått nya arbetsuppgifter. Nu ska det byggas gatbilar. Det skulle vara ett elbilmärke men den första modellen, Polestar 1, råkade bli en laddhybrid. Den andra, döpt till 2, blir dock helt elektrisk. Hur står den sig mot konkurrenterna?



De flesta är nog överens om att Polestar 2 är snygg.

Snälla ... Säg det inte ... Tesladödare! Förlåt, men det är trots allt den, till stor del, svenska Teslautmanaren jag ska köra.

Förutom möjligtvis Volkswagen ID.3 är Polestar 2 den mest intressanta bilen i år. Förväntningarna är höga och det är inte enkelt att gå upp emot en så pass väletablerad utmanare.

Polestar 2 har Tesla Model 3, världens mest sålda elbil, i kikarsiktet. En åttondel av alla sålda elbilar är en Model 3 och att just den var målet syns tydligt på siffrorna, det är slående hur lika de är. Polestar är 900 kronor billigare, en tiondel långsammare till 100 km/h, den har två kilowattimmar mindre i batteriet (men två kilowattimmar mer som går att utnyttja), har samma AC-laddningseffekt, en snarlik DC-laddeffekt och är fyrhjuldriven.

I priset är däremot ingen DC-laddsladd inräknad och det kostar 2 900 kronor extra. Det kan väl ses som lite väl snålt men det kanske är lika bra att man kan välja fritt om man inte gillar färgen på Polestars alternativ.

Enligt Polestar är det prototyper som vi får ta en tur i men bilen känns mer eller mindre färdig. Det hela utspelar sig på Volvos testanläggning i Göteborg. Vädergudarna har svårt att välja mellan regn, snöblandat regn och solsken. Runt fyra grader är det i alla fall. Vi får köra på en komfortsträcka med riktigt otrevligt underlag och sedan väntar det test av köregenskaper på en lite mer svängig rutt.



VAD ÄR NYTT?

Hela bilen är ny, men designen har klara likheter med dagens Volvomodeller. Polestar har fått låna Tors hammare i framlyktorna och baklamporna har tydliga likheter med S60 och S90, bortsett från LED-rampen som löper över bakluckan.

Drivlinan är den största nyheten. Elmotor fram och bak med sammanlagt 408 hästkrafter. Batteriet är på 78 kWh. Det är "vätskekyllt" och samma slinga går att använda för att värma batteriet för att hålla temperaturen i schack. Det är exakt samma drivlina som i Volvos kommande elbil, XC40 Recharge. Till Polestar är det LG Chem och CATL som tillhandahåller batterierna.

Enligt WLTP-körcykeln har Polestar 2 en räckvidd på 470 kilometer. Nio mil kortare än konkurrenten från USA. Hur långt svensken kommer i verkligheten kan vi inte svara på för när vi får in den på test senare i år, men 35–40 mil vid blandad körning känns ganska rimligt.

Tyvärr är det inte bara räckvidden som påverkar långresepotentialen. Polestar 2 kan inte utnyttja Teslas välutbyggda Superchargernätverk. Samtidigt kommer nyheten om att Ionity ska höja sina priser, men det läser du mer om i en separat ruta.

Infotainmentsystemet man hittar i Polestar 2, som även Volvo kommer att ta del av, är Androidbaserat och gjort tillsammans med Google. Det är bilen först i världen med. Skärmen är på elva tum, ett litet steg upp från 9,3-tumsskärmen i Polestar 1 och Volvo. Upplösningen ska också vara högre. Tillgången till Googles karttjänst och integritetskränkande användardata gör att Polestar borde ha det bästa navigationssystemet på marknaden som snabbt kan anpassa sig efter nya trafikförhållanden.

Som i många andra bilar kan Maps visa närmaste laddstation och om man når fram till den, man får förstås en varning och tips på laddplats innan det tar stopp. För vissa stationer kan bilen även visa om laddplatsen är tillgänglig eller inte.

Jag har väldigt länge tyckt att navigationssystemen i många bilar har varit lite bristfälliga och det här borde ändra på det. Samtidigt är det någon konstnär som har knallat runt med hundra mobiltelefoner i en kärra och lurat Google att det var trafikstockning, så systemet är inte ofelbart.



Ganska mycket design har gått in i mittkonsolen. Ser bra ut.

Röststyrningen borde också ha blivit klart bättre men det lilla som jag har använt Google Assistant säger mig att det inte spelar någon roll, det funkar inget vidare ändå. Det finns en anledning till varför jag inte använt det särskilt mycket.

Hur bra, eller dåligt, det än är finns grym potential här. Är man uppkopplad med ett Googlekonto går det att styra grejer man har hemma, exempelvis lampor i huset om man har uppkopplade sådana. Vill man att ens information ska vara så långt borta från Google som möjligt låter man helt enkelt bli att logga in.

Det går även att ladda ner ett antal bilanpassade appar från Google Play Store och utbudet kommer att växa, det finns massor med möjligheter i ett så öppet system. Det går att lämna in förslag på vad som borde finnas och några genier har redan kläckt ur sig idéer. Exempelvis parkeringsbetalning och airBnB-liknande system för laddstolpar. Alltihop direkt i skärmen. Det sistnämnda, alltså att personer kan låna ut sin privata laddplats via en app i bilen, är fantastiskt om det går att genomföra.

Högst upp i displayen finns det fyra menyalternativ. Längst till vänster finns en snabbknapp för parkeringskamerorna, efter det kommer körinställningarna. Nästa "knapp" tar dig in i listan med apparna. När man öppnar en app tar den över nästan hela skärmen, det gör det lättanvänt. Längst till höger finner man de olika användarprofilerna som kan anpassas efter respektive förare. Längst ner hittar man alla inställningar för klimatanläggningen. Dessutom kan mobilen kopplas ihop med systemet så att bilens inställningar anpassas efter vem som ska köra.

Displayen framför föraren är lik den man hittar i dagens Volvobilar – tills den slås på. Gränssnittet är modernare och har lite högre upplösning. Nu kan kartvyn visas över nästan hela bilden. Det känns mer framtid än tidigare, vilket ytterligare förstärks av uppdateringar över nätet till både infotainmentsystem och bil. Vågar man hoppas på en hästkraftsökning likt den i Tesla Model 3? Gratis uppkoppling får man de tre första åren.

En app kallad Polestar Connect kommer i ett senare skede, så den har vi inte kunnat leka med. Trist är att det saknas head up-display, precis som i kusinen med samma bottenplatta, Volvo Xc40.



Ser sportig ut trots att den inte är så låg

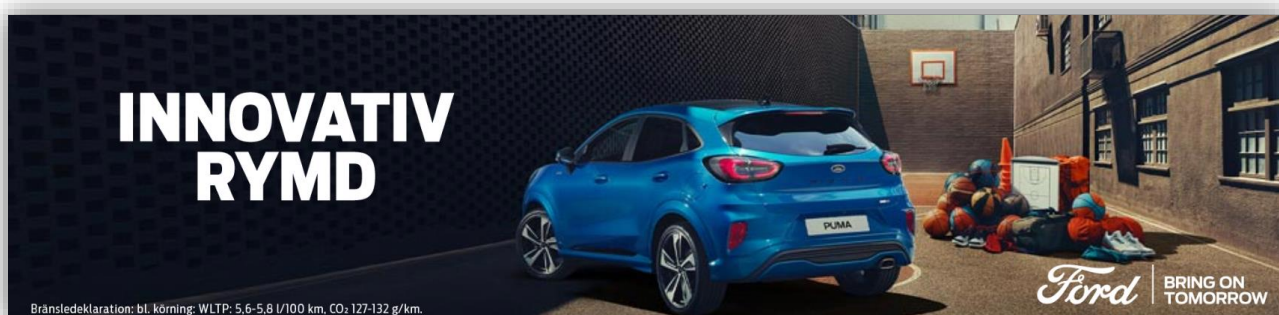
Interiört. Polestar har veganklädsel, kallad WeaveTech, som ska påminna om materialet i en vådräkt. Är det verkligen något positivt? Jag tycker inte det låter särskilt premium, men det känns bra. Jag skulle inte välja att betala 60 000 kronor extra för att få läderklädsel om det inte vore för att interiören blir rätt grå utan den ljusa inredningen. Ska man behålla standardklädseln får man nöja sig med något som liknar blålera eller bara svart.

