



Imperial Crown Limousine 1957

MOTORNYTT
Föregående

fredag 24 april
onsdag 22 april

1. Avslöjat: Så samlar bilen in viktig data om din körning
2. Mätarskruvade bilar allt vanligare – så här skyddar du dig
3. Bilfirman fifflade med mätaren – nu hävs köpet
4. Elbilstillverkarkaren Uniti hotas av konkurs
5. Koenigsegg Jesko Absolut - redo för takeoff
6. Spyros Panopoulos Project Chaos - superbil med 3000 hästar
7. Toyota har nu sålt tio miljoner exemplar av RAV4
8. Prov: Opel Grandland X Hybrid4 – blixtsnabb!
9. Motorer med udda cylindervolym
10. Vilket drag i Finland - snart får du köra 100 km/h med släp
11. Klassiskt bilmärke: Buick
12. Fredagshumorn
13. Fredagsfilmen
14. Motorsport och corona - del 2, team och banor

1. Avslöjat: Så samlar bilen in viktig data om din körning

Publicerad 2020-04-16 12:41 text Erik Söderholm

Moderna bilar har en funktion som är okänd för de flesta: Viktig data skickas iväg till ett privat företag.



Många nya bilar har sensorer och kameror som används för system som till exempel adaptiv farthållare, filhållningsassistent och döda vinkeln-varning.

Men vad många inte vet är att uppgifterna även kan användas för att samla information åt företaget Mobileye som tillverkar kameror och sensorer för bilar.

Amerikanska [Consumer Reports](#) har granskat hur det hela fungerar. Mobileye bygger egna digitala kartor över trafiksituationen i en mängd städer i världen och använder dem sedan för att berätta om sin teknik för journalister, investerare och potentiella kunder.

Mobileye får ta del av uppgifterna från enskilda bilar med hjälp av bilens mobiluppkoppling. I många fall vet föraren inte ens om att detta sker eller vad Mobileye är för företag.

– **Den här typen** av data har enorm potential för allmänheten om insamlingen är begränsad och hanteras på ett sätt som skyddar förarnas integritet. Problemet är att det i dag inte finns några lagar som begränsar insamlingen eller användningen av datan, eller ens kräver att föraren får veta vad som delas och med vem. Det är som i vilda västern, säger David Friedman på Consumer Reports.

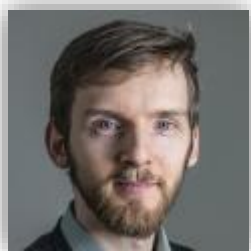
200 000 mil väg – om dagen

Mobileye har hittills skapat digitala kartor över 30 miljoner mil väg och varje dag samlas information från 200 000 mil väg in. Snart ska Mobileye börja samla in data från BMW-bilar med mobiluppkoppling och från nästa år ska insamlingen påbörjas i Ford-, Nissan- och Volkswagenbilar i USA.

Men enligt Mobileye är uppgifterna som skickas anonymiserade. Företaget säger sig ta bort de första och sista uppgifterna om resan, när föraren till exempel lämnar hemmet och kommer fram till jobbet. Det ska handla om i genomsnitt 200 megabyte data per bil och år.

– **Vi skickar inga bilder.** Vi skickar inga registreringsskyltar. Vi skickar semantisk information om världen, säger Tal Babaioff på Mobileye.

Consumer Reports pekar framför allt på problemet att bilägarna inte uppmärksammas på att detta sker. I BMW:s bilar godkänner ägarna att insamlingen kan påbörjas när villkoren för de uppkopplade "Connected Drive"-tjänsterna godkänns. Annars blir föraren av med viktiga finesser som till exempel varning för halt väglag.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Tejptricket: Så enkelt kan Teslas bilar luras att köra för fort](#)

[Tesla bekräftar att ett enkelt knep kan få Autopilotssystemet att köra olagligt fort.](#)



[Kontrollenheten som kör framtida Audi-bilar](#)

[Audi vill samla alla bilens signaler för självkörning i en kontrollenhet. Tillsammans med flera teknikföretag har det tagit fram zFAS, en dator som ska kunna lära sig nya trafiksituationer.](#)



2. Mätarskruvade bilar allt vanligare – så här skyddar du dig

Av Pär Brandt, Publicerad 2016-02-24 07:43, uppdaterad 2020-04-16, 21:24

Det finns enorma vinster att nå för samvetslösa bedragare som manipulerar körsträckan på bilar. Fusket är näst intill riskfritt och mycket enkelt att utföra – dessutom "hjälp" Transportstyrelsen de som mätarskrivar bilar. Följ våra tips för att undvika att bli lurad.



Att ändra mätarställning är numera en enkel manöver, verktyget kopplas in via diagnosuttaget och fusket utförs på en halv minut.

Den statliga myndigheten Transportstyrelsen samlar in och tillhandahåller uppgifter om svenskregistrerade fordon. Med ett sms för tre kronor får du veta vem som äger fordonet, fakta, besiktning, försäkring, avställt/påställt och även körsträcka.

Men det är just körsträckan som är lurig eftersom Transportstyrelsen aldrig ifrågasätter siffrorna. När en bil besiktigas skickas uppgifterna om körsträcka till Transportstyrelsen som skriver in dessa i sin databas – vilket i praktiken innebär att man skriver över de gamla uppgifterna. Ditt sms innehåller därför en uppgift om körsträcka som mycket väl kan vara manipulerad – myndigheterna gör ingen kontroll.

Som alla vet är mätarställningen helt avgörande för en bils värdering. Slitaget ökar och med högre miltal kan man förvänta sig att vissa komponenter går sönder. Att byta partikelfilter på en dieselmotorsmodell kan som exempel bli väldigt dyrt. Det finns även servicetillfällen där man bilen ska genomgå en så kallad "stor service" med exempelvis kamremsbyte, vilket också kan kosta en rejäl slant.

Gör vi en snabbtitt på Blocket går det att hitta en BMW 320d Touring som gått nästan 18.000 mil där handlaren vill ha 120.000 kronor. Motsvarande bilmodell med 7.100 mil på mätaren har ett begärt pris på 178.000 kronor av en annan handlare. Körsträckan ger alltså en prisskillnad på över 50.000 kronor. Och den frestelsen är tyvärr alltför svår för de med rymligt samvete som vill fuska med mätarställningen.

På moderna bilar behövs det bara billig utrustning som pluggas in i diagnosuttaget för att ändra mätarställningen. De här prylarna är lätt tillgängliga på nätet för de som har en tio-årigs kunskaper i att hantera google.

