



Corvette Sting Ray L88 427/430 HP (C2) 1967

MOTORNYTT
Föregående

fredag 10 april
onsdag 8 april

1. Volvo Cars förlänger stopp i produktionen
2. Koenigsegg Agera RS Draken till salu – kolla in unika specialversionen
3. Volkswagen blöder 22 miljarder kronor i veckan
4. Volkswagen Tiguan och Arteon blir laddhybrider
5. Orderböckerna för Aways U5 öppnas denna månad
6. Trots corona: Så många nybilar rullade ut på vägarna i Sverige
7. Seat börjar tillverka respiratorer i Spanien – med vindrutetorkarmotorer
8. Jaguar Land Rover levererar 160 fordon till Röda Korset
9. Forskare slår fast: Elbil renare än bensinbil
10. Guide: Privatleasing av bil – lär dig alla knep, räkna rätt och spara pengar
11. Så många svenskar har förbeställt Tesla Cybertruck
12. Lucas kör 6 000 mil om året med elbil men har aldrig laddat hemma
13. Eldriven familjebil från Mercedes vintertestad
14. M8 med 820 hästar och 1000 Nm
15. Ursinnig Peugeot 207 – låter som en F1-bil
16. Liebherr lanserar helelektrisk betongbil
17. Buss testar bränsleceller – har kört motsvarande ett varv runt jorden
18. Megafabrik ska ge grön vätgas till låg kostnad
19. RadRunners nya elcykel är inspirerad av klassiska motorcyklar
20. Lifta genom tiderna – i Citroën!
21. Citroën DS – reklamfilmer som fortfarande funkar!
22. Klassiskt bilmärke: Bentley
23. Ronnie Petersons grav vandaliserad
24. Fredagshumorn
25. Fredagsfilmen
26. Det dör för få i motorsporten

1. Volvo Cars förlänger stopp i produktionen

TT 2020-04-06 11:53

Tidigare var planen att återuppta produktionen efter påsk, den 14 april, men nu är datumet förlängt till den 20 april, rapporterar [Sveriges Radios Ekot](#).



Biltillverkaren Volvo Cars förlänger sitt produktionsstopp ytterligare en vecka.

– Vi ser att coronavirusets effekter fortsätter att påverka förutsättningarna för oss, våra kunder, våra leverantörer och hela logistikkedjan, säger presstalespersonen Stefan Elfström till Ekot.

Den 20 april gäller för fabrikerna i Torslanda och belgiska Gent medan det i USA planeras för en återstart den 4 maj. Även Volvos fabriker i Skövde och Olofström står stilla nu, men där kan produktionen komma igång tidigare eftersom fabrikerna levererar delar till Kina.

Läs mer: [Så slår coronakrisen mot svensk industri](#)

– Tidsplanen kan skilja sig något åt och vi är redo att starta upp viss verksamhet beroende på behovet från fabrikerna i Kina, säger Stefan Elfström.

Vad gäller fordonstillverkaren AB Volvo är det fortfarande oklart när produktionen kan återupptas igen.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Stopp på Scantias fabriker i flera veckor till](#)

[Industrin visar sämsta siffran på 25 år: "Det är en tvärnit"](#)

[Coronaviruset slår mot bilmarknaden i vår](#)

[Det här vet vi om coronaviruset](#)



2. Se Koenigseggs kolfiberdröm - som hyllar jaktplanet Draken

Av redaktören bytbil.com 2020-04-02

En av världens mest speciella Koenigsegg är till salu.



Agera RS Draken hyllar vårt svenska jaktplan – bilen är byggd nästan helt i synlig kolfiber. Prislappen är hemlig – men ryktas ligga omkring 50 miljoner kronor.

Orkar du inte vänta två år på nya fyrsitsiga Koenigsegg Gemera för 18 miljoner kronor? Eller du kanske bara har allmänt gott om plats nu i garaget och tycker som många andra att bilar känns tryggare än aktier.

Då har du chansen att köpa en väldigt speciell Koenigsegg. Den mytomspunna bilsamlaren Dan_AM_I:s Koenigsegg Agera RS Draken finns nu till försäljning via den exklusiva [hyperbilsförsäljaren Ilusso](#) i Kalifornien.

Bilen är unik på flera olika sätt. Dels tillverkades det endast 25 exemplar av Koenigsegg Agera RS, dels finns det bara en Draken. Draken hyllar vårt svenska jaktflygplan som lanserades under kalla kriget på 1950-talet och på sin tid var ett av de snabbaste stridsplanen.

Bilen är dessutom till stor del sammansatt av detaljer gjorda i synligt kolfiber, vilket ger den ett mycket speciellt och extra tilltalande utseende, åtminstone i våra ögon. Kolfiber används i alla Koenigsegg, men här är det extra frekvent och synligt.

Alla Koenigsegg Agera har en femliters dubbelturbo-V8, men den här RS-versionen har en starkare motor på 1360 hk hämtat från One: 1.

Bilen har endast gått 270 mil och enligt den vanligtvis välinformerade sajten Supercarblogg ligger den hemliga prislappen på omkring femtio miljoner kronor. Enligt samma källa ägs bilen av den gåtfulla bilsamlaren Dan_AM_I som inte riskerar att bli billös. I hans samling finns flera Koenigsegg, flera Pagani, en Bugatti Chiron och de mest exklusiva Ferrari-bilarna.

Relaterade artiklar



[Koenigsegg Agera RS med detaljer i guld](#)



[Koenigsegg Regeras kolfiberhjul ett konstverk](#)



[Koenigsegg slår hastighetsrekord](#)



[Nya Koenigsegg - en hybrid med baksäte?](#)

3. Volkswagen blöder 22 miljarder kronor i veckan

30 mars 2020

Coronaviruset har som bekant orsakat ekonomisk kris i princip överallt. Volkswagen meddelar nu att de kommer att behöva ta till drastiska åtgärder då de har fasta kostnader på över 22 miljarder kronor i veckan.



I en intervju med den tyska tv-kanalen ZDF berättar Volkswagens vd Herbert Diess att de troligen kommer att få säga upp personal på grund av [coronaviruset](#). I nuläget säljer företaget i princip inga bilar bortsett från i Kina där försäljningen tilltagit något. Samtidigt så har de fasta utgifter som överstiger 22 miljarder kronor varje vecka.

– Vi måste tänka om produktionen. Vi har ännu inte den disciplin i Tyskland som vi hade på våra platser i Kina. Bara om vi, som Kina, Korea och andra asiatiska stater, får problemet under kontroll kan vi ta oss ur detta utan förlust av jobb. Det kräver ett mycket starkt ingripande, säger [Herbert Diess](#).

LÄS MER: [Volkswagen ID.3 kan försenas ett år](#)

Volkswagen undersöker nu hur de ska kunna återuppta produktionen och samtidigt hålla sina anställda säkra från smitta. I nuläget är 671 000 personer anställda hos Volkswagen och de har 124 fabriker runt om i världen, varav 72 i Europa och 28 i Tyskland.

I en intervju med den tyska tidningen Boersen-Zeitung meddelar Volkswagens ekonomichef Frank Witter att företaget ännu inte utnyttjat några av sina bakkrediter. Krediter som sägs vara värda drygt 220 miljarder kronor.

Robin Törnros

4. Volkswagen Tiguan och Arteon blir laddhybrider

Mattias Rabe 1 april 2020

Efter framgångarna med framför allt Passat GTE tror Volkswagen starkt på en framtid med laddhybrider. Fler är på ingång och nu får vi även lära oss att Tiguan och Arteon ska bli laddbara hybrider.



I en pressrelease i måndags berättar Volkswagen att efterfrågan på elektrifierade ökar i hemlandet Tyskland. Det är framför allt Passat GTE, som nyligen har uppdaterats, och e-Up som står för ett uppsving. 20 000 e-Up-beställningar har lagts av kunder under årets tre första månader och laddhybriden av Passat står nu för 15 procent av alla Passat-beställningar, som dock fortfarande domineras av diesel.

I samma pressmeddelande finns ett avslutande stycke som inte är så långt, men ändå väldigt intressant.

Volkswagen skriver att under 2020 ska de introducera flera nya laddhybrider under 2020. [Touareg R](#) har redan presenterats och marknadsintroduceras under hösten 2020. Den har en 340 hästkrafter stark V6-bensinare som arbetar tillsammans med en 136 hästkrafter stark elmotor. Tillsammans levererar de båda 462 hästkrafter och 700 newtonmeter.

Under året kommer även [nya Golf](#) i två utföranden som laddhybrid – eHybrid med 204 hästkrafter och GTE med 245 hästkrafter.

Vad som inte tidigare har varit känt, åtminstone inte från officiellt håll, är att både [Tiguan](#) och [Arteon](#) ska komma som laddhybrider. Tiguan GTE har vi hört talas om tidigare, [faktiskt redan 2015 när dagens Tiguan presenterades](#) för första gången och även i början av 2016 när [Tiguan GTE Active](#) visades upp. Men någon laddhybrid-Tiguan har vi inte fått se i Europa, enbart i Kina har en laddbar modell lanserats. I samband med att Tiguan genomgår ett ansiktslyft senare i år eller i början av nästa år är GTE-alternativet aktuellt på vår kontinent.