Materialvalen känns över lag rätt premium. Det är dock mer plast och uppfattas inte lika välbyggt som i förbränningsmotorbilar i denna prisklass, men det har designats väl och det som man ofta rör vid är det som har fått de finare materialen.

Polestar 2 är trivsamt. Fram är det lite Volvotrångt med hög men inte lika bred mittkonsol. Det stör jag mig på, jag hittar ingen given position där jag kan vila höger arm på armstödet. Jag hade velat att det var lite längre eller att ratten hade haft lite extra justermån. Det är ändå ombonat och behagligt, inte klaustrofobiskt.

Det är det däremot i baksätet. Jag är 185 centimeter lång och har huvudet i taket mer eller mindre hela tiden. Dessutom blir utsikten dålig när dörrkarmen tar upp en fjärdedel av synfältet. Det är riktigt tråkigt för själva sittpositionen är bättre än i jämförbara bilar. Alltså Model 3.

Det är framför allt knävinkeln som blir snällare i Polestar. Det beror på att Polestar har låtit bli att placera batterier just där fötterna ska vara, det tackar vi långbenta för. Insteget till baksätet är inte heller jättebra på grund av ganska korta dörrar. Det är en pettess, men det är däremot inte takhöjden. Synd på en annars trevlig resekamrat.



Bränsledeklaration: bl. körning: WLTP: 5,6-5,8 l/100 km, CO₂: 127-132 g/km.



Här ser man de snygga guldiga bromsoken och Performance-fälgarna tydligt.

KÖRA OCH ÅKA.

Bilen vi fick köra hade Performancepaket som kostar 60 000 kronor. Då får man 20-tums-fälgarna som ni ser på bilderna, guldiga säkerhetsbälten, bromsok och ventilhattar, Öhlins-dämpare, bromsar från Brembo och en bit av taket i svart högglans istället för att det matchar lacken.

Det här är en fin bil att köra fort med. På grund av regnet, ny asfalt och rädslan för att krascha en av få prototyper gasade jag inte på för fulla muggar men 2:an känns helt klart som en pigg bil som hänger med bra i svängarna. Styrningen är snabb, men inte som i Tesla Model 3 Performance. Den är direkt och precis men känslan hade kunnat vara lite bättre. Styrningen kan gå från lagom lätt, till ganska tung, till riktigt tung med lite klick på skärmen. När jag hoppade in i Polestar 2 trodde jag att tidigare nämnda Tesla skulle vara den roligare av de två, det är den nog också men inte med särskilt stor marginal.

Det som är trist med den prestandaupgraderade Polestar 2 är att accelerationen inte blir ett dugg bättre jämfört med en utan sportpaket. 4,7 sekunder till 100 km/h. Extremt söligt om man jämför med prestanda-Teslan, och det ska man göra då de kostar ungefär lika mycket.

Polestar 2 sticker inte heller iväg lika aggressivt som Teslorna gör. Det är förstås både positivt och negativt. Den där blixtrande acceleration är kul men frågan är om inte den lite lugnare känslan i Polestar är att föredra vid mer vardaglig körning? Det borde dock inte vara svårt att ha både ett standardläge och ett mer "chillat" läge, precis som i ... ja, du gissade rätt. Tesla.

I lugnare tempo är det relativt tyst i kupén. Bullernivån är behaglig, mycket på grund av vindljudet som inte är lika störande som det kan vara i andra elbilar. Fjädringen jobbar snabbt och sväljer ojämnheter bra men det känns att det är en fast satt bil. Om standard-fjädringen är mjukare och bekvämare får vi svar på senare.

Något vi däremot vet är att det går att vrida själv på Öhlinsdämparna, men det tar lite tid. Den testade bilen var vriden åtta klick upp både fram och bak. Det finns sammanlagt 22 lägen och högre siffra ger mjukare bil. I instruktionsboken hittar man tips på både sportigare och komfortablare inställningar.

POLESTAR 2**TEKNISKA DATA**

MOTOR: Två permanentmagnetsynkronmotorer, 408 hk, 660 Nm. 1-växlad automatlåda, fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 606/1 985/1 479 mm. Axelavstånd 2 735 mm. Tjänstevikt i.u. Bagagevolym 35 l fram, 405 l bak.

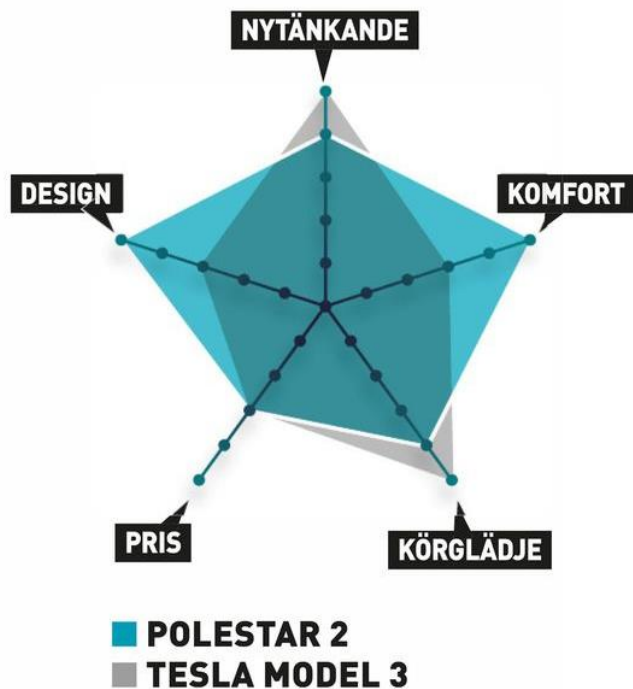
PRESTANDA: 0–100 km/h 4,7 sek. Toppfart över 200 km/h. Förbrukning 19,3 kWh/100 km, CO₂ 0 g/km.

PRIS: 669 000:–. Går att beställa. Leveranser påbörjas i mitten av 2020.

SUMMERING

BÄST: Fin sittposition. Behaglig ljudnivå interiört. Kvalitetskänlan. Snygg design. Google Maps. Kul att köra.

SÄMST: Räckvidd och tillgänglighet på laddstolpar. Polestar saknar Ionitysamarbete.

**PERSONLIGHET**

Det här är en bekväm bil att köra då den går stabilt över det mesta även i höga farter och om man inte orkar styra själv är Pilot Assist standard. Det lät det som att det även kommer att vara på de lägre utrustade bilarna som kommer senare, men det är inte bestämt ännu.

Energiåtervinningen är inte lika stark som jag hade hoppats på och det gör enpedalskörning svårare, det går inte heller att ställa in nivån på återvinningen med paddlar på ratten, utan endast via skärmen. Precis som i ... Nej, nu måste jag ge mig. Totalt sett är övergången mellan framåtkraft och återvinning sömlös och mjuk.

BORDE JAG KÖPA EN?

Vi har redan konstaterat att baksätet inte är något för lite längre passagerare, så någon fantastisk familjebil är det inte tal om. Men halvkombiluckan gör den lättare att lasta än en Model 3, men det saknas en del plats. Endast 440 liter mot 542 i Model 3. Bak i Polestar går det in 405 liter och fram är det inte mycket mer plats än för en AC- och en DC-laddkabel, 35 liter.

Två föräldrar och två barn som inte levt alltför länge skulle klara sig bra med en 2:a om man inte gör för många veckolånga utflykter. Takbox går givetvis att montera men då går räckvidden ner drastiskt.

Polestar är alltså bättre än Model 3 på mycket och den kommer onekligen att bli en stor-säljare. Leveranserna börjar i mitten av året men beställer man en nu får man den inte förrän mot slutet av 2020. Dessutom kan det bli försenat då Coronaviruset har satt stopp för arbetet i fabriken i Kina.

Det har nyligen konstaterats att Tesla är statusmärket nummer ett i Sverige. Väljer man en Polestar trots detta? Det finns en hel del anledningar till varför man borde göra det.