Fusket med mätarskruvade bilar är något som de flesta förknippar med importerade bilar. Tyska bilistorganisationen [ADAC hävdar till exempel att så mycket som var tredje bil i Tyskland har blivit mätarskruvad](#). Men eftersom mätarfusket är så lätt att utföra blir det allt vanligare även hos svensksålda bilar.

[Här kan du läsa om köparen som upptäckte att bilfirman fifflat med mätaren – och fick rätt hos ARN.](#)

Företag som Carfax kan i många fall ge en internationell historik som visar hur körsträckan utvecklats genom åren för en bil. En [Carfax-rapport](#) kostar från 159 kronor och uppåt. Servicebok kan också ge information men eftersom de kan manipuleras bör man ringa till verkstäderna och kontrollera uppgifterna, något som inte alltid är så enkelt.

En annan metod som går att använda på bilar som besiktigats i Sverige är att använda [bilvärderingssajten Biluppgifter.se](#) där de tre senaste besiktningarna finns med. Om bilen som är till salu har en lägre körsträcka än när den besiktigades för två år sedan har den uppenbart blivit manipulerad. Tjänsterna hos Biluppgifter.se är gratis, sajten är reklamfinansierad, och det finns en app som gör att man snabbt kan kolla en bil "ute på fältet".

Ytterligare en bra sajt är [car.info](#) som lanserades för drygt 4 år sen. Sajtens databas bygger på sökningar som gjorts löpandes i fordonsregistret sedan 2014. Med andra ord kan man se alla besiktningar som gjorts de senaste 5-6 åren på de flesta bilar – helt gratis! 2017 innehöll car.infos databas [över 300.000 bilar](#) och sedan dess har den vuxit. Numera syns även servicear för en rad olika märken samt uppgifter från andra länder som USA och Tyskland om bilen är importerad därifrån. Det går alltså att få ut nästan lika mycket info som från en CarFax-rapport.

Det som skiljer car.info från andra alternativ är att det också går att se priser och miltal från tidigare annonser från sajter som Blocket, BytBil och BilWeb Auctions. Även priser och miltal från en del utländska bilannonser sajter kan gå att se om fordonet varit till salu utomlands.

Privatleasing blir allt mera populärt i Sverige och där tecknar man avtal om en viss körsträcka. De som kör längre än avtalet tillåter kan frestas att fuska genom ändra mätarställningen. Leasade bilar kan därför bli mätarskruvade en eller ett par gånger varje år för att undvika upptäckt. Det här är något som redan är ett stort problem i Tyskland och Storbritannien.

Att ändra (= ställa tillbaka) mätarställningen är inte olagligt, i juridisk mening. Utrustningen för att utföra fusket är inte heller olaglig. Däremot kan en person bli fälld för att ge osanna uppgifter, vilket kan klassas som osant intygande, bedrägligt beteende, bedrägeri eller grovt bedrägeri.

Eftersom det kan handla om rätt stora belopp i prisskillnad för en mätarskruvad bil är bedrägeri eller grovt bedrägeri det som ligger närmast. Problemet för åklagaren är att bortom allt tvivel bevisa att bilsäljaren verkligen visste att bilen blivit mätarskruvad. Även om det är samma person som köper och säljer en bil går det att skylla på allt möjligt och då faller åtalet.

Både i Storbritannien, Tyskland och även EU har det under många år debatterats en lagändring så att själva handlingen – mätarskruvandet – blir olagligt. Då hade det varit lättare att sätta fast de som fuskar och beslagta utrustning samt förbjuda försäljning.

Förutom de stora ekonomiska förluster som konsumenterna gör handlar mätarskruvandet också om säkerhet. En manipulerad bil kan ge intrycket att vara i gott skick, medan den i själva verket skulle behöva få både service och översyn utfört hos en verkstad.

Fordonet ägs av en 28 årig man från Värnamo, han har ägt fordonet i ett år och sju månader. Vi uppskattar den årliga körsträckan till 2 092 mil. Det finns **2 st fordon** registrerade på samma brukare.

Som **inloggad** medlem på Biluppgifter får du inte bara kompletterande information om ägare, företag och bil/MC-handlare här och i historiken utan en rad andra fördelar. Gör som tusentals andra och **bli medlem helt gratis**.

Historik



Besiktigad Kontrollerad av Bilprovningen Värnamo vid 15 163 mil, giltig till 2016-12-31.	2015-12-14
Ägarbyte Till en 26 årig man från Värnamo	2014-06-26
Besiktigad Kontrollerad av Bilprovningen Växjö vid 10 626 mil, giltig till 2015-12-31.	2013-09-27
Ägarbyte Till en 32 årig man från Växjö	2011-04-15
Trafikstatus Påställd och får användas i trafik	2011-04-15

Hos Biluppgifter.se kan vi se att den här BMW:n besiktigats två gånger. Under tiden har bilen körts nästan 5.000 mil. Ingen större anledning till att misstänka mätarfusk – men helt säker kan man inte vara. Mycket kan hända under två år.



Var tredje bil kan vara mätarskruvad



Så fuskar bilhandlarna – struntar i moms och skruvar mätarna



Så många skrotade bilar rullar på vägarna – köparna är lurade

BMW 330xd

Kombi

Chassinummer: WBAVT91030KX28932
Reg: DUR725

Växellåda: Automatisk
Drivning: Allhjulsdrift
Diesel
Cylindervolym: 2893 cm3
Motoreffekt: 170 kw / 231 hk
Grå
Co2-utsläpp vid blandad körning: 193 g/km

IMPORT Importerat fordon

000000 Antal vägmätaravläsningar: 1

🔍 Antal besiktningsuppgifter: 1

i Antal registrerade uppgifter: 6

Hej! Jag är CAR FOX. Flytta muspekaren över termer och markerade områden för att få ytterligare viktig information. Funderar du på att köpa den här bilen? Du hittar några värdefulla tips på vår webbplats: **Begbils Guide**

CARFAX Problem Check

Stulen Ej rapporterad stulen	✓ Inga problem rapporterade
Skrotad Ej rapporterad skrotad	✓ Inga problem rapporterade
Importerad Fordon importerad	📌 Importerad
Taxi Inte använd som taxi	✓ Inga problem rapporterade

CARFAX fordonshistorierapporter baseras endast på information som tillhandahållits CARFAX. Annan information om detta fordon inklusive eventuella problem har inte nödvändigtvis rapporterats till CARFAX. Använd denna rapport som ett viktigt verktyg tillsammans med din inspektion och provkörning av fordonet för att kunna fatta ett klokare beslut till ditt begagnatköp.