Detsamma gäller Arteon som även den är på väg att uppdateras efter några år på marknaden. Det är lätt att misstänka att Passat GTE:s laddhybrid drivlina flyttas rakt över, men om det verkligen blir så återstår att se.

5. Orderböckerna för Aiways U5 öppnas denna månad

Av Peter Klemensberger 2 april 2020

Snart kan du boka din eldrivna Aiways U5. Europaleveranserna av den kinesiska suven startar i augusti.



De kinesiska el-suvarna kommer nu till Europa med tillverkarna [Aiways och Byton](#) i fokus även om vi på Teknikens Värld redan har [provkört MG ZS EV](#).

Aiways planerade att ta [Genèvesalongen](#) med storm men med den inställd fick vi nöja oss med meddelandet att deras elektriska suvmodell U5 kommer hit i augusti. Nu är det emellertid officiellt att orderböckerna för europeiska kunder öppnas i slutet av april månad. Eller orderböcker förresten – allt kommer att ske online och inte via de traditionella kanalerna. Det handlar inte heller om köp utan leasing av bilar.

Det är ännu inte klart vilka marknader som står först på tur och inte heller den exakta depositionsavgiften även om den benämns som "liten" i pressmeddelandet. Mer information kommer om ett par veckor.

LÄS MER: [Nästa steg från kinesiska Aiways – U6ion](#)

Den pågående Coronakrisen tycks inte påverka leveransen av bilar. Produktionen ska ha kommit i gång i Shangrao och de Europaspecifierade bilarna börjar byggas i juli med leverans under augusti månad som tidigare utlovat.

Lanseringen av U5 i Europa fick sig en törn under slutet av förra året då bilen bara fick [tre stjärnor av fem möjliga av Euro NCAP](#).

Se klippet: <https://youtu.be/svb40cfUXWg>

[GALLERI](#)

[Aiways U5](#)

[6 bilder](#)



6. Trots corona: Så många nybilar rullade ut på vägarna i Sverige

Redaktören bytbil.com 2020-04-01

Sveriges nybilsregistreringar håller stängen mot coronaviruset i mars. 27 649 nya bilar rullade ut på våra vägar – de laddbara modellerna fortsätter att öka kraftigt. – De minskade registreringarna i mars kan inte kopplas till coronautbrottet. De bilar som registrerades i mars är till stor del resultatet av order som tecknats flera månader tidigare, säger Mattias Bergman, vd för Bil Sweden.



Nybilsregistreringarna under mars var ganska stabila med en nedgång på 8,6 procent. Under de närmaste månaderna kan vi dock förvänta oss större coroneffekter på den svenska bilförsäljningen, enligt Bil Sweden.

– I våra bilhallar och serviceställen är det dock glesare än på länge, som en följd av coronautbrottet. Det är väsentligt att det går att hålla anläggningarna öppna, vilket håller igång konsumtionen och möjliggör reparationer och service av fordon vilket är kritiskt för samhället.

De laddbara bilarna trotsar coronautbrottet och ökar kraftigt i mars jämfört med förra året. I mars var andelen 28,2 procent jämfört med 14,6 procent i mars förra året. Under första kvartalet i år var andelen laddbara bilar, dvs elbilar och laddhybrider, 27,9 procent jämfört med 13,3 procent samma period förra året. Andelen är i linje med vår prognos för i år på 30 procent.

– Vi bedömer att trenden med ökad andel laddbara fordon inte kommer förändras på sikt av den pågående coronapandemin. Fordonsindustrin ställer om sina produkter och efterfrågan ökar, säger Mattias Bergman.

Enligt BIL Swedens beräkningar har de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nyregistrerade personbilar, enligt mätmetoden NEDC, minskat med 16 procent, från 118 g/km per kilometer januari-mars förra året till 99,5 g/km januari-mars i år. Den viktigaste förklaringen till de minskade utsläppen är den kraftigt ökade andelen laddbara bilar.

De mest sålda bilarna hittills i år:

Volvo S/V60 med 5 076 registreringar (förra året 4 704) följd av VW Passat 2 666 (1 488), Volvo XC40 2 589 (1 390), Volvo S/V90 2 339 (3 677), Kia Niro 2 337 (1 972), VW Golf 2 268 (3 516), Volvo XC60 2 087

(2 760), VW Tiguan 1 585 (2 188), Toyota Corolla 1 364 (352) och Kia Optima 1 282 (853).



7. Seat börjar tillverka respiratorer i Spanien – med vindrutetorkarmotorer

Publicerad 2020-03-31, 14:30, uppdaterad 2020-03-31, 15:35

Den spanska biltillverkaren rycker nu in för att hjälpa det svårt virusdrabbade landets sjukvård genom att börja tillverka respiratorer. Produktionslinan för bilmodellen Leons framvagn ställdes om på endast en vecka.



På Seats fabrik i Martorell utanför Barcelona tillverkas nu en rekordsnabbt utvecklad automatiserad respirator, kallad OxyGEN, som just nu genomgår testning innan den godkänns för medicinskt bruk.

Behovet av utrustning som respiratorer är stort i Spanien. Tillsammans med Italien är landet just nu hårdast drabbat av utbrottet av Covid-19. Fler än 7.700 personer i landet har dött i sviterna av sjukdomen. Sedan måndagen är landets 47 miljoner invånare försatta i karantän.

OxyGEN-projektet ska enligt Seat vara ett av flera som de deltagit i sedan pandemiutbrottets början. Ett team av ingenjörer från flera olika företag och Barcelonas universitet tog fram 13 olika prototyper innan man kom fram till den slutgiltiga modellen.

Ritningarna finns tillgängliga helt [gratis på projektets sajt](#). Upphovsmakarna hoppas att fler företag ska börja tillverka deras respirator över hela världen.

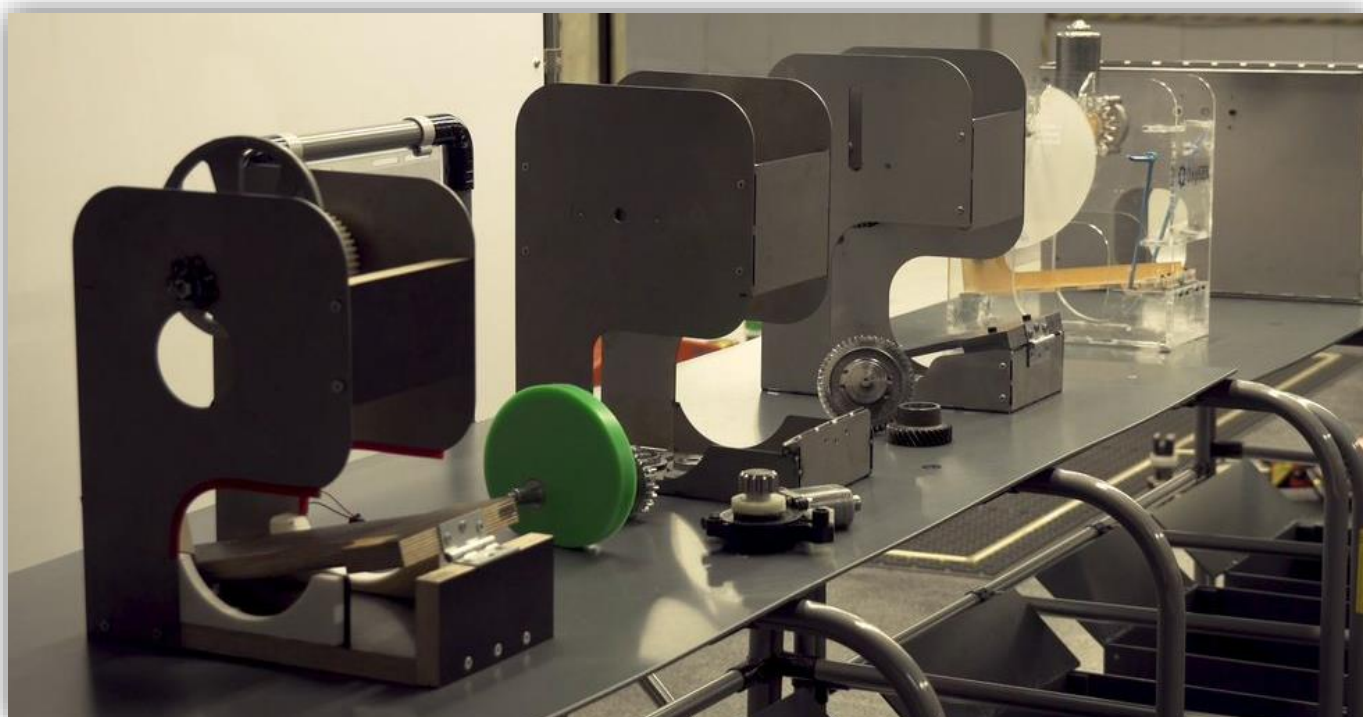
Seats version av designen använder en vindrutetorkarmotor för att driva pumpen, vilket kan ha underlättat omställningen av produktionslinan något. Ändå var omställningen knepig och krävde att 150 anställda från olika avdelningar ställde om sina arbetsplatser.