Polestar och Volvo saknar laddstolpar

Varken Polestar eller Volvo har gått med i Ionitynätverket för snabbladdningsstolpar. Det betyder att det kommer bli dyrt för ägarna att ladda, 8,70 kr/kWh. I och med att Ionity är det enda nätverket i Sverige med helt okej utbyggnad av snabba snabbladdningsstolpar för icke-Teslor kommer man vilja utnyttja dessa trots det höga priset.

Det syns tydligt i tabellen att dessa priser påverkar rejält och kostnaden på långresan blir i vissa fall sämre än för en dieselbil. En fulladdning av Polestar 2 skulle ligga på runt 660 kronor. Däremot behöver man förhoppningsvis inte ladda på dessa stolpar särskilt ofta, hemma kostar laddningen precis som för vilken annan bil som helst.

Mercedes är med i Ionitysamarbetet och får därför ett förmånligare pris för laddning av sina bilar, 3,10 kr/kWh. På grund av EQC:s höga förbrukning jämfört med de andra blir kostnaden för en riktigt lång resa i många fall ganska lika trots prisskillnaden. Speciellt om det är i områden där det saknas Ionitystationer. Då betalar alla samma pris, förutom Teslan som troligen står på en Supercharger.

Däremot syns Ionityrabatten på de korta resorna där man sparar ett par hundra med en EQC, trots förbrukningen. Tesla har både billigare laddning och låg förbrukning och resorna blir därför nästan gratis. På superchargers kostar det endast 2,56 kronor per laddad kilowattimme.

Ävsaknaden av publika laddplatser märks även på restiderna där tiden man måste spendera vid laddare är mycket högre för Polestar, Volvo och Mercedes. Teslas superchargers finns det ganska gott om, snabba Ionityladdare saknas det en hel del av i norra Sverige. Det mesta av tiden som svenskarna tappar mellan Haparanda och Ystad är på grund av långsamma snabbladdare på endast 50 kW en bit upp i Sverige. När man kommit längre ner och Ionityladdarna blir fler tar resorna ungefär lika lång tid, men kostnaderna blir högre för de tre Teslautmanarna.

När jag frågade en Polestarrepresentant om Ionitys prishöjning och ett kommande samarbete blev svaret något svävande att de pratar med alla möjliga partners. Det kommer nog ta ett tag innan något händer på den punkten.

STOCKHOLM - GÖTEBORG 470 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	05.04	00.21	1	139
Polestar 2*	04.56	00.13	1	252
Tesla Model 3 Long Range	04.54	00.10	1	62
Volvo XC40 Recharge*	05.04	00.21	1	364

STOCKHOLM - MALMÖ 620 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	07.21	01.07	2	330
Polestar 2*	06.40	00.25	2	510
Tesla Model 3 Long Range	06.28	00.22	2	130
Volvo XC40 Recharge*	06.51	00.37	2	663

HAPARANDA - YSTAD 1 650 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	23.07	05.35	7	1 331
Polestar 2*	21.15	03.37	6	Ca 1 400
Tesla Model 3 Long Range	18.53	01.36	7	559
Volvo XC40 Recharge*	21.58	04.17	7	Ca 1 750

KALMAR - ÅRE 1 060 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	14.04	01.57	3	762
Polestar 2*	13.14	00.59	2	665
Tesla Model 3 Long Range	12.26	00.54	3	302
Volvo XC40 Recharge*	13.24	01.24	3	780

* Står som "alpha" på abetterrouteplanner.com då de är så nya att konsumenter inte hunnit dela med sig av räckvidds-, förbruknings- och laddningsinformation från verkliga resor.

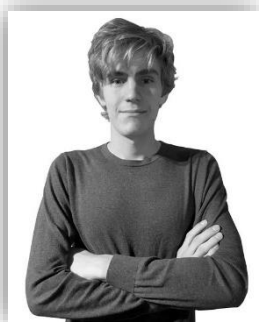
Polestar mot Volvo och Tesla

På papperet ser Teslan ut att vara en bättre bil. Acceleration, laddeffekt, räckvidd och bagageutrymme är bättre än hos Polestar. Dragvikten hos amerikanen är däremot inte särskilt imponerande.

Värt att tänka på är att räckvidden för Polestar 2 är för de tidiga bilarna med hög utrustningsnivå och därmed högre vikt. Den saknar även värmepump vilket kan hjälpa räckvidden ytterligare och ska bli tillgängligt någon gång i mitten av 2021, men de nio mil som saknas upp till Tesla tar den inte igen.

	POLESTAR 2	TESLA MODEL 3 LONG RANGE	VOLVO XC40 RECHARGE
PRIS (EFTER BONUS)	669 000 (609 000)	684 080 (624 080)	699 000 (639 900)
FÖRMÅNSVÄRDE, KR/MÅN	3 753	4 285	I.U.
0-100 KM/H, SEK	4,7	4,6	4,9
TOPPFART, KM/H	ÖVER 200	233	I.U.
ELMOTORTYP, FRAM	PERMANENTMAGNET SYNKRON	ASYNKRON, INDUKTION	PERMANENTMAGNET SYNKRON
ELMOTORTYP, BAK	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON
EFFEKT, HK	408	462	408
VRIDMOMENT, NM	660	639	660
DRIVNING	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT
RÄCKVIDD, WLTP	470 KM	560 KM	ÖVER 400 KM
MAXIMAL LADDEFFEKT DC, KW	150	200 (250*)	150
MAXIMAL LADDEFFEKT AC, KW	11,0	11,0	11,0
BATTERI, KWH, BRUTTO/NETTO	78/76	80/74	78/76
VIKT, KG	I.U.	1 847	2 220
MAX DRAGVIKT, KG	1 500	910	1 500
BAGAGEVOLYM, LITER	440	542	I.U.

* 250 kW på Superchargers V3. Dessa finns ännu inte i Sverige. 200 kW är möjligt på Ionitystolpar. 150 kW på Tesla Superchargers.



Av Elias Medelberg



8. Så mycket har begpriserna på elbilar och laddhybrider ökat

Av Magnus Fröderberg

Nyligen kunde vi berätta om att priset för begagnade bilar ökat kraftigt sedan förra året. Mest har elbilar och hybrider ökat. Så här mycket har de vanligaste elektrifierade modellerna ökat i pris.



I februari ökade utbudet av fordon med 15 procent jämfört med samma period månad förra året. Priserna har ökat med 33 procent i snitt. Störst är ökningen bland el- och hybridbilar. Elbilarna har gått upp 49 procent i pris och utbudet har ökat med hela 160 procent. Hybridbilarna har gått upp mest i pris, hela 54 procent. Utbudet har ökat med 97 procent.

En anledning till de ökade priserna är att de sålda bilarna i genomsnitt är nyare. I år är medianbilen 2011 års modell mot 2009 års förra året.

I listan anges medianpriserna för respektive modell och medianårsmodellen.

Klicka på modellnamnet för att läsa test av respektive bil.

Elbilar

Medianpriser	Jan 1 - Feb 29, 2020	Jan 1 -Feb 28, 2019
Renault Zoe	291 880 (2019)	159 900 (2017)
Nissan Leaf 40 kw	289 900 (2018)	396 600 (2018)
Hyundai Kona	450 700 (2019)	447 350 (2018)

VW E-Golf	389 900 (2019)	239 900 (2016)
BMW I3	279 900 (2017)	329 000 (2017)
Tesla Model S	599 000 (2016)	669 900 (2015)
Hyundai Ioniq	384 900 (2018)	391 300 (2018)
Kia Soul	395 700 (2018)	284 900 (2018)
VW Up!	207 200 (2018)	159 900 (2016)
Kia E-nero	472 500 (2018)	474 700 (2018)

Hybrider

Medianpriser	Jan 1 - Feb 29, 2020	Jan 1 -Feb 28, 2019
VW Passat GTE	259 000 (2017)	312 400 (2016)
Toyota Auris	173 500 (2016)	179 900 (2016)
Mitsubishi Outlander PHEV	388 900 (2018)	319 650 (2017)
Kia Optima PHEV	435 600 (2019)	369 450 (2018)
Toyota Yaris	144 950 (2017)	139 900 (2016)
Toyota RAV4	279 900 (2017)	299 000 (2017)
VW Golf GTE	169 000 (2016)	186 500 (2015)
Volvo V60	264 000 (2016)	271 400 (2016)
Kia Niro PHEV	199 500 (2017)	199 900 (2016)

Källa: Blocket

[Bästa söktipsen på Blocket: Så hittar du din drömbil](#)

[10 knep som får din bil såld snabbare – till rätt pris](#)

[Sveriges roligaste bilannonser](#)



Magnus Fröderberg



9. Av med dubbdäcken – skifta hjul – följ våra billiga tips

Publicerad 2020-03-23 14:05, uppdaterad 2020-03-24, 10:26

Hög tid att skifta hjul och här är de smarta tipsen som du inte kan vara utan. Från 16 april är dubbdäck förbjudna såvida inte vinterväglag råder. Uppdaterat för 2020 med info om däcktryckssensorer!