Fordonshistorik

Datum	Mätarställning	Uppgifter
2013-06-18		Fordonet är anmänt för avställning för trafik i Sverige.
2013-06-08		I trafik första gången i Sverige.
2013-06-04	161 949	Fordon privatimporterat från EU-land. Fordon förregistrerat i Sverige med registreringsnummer DUR725 men ännu inte i trafik. Fordonet besiktat.
2013-06-04		Ny ägare registrerad. Fordonet förregistrerades i Sverige, men är ännu inte i trafik. Antal registrerade ägare i Sverige: 1.
2012-01-20		Avregistrering av fordonet anmäldes i Reggio Emilia, Italien. Exporterad till EU land.
2008-02-27		Fordon förregistrerat i Italien.

Översikt

Fordonsskatt
Årsskatt: 4 630 kr

Betalningsmånad/er: oktober, februari och juni

Mätarställning
161949

Inrapporterad: 2013-06-04
Genomsnittlig körsträcka
För denna bil: 30 840 km/år
För den här typen av bil: 19 000 km/år

Fordonets ålder
5 år 6 månader
I trafik första gången i Sverige: 2013-06-08

Fordonsbesiktning
Senaste besiktning: 2013-06-04
Besiktningens period: maj till

En Carfax-rapport kan vara till stor hjälp, speciellt om det som i det här fallet är ett importerat fordon från Italien. BMW:n har dessutom ett mystiskt "hål" i sin historik på ett år innan bilen dök upp i Sverige. Vad hände då? Bilen försvann ur landet 2013.



10 vanliga misstag hos bilhandlaren – läs och gör rätt



Fem sätt att undvika nätbedrägeri



3. Bilfirman fifflade med mätaren – nu hävs köpet

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-04-14 15:08, uppdaterad 2020-04-15 11:51

En bilfirma i Göteborg skruvade tillbaka bilens mätare med nära 7.000 mil. Allmänna reklamationsnämnden rekommenderar att köpet hävs.



En bilköpare gick in på en bilhandlare i Göteborg i början av januari 2017 och köpte en Kia Ceed, årsmodell 2014 för 119.000 kronor. Två och ett halvt år senare, 29 juli, upptäcker köparen att mätaren i manipulerad, något som också bekräftas av Kia Mölndal. Det visar sig att bilen har gått 7.000 mil mer än vad mätaren visar.

Det går också genom att jämföra mätarställning med en tidigare annons på bilen och via ett utdrag ur från CarFax att konstatera att det är det är bilfirman som manipulerat mätaren.

Köparen anmälde bilfirman till ARN (Allmänna reklamationsnämnden) som gör bedömningen att köparen har rätt att häva köpet.

Det står nämligen klart och tydligt i köpeavtalet att bilen hade gått 5.713 mil vid köptillfället, men efterforskningar visar att det bilen snarare hade gått 12.000 mil när köpet gjordes.

Så här skriver ARN i sitt utlåtande:

"Nämnden anser att felet är av väsentlig betydelse för köparen, som därför har rätt att häva köpet. Vid hävning ska parternas prestationer gå åter. Köparen ska få tillbaka vad hon betalat för varan samt ränta på detta belopp. Bilfirman ska få tillbaka varan samt bli ersatt för den nytta köparen har haft av den. Nämnden uppskattar skälig ersättning för nyttan till 40.000 kr. Köparen har därför rätt att få tillbaka vad hon betalat för varan med avdrag för detta belopp, vilket blir 79.900 kr. Köparen har även rätt till ränta på köpesumman från dagen för betalningen."

Ett besult från ARN är alltid en rekommendation och inget tvång. Skulle bilfirman emellertid inte följa rekommendationen från Allmänna Reklamationsnämnden hamnar man på Råd & Röns "svarta lista".

4. Elbilstillverkarkaren Uniti hotas av konkurs

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-04-15, 20:43

Den svenska elbilen Uniti One skulle komma i produktion till sommaren. Men bolaget har hamnat i ekonomiskt knipa och ställt in betalningarna. Uniti har beviljats företagsrekonstruktion av Lunds tingsrätt.



Uniti One skulle börja tillverkas till sommaren 2020. Nu är det osannolikt att det blir så.

Företagets första modell, Uniti One, är en minielbil med plats för tre och en räckvidd på 15 eller 30 mil. En elmotor på 68 hk och 85 Nm gör att den 600 kilo tunga bilen kan göra 0-100 km/h på under tio sekunder.

Uniti One är bara 3,2 meter lång, vilket är hela 26,5 centimeter kortare än en Toyota Aygo. En svängradie på sju meter ska ge kul köregenskaper i stan.

Priserna spänner mellan 224.000 och 327.100 kronor före miljöbonusen på 60.000 kronor.

[Läs mer om Uniti One här.](#)

Tillverkningen skulle ge tusen jobb i Landskrona

Uniti startades som ett avknoppningsprojekt från Lunds universitet för fyra år sedan. Till en början sas att bilen skulle tillverkas Landskrona och ge ett tusen skånska arbetstillfällen.

Senare bestämde sig bolaget att flytta produktionen till England. Det senaste budet var att de började ta emot beställningar och att produktionen skulle starta i Kina till sommaren 2020.



Redan i höstas befann sig bilbolaget i ekonomisk kris. Då upprättade man en kontrollbalansräkning som visade att det egna kapitalet låg på minus 9,4 miljoner kronor.