"Att ta en produktionslina som tillverkar hjälpramar, en bildel, och anpassa den till att tillverka respiratorer har varit en lång, svår process som involverar många delar av företaget och vi lyckades göra det på en rekordtid på en vecka", säger Sergio Arreciado från processteknikavdelningen på Seat.



Seat är inte ensamma om att anpassa bildelar för respiratortillverkning i dessa ansträngda tider. I USA har Ford [börjat använda de små fläktarna till stolsventilationen](#) i pick-upmodellen F-150 för samma syfte.

Behovet för respiratorer inom den svenska vården är än så länge inte lika stort som i Spanien men förväntas öka. Nyligen tecknade Socialstyrelsen ett avtal med Getinge som ska ge 200 respiratorer. Getinge har även fått ett 50-tal Scania-anställda permitterade till sig för att hålla igång produktionen.



[Fler biltillverkare erbjuder sig tillverka respiratorer](#)

[Biltillverkare tvingas bygga respiratorer](#)



Av Wiggo Björck

8. Jaguar Land Rover levererar 160 fordon till Röda Korset

Peter Klemensberger 1 april 2020

Jaguar Land Rover tar upp kampen mot coronaviruset. 160 fordon levereras till Röda Korset, bland annat nya Land Rover Defender.



FILM: <https://youtu.be/kYLU6yKYm0o>

Bilproduktionen ligger nere och allt fler tillverkare hjälper till i kampen mot [Coronaviruset](#). Vi har tidigare skrivit om [Ford, Seat och Tesla](#) som fokuserar på visir och respiratorer. Nu sluter Jaguar Land Rover upp och levererar 160 fordon till Röda Korset.

57 fordon ska agera i hemlandet, 27 av dessa utgörs av nya [Land Rover Defender](#). Man levererar även visir till brittiska sjukhus.aktionen är dock global och fordon står till tjänst även i Australien, Frankrike, Spanien och Sydafrika.

Koncernen har sedan 65 år ett samarbete med både Röda Korset och Röda Halvmånen.



[GALLERI](#)

[Land Rover Defender 2020](#)

[126 bilder](#)



9. Forskare slår fast: Elbil renare än bensinbil

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-03-30, 16:40

Forskare i Nederländerna och England har studerat de totala utsläppen från elbilar. De konstaterar att det är en myt att elbilar är smutsigare än bensinbilar.



I Sverige och Frankrike, där en stor del av elen kommer från förnybara källor eller kärnkraft, släpper en elbil ut 70 procent mindre koldioxid än en bensinbil under tiden från tillverkning till skrotning.

I länder som Storbritannien som har betydligt smutsigare el, bland annat från kolkraft, är vinsten omkring 30 procent. Globalt sett är elbilar renast i 95 procent av fallen.

Forskarna påpekar att även i de länder med smutsigast el så går utvecklingen åt rätt håll mot renare elproduktion.

– Idén om att elbilar kan öka utsläppen är helt och hållet en myt. Vi har sett många diskussioner om detta nyligen och det cirkulerar mycket felaktiga uppgifter. Vi har räknat på siffrorna för hela världen och tittat på en mängd olika bilar, och även i värsta fall minskar utsläppen i nästan alla fall, säger Florian Knobloch vid universitetet i Nijmegen.

I sin studie har forskarna inte bara tittat på hur ren elen är i olika länder utan även studerat hur mycket utsläpp som generas under tillverkningen och fram till att bilen är skrotad. Det är framförallt tillverkningen av batterierna som orsaker stora utsläpp.

Trots att elbilar kan bidra med en rejäl minskning av de globala koldioxidutsläppen så menar forskarna att vi måste köra och resa mindre.

– **Elektrifiering är nödvändigt** men inte tillräckligt. Det krävs en minskning i resandet med 20 procent tillsammans med ett stort skifte iväg från bilen om vi ska nå klimatmålen, säger Greg Marsden på institutet för transportstudier vid universitetet i Leeds.

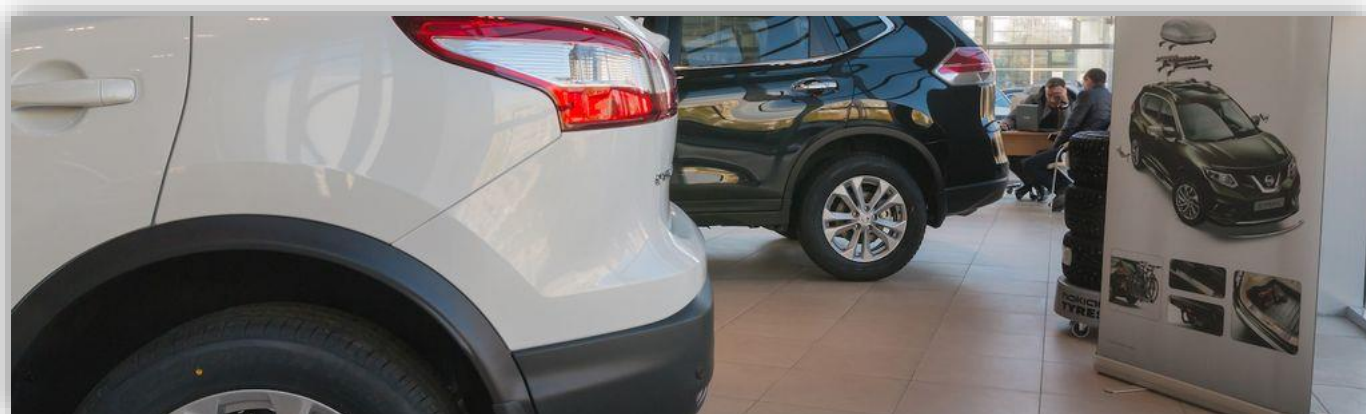
[Länk till forskarnas rapport.](#)



10. Guide: Privatleasing av bil – lär dig alla knep, räkna rätt och spara pengar

Av Pär Brandt, Publicerad 2017-01-14 16:54, uppdaterad 2020-03-31, 10:24

På kort tid har privatleasing av bil blivit mycket populärt. Men det är lätt att räkna fel eller bli lurad. Det här måste du ha koll på och ta chansen nu, privatleasingen blir sannolikt dyrare i framtiden.



*Skriv inte på kontraktet utan att ha läst vår artikel först.
Var smart, och spara pengar genom att vara väl förberedd.*

Så här förbereder du dig inför privatleasing av bil

- [Privatleasing av bil – så här räknar du:](#)
- [Tänk på det här vid privatleasing av bil:](#)
- [Fördelar med privatleasing av bil:](#)
- [Nackdelar med privatleasing av bil:](#)

Bilförsäljningen i Sverige slår nya rekord och en bidragande faktor är att [privatleasing blivit så vanligt](#). Nya kunder kommer till bilhandlarna för att privatleasa istället för att köpa – inte minst bland unga, barnfamiljer och kvinnor har det blivit populärt med privatleasing.

Men det gäller att göra sin hemläxa innan man åker till bilhandlaren och skriver på kontraktet. "Djävulen sitter i detaljerna" brukar man säga och [det finns gott om fallgropar inom privatleasingen](#). Du kan inte sjunka ned i fåtöljen hos bilhandlaren och låta dig förledas av allt positivt försäljnings snack – du måste vara kritisk och jämföra!

I **auto motor & sport nummer 2/2017** har vi en stor guide som visar hur du ska räkna och jämföra de olika erbjudanden som bilhandlarna ger. Som de flesta nog inser måste man alltid vara väldigt noga med vad som ingår i privatleasingen, innan man skriver på papperna. Ingår försäkring, vinterhjul, service? Hur lång körsträcka, bindningstid? Allt detta måste du ta reda på.

Själva "affärsidén" med privatleasing är att erbjuda en låg månadskostnad, en siffra som är så liten att den attraherar många kunder. Det är en metod man lärt sig från USA, där bilhandlarna utvecklat den här typen av försäljning till en konst.

Men räknar du rätt och jämför noga har du just nu stora chanser att kunna göra en bra affär – och köra en bil som du annars kanske inte skulle ha råd med.

Privatleasing av bil – så här räknar du:

Det är lätt att bli förvirrad av alla siffror vid privatleasing. Men det första, viktiga steget som du och miniräknaren måste ta är att [jämföra leasingkostnaden med vad det skulle kosta att köpa bilen kontant](#). Om du till exempel kan finansiera ditt bilköp genom att låna på en villa eller bostadsrätt blir räntan (och därmed en stor del av månadskostnaden) relativt låg. Kan du inte göra det ökar chansen för att privatleasing blir ekonomiskt fördelaktigt för dig.