*När du skiftat hjul är det viktig att kontrollera däcktrycket.
Rätt tryck sparar mycket pengar i form av bättre rullmotstånd.*

Coronasmittan ställer till det för många branscher, inte minst landets däckverkstäder har det kämpigt med att få in både personal och kunder just nu. Krisen kan komma att skjuta upp bytet från vinterdäck i år som normalt enligt lag måste ske senast 15 april för att undvika böter.

Det har i alla fall Motormännens Riksförbund och Däckspecialisternas Riksförbund [begärt av transportstyrelsen förra veckan](#). Det kan innebära att fler bilar fortsätter rulla på dubbdäck — och försätter slita på landets vägar. Mer väggrus och stenskott, för att inte tala om [utsläpp av hälsofarliga partiklar](#). Helt onödigt när det går att byta hemma när arbetsplatsen håller stängt!

Därför har vi nu uppdaterat vår däckbytguide för 2020 med ny information, bland annat med ett avsnitt om däcktryckssensorer. Läs vidare nedan!

Så byter du till sommardeck själv

Dagen D är närmar sig och då menar vi inte landstigningen i Normandie utan D står för Dubbdäck. 15 april är det datum vi numera har att rätta oss efter. Då ska vi byta till sommarhjul för dagen efter är det förbjudet att köra med dubbdäck – såvida det inte "råder vinterväglag".

Vad menas då med "vinterväglag"? För det första är det inte du utan polisman på platsen som avgör vad som är vinterväglag. Är det 16 april, solsken, tio plusgrader och blommande tussilago i vägkanten – då har du stora problem att övertyga polisen om behovet av dubbdäck. Men skulle det komma ett oväntat snöfall och minusgrader, då är det förstås motiverat med dubbdäck. Sunt förnuft är det som gäller, men polisen avgör som sagt.

När det gäller att skifta hjul brukar vi alltid säga att vid minsta tvekan är det en yrkesperson som ska utföra jobbet. Din lokala däck-, service- eller märkesverkstad ska ha personal som är utbildade för detta. I de flesta fall mycket erfarna personer med örnblick som direkt ser när något med däcken är fel.

Men om du känner att du vill skifta hjul själv och gillar kontakten med hjul, verktyg och vårsolen – varför inte?

Brukar du skifta hjul själv vet du förmodligen att bra verktyg gör halva jobbet. Du vet att du ska stå stabilt med bilen på betong eller asfalt (även asfalt kan vara lurigt). Använd alltid pallbock som säkerhet, ifall bilen viker sig. Jobba helst inte ensam, skulle något hända kan det behövas snabb hjälp.

Efter att du bytt hjul ska du vara noga med att kontrollera däcktryck på rätt sätt. Och inte minst att efterdra hjulbultarna. Efter en första färd på fem–tio mil med sommarhjulen är det dags att dra till en extra gång. Fälgarna kan röra sig lite och då känns det tryggt att dra alla bultarna en sista gång för att vara säker på att hjulen sitter säkert.

Bilderna nedan tjänar som inspiration för er som brukar skifta hjul själva. Ni känner nog igen det mesta, men tipsen är menade att spara tid och besvär. Gemensamt för dem alla är att de är billiga. Och efteråt kan du säga att "jag gjorde jobbet själv". Det känns alltid bra! Tips och bilder hittar du på...



1) När man ska lossa fälgbultarna sitter de inte sällan väldigt hårt. Speciellt om de monterades utan smörjfett på gängorna. Det verktyg som följer med i bilens utrustning brukar inte räcka till. Många fälgkors är också klent utformade och "sviktar", de ger inte rätta attacken när man drar till.

Ett förlängningsskaft eller ett teleskophandtag gör arbetet mycket lättare, jämfört med ett konventionellt fälgkors. Med förlängningen blir man starkare. [Det här exemplet med tio års garanti hittade vi hos Clas Ohlson för 129 kronor.](#)

Hos Clas Ohlson shoppade vi också en [krafthylssats med 1/2-tums fyrkantsfäste](#) som passar till teleskophandtaget. De här krafthylsorna har en slank sexkantprofil med ett skyddande plastskikt på utsidan som inte skadar lackeringen på aluminiumfälgar. Kostar 299 kronor, i en sats med tre storlekar (17, 19 och 21 millimeter).

Tänk också på att fälgkors som regel har en ganska usel "hylsa". Den är som gjord för att förstöra hjulbultar och runda hörnen. Krafthylssatsen som nämns ovan har riktigt avancerad greppteknik med perfekt utformad sexkanthylsa. Och samtidigt skyddar du lacken på lättmetallfälgarna.

När fälgbultarna dras åt ska man använda rätt moment. Är man riktigt seriös så använder man en momentnyckel. En enklare variant av en sådan hittade vi [på Biltema för 95 kronor](#). En lite mer ordentlig momentnyckel som du ställer in på rätt moment och sen drar med tills den klickar till går att [hitta för 299 kronor](#). Korrekt åtdragningsmoment hittar du i bilens instruktionsbok.

Efter tio mil eller några dagars körning bör man efterdra fälgbultarna och kontrollera att de sitter med rätt moment.



2) Den domkraft som följer med bilen brukar inte vara speciellt stabil eller bra. Använder man den ska man vara varsam. En garagedomkraft från något av de större varuhusen brukar däremot inte kosta mer än två hundringar. En bra investering.

Passa då också på att köpa en sån här ["tryckplatta", eller Jack-Pad](#) som det också heter. Den lägger man på domkraften och plasten skyddar bilens underrede och rostskydd.

Inte sällan sitter det en plastsköld på undersidan av bilen och den kan man annars skada. [En Jack-Pad kostar runt en femtilapp](#).

Glöm inte heller att kolla i bilens instruktionsbok efter lyftpunkter! Lyfter du någon annanstans kan du skada bilens underrede ändå, även om du använder en jack-pad.



3) När man lossat alla bultar borde hjulet lossna. Men inte sällan sitter de fast. Elände! Att hjul fastnar beror på att det blir rost och smuts runt centrumhålet i fälgen. Skivbromsarna är i gjutjärn och fälgarna som regel i aluminium, vilket skapar ett galvaniskt element och då blir det rost. Det är korrosion och rost som greppar tag i hjulet och i det här läget är goda råd dyra.

Använd inte några verktyg för att slå loss hjulen, då är risker man att skada fälgen. Ta istället ett av de andra hjulen och använd som "klubba". Dunka försiktigt in däcket i sidan på hjulet som sitter fast. Ett par försiktiga smällar är allt som behövs (oftast) för att hjulet ska lossna.

Håll fötterna borta då hjulet kan lossna hastigt. Ett bra sätt att förhindra hjulet från att trilla av och i fallet skada till exempel bromsskolden är att skruva dit en av hjulbultarna igen med ett par gånger (inte skruva åt hårt, alltså).



4) När du nu dunkat loss de envisa hjulen är det dags att titta vad som hänt. Runt centrumhålet sitter det sannolikt en del smuts.

Centrumhålet i fälgen är den som centrerar fälgen. Centreringen sker alltså inte med bultarna. Det är mycket viktigt att fälgen passar perfekt på navet och därför är det en tajt passning, på någon millimeter när.

För att inte fälgen ska fastna igen nästa gång det är dags att skifta hjul tar du fram din stålborste och borstar bort smutsen/rosten.



5) Hjulbultarna fastnar lätt på grund av salt och rost. Därför sitter de extra hårt när det är dags att skifta hjul.