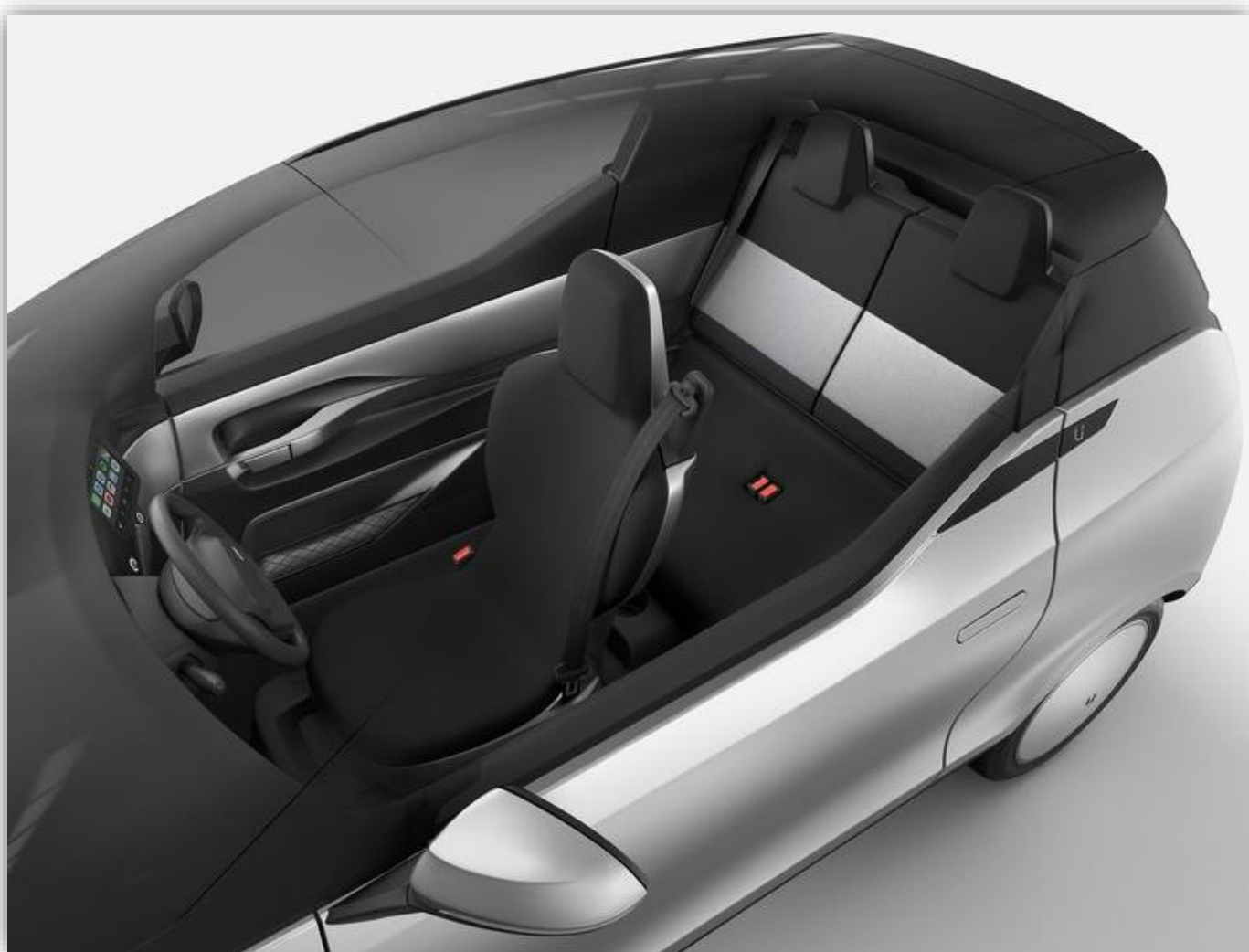
Under den inledningsvis tre månader långa företagsrekonstruktionen får bolagets uppåt tio anställda fortsatt månadslön genom den statliga lönegarantin.

Under förhandlingarna i Lunds tingsrätt framkom att Uniti har skulder på 34 miljoner kronor till 37 olika aktörer. 26 miljoner av skulderna är till de två ägarbolagen Team U Holding AB och Uniti Holding UK Ltd.

I de kommande ackordsuppgörelsen kommer staten först att kräva sina pengar för obetalda skatter och avgifter. Övriga, så kallade oprioriterade fordringsägare, brukar få tillbaka 25-50 procent.



*Uniti One är inte bara tänkt som personbil utan även för varutransporter.
Lastutrymmet är 760 liter som mest.*



Med förarsätet i mitten behövs det inte utvecklas olika versioner för höger- eller vänstertrafik.



Precis som Volvo har Uniti tänkt sig ett Android-baserat operativsystem.

Redan tagit betalt för bilar

I handlingar från Lunds tingsrätt har Sydsvenskan funnit uppgifter om att Uniti har sålt bilar på förhandsorder till "vissa enskilda individer", och att "individer har betalat en summa för att ställa sig i kö för en bil".

Det framkommer också att den inledande produktionen först var tänkt att säljas till företag för leveranser av mat eller andra varor. Annonstavlor på bilarna skulle bli ytterligare en inkomstkälla, något som behövs eftersom marginalerna på elbilar är små.

Den 24 april kommer fodringsägarna samlas i Lunds tingsrätt där rätten kommer att pröva om företaget kan nå sina mål med rekonstruktionen och om rekonstruktionen ska få fortsätta under den första tremånadersperioden.



[Uniti One klar för produktion – här är alla fakta och priser om nya svenska elbilen](#)



[Bakom kulisserna på uppstickaren Uniti: Här föds nästa svenska bilmärke](#)



[Första provkörningen av eldrivna Saab 9-3: "Det här kan bli något stort"](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



5. Koenigsegg Jesko Absolut - redo för takeoff

Redaktören @bytbil.com 2020-04-15

Se nya bilderna från svenska flygplatsen



Koenigsegg Jesko Absolut ska snart bli världens snabbaste bil. På nya bilder från Ängelholms flygplats ser den ut att vara redo att lyfta – om den hade haft vingar.





Koenigsegg visade upp nya Jesko Absolut på Genève-salongen för drygt en månad sedan. Salongen var stängd på grund av coronaviruset, men det hindrade inte Koenigsegg. Men visst hamnade bilen lite i skuggan av den stora nyheten, fyrsitsiga Koenigsegg Gemera.

Nu släpper Koenigsegg nya bilder på Jesko Absolut från Ängelholms flygplats. Bilen som ska toppa 533 km/h ser ut att vara redo för takeoff och att lyfta från startbanan. Egentligen är det nog bara vingarna som saknas.

Frågan är vem som egentligen har rekordet som världens snabbaste serieproducerade bil? Vissa hävdar att Bugatti Chiron Super Sport fick världsrekordet när bilen kördes i 491 km/h på Ehra-Lessien-banan. Medan Koenigsegg hävdar att deras Agera RS har rekordet med 447 km/h då det sattes på ett godkänt sätt i två riktningar.

Koenigsegg Jesko Absolut ska få slut på allt snack, är det tänkt. Ingen vet ännu exakt hur snabb den är i verkligheten, men nu har kände Youtubern Jason på Engineering Explained trängt sig ner bland bilens alla egenskaper och kommit fram till en svindlande hög toppfartssiffra med tanke på bilens effekt, låga vikt och rekordlåga dragkoefficient: 533 km/h.