För att underlätta för er läsare har vi på auto motor & sport gjort en ekonomisk "lathund". Ni använder denna ekonomiska formel som vi visar i artikeln, sedan kan ni snabbt räkna er fram till det som valt att kalla för "[Leasingpris per nybilstusenlapp](#)". Det intressanta med denna uträkning är att man snabbt får ett mycket tydligt grepp om erbjudandet från bilhandlaren är bra eller dåligt.

När du har formeln från artikeln och räknar ut "[Leasingpris per nybilstusenlapp](#)" ger vi dig följande råd:

- Ligger priset kring 600 kronor eller över – låt bli, leta upp ett annat alternativ. Det är inget bra avtal för privatleasing.

- Kommer du i närheten av 400 kronor, eller ännu lägre? Då är det helt klart intressant! Nu har du förutsättningarna för en bra privatleasing.

När du lärt dig den här beräkningen blir det väldigt intressant att jämföra bilhandlarnas erbjudande. Använd vår formel för att få koll på dina utgifter.

Det finns många viktiga detaljer i ett leasingavtal. Ett område som du måste titta på är hur bilen försäkras. Vissa bilföretag använder en schablonkostnad rakt över, andra tar noga reda på var du bor och alla andra uppgifter. Det kan vara helt avgörande för ekonomin, beroende på hur gammal du är och var du bor. Detta måste du läsa på, och denna information finns i artikeln.

Generellt gäller samma erbjudande för privatleasing oavsett ålder och kön. [Privatleasing blir därmed mer fördelaktigt om man är yngre och bor i storstad](#), eftersom dessa personer exempelvis har dyrare försäkring.

Eftersom privatleasing blivit så [populär utgör den idag en stor del av bilförsäljningen till privatpersoner](#). Det kommer att påverka begagnathandeln och även värdeminskningen på bilar. Andelen småbilar ökar genom privatleasingen och de kommer att få en snabbare värdeminskning, vilket redan märks men blir mera uppenbart om några år.

Den här negativa påverkan på begagnathandeln kommer att slå tillbaka på privatleasingen, som med all sannolikhet därmed blir dyrare om några år. Därför är det mest förnuftigt att privatleasa nu och chansen att hitta ett bra erbjudande är som störst idag.

All information finns i [auto motor & sport nummer 2/2017](#). Är du prenumerant på tidningen kan du läsa alla tidningar på nätet, helt gratis och när som helst.

- **Har du satt betyg** på din bil i vår begagnatdatabas? Gör det, då får du en gratis digitaltidning som tack. [Gör det här!](#)

Tänk på det här vid privatleasing av bil:

Många bilhandlare är ovilliga att pruta på en bil som privatleasas och vissa hävdar att det inte ens går. Men en del auto motor & sport-läsare har lyckats. Ibland har biltillverkarna särskilda specialmodeller som är "färdigutrustade" och då är det svårt att pruta, men i vissa fall kanske det går att få med vinterhjul, dragkrok eller annan utrustning. Jämför gärna erbjudandet mellan olika bilhandlare – ibland lönar det sig.

Dyrt gå utanför avtalet

Vanligtvis brukar det ingå 1.000 eller 1.500 mils årlig körning med en privatleasad bil. Kör du längre än så får du betala extra för "övermil". Det görs för att andrahandsvärdet på bilen blir lägre ju längre den gått och det vill bilhandlaren ha ersättning för.

Bilhandlaren räknar med ett visst slitage på bilen när det är dags att lämna tillbaka den, men inget onormalt slitage. Vad som räknas som normalt och onormalt är helt upp till bilhandlaren eller bilmärket så här gäller det att se upp! Stora stenskott, revor i klädseln och annat kan göra att du får betala ersättning men det skulle ju sänka andrahandsvärdet även om du ägde bilen själv och skulle sälja den.

Bryta avtalet?

Den största skillnaden mellan privatleasing och billån är bindningstiden. Det vanligaste är att privatleasingkunderna tecknar sig för antingen två- eller treåriga avtal, men ibland förekommer både kortare och längre bindningstider.

Det här innebär alltså att du förbinder dig att betala månadsavgiften i två eller tre år. Blir du arbetslös, sjukskriven eller plötsligt får ändrat bilbehov – till exempel om du flyttat – kan en privatleasad bil alltså inte säljas, som en bil med lån.

Du kan försöka överlåta avtalet till någon annan (som biltillverkaren måste göra kreditprövning på och godkänna som ny leasingtagare). Då får den nya leasingtagaren "ta över" eventuella skrapmärken och annat som du orsakat medan du kört bilen, och som bilhandlaren kan anmärka på när det är dags att lämna tillbaka bilen.

Ett annat sätt är att försöka bryta avtalet i förväg. De flesta bilhandlare tar då ut en straffavgift.



*Många unga familjer väljer att privatleasa sin bil.
Fasta månadskostnader och inga krav på säkerhet är attraktivt.*

Fördelar med privatleasing av bil:

- Enkelt och bekvämt.
- Ingen kontantinsats eller lån.
- Fast månadskostnad.
- Man slipper oroa sig för bilens värdeminskning (restvärde).
- Man får tillgång till en ny, säker, driftsäker och miljöanpassad bil.
- Inget krångel med att sälja bilen.
- Privatleasing gör det relativt billigt att köra en större, dyrare bil.



11. Så många svenskar har förbeställt Tesla Cybertruck

Redaktören bytbil.com 2020-03-31

Sverige är knappast pickup-bilarnas förlovade land. Ändå är vi på 10-i-topp-listan när det gäller att förboka Tesla Cybertruck. Cirka 4400 svenskar kan ha förbeställt Teslas nya modell, enligt nya uppgifter.



Tesla Cybertruck blev en viral succé efter att Elon Musk presenterat bilen på ett event i november förra året. Trots eller tack vare att Tesla lyckades krossa två av bilens okrossbara rutor vällde förbeställningarna av bilen in. Enligt Elon Musks senaste uppgifter har 535 000 personer globalt lagt in en förbokning på 100 dollar.

Genom att skapa en undersökning bland 1800 medlemmar har CybertruckTalk-forumet skapat en lista vilka länder som har förbeställt bilen i högst utsträckning. Som väntat är det pickupens hemland USA som toppar listan med hela 76 procent av beställningarna. Det skulle innebära att över 400 000 elektriska Cybertrucks snart kan förbättra miljön i USA.

Sverige placerar sig som åtta på 10-i-topp-listan trots vår relativa litenhet som bilköparnation. 0,83 procent av alla Cybertruckbokningar har gjorts i Sverige. Det motsvarar 4440 personer som förbeställt bilen om man ska tro undersökningen.

Norge som är ledande på elbilar sticker ut även när det gäller att beställa Cybertrucks. Vårt västra grannland är femma i världen på reservationer och står för 1,11 procent. Island sticker ut ännu mer med över 2000 reservationer.

De flesta som reserverat bilen vill ha versionerna med två eller tre motorer. Endast 17 procent har valt instegsmodellen med en motor. Instegsversionen kommer i USA att kosta omkring 400.000 kronor. Versionen med två motorer ska kosta cirka 500 000 kronor. Priserna i Sverige är inte kända ännu.

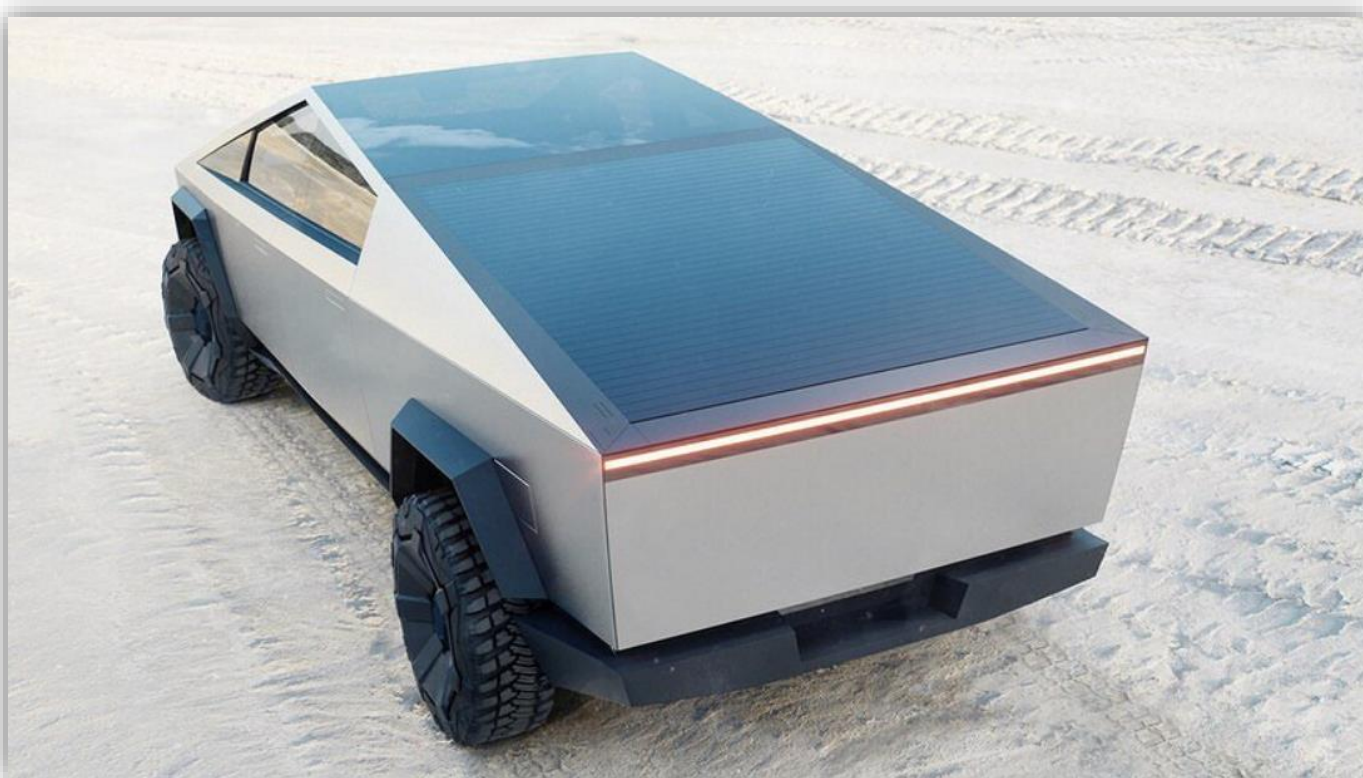
Produktionen är tänkt att starta i slutet av nästa år och bilen ska få en räckvidd på 40-80 mil beroende på batteristorlek.