Du gör dig själv en stor tjänst genom att [sätta på en klick kopparpasta på gängorna](#). Inte för mycket, för då kan det komma ut på bromsskivorna i värsta fall (eller bromsbackarna). Men en liten klick. Använd inte olja på gängerna och låt konan vara "torr", där ska man inte ha något medel alls.

Det finns många olika typer av fett, speciellt kullagerfett till exempel. I det här fallet använder vi [kopparpasta från CRC](#), som tål hög värme. Kostar en hundring per tub men är värd varje krona. Räcker i en evighet, för du lägger väl inte på för mycket – eller hur?



6) De flesta bilar har en typ av "stöldsäker" bult, en per hjul. Dessa låsbara hjulbultar ska ha en unik fattning som bara går att lossa med det speciella verktyget, till vänster i bild.

Låsbara hjulbultar har inte alls samma styrka som vanliga bultar, verktyget är som regel rätt klen utformat och ibland behövs det nästan ingen kraft alls för att dra sönder bulten. Och då har man problem – för hur ska du nu lossa bulten?! (Åk till däckverkstaden, de har specialverktyg).

Rådet – som vi inte nog kan understryka – är att montera låsbara hjulbultar med precis angivet moment. Dra inte hårt. Använd alltså *inte* teleskopskaftet och dra tills det svartnar för ögonen (som en del gör), för då har du garanterat problem. Lite kopparpasta på gängorna gör också gott.

Ett till tips är att dubbelkolla hur du kan beställa en ny hylsa om olyckan skulle vara framme. Om du köpte till låsbultarna och eftermonterade dem ska det ha funnits en lapp med i lådan där det står en unik kod. Den koden måste du ha för att kunna beställa en likadan hylsa. Inte sällan gäller detta även när du väljer till vid köpet hos bilhandlaren som då monterar dem innan leverans.

Om bilen kom med låsbultar från fabrik kan det vara möjligt att rätt hylsa går att beställa hos din lokala märkesverkstad som får fram den när de söker på bilens chassinummer. Ta kontakt med dem och fråga!



7) På däckverkstaden har de mutterknackare, luftdrivna pistoler som gör jobbet enkelt. Det finns även sladdlösa mutterdragare, med speciellt högt moment, men de brukar vara lite väl dyra för en bilägares plånbok (speciellt med tanke på att man bara använder verktyget två gånger per år).

Men en vanlig, sladdlös bormaskin/skruvdragare har du förmodligen i verktygssatsen. Ställer man den i skruvläget, med lägre varvtal och högre moment, kan den användas för att snabbt skruva av hjulbultarna.

Men för att passa på hylsorna behövs en adapter. Det finns en [adaptersats hos Clas Ohlson](#) med fyrkantsfattning 1/4, 3/8 och 1/2 tum. Kostar 70 kronor. Momentet i skruvdragaren räcker inte för att lossa envisa hjulbultar, men när de väl har lossnat så går det mycket snabbare att arbeta med en skruvdragare.



8) Hjulen behöver roteras, alltså skifta position, för att slitas jämnt. Däcken på drivhjulens slits som regel snabbare.

För att komma ihåg var hjulen satt kan du använda en sån här ventilhatt. Man kan ju skriva med tuschpenna på baksidan av hjulet också, men efter några år blir det rätt kladdigt med all text.

De här ventilhattarna med [märkning hittade vi hos Jula. Kostar 40 kronor](#) för en sats med fyra, vilket är ett rent ockerpris för några små plastbitar. Men väldigt praktiskt, som sagt.



9) En öppen ruta, vad ska det vara bra för? När man håller på med bilen och till exempel skiftar hjul är det lätt hänt att glömma var nyckeln är. Kanske i en jackficka, som du tog av för att det var varmt och placerade inne i bilen?

Vissa bilar låser sig själva automatiskt när de stått olåsta och inaktiva en viss tid. Och det är rätt tråkigt att behöva ringa bärgare för en sådan sak.

Finns det två uppsättningar nycklar är problemet löst. Men ett annat gammalt knep är att köra ner en sidoruta. Skulle bilen låsa sig själv är det lätt att öppna med handtaget på insidan och leta upp nyckeln.



10) Däck på fälg ska staplas när de förvaras. Men gummit i däcksidan innehåller olja och det behöver inte ligga speciellt många dagar förrän det blir en fläck på underlaget.

Lägg därför en kartongbit eller plast – eller lyxa till det med en spillbit heltäckningsmatta – under hjulen.

Skulle du få en gummifläck på till exempel ett målat golv är det bara att plocka fram penseln. De fläckarna brukar vara extremt envisa och närmast omöjliga att få bort.



11) Korrekt tryck ger bilen trygga vägegenskaper men för lågt däcktryck kan göra bilen svår att hantera vid till exempel en undanmanöver. För lågt däcktryck ökar också slitaget på däcken, i värsta fall kan man halvera livslängden på däcken. Som lök på laxen ökar dessutom rullmotståndet med för lågt däcktryck och bilen drar mer bränsle.

Biltillverkaren har angett korrekt däcktryck och den uppgiften finns i handboken. Däcktrycket brukar också finnas på en dekal som kan sitta i exempelvis dörröppningen på förarsidan eller på insidan av tanklocket. Som regel anges två däcktryck, normal och "full last". Har man passagerare och packning är det siffran för full last som gäller.

Många bilister kör med så lågt däcktryck att det kan betraktas som "punktering". Undersökningar som gjorts visar att så många som var tionde bil kör med "punkterat däcktryck". När du monterat hjulen gäller det därför att genast fylla i rätt däcktryck.



12) Det som är lurigt med däcktryck – och som väldigt många bilförare inte har en aning om – är temperaturen spelar en stor roll. När däcksidan rör sig under färd skapas värme i gummit vilket värmer upp luften inuti däckets. Varm luft har ett högre tryck än kall luft och den siffra som biltillverkaren angett för däcktrycket är alltid "kall".

Hur sjutton vet man då hur varma däcken är? Som en enkel regel brukar man säga att tre kilometers körning med bilen ger "arbetstemperatur" på däcken och en tryckökning med cirka 0,3 bar. Om däcken till exempel hade 2,0 bar i däcktryck vid parkeringen och du sedan kör tre kilometer eller mer till bensinmacken för att fylla på luft så har däcktrycket ökat till 2,3 bar. Om dina framdäck ska ha 2,3 bar i däcktryck (kall luft) bör du alltså fylla på till 2,6 bar (2,3 + 0,3).

Att fylla på för mycket luft i däcken är inte farligt men det minskar rörelsen i däcksidorna och bilen upplevs hårdare i fjädringen, komforten minskar. En del hävdar att man minskar däckförbrukningen med högt däcktryck men vinsten är mycket liten. Våra mätningar på auto motor & sport visar att en ökning med 0,5 bar över rekommenderat tryck gav måttliga 1,2 procent lägre bränsleförbrukning. Även en tokhöjning med 2,0 bar över rekommenderat tryck gav inte mer än 3,3 procent lägre förbrukning. Då har också all komfort försvunnit.

En sänkning med 0,5 bar under rekommenderat tryck ger 3–4 procent ökad bränsleförbrukning. 1,0 bar under rätt däcktryck innebär en fördubbling, alltså 6–8 procent ökad förbrukning. För lågt däcktryck är inte ovanligt och många kör helt ovetandes med alldeles för lågt tryck, vilket ökar driftkostnaderna med ökat däckslitage och högre bränsleförbrukning. En god regel är att kolla däcktrycket minst en gång i månaden.

En digital däcktrycksmätare kan man ha i bilen och därmed se i detalj hur trycket förändras med temperaturen. [Den här hittade vi hos Clas Ohlson för 119 kronor](#). Den har dessutom en enklare mätsticka för att kontrollera däckslitaget. Tänk på att 1,6 millimeter är minsta tillåtna spår djup på sommardäck, men du bör byta till nya däck när mönsterdjupet är nere på tre–fyra millimeter.



13) Den ökända däcktryckslampan – sedan november 2014 är det lag på att alla bilar som tas i bruk inom EU ska vara utrustade ett däcktrycksövervakningssystem, kallat TPMS (Tire Pressure Monitoring System). Det betyder att det efter bytet till sommardäcken kan tändas en varningslampa i bilen.