Jesko Absolut har lika många hästkrafter, 1600 hk, som Bugatti Chiron Super Sport som toppade 491 km/h. Men bilen väger hela 605 kg mindre än Bugattis koloss. Dessutom har den en dragkoefficient som är 30 procent lägre än Bugattin. Bilen är dessutom 30 kg lättare än den vanliga Jeskon och väger in på 1390 kg.

En bil som heter Jesko Absolut går förstås bäst på sprit. Absolut-modellen har en V8 med dubbelturbo som ger 1600 hk på E85. Motorn har lättats och fått världens lättaste vevaxel som bara väger 12,5 kg. Det gör att motorn kan varva 8500 varv per minut.

Även om Absolut är en extremt snabb bil så bjuder den föraren och passageraren på en hel del komfort. Den ska även kunna fungera som en grand tourer på långresor. Den har bland annat Koenigseggs patenterade dörröppning med hydrauliska saxdörrar. Interiören är gjord i läder, alcantara, kolfiber och aluminium. Sätena är eljusterade och pedalställ och ratt går också att justera för att hitta den perfekta körställningen. I ratten finns en ny liten touchskärm där en rad funktioner i bilen kan styras.

Feber

6. Spyros Panopoulos Project Chaos - superbil med 3000 hästar

AV BOBBY GREEN 2020-04-17 KL 19:00

Har 3D-printade kolvar och stakar

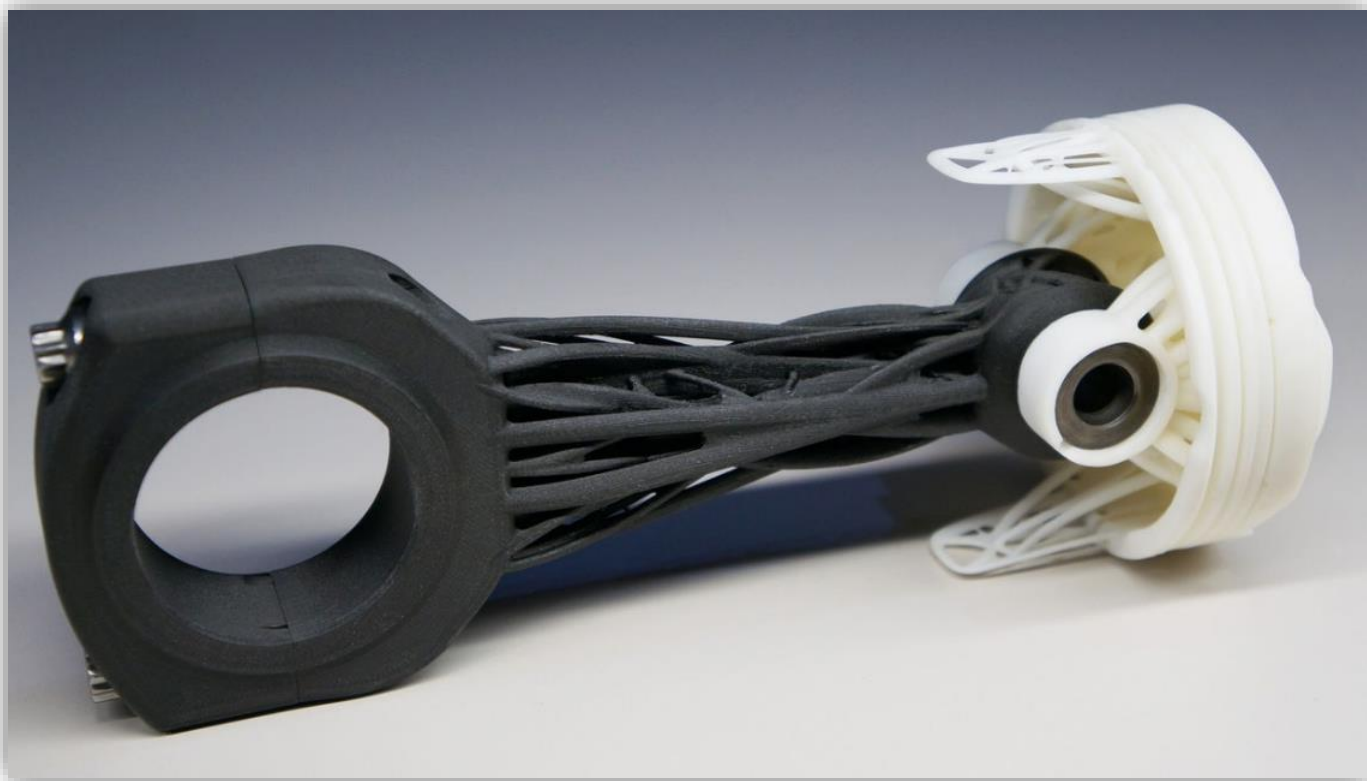


FILM: <https://youtu.be/H2QHj0ASY-g>

Nämen sedär, en ny superbil från en uppstickare! Den här ligger en herre vid namn Spyros Panopoulos bakom och han kallar sin bil för Project Chaos.

Skapelsen ska ha en dubbelturbomatad V10:a på 4,0 liter som levererar inte mindre än 2000 hästar. Motorn ska ha kamaxlar i titan och Inconel-behandlade ventiler men det mest uppseendeväckande måste ju ändå var att både kolvarna och vevstakarna är 3D-printade. Varvstoppet ska ligga på 11.000. Väljer man istället versionen med kolvar och stakar i kol-fiber höjs effekten till 3000 hästar, och varvstoppet till 12.000. Motorn ska vara kopplad till en åttastegad dubbelkopplingslåda som i sin tur driver alla fyra hjulen. Några fartresurser vet vi dock inte för tillfället.





Project Chaos baseras kring en kolfiber-monocoque klädd med kevlarkaross. Avgassystemet är i titan och de ganska spektakulära bakljusen är också framtagna med hjälp av 3D-skrivare, precis som fälgarna som även de är i titan. Temat fortsätter med bromsoken i magnesium som även de är framtagna med tekniken. Bromsskivorna som är keramiska mäter 428 millimeter fram, 416 bak. Två stycken personer får plats på insidan och körupplevelsen ska vara förstärkt med hjälp av augmented reality ("Förstärkt verklighet").

Målet är att visa upp bilen på mässan i Genève nästa år.