Topp 10 länder för Cybertruck-förbeställningar

USA	(76,25%)
Kanada	(10,43%)
Australien	(3,16%)
Storbritannien	(1,39%)
Norge	(1,11%)
Tyskland	(1,05%)
Sverige	(0,83%)
Nederländerna	(0,67%)
Frankrike	(0,44%)
Island	(0,44%)

Källa: CybertruckTalk-forum



12. Lucas kör 6 000 mil om året med elbil men har aldrig laddat hemma

Publicerad 2020-04-01, 16:52

Hur fungerar det att köra tusentals mil om året med elbil? Vad är kostnaderna och hur sysselsätter man sig under tiden bilen laddar och vilka fördomar möter man? Vi får dessutom svar på hur man laddar sin bil till ett lågt pris.



Hej Lucas! Till att börja med – vad hade du för förväntningar på elbilsägandet?

- Mina förväntningar var höga eftersom jag hade läst många tester och recensioner. Jag var orolig kring vinterkörning då vi är mycket i Norrbotten och Norrbottens inland – men oron var obefogad då elbilen visar överlägsenhet när det är riktigt kallt och dåligt väglag. Jag har flera vänner i allt från Kiruna och Gällivare till Luleå och Piteå och alla är nöjda med sina elbilar, speciellt när det är riktigt kallt. Att aldrig behöva kallstarta bilen och oroa sig över att den inte ska starta, samt kunna få värme snabbt eller till och med – förvärma bilen.

Okej, men hur påverkas förbrukningen när det är kallt?

- När jag kör på mindre vägar i tvåsiffriga minusgrader, exempelvis mellan Östersund och Lycksele så har jag runt 40 mils räckvidd. Men kör jag i hög hastighet på motorväg i kyla och regn så blir räckvidden närmare 25–30 mil.

När det är behagligare temperatur då?

- Enligt WLTP är räckvidden för Tesla Model 3 cirka 50 mil. Den riktiga räckvidden sommartid är mellan 35–55 mil beroende på väder och hastighet.

När köpte du din första elbil?

- Jag köpte min Tesla Model 3 Performance 2019 och den första elbilen jag körde mycket var en Tesla Model S 85 från 2014, därefter en Tesla Model X P90D från 2017.

Du gillar Tesla förstår jag, finns det en så kallad "Tesla-sekt"?

- Haha, Tesla-sekt brukar väl vara benämningen på Teslaägare som bara gillar sitt varumärke och tycker allt annat är skit – sånt är sällsynt tycker jag.

Möter du fördomar från folk som inte gillar elbilar?

- Det gör jag, många tror att elbilar är tråkiga och dåliga, men det ändras snabbt när de åker med eller får köra.



Vad hade du för bil innan Teslan?

- Innan körde jag mycket Peugeot, Saab, Volkswagen samt Volvo. Allt från en 270-hästars Saab 9-5 till en 180-hästars Multivan från VW.

Laddning

Hur laddar du?

- Jag laddar på publika snabbladdare cirka en gång per vecka eftersom jag saknar laddningsmöjlighet hemma. På helger blir det ofta långresor och då laddar jag medan jag gör de mänskliga behoven som att äta, gå på toaletten, dricka kaffe och sträcka på benen. Man kan även se på Netflix eller Youtube som är integrerat i bilens infotainment

Jag förstår, hur lång tid tar det?

- Elbilar laddar snabbast mellan 10–60 procent eller 10–80 procent, så oftast blir det kortare laddstopp på cirka 20–25 min. Sen kör man till nästa laddare vilket är raka motsatsen till en bensinbil där man oftast tankar fullt. Med elbil fyller man på en del varje gång man stannar istället för att sitta och vänta på fulladdning. Att ladda mellan 10–80 procent tar ungefär lika lång tid som mellan 80–100 procent, så det är verkligen inte värt att sitta och ladda fullt så länge man inte måste.

Vilken är högsta snabbladdningseffekt till Tesla Model 3?

- Det är 250 kW, men i Sverige kan vi bara nyttja 190 kW idag. Tesla bygger ut Supercharger-nätverket med deras V3-laddare som laddar 250 kW. Idag finns dessa på vissa ställen i USA, Kanada, England och Norge. Det ska förhoppningsvis byggas ut i Sverige i år också. Vi laddar vanligtvis på ställen med en laddningskapacitet mellan 50–150 kW.

Har man ett kallt batteri så kan inte batteriet ta emot full effekt, Tesla har löst det på ett smart sätt genom att förvärma batteriet automatiskt inför laddningen om navigationen är inställd på en Supercharger. Detta påverkar främst snabbladdning, vanlig hemmaladdning påverkas överlag inte av temperaturen i batteriet. Batteriet värms via körning och laddning eller om man startar förvärmning av batterierna före avfärd.

Ekonomi

Vad är kostnaden för att ladda hemma?

- Jag laddar ju inte hemma men enligt mina vänner som kör elbil så kan man räkna på cirka 1,5–3 kronor per mil.

Och på snabbbladdare?

- Det varierar mellan 1–10 kronor per mil. Jag snabbbladdar för cirka 1 krona per mil oftast då jag har abonnemang hos ett laddningsnätverk där man kan betala ett fast pris.



Vilket laddningsnätverk använder du som ger ett så lågt pris?

- Jag använder Bee, de har låg milkostnad ifall man kör mycket, dock finns bara en snabbbladdningsplats per station, på 50 kW. Det finns även risk för köer eller strul med laddaren. Det fungerar bra ifall vi inte har bråttom eller ska stanna lite längre och äta, men när vi har bråttom laddar vi på Teslas Superchargers som är lite dyrare men laddar med 150 kW och snart – 250 kW.

Vad är snittförbrukningen på din Tesla?

- Den ligger runt 23 kWh/100 km, med min blyfot...

Hur ser milkostnaden ut?

- Inräknat allt – värdeminskning, däck, försäkring och så vidare, så är det ungefär 25–28 kronor per mil under dessa 3 år för en Tesla Model 3 Performance.

Som jämförelse så uppskattar jag att en Audi RS3 som är en direkt konkurrent skulle ligga på runt 50 kronor per mil över samma sträcka och tid.

Vad tänker du om andrahandsvärdet på bilen?

- Det ser mycket bra ut – vår Model S sålde vi med 66 procent andrahandsvärde och den hade över 11 000 mil på mätaren. Så allt tyder på att Model 3 kommer stå sig lika bra tack vare stor efterfrågan och för att det säljs för få bra elbilar.

Vad är det bästa och sämsta med elbilsägandet?