Men – oroa dig inte! Om du kontrollerat lufttrycket i hjulen är lampan inget att oroa sig för. Med stor sannolikhet varnar systemet för en av två saker: att det inte hittar några trycksensorer eller att rullomkretsen ändrats.

Ingendera kan ge dig böter eller anmärkning på besiktningen – Sverige har nämligen valt att [inte införa något krav på TPMS](#) eftersom de två årliga hjulskiftena innebär att däckens skick kontrolleras regelbundet. Att köra med lampan tänd är därför mest ett irritationsmoment, om du redan kollat att trycket är korrekt.



Det finns två olika sorters TPMS – den vanligaste är att bilen är utrustad med däcktrycks-sensorer som sitter ihop med luftventilerna på fälgarna. Ofta kan man se om hjulen har TPMS-ventiler eftersom många modeller har metallstrupar till skillnad från vanliga ventiler som har strupar av gummi.

TPMS-ventilerna kommunicerar med bilen trådlöst och har varsitt unikt digitalt ID. Det innebär att man vid installation måste "lära" bilen att leta efter rätt ID. Att göra det funkar precis som när man parkopplar telefonen med bluetooth, men kräver ett speciellt verktyg som [kan kosta flera tusenlappar](#). De funkar dock för de flesta märken men är ändå lite saftiga för privat bruk.

Märkesverkstäder har i regel rätt verktyg för sina respektive märken men mindre däck-verkstäder har inte alltid det. Ring och fråga innan du åker förbi för att undvika åka dit i onödan! Se till att vara med när de läser av dina sensorer så att du ser att alla går att läsa av. Batterilivslängden är i regel 3-5 år och byte kräver att man kränger av däcket från fälgen, vilket kan bli dyrt. Om verkstaden vill byta någon sensor för att den är batteridöd ska de kunna bevisa detta för dig.

Vissa bilmodeller, särskilt om de sålts de senaste fem åren, har utrymme i sina minnen för totalt 8 TPMS-sensorer, eller två uppsättningar av fyra. Innan leverans brukar därför bilhandlaren programmera in både sommarhjulen och vinterhjulen så att du lätt kan byta mellan de två uppsättningarna med några knapptryck. Dubbelkolla din bils instruktionsbok, det ska framgå hur du gör.

Den andra sorten använder inga sensorer i hjulen. Istället används de hastighets-sensorer som alla bilar har idag i vardera hörna för ABS-systemet. Sensorerna används normalt sett för att märka av när något hjul låser upp sig vid hård inbromsning så att ABS-systemet kan släppa på bromskraften där.

Bilar som även använder sensorerna för sina TPMS-system märker istället när något hjuls rullomkrets minskar i jämförelse med de andra och då snurrar fler varv per kilometer. Eftersom ett däck med lågt lufttryck sjunker ihop varnar systemet i princip lika fort som det med TPMS-ventiler.

Att nollställa den andra sorten är enkelt. Oftast görs det en knapp för nollställning med samma markering som varningslampan. Den burkar sitta nära intill ratten. Återigen - kolla instruktionsboken!

[Ny studie avslöjar: Dubbdäck kostar fler liv än de sparar](#)

[Test sommardäck: Nordiska Nokian Wetproof är vinnare – öppet test för alla](#)

[Tio bästa tipsen vid byte till sommardäck](#)

[Byt däck själv med 10-stegsmetoden!](#)

[Fem tips som får dina däck att rulla mycket längre](#)

[10 saker du måste veta när du förvarar vinterhjulen](#)

Av Pär Brandt
Av Wiggo Björck,

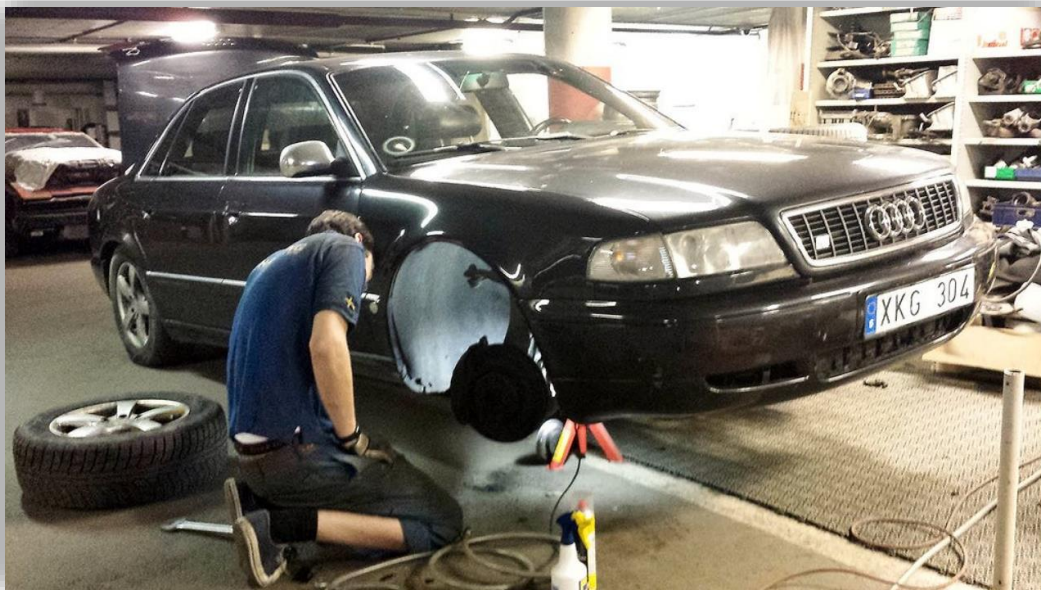


10. Lagkravet på sommardäck skjuts upp

Redaktören bytbil.com

2020-03-25

Tillåtet att köra vidare längre på dubbdäcken



I år kan du köra ända till 30 april med dubbdäck utan att riskera böter. Transportstyrelsen har beslutat om ett generellt undantag från reglerna om dubbdäck i år. Som BytBil kunde berätta redan förra veckan kommer lagkravet bytet från dubbdäck till sommardäck att skjutas upp två veckor. Nu är beslutet officiellt hos Transportstyrelsen.

Undantaget innebär att datumet för när dubbdäcken ska tas av skjuts upp med två veckor, från den 15 april till den 30 april 2020.

Undantaget ska underlätta däckbyte för både däckbranschen och fordonsägare under rådande pandemisituation. Detta för att riskgrupper inte ska riskera att utsättas för smitta. Men även för att undvika att fordonsägare riskerar att köra olagligt på grund av begränsad bemanning på verkstäderna.

– Fordonsägare får nu längre tid på sig att hinna byta till sommardäck. Men vi uppmanar fordonsägare som kan byta däck i tid före den 15 april att också göra det. Detta för att undvika rusning till verkstäderna i slutet av månaden, säger Hans Norén, utredare på Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kan utifrån särskilda skäl i fordonsförordningen medge undantag från dubbdäcksförbudet. Beslutet att tillfälligt tillåta dubbdäck till och med den 30 april 2020 gäller alla fordon, alltså både lätta och tunga fordon. Beslutet gäller enbart för år 2020. Den som kör på dubbfria däck kan köra även efter 30 april, då de däcken inte är olagliga någon att köra med sommardäck säkrare i varmt väglag.

Motorbranschens Riksförbund, MRF och Däckbranschen arbetar dock för att undantaget ska bli permanent.

– Den Corona-kris som vi nu är inne i, visar tydligare än annars att 14 dagar är för kort tid att skifta däck på i storleksordningen 2 miljoner bilar. Därför hemställde DRF och MRF i en gemensam skrivelse till Transportstyrelsen om att få tiden förlängd. Vi hoppas nu att den tillfälliga ordning som nu införs ska komma att bli beständig d v s att vi får en månad på oss att skifta dubbdäck till sommardäck, säger Fredrik Ardenfors, DRF och Tommy Letzén, MRF i en gemensam kommentar.