Automotive Perfection
by Spyros Panopoulos

7. Toyota har nu sålt tio miljoner exemplar av RAV4

AV BOBBY GREEN 2020-04-16 KL 15:40

Grattis!



Toyota har nu nått en milstolpe och det är att man har sålt fler än tio miljoner exemplar av modellen [RAV4](#). Bilen lanserades i Japan 1994 och vi är nu inne på generation fem. RAV4 blev ganska snabbt en succé och banade väg för bilar som Honda CR-V, Ford Escape, Mazda Tribute och Subaru Forester. Första året såldes 53.080 stycken exemplar och 2004 var den årliga försäljningssiffran hela 239.794 exemplar. Förra året var det bästa året hittills med 965.760 sålda bilar. Detta gjorde RAV4 till världens bäst säljande SUV och den fjärde bäst säljande passagerarbilen.



Första generationen



8. Prov: Opel Grandland X Hybrid4 – blixtsnabb!

Av Clemens Hirschfeld, Publicerad 2020-02-20 06:24

Opel är den första tyska bilverkaren som kommer med en kompaktsuv i laddhybridutförande. Dessutom är Grandland X Hybrid4 den starkaste modellen i utbudet. Vi provkör.



Opel Grandland X Hybrid4 är fyrhjulsdriven. Med 300 hk är den riktigt snabb.

VAD ÄR NYTT?

Grandland X är inte ny men nu kommer den även som laddhybrid. Drivlinan är definitivt en nyhet då den har hela tre motorer. Först och främst den turboladdade 1,6-liters bensinmotor på 200 hk som sitter på tvären framtill. En elmotor på 81 kW sitter inklämd mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan och en andra elmotor på 83 kW är monterad mot den multilänkupphängda bakaxeln. Total systemeffekt är 300 hk vilket gör nykomlingen till Opels starkaste modell.

Andra nyheter är de runda instrumenten, plus färddatorns utseende samt "Blixtknappen" strax under den åtta tum stora pekskärmen. Om man trycker på den visas inte bara vilka krafter som är inkopplade under körningen och hur gaspedalfoten agerat de sista kilometrarna. Man kan även ställa in hur mycket restenergi som ska bevaras i batteriet.

Den funktionen gör det möjligt att köra rent elektriskt i miljözoner även i slutet på längre sträckor. Synd bara att det inte ännu är synkroniserat med navigationen. Däremot visar systemet via röststyrning var nästa tanknings- eller laddstation finns. Den andra nya knappen är för körlägena och sitter bredvid växelväljaren. Välj mellan "Hybrid", "Sport", "4WD" och "Electric".



*Komfortabel och i stort sett lika rymlig som vanliga bensin- Grandland X.
Körlägen och laddfunktioner är logiska och lätta att använda.*

Med stängd laddlucka är det inte mycket som förråder att denna Grandland X disponerar tre motorer, frånsett emblemet "Hybrid4". Detsamma gäller den funktionella och rymliga interiören. Batteriet ligger under baksätet och där sitter man nästan lika bra som fram i de elektriskt ställbara AGR-stolarna. Bagageutrymmet på 390 liter är däremot inte så stort men det finns fack under lastgolvet.



Körlägena är fyra till antalet, och ställs in med en knapp bredvid växelväljaren.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Med fullt batteri startar Hybrid4 helt elektriskt. De två elmotorerna har knappast någon möda att accelerera den 1,9 ton tunga Opeln till 135 km/h, varvid den bakre motorn gör det mesta jobbet. Först vid kick down startar den 200 hästar starka direktinsprutade bensinturbon (och det hörs). Då går det plötsligt undan rejält, 300 hk och 520 Nm driver nämligen alla fyra hjulen. 0–100 km/h tar 6,1 sekunder och vid omkörningar hjälper båda elmotorerna till i allra högsta grad. Vid avslag och vid inbromsning återvinner de istället energi.

Däremot visar suven inga sportbilstendenser när vägen blir kurvig. Styrningen är mjuk och direkt men ger inte mycket känsla. Genom snabba kurvor kränger karossen en del men går komfortabelt trots 19-tumshjul, och tack vare fyrhjulsdriften är bilen alltid säker och stabil.

NÖRDFAKTA.

Den rödsvarta testbilen kan ladda sitt 13,2 kWh-batteri fullt på mindre än två timmar tack vare tillvalet 7,4 kW-ombordladdare. Via ett vanligt hushållsuttag tar det betydligt längre tid, men över natten är laddhybriden startklar igen. Bilen klarar upp till 59 km på enbart el enligt WLTP-cykeln, vilket räcker för de flesta pendlarresor.

BORDE JAG KÖPA EN?

Det här är den mest attraktiva Grandland X som Opel har. Man får onekligen mycket bil för pengarna och modellen är mycket välutrustad. Dessutom är den imponerande snabb. Vill man ha en välbyggd laddhybrid som suv med ovan nämnda egenskaper finns det inte många alternativ.

OPEL GRANDLAND X HYBRID4

TEKNISKA DATA

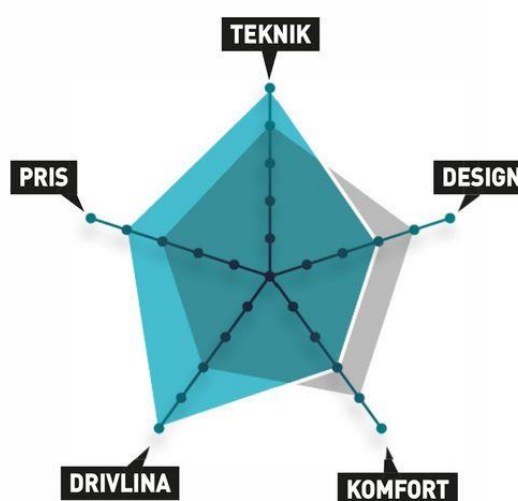
MOTOR: R4, turbo, bensen, 1 598 cm³, 200 hk vid 6 000 r/min, 300 Nm vid 3 000 r/min, elmotor fram 81 kW (110 hk), elmotor bak 83 kW (113 hk), systemeffekt 300 hk, systemvridmoment 520 Nm, batterikapacitet 13,2 kWh, 8-växlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 477/1 856/1 609 mm. Axelavstånd 2 675 mm. Tjänstevikt 1 875 kg. Bagagevolym 390 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,1 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,4 l + 15,3 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd på el 59 km (WLTP).

PRIS: Från 439 900 kronor. Kan beställas nu.