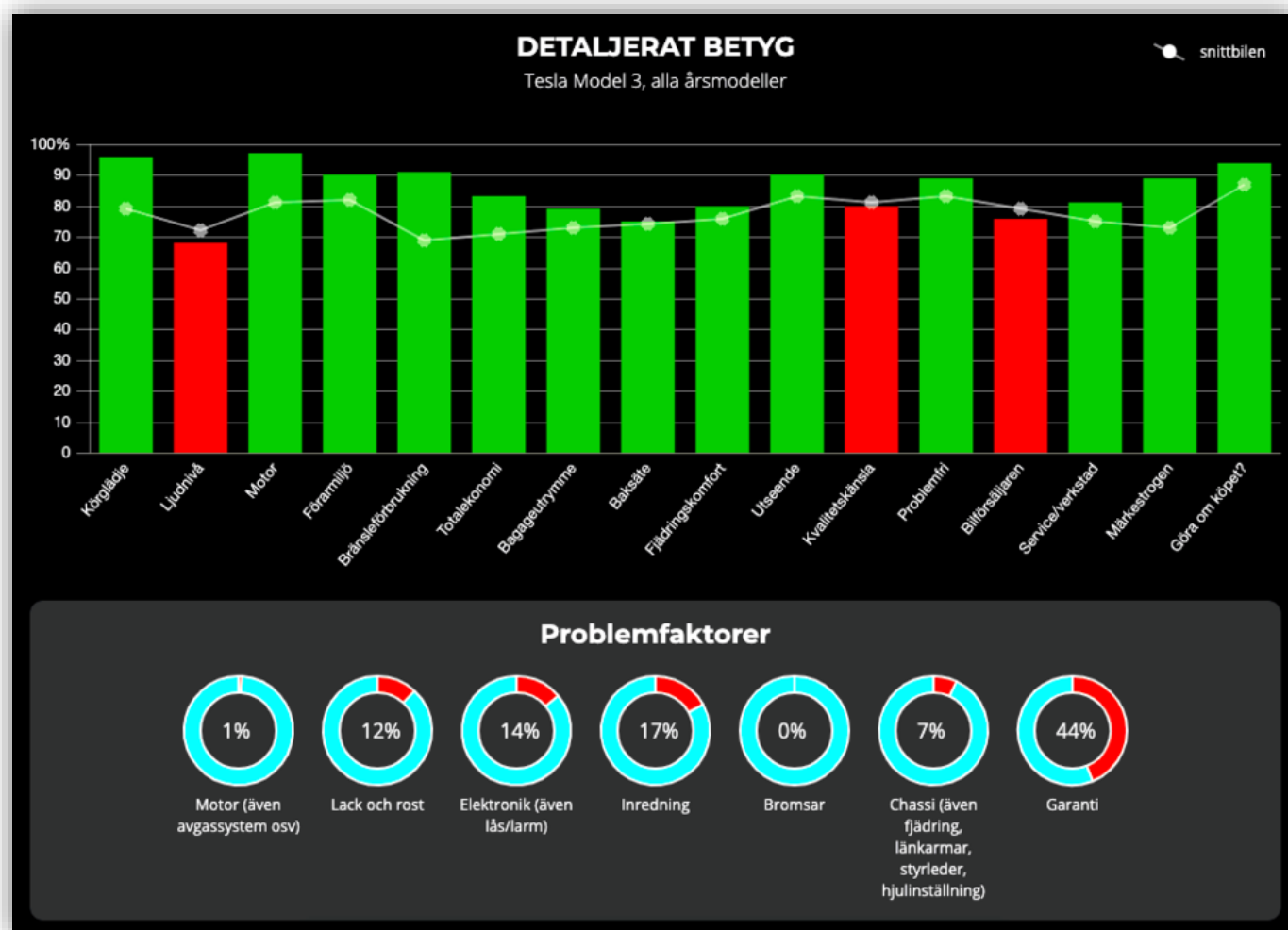
- Det bästa är friheten – som i mitt fall – betala leasingkostnader, försäkring och laddningsabonnemang. Därefter kan jag resor vart jag vill i hela Europa med total frihet och till väldigt låg driftskostnad. Även driftsäkerheten är riktigt bra, att slippa åka iväg och serva bilen och vara rädd för att växellådan ska rasa eller annat.

Sen uppskattar jag den snabba accelerationen och tekniken man får i till exempel Tesla. Att alltid vakna med full "tank" är ju trevligt och det är vad majoriteten av elbilsägarna upplever.

Det sämsta är svårt eftersom jag är väldigt nöjd med bilen överlag. Det kan väl vara att energidensiteten är relativt låg i batteriet jämfört med bensin, men det utvecklas ju hela tiden.

Jag har även lite smak för sportbilar, så ibland kan jag sakna lite ljud från motorerna i bilen. Oftast är det skönt med tystnaden, men när man kör "inspirerat" hade det varit kul med lite motorljud, likt Porsche Taycan. Något som kanske blir vanligare i elbilar framöver.

Snittförbrukningen för Tesla Model 3 enligt ams-läsarna: 17,9 kWh/100 km



Snittbetyg för Tesla Model 3 enligt ams-läsarna.

Har du haft några problem med bilen?

- Jag har haft en list som lossnat i ena dörren och en dörr var feljusterad från fabrik, annars känns det bra. Allt blev åtgärdat av Tesla på garanti utan problem.

Hur är kvalitetsintrycket i övrigt då?

- Passformen är lite sisådär men det är väl en biverkning från massproduktion. Tesla känns inte lika väl hopskruvad som en Porsche, men den kostar ju väsentligt mycket mindre också.

Vad säger du till dem som hävdar att elbilsägande inte fungerar för långkörning?

- Till de säger jag att man bör prova före man uttalar sig. Jag som varit på långresor till allt från Nordkap till Serbien de senaste åren tycker uttalandet är rätt löjligt.



Av Robin Kjellberg

Källa: Lucas Lundkvist

13. Eldriven familjebil från Mercedes vintertestad

30 mars 2020

Elbilarnas prestanda på vintern är en het fråga. Nu har Mercedes testat sin nya elbil EQV i norra Sverige för att lära sig mer om batteriets prestanda i riktigt kallt väder. Nya EQV ska gå att köpa i Sverige till hösten.



Små och mellanstora elbilar kommer från flera tillverkare under de kommande åren. Vi har också sett mellanstora och stora suvar och renodlade sportbilar med eldrift under det senaste året. Och här kommer nästa biltyper för elbilsköparna: den stora familjebilen.

Det är Mercedes som i höst börjar sälja sin stora [familjebuss EQV](#), en åttasitsig framhjulsdreven minivan med ett batteri på 100 kWh och snabbladdning på 110 kW. Mercedes skriver på sin egen hemsida att batteriet är på 90 kWh men i pressmeddelandet från vintertesterna står siffran 100 kWh. Med fulladdat batteri ska EQV klara att köras cirka 40 mil på en laddning. Men det är förstås enligt körcykel i normalt väder. Hur mycket batteriets prestanda försämras i kallt väder har Mercedes tagit reda på under vintertester i svenska Arjeplog.

Mercedes har inte avslöjat några siffror på hur mycket batteriets prestanda försämrades, inte mer än att "bilen levererade". Det var inte bara batteriets prestanda som testades utan också hur den lägre tyngdpunkten, till följd av batteriets placering i golvet, påverkade köregenskaperna på halt väglag samt hur mycket klimatanläggningen påverkade bilens prestanda i riktigt kallt väder. Mercedes lyckades pricka en period med minus 30 grader i Arjeplog.

Ni som undrar hur stor EQV är kan jämföra den med Mercedes skåpbil och familjebuss [V-klass](#). Motorn är på totalt 204 hästkrafter. Med snabbladdningen på 110 kW går det att ladda upp till 80 procent av fullt batteri på cirka 45 minuter. Toppfarten är enligt tidigare uppgifter 160 km/tim. EQV ska också säljas som skåpbil.



Mercedes har tidigare meddelat att EQV ska säljas i två utföranden, två längder, på 5 140 respektive 5 370 mm där hjulbasen ändras från 3 200 mm till 3 430 mm. Bagagevolymen är hela 1.030 liter och totalvikten är 3 500 kg.

Det ska också gå att köpa EQV med sex eller åtta platser och vi får så klart se Mercedes operativsystem [MBUX](#) men tyvärr får vi inte se samma snygga bildskärmslösning som i bland annat Mercedes E-klass.

Mercedes har däremot inte avslöjat några priser men en kvalificerad gissning är från drygt 700.000 kronor och uppåt. V-klass med förbränningsmotor kostar från 527 000 kronor och uppåt.



14. M8 med 820 hästar och 1000 Nm

Text: Johan Ringshagen

Publicerad: 2020-03-31 08:00

Uppdaterad: 2020-03-31 10:24

BMW-specialisten G-Power har utnyttjat den inneboende kapaciteten i BMW:s turboåtta S63 och höjt topeffekten med nästan 200 hk extra!



BMW:s stora 8-serie är en kapabel gran turismo, lyxig och långbent för snabba och bekymmerlösa färder, till exempelvis St. Tropez. I synnerhet i M8-utförande med sin 625 hk och 750 Nm starka V8 biturbo. Men, får det lov att vara omkring 200 hästar och 250 Nm till?

BMW-tunern G-Power menar att grundmotorn, S63B44T4, är mer än kapabel för att hantera en sådan effektökning och har tagit fram ett trestegs tuningprogram de kallar G8M. Genom att byta turboaggregat downpipes och avgassystem, samt givetvis kalibrera motorstyrningen efter bytt hårdvara, tar de ut 820 hk och 1.000 Nm i "steg 3".