Relaterade artiklar



[Corona-krisen: Byte till sommardäck kan skjutas upp](#)

”Vi har lämnat en begäran om dispens till Transportstyrelsen”
1 vecka



[Sommardäck - när måste jag byta?](#)

Frågor och svar inför vårens däckskifte - undvik böter
22 mars 2019



[Måste samtliga däck på en personbil vara av samma typ?](#)

Frågor och svar om dina däck
12 dec. 2016



[Sommardäcken som vinner flest tester](#)



11. Johan bytte till en V12:a i en Mercedes 190 - så snabb är den

Redaktören bytbil.com 2020-04-01

Tänk dig att blåsa fram i 350 km/h i en gammal Mercedes 190 från 1984. Nu är det möjligt efter att en holländare bytt motor till en sexliters V12:a i den gamla Mercan. Bilen har gått från 89 hk till 424 hk.



FILMER: <https://youtu.be/KfINaDNqb94?t=312>
<https://youtu.be/afuNqQHLYzk>

190 är en klassisk 1980-talsmodell från Mercedes och när bilen kom kallades den för "Baby-Benz". Holländske mekanikern Johan Muter använde under flera år en sniktrustad gammal Mercedes 190 från 1984 som dagligt transportmedel. Till slut tröttnade Johan på den slöa förgasmotorn på 89 hk.

Redan tidigare hade Johan bytt motor på en folkvagnsubbla till en Subaru STI-boxer på 350 hk, men nu gick han ytterligare ett steg längre.

Han bestämde sig för att skohorna ner Mercedes gigantiska V12-motor under motorhuvuven på "Baby Benz". En Mercedes 600 SEL fick donera sin motor till den 190:an. Dessutom trimmades motorn upp från 408 hk till 424 hk. För att klara effekten fick 190:an dessutom ärvas bakaxel och en rad chassikomponenter från 600 SEL. Bilen växlas med en femstegs automat från en CL600. För att få plats med kylaren till den stora V12-motorn har Johan fått modifiera både strålkastarna och stötfångaren.

Bilen är inte tänkt att vara någon utställningsbil, utan Johan vill kunna köra den till jobbet. Rent teoretiskt ska den lätta Mercedesen klara 350 km/h, men hittills har ägaren inte vågat testa de hastigheterna i 80-talskarossen. På Youtube bjuder han dock på en liten uppvisning i vad den gamla bilen är kapabel till.

12. Klassiskt bilmärke: DKW

Publicerad 15 december 2010

Att reda ut turerna kring tyska bilmärket DKW är inte helt lätt. Och vad betyder egentligen förkortningen DKW?



DKW 1000SP S Coupé

Kring själva uttydandet av bokstäverna DKW råder mycket ovisshet. Das Kleine Wunder är ett i sammanhanget ganska passande förslag, Deutsche Kraft Wagen tror jag inte alls på ty namnet användes långt innan DKW byggde bilar, och varför skulle DKW betyda Dampf Kraft Wagen?

Dampf betyder ånga och aldrig någonsin har en DKW haft ångmaskin. För övrigt har inte alla DKW-bilar varit framhjulsdrivna, om du nu trodde det!

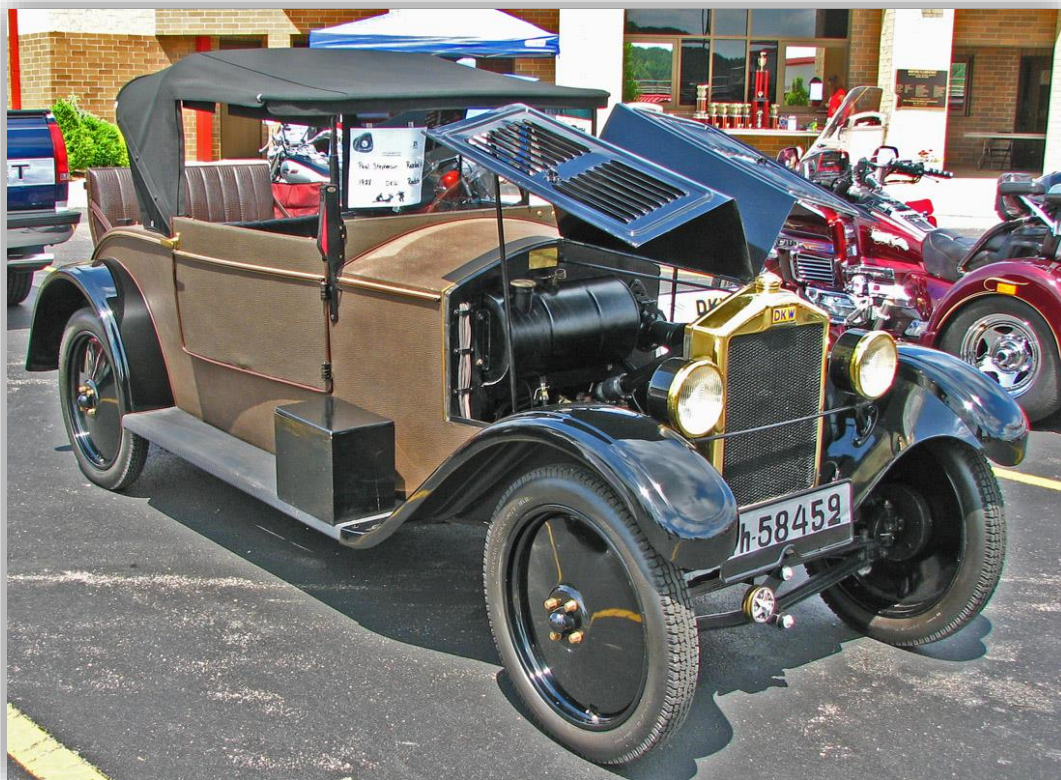
Stor motorcykeltillverkare

Bilmärket DKW grundades och ägdes i många år av en dansk, Jörgen Skaft Rasmussen, som 1906 hade börjat sin fabrikörsbana med att inrätta en armaturfabrik i den tyska staden Zschopau, i Sachsen. Verksamheten växte snabbt och diversifierades.

1920 erbjöds herr Rasmussen att bygga en liten tvåtaktsmotor, mest avsedd för lek och undervisning. Han slog till och den lilla motorn blev grunden till DKW-motorcykeln och faktiskt till alla de kommande bilmotorerna också.

1922 startade tillverkningen av motorcyklar och sex år senare hade verksamheten utvecklats till att bli världens största motorcykelfabrik, en position som DKW behöll ända fram till andra världskriget.

Kring 1926/27 byggde en av Skaft Rasmussens fabriker, och de var ganska många, eldrivna droskor och varubilar under namnet DEW. De var konstruerade med självbärande träkarosser och tog verksamheten ett steg närmare vanlig bilproduktion.



1928 DKW P15 Roadster

Denna inleddes 1928 med den så kallade Typ P, som hade en 15 hästar stark två-taktare på 584 cc och bakhjulsdrift. Bilen hade utvecklats av en Dr. Slaby, som tidigare själv byggt bilar i Berlin där nu också DKW-bilen framställdes.