PERSONLIGHET



■ OPEL GRANDLAND X HYBRID4
■ VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

SUMMERING

BÄST: Smart och effektiv drivlina, mycket goda prestanda, välutrustad, bra byggkvalitet.

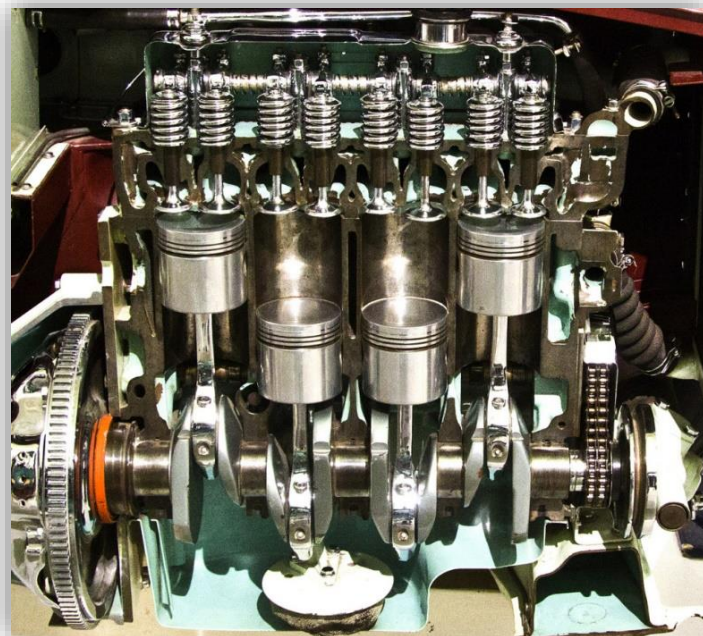
SÄMST: Måttligt bagageutrymme, kränger en del i snabba kurvor.



9. Karls blogg: Motorer med udda cylindervolym, del 1

09/04/2020

Ovanligt utförande av vanliga motorkonfigurationer



En vanlig missuppfattning om oss biltokar är att det enda vi bryr oss om är acceleration, toppfart och motorljud som kan väcka en hel kyrkogård. Nog är det få av oss som inte är svaga för sådant, men intresset är allt som oftast mer sofistikerat än så. I många av oss bor till exempel en liten James May som låter sig fascineras av allt vad ingenjörsbedrifter heter och som med ett ögonblicks nyck kan skicka iväg oss på timplånga resor över internets väldiga vidder. Det kan till exempel ske när vi för första gången får vetskap om en bil någon märklig teknisk lösning. Av det skälet följer nedan en sammanställning av fyra förhållandevis fåcylindriga bilar som utmärker sig genom udda slagvolym.

Tre cylindrar



Koenigsegg Gemera kommer att få en rak trea på 2,0 liter.

Vi börjar med få cylindrar och jobbar oss uppåt. Ljudet av en trecylindrig motor får mina mungipor att lyfta som ett JAS-plan, varför jag är mycket nöjd med att användningen av dem ökar som om det vore handsprit i dessa dagar. En sportigt lagd bil med trepip brukar man dessutom lättare kunna vrida ur och lyssna på utan att landa i spenaten eftersom det sällan rör sig om några oerhörda kraftpaket. Såvida man inte talar om den kommande Koenigsegg Gemera, det vill säga. Utöver eldrift har den en förhållandevis stor rak trea på två liter blankt. Dess 600 hästkrafter skickas ned i marken via framhjulen!

Fyra cylindrar



Daihatsu Copen såldes som så kallad Kei car i Japan, vilket innebar att dess raka fyra hade en slagvolym på 659 kubikcentimeter.

Fyrcylindriga motorer är bland det minst spännande som existerar i bilväg. Undantag finns, som den V4 som sitter i min kollega Gustafs Saab 96, men den definieras inte av någon udda slagvolym. Det gör däremot den första generationens Daihatsu Copen! Den tillhör nämligen den japanska bilkategorin Keijidōsha, som exempelvis åtnjuter särskilda skatteregler och vars definitioner bland annat utgörs av en slagvolymbegränsning à 660 kubikcentimeter. De fyra cylindrarna rymmer tillsammans 0,659 liter.

Fem cylindrar



Hummer H3 erbjuds inte bara med V8, utan också med en 3,7 liter stor rak femma.

Fem cylindrar är för mig synonymt med förnuftiga bilar från Volvo och riviga sådana från Audi. Ingen av dessa har emellertid någon uppseendeväckande slagvolym, utan för det får man lyfta blicken. Gör man det är en av de saker man ser den så kallade Atlas-radmotorn från GM, som tillverkades i bland annat femcylindrigt utförande. En av de bilar som erbjöds med denna skapelse var, hör och häpna, Hummer H3. Från 2007 till 2010 hade den en cylindervolym på hela 3,7 liter.

Sex cylindrar



Mazda MX-3 kunde inte bara fås med fyrcylindriga motorer, utan erbjöds också med en 1,8-liters V6:a.

Det finns fler intressanta sexor i världen än jag loggar timmar på den tyska bilannonsplatsen Mobile under en årsperiod, och flera av dem har konstig cylindervolym. Nu råkar själva inspirationskällan till den här artikeln vara en av dem, varför den har en given plats. Motorn i fråga är en V6:a på ynkliga 1,8 liter, som erbjöds i Mazda MX-3. Fram till i går fanns en av dem till salu på Blocket, men nu tycks den vara försvunnen. Med tanke på att exemplaret i fråga hade modifierats till Tokyo över-Drift – så att säga – tvivlar jag på att den blev såld för den begärda summan.

De läsare som inte känner att de har en inre James May, och som därför känner sig uttråkade av att de bilar och motorkonfigurationer som avhandlats i dag är för vanliga (med undantag för Gemera), uppmanas att återvända hit om en vecka. Då kommer jag nämligen att ta itu med fyra mer ovanliga motorkonfigurationer, som också de utmärker sig med sin udda slagvolym. Jag lovar att mångcylindertörsten ska släckas!

Av Karl Cajmätz



10. Vilket drag i Finland - snart får du köra 100 km/h med släp

Redaktören @bytbil.com 2020-04-17

Snart får du dra lätta släpvagnar i 100 km/h – i Finland.



Nu till sommaren höjs hastighetsgränsen när du drar med bilen i vårt östra grannland.

– Den nya hastighetsgränsen blir ett mognadstest för finska bilister, skriver Yle.

Nyare släpvagnar får från och med i juni köras i 100 km/h i Finland. Tidigare är det 80 km/h som har varit gränsen, precis som i Sverige.