De två lite mildare stegen, om man nu kan kalla 720 hk och 850 Nm, samt 770 hk och 930 Nm för mildt, har samma avgassystem som värstingen. Steg 2 har även samma downpipes som steg 3, men kopplade till originalturbo.

Bilen i bild rullar på G-Powers egna smidda fälg, i det för muskelcabben passande namnet, Hurricane RR i 21" diameter. De är skodda av Michelin i 285/30-21.



15. Ursinnig Peugeot 207 – låter som en F1-bil

Publicerad 2020-03-31, 15:58

Få saker får håren att ställa sig som när en F1-motor (från förr) närmar sig de höga siffrorna i varvtalsregistret. Nästan samma känsla kan denna Peugeot 207 uppbåda. För framdrivningen står nämligen en Formula Renault V6:a på 3,5 liter som varvar till 8,500.

Personen bakom bilen, som kallas för "Mad Creation 2" (MC2) heter Alex Kelsey. Han har byggt om en Peugeot 207 från grunden med rörram, och bilen väger in på 1 000 kg.



FILM: <https://youtu.be/E4L4Pfk9MIA>

Men en sådan nätt bil, fyrhjulsdraft, och en 3,5-liters V6:a som ger 450 hästar monterad mellan axlarna, blir naturligtvis accelerationen stygg. 0–100 km/h går på 2,6 och 0-200 km/h på 7 sekunder blankt. Mycket imponerade naturligtvis, men det bästa med bilen är ju motorljudet, inte sant?

[Baktävling: Reto Meisel kör Mercedes SLK med Judd-V8 som varvar 11.300 rpm](#)

[Fredagsfilm: Mercedes SLK med Judd-V8:a](#)



Av Patrik Lundin

16. Liebherr lanserar helelektrisk betongbil

2020-04-01 13:31 Johan Kristensson

Redan till hösten kommer det att rulla en betongbil i Schweiz som drivs helt och hållet av el. Volvo lastvagnar bidrar också till projektet.



Betong är tungt och därför är dieselmotorn snudd på allena rådande när byggmaterialet ska fraktas från stationen till byggsplatsen. Den schweiziska tillverkaren av anläggningsfordon Liebherr gör nu ett försök att ändra på den saken.

I samarbete med en rad aktörer lanserar företaget nu sina första helelektriska betongbilar med plats för 10 respektive 12 kubikmeter, kallade ETM 1005 respektive 1205.

Liebherr och fordonskomponenttillverkaren ZF har utvecklat drivningen av den roterande trumman som består av en elmotor och en växellåda. Trumman drivs för första gången av samma batteri som används för framdriften vilket eliminerar behovet av kostsam kraftelektronik. Liebherr har tidigare lanserat en elektrisk betongblandare där trumman drivs av ett batteri om 32 kWh och som kan monteras på valfritt lastbilschassi.

Läs mer: [Volvo visar upp nya amerikanska ellastbilen](#)

Själva lastbilschassit är egentligen en femaxlig Volvo FM konverterad till batteridrift av Futuricum, ett schweiziskt varumärke ägt av ingenjörfirman Designwerk som specialiserat sig på elektriska kommersiella fordon, rapporterar [Electrive](#).

Liebherr anger inte några specifikationer gällande batterikapacitet men berättar att fordonet normalt sett endast behöver laddas under natten. På sin hemsida anger Futuricum att de erbjuder tre chassiversioner med mellan 18 och 44 tons totalvikt och batterikapacitet upp till 680 kWh.

Det första fordonet kommer att tas i drift redan till hösten av två schweiziska kunder.

Elektriska betongblandare har byggts tidigare, till exempel av Liebherr eller [Wierda Hybrid Technologies](#). Peabs dotterbolag Swerock [köpte redan 2015](#) in sådana fordon. Men hittills verkar det vara mycket ovanligt att även själva lastbilen drivs av batterier.

17. Buss testar bränsleceller – har kört motsvarande ett varv runt jorden

2020-04-01

En buss med PowerCell S2 bränslecellsstackar har i fälttester i Kina fram till slutet av januari i år kört 4 000 emissionsfria mil, motsvarande ett varv runt jorden.



Bussen är en av flera som rullar i den kinesiska staden Wuhan. Det är Wuhan Tiger har utvecklat bussen tillsammans med kinesiska fordonstillverkaren Skywell. Bränslecellssystemet på 40kW baseras på två stycken PowerCell S2.

Sedan ungefär ett år tillbaka testas systemet i bussar som går i daglig trafik på busslinjerna 359 och 272 i Wuhan. Linje 359 är 12 kilometer lång och har totalt 16 hållplatser.

– Ingen av stackarna i bussarna har uppvisat minsta problem trots intensiv användning under lång tid och tuffa förhållanden – den buss som hittills gått längst har kört hela 4 000 mil, säger Yibo Zhao, vd PowerCell Fuel Cell (Shanghai).

Bränsleceller kan erbjuda en utsläppsfri elektrifiering av en lång rad applikationer, däribland olika fordon såsom bilar och bussar. En genomsnittlig stadsbuss med dieselmotor som körts 4 000 mil skulle ha gett upphov till utsläpp av totalt cirka 6,8 ton koldioxid och 184 kilo kväveoxid.

För att minska utsläppen av hälsovådliga ämnen och koldioxid har Kina infört stora subventioner för fordon som elektrifieras med hjälp av bränsleceller.

18. Megafabrik ska ge grön vätgas till låg kostnad

2020-04-01

Världens största produktionsanläggning för grön vätgas ligger i Namie, Japan.



Anläggningen heter [Fukushima Hydrogen Energy Research Field \(FH2R\)](#) och ska visa hur stora mängder grön vätgas kan produceras till låga kostnader.

FH2R kan producera hela 1 200 normalkubikmeter (Nm³) vätgas i timmen. Nm³ motsvarar en kubikmeter gas vid trycket 1.01325 bar och 0° C.

Tillgången på förnybar energi förändras beroende på hur mycket solen lyser och vinden blåser. Genom att producera vätgas av förnybar energi kan man spara den när det finns ett överskott. Vätgasen kan sedan vid behov göras om till el med hjälp av ett bränslecellsystem.

Vätgasen som tillverkas i anläggningen kommer att användas till både stationära bränslecellssystem och som bränsle för bilar, bussar och andra fordon.

[Här kan du läsa mer](#) om anläggningen.

Feber**19. RadRunners nya elcykel är inspirerad av klassiska motorcyklar**

AV BOBBY GREEN 2020-03-31 KL 17:40

Hrm, var då?

**FILM:** <https://youtu.be/04j2Axfek>**FILM:** <https://youtu.be/FvcNX33bNTc>

Klassiker

20. Lifta genom tiderna – i Citroën!

Publicerad 2020-03-29 8:00 text Carl Legelius

När Citroën fyllde 100 firade man förstås med en tillbakablick. Häng med liftaren genom decennierna och fundera på vilken av bilarna du helst skulle velat åka med i!



FILM: <https://youtu.be/Yr7iT1oZtQU>

Klassiker

21. Citroën DS – reklamfilmer som fortfarande funkar!

Publicerad 2020-03-28 8:00 text Carl Legelius

Vilket annat bilmärke skulle köra på tre hjul och utan bakskärm i en reklamfilm? Njut av en samling reklamfilmer om Citroën ID och DS!



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

22. Klassiskt bilmärke: Bentley

Publicerad 20 december 2010

Du kanske tror att Bentley-bilar alltid varit dyra att köpa och köra? I stort sett har du rätt, men det fanns en tid då en bättre begagnad Bentley inte kostade mer än två studielån, styvt 10 000 kronor.



Bentley 3 Litre Supersports Brooklands 1925–27

Detta var i slutet av 60-talet och jag måste ju säga att det var rätt mycket bil jag fick för pengarna den gången. Mk VI Standard Steel Saloon hette modellen och den hade levererats ny till Gahms Väskfabriks AB i Stockholm någon gång 1951.

Polerade paneler, massor av skinnklädsel, viskande tyst gång: på alla sätt en doft från en annan värld.

Historien om Bentley började dock på ett helt annat sätt, nämligen med den bilimport som Walter Owen Bentley ägnade sig åt på 1910-talet. Snart nog ville han bygga en egen bil, och som herr Bentley inte var särskilt intresserad av små bilar med traditionella lösningar skapade han ett bilmärke med utmärkta förutsättningar att vinna världen.

Eller i varje fall 24-timmarsloppet vid Le Mans ett antal gånger.

Magnifik åttalitersmodell

Bentley var inte bara bilhandlare utan också känd som flygmotorkonstruktör och pionjär i användningen av aluminiumkolvar. Hösten 1919 visades hans första egna bilkonstruktion och året därpå startades en blygsam serietillverkning av denna trelitersbil.

Chassiet var i produktion ända till 1929 då 1 622 exemplar hade byggts. Alla var inte öppna och mörkgröna även om det är så man vanligen tänker på gamla Bentley-bilar. En hel del salooner byggdes också, med olika exteriörkulörer.