F1 2-door 1931–32

Trä och pegamoid

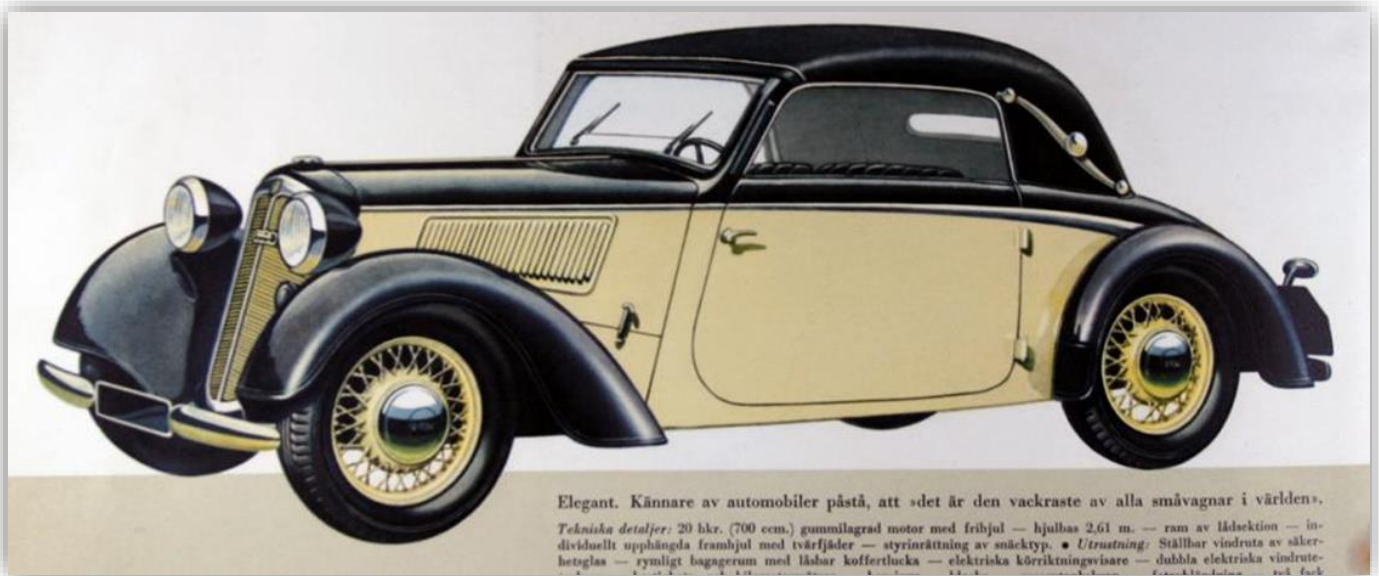
Typ P följdes av ytterligare några bakhjulsdrivna typer men så konstruerades hösten 1930 en framhjulsdreven modell som fick det passande namnet Front. Det var en liten bil försedd med mc-avdelningens 500-kubiksmotor, som dock var vattenkyld i bilen.



DKW F5 1932

Tillverkningen av Front inleddes 1931 och följdes året därpå av den första Meisterklasse. Redan nu såg man de stildrag som skulle känneteckna hela 1930-talets långa serier av "Spånkorgar", så kallade eftersom de flesta av dem hade träkarosser med pegamoidklädsel.

DKW-bilarna blev så småningom en kommersiell framgång men eftersom världsekonomin i allmänhet och den tyska i synnerhet var i olag i början av 30-talet (något som banade väg för A. Hitler) så brottades Skaft Rasmussen med avsevärda problem.



Tvåsitsig Cabriolet med kaross av stålplåt och 20 hästar under huven. Byggd 1936–37.





Schnellaster Bus (F89L) 1952-54



F89 Universal 1953-54





DKW F93 Coupe 1953

Lösningen kom sommaren 1932 genom att konglomeratet Auto Union AG bildades. Här ingick DKW, Audi-fabriken (som ägdes av JSR), lyxbilstillverkaren Horch med stora finansiella svårigheter och bildelen av Wanderer-Werke.

Personalstyrkorna trimmades och ur skärselden reste sig en stark företagsgrupp där DKW byggde de billigaste och överlägset mest omtyckta modellerna.

Totalt tillverkades fram till 1940 omkring 28 000 bakhjulsdrivna DKW och under samma tid cirka 215 000 framhjulsdrivna. Av dessa var relativt många cabriolet eller hade så kallade cabrio-coach-karosserier. DKW-bilarna exporterades till åtskilliga länder och i Sverige var de mycket populära.

Kort efter krigsslutet förställdes alla DKW- och Auto Union-anläggningar som oturligt nog råkade ligga i östzonen. Likväl återuppstod Auto Union efter några år, denna gång med personbiltillverkningen förlagd till Düsseldorf, i det nyskapade Västtyskland.

Tekniskt sett var bilarna snarlika förkrigsvagnarna men de hade helt nya, strömlinjeformade karosser. Dessa moderna former hade emellertid utvecklats och funnits i prototypform redan före krigsutbrottet.

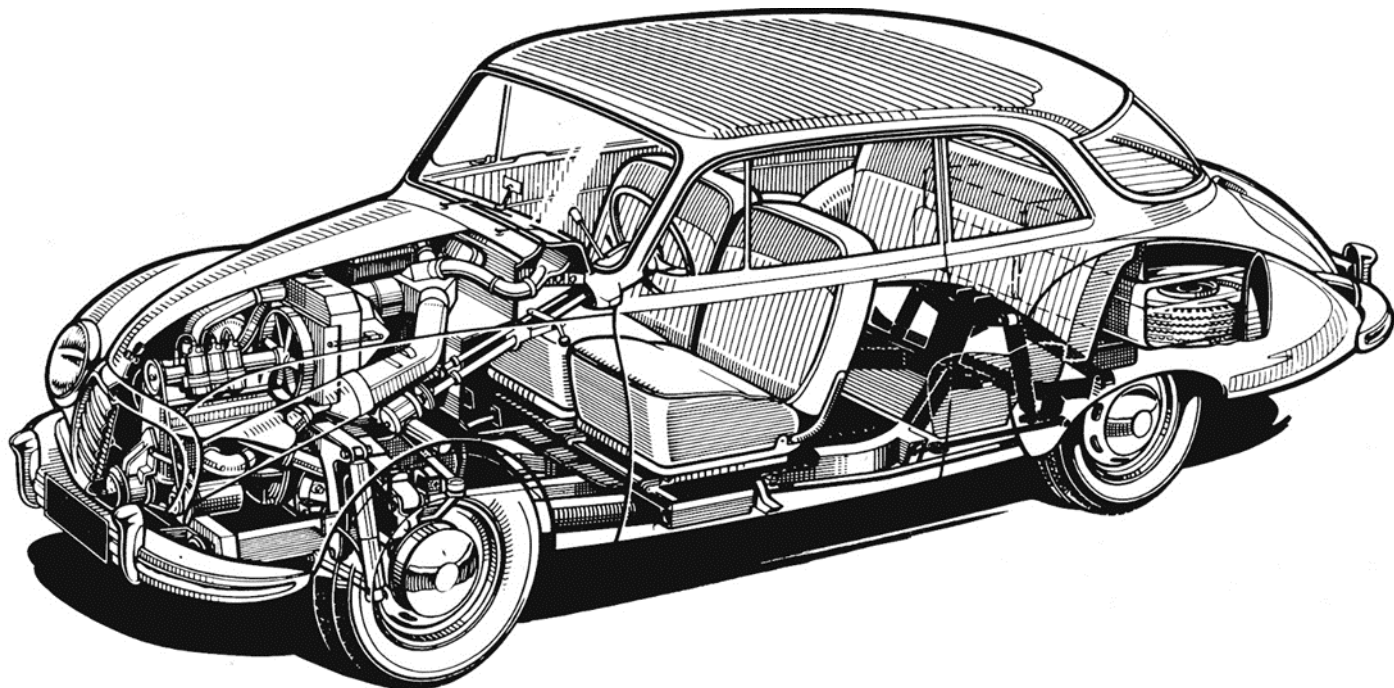
Ny guldålder

Det återuppståndna DKW-märket upplevde under 50-talet en ny guldålder, men slutet var nära ty tvåtaktsmotorns tid var i stort sett förbi.

1958 köptes Auto Union av Daimler-Benz AG. En stor del av DKW-produktionen lades ner och det som blev kvar, personbilarna, byggdes nu i Ingolstadt.

I början av 1965 såldes Auto Union till Volkswagenwerk som i februari 1966 lade ner tillverkningen av den sista DKW-modellen, F 102. Ja, om vi ska vara petiga så byggdes den terränggående lilla Munga-modellen vidare så länge Bundeswehr hade den goda smaken att beställa sådana.

Intressant nog var det ett annat återupplivat märke som satte spiken i kistan för DKW, nämligen Audi.



DKW 3=6 Sonderklasse Coupé (F93) 1955-59

Hum3D
DKW #002



DKW 3=6 Monza 1956-58





F12 Roadster 1964-65



DKW Övrigt 1000SP S Coupé 1.0



Auto Union DKW 1000SP Roadster



13. Fredagshumorn: Björn Skifs möter Jesus



FILM: <https://youtu.be/FZA1cz1Xeol>



14. Fredagsfilmen: Magician SHOCKER on BGT 2019



FILM: <https://youtu.be/RaiZfjzQbd0>

SLUT