Vid den här tiden var "fina" märken, som till exempel Bentley, strängt taget bara chassitillverkare. Karossen byggdes på chassikundens uppdrag, och enligt hans specifikationer, av någon fristående vagnmakare.



4 ½ Litre Embericos Pourtout Coupe 1938

1927 utvecklades trelitersmodellen till "4 ½ Litre". Liksom tidigare var motorn fyrcylindrig och gav först 100 hästkrafter, senare 130. Under 20-talet kom ytterligare Bentley-modeller, som till exempel Speed Six på 180 hästkrafter, en enorm effekt på den tiden.



Speed 6 Convertible 1930



Bentley Blower 4.5 Litre 1930

1930 kunde man köpa en kompressormatad Bentley, ibland kallad Blower Bentley, och särdeles uppskattad i tävlingsammanhang både på den tiden och nu.

W.O. Bentley var nästan lika dålig på affärer som han var skicklig i allt som rörde prestandabilar. Firman gjorde konkurs sommaren 1931, strax efter att man presenterat den fullständigt magnifika åttalitersmodellen, en rak sexa med överliggande kamaxel och 220 hästkrafters effekt.



8 Litre Sports Tourer by James Pearce 1931

Precis 100 exemplar av åttalitersmodellen byggdes och ett av dem har i många år kunnat beundras på Tekniska Museet i Stockholm. Det är en lågbyggd saloon, som en gång tillhörde Torsten Krüger, tändstickskungens bror.

Bentleys konkursbo köptes av Rolls-Royce, som förvandlade den ofta ganska råbarkade Bentley-bilen till "The Silent Sports Car". Många hade naturligtvis synpunkter på detta, men märket överlevde och det var sannerligen inga trista eller dåliga bilar som byggdes under resten av 30-talet.



Mark V

Motorerna var nu på 3,5 respektive 4,5 liter. 1939 blev överväxel standard och året därpå fick den så kallade Mk V individuell framhjulsfjädring. Sen kom kriget och med det var det i stort sett slut med byggandet av specialkarosser. (Med mycket annat också.)

Ägs av Volkswagen

När biltillverkningen återupptogs efter kriget erbjöds Bentley-kunderna för första gången kompletta bilar, Standard Steel Saloons. Nåja, bilarna var rambyggda och den som ville sätta sprätt på litet extrapengar kunde fortfarande få en kaross med eget utseende.

1950-talets Bentley-bilar var i stort sett identiska med Rolls-Royce-modellerna och på den vägen var det i flera decennier. Fast Bentley har alltid stått för det sportiga hos Rolls-Royce; se bara på Mulsanne Turbo från 80-talet, en racerkoloss med fyra dörrar.

Numera är det så olyckligt för den engelska självkänslan att BMW äger Rolls-Royce och Volkswagen har hand om Bentley. Ju mindre vi säger om den saken desto bättre, tycker åtminstone entusiasterna i tweedkostym.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

23. Ronnie Petersons grav vandaliserad

Mattias Rabe 29 mars 2020

Under söndagskvällen kom information om att Sveriges mest framgångsrika Formel 1-förare genom tiderna, Ronnie Peterson, har fått sin gravsten omkullvält.



Ronnie Peterson

Det är Nerikes Allehanda som rapporterar att Ronnie Petersons grav på Almby kyrkogård i Örebro har skändats. Hans sten samt två andra har välts omkull. Man tror att det har inträffat under natten till söndagen.

– Det är verkligen att skända. Stenarna ligger verkligen ned. Det ser inte alls roligt ut, verkligen inte. Det känns nästan som att man just har valt Ronnies sten, säger församlingsherden Brita Wennsten till [Nerikes Allehanda](#).

Ronnie Peterson är Sveriges mest framgångsrika racingstjärna genom tiderna. Han debuterade i Formel 1 1970 och slutade som totaltvåa under två år – 1971 och 1978.

Just 1978 kom tyvärr att bli hans sista säsong då hans var inblandad i en stor krasch med många bilar, precis efter starten i Italiens Grand Prix på Monza. Dagen därpå, den 11 september 1978, kom det tragiska meddelandet från sjukhuset i Milano – Ronnie Peterson hade gått bort.

[Läs gärna med var vi skrev om Ronnie Peterson](#) i samband med att det den 11 september 2018 var 40 år sedan han gick bort.



24. Fredagshumorn: Rattmuffen



FILM: <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>



25. Fredagsfilmen: Megane RS Trophy 300 på Nürburgring jagar 911 GT3 RS



FILM: <https://youtu.be/8ayymVUcNvU>



Janne "Flash": Det dör för få i motorsporten

Publicerad 2020-04-06 17:57, uppdaterad 2020-04-06 19:29

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Motorsport var farligt, obehagligt farligt, och åskådare och medier trängdes för att se de orädda gladiatorerna som riskerade sina liv för att komma först till äran...



Där vaknade ni till, menar jag verkligen det? Vill jag att förare ska dö i racing? Självklart inte men vi börjar från början.

Racerförare var sportens gladiatorer, vi körde bilar som var snabba och svåra att hantera, på banor där det gick grymt fort. I en dokumentär har Jacky Stewart sagt att han räknat ut att körde man F1 i fem år, löpte man 50 procents risk att köra ihjäl sig, körde man mer än fem år var risken 100 procent.

Motorsport var farligt, obehagligt farligt, och åskådare och medier trängdes för att se de orädda gladiatorerna som riskerade sina liv för att komma först till äran, pengarna, champagnen, blommorna och pokalerna. När starten gick tittade åskådarna med skräckblandad förtjusning ner mot första kurvan, kommer det gå bra?

När min gode vän Pär Holmertz var på STCC-finalen 1998 och stod i kurva ett där tjugotre bilar kom i bredd i 200 km/h beskrev han det så här: "Det var hemskt, jag tittade på publiken och det verkade som ingen hade fattat att alla skulle dö!"

Jag har alltför många gånger stått på banor och sett ambulanser köra bort förare som antingen skadat sig allvarligt, eller avlidit. Före 1994. Vad hände då 1994, som förändrade allt? Jo, Ayrton Senna avled söndagen den 1 maj på Imola. Senna var så populär att hela sporten fick en riktig snyting, de ansvariga förstod att kostnaden för att förlora stora förare var skyhögt.

Arbetet med att utveckla och bygga om bilarna och ändra utrustningen tog sin början. Idag brinner tävlingsbilar sällan eller aldrig. Vi har fått hans-skydd och stolar/bilar med sidostöd som har stoppat nackskador, ben och fötter har flyttats in och fått skydd, och de burbågar eller den kolfibertub som föraren sitter i har utvecklats så att man inte längre kläms fast i en bil.

Banorna har ofta blivit av med sina mest utmanande kurvor, avkörningsytorna har hundradubblats och räcken har flyttats och monterats snett så att bilarna inte stannar tvärt, och gör de ändå det finns det flera meter med ett mjukt påkörningsskydd som gör att bilarna landar mjukare. Numera sker sällan olyckor med skador eller dödsfall vid förarmisstag. Allt detta är självklart väldigt bra och jag som alla andra vill förstås ha det så.

Det man "måste" tänka på, och som jag är orolig för, är att man i sin iver gör om sporten till något annat. Idag går alla bilar långsamt, de har blivit tunga, däcken i F1 håller inte för att köra fort med, och inte i standardbilsracing heller då bilarna är för tunga även där. Banorna har byggts ut, alla utmanande kurvor har byggts om, så om du inte kan köra genom dem, kör du bara utanför och tar en varning från domarna. Banorna ser ut som parkeringsplatser med vita streck på, och går det för fort lägger man bara till en 50 km/h-chikan som alla kan köra i. Säkert, men tråkigt.

Man skiljer inte ut vem som är snabb och vem som är riktigt snabb, utan alla kan fisa runt och klara sig hyfsat. Vi håller på att säkra sönder gladiatorporten motorsport. Ljudet är borta, farten är borta, spänningen är borta – och ofta är även publiken borta.

Det är lite som att man skulle anse att störtlopp är för farligt, och ställa ut fler käppar i backen. Vips har störtlopp blivit slalom. Eller att man tar bort tacklingar och slagskott i ishockey, plus att man flyttar sargen tio meter bort och ersätter den med en 20 cm hög kant, man förbjuder puck och ersätter den med en boll, vips har man bandy. Ridsporten får bara använda låga ponnyer så ingen ramlar av från hög höjd och dör eller hamnar i rullstol, att rida är nämligen betydligt farligare än motorsport. Inget av detta skulle fungera, det förstår alla.

Men tillbaka till "det dör för få i motorsporten", vad menade jag egentligen? Jag ska förklara.

Under 80- och 90-talet upptäckte jag att de som tittar på motorsport vill se krascher, videor med krascher gav stora pengar. Idag när olika serier gör reklam för kommande race visas mer krascher än något annat – för det säljer, det kittlar, det engagerar.

Min analys är att publiken vill "se när vi kör ihjäl oss", men när vi gjort det, vill de att vi kliver ur bilarna och vinkar till dem att vi är okej! Så fungerar motorsport.

SLUT