Det handlar om lätta bromsade O1-släpvagnar som har en godkänd totalvikt på maximalt 750 kg. Det är vagnens godkända totalvikt som avgör hur fort du får köra, oavsett vad den väger tom.

Det finns 720 798 lätta släpfordon i trafik i Finland, och de som omfattas är lättare vagnar med ett nyare axelsystem. Vissa gamla vagnar har ett äldre system och får fortsatt bara köras i 80 km/h. För att veta vilka som är säkra debatteras det nu om att införa besiktning av släpvagnar i Finland.

Kritikerna menar att bromssträckan förlängs avsevärt och att en undanmanöver orsakar mycket större rörelser i 100 km/h än vid 80 km/h.

Polisen i Finland kommer att genomföra trafikkontroller så att bilisterna inte kör för fort med tyngre släpvagnar.

Sverige har sedan många år en maxgräns på 80 km/h när du kör med släpfordon. Flera andra länder i Europa har redan regler med 100 km/h, eller i vissa fall ännu snabbare om du genomgår ett körprov.

11. Klassiskt bilmärke: Buick

Publicerad 3 januari 2011

David Dunbar Buick är onekligen ett stiligt namn och det bars av en rörmokare som var född i Skottland år 1854. Denne Buick var en klurig karl och har faktiskt gett oss något som många vill se som mer väsentligt än Buick-bilarna: det emaljerade badkaret!



Japp, det var herr Buick som uppfann den process som fick emalj att praktiskt taget för alltid fastna på det underliggande järnmaterialet.

Hur kom det sig då att han blev bilfabrikör? Jo, Buick tröttnade på allt emaljerande och sålde sin vinstgivande verksamhet för att istället börja bygga motorer. Detta var år 1900 och då var han sedan många år fast rotad i USA.

Dessvärre var David Buick inte någon lysande affärsman men de motorer han levererade till ett flertal förhoppningsfulla biltillverkare var inte vilka struntmotorer som helst. Det tycks nämligen som om det var just rörmokaren Buick som konstruerade den första toppventilmotorn! Som sagt, en klurig karl.

En sådan uppfinning borde ha givit omätlig förmögenhet men istället blev det så att imperiebyggaren William Crapo Durant tog över the Buick Motor Company år 1904 och satte snart igång att organisera General Motors.

David Buick blev en andraplansfigur och var tämligen nöjd med den saken. Han fick i alla fall en anständig lön.

1908 lämnade han Buick/GM för gott och ägnade sig åt annan affärsverksamhet, som till exempel förgasartillverkning och fastighetsaffärer. Inte heller detta gick så bra.

Först kom B

Annat var det med bilmärket Buick! Den första bilen, lustigt nog kallad Model B, hade sålts den 13 augusti 1904 och sen rullade det på. Nuförtiden tänker vi kanske mest på Buick som stora V8-bilar. I begynnelsen var det helt annorlunda: bara tvåcylindriga motorer.



Så såg den ut, Buicks första modell (Series 90) med rak åtta, och året var 1931.

Inte förrän med 1910 års bilar fick Buick fyrcylindriga motorer. Det året såldes nästan 30 000 Buick-bilar.

1919 kom den första Buick-sexan och därefter kunde köparna under några år välja mellan fyror och sexor. Mot slutet av 20-talet kom den raka sexan att dominera i amerikansk bil-industri och givetvis även hos Buick.

Så kom depressionsåret 1931 och därmed, besynnerligt nog, Buicks dittills största motor, en rak åtta på omkring fyra liter. Denna toppventilare var en fullträff och kom att bli Buicks standardmaskin till och med modellåret 1953, i mer än 20 år alltså!

I GM-hierarkin låg Buick ett snäpp under Cadillac, strax ovanför Oldsmobile och Pontiac och klart över Chevrolet. 1930-talets Buick-vagnar var stabilt byggda, elegant formgivna och hade goda prestanda.

Det fanns en mängd karosstyper att välja bland och så sent som 1941 fanns det i modell-programmet en stilig fyrdörrars öppen vagn. 1942 var den amerikanska förkrigstidens sista årsmodell.

Bilarna hade nu strömlinjeformats och stoltserade med oerhört flotta grillar av vattenfallstyp – Buick hade redan fått sitt efterkrigsutseende med svepande linjer och massor av blankvara.



1951: dekorativa ventilationshål, vattenfallsgrill, breda vita däcksidor.



Motor med lång liv

V8-motorn som kom 1954 moderniserade onekligen bilmärket Buick och den motorn kom att följa med i bra många år. Störst och mest triumfatorisk var den i 1971 och -72 års Riviera, bilarna med boattailkaross inspirerad av 30-talets flottaste vagnar men med en ännu större bränsletörst.

Intressant är att när den lilla Buick Special kom 1961 hade också den en V8, men det var en mindre maskin och blocket var av aluminium. Den motorn fick också ett långt liv, bland annat hos Rover och Morgan.



Special Sedan 1961



Skyhawk 1975

Downsizing är sannerligen inget roligt ord för USA-bilsfrälsta, men "nedskalning" är just vad som också drabbade Buick. 1975 års Skyhawk var en pluttbil med V6-motor och 1981 kom Skylark Limited med en synnerligen trött fyra under huven.

Nåja, cirkeln slöts aldrig för än idag har Buick inte återgått till tvåcylindriga motorer...



Buick Skylark Limited 1981



12. Fredagshumorn: Rolv Wesenlund - Tannlegen ("Volvo Sonett")



FILM: <https://youtu.be/mMLokprH304?list=RDav1zC0QIO8Q>



13. Fredagsfilmen: Top Fuel Drag Racing - FUCHS Nationals



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

14. Motorsport och corona - del 2, team och banor

Text: Mattias Persson

Publicerad: 2020-04-07 09:17



Coronaviruset har dragit in som en ovälkommen vårvind över världen och lämnar ingen oberörd. Den kringresande racingcirkusen är definitivt inget undantag – men hur hårt slår egentligen COVID-19 mot branschen? Racingbloggen har ringt runt och tagit tempen i pandemins spår. I del två av tre kikar vi närmare på hur teamen och banorna tacklar situationen.



Joakim Ward, Teamchef för kartingteamet Ward Racing.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Det är extremt besvärligt för tillfället. Vi har aktiviteter varenda helg som har blivit strukna eller uppskjutna. 75 % av all vår utrustning står övergiven i Spanien och resten står i en lastbil nära Bergamo flygplats i Italien. Vi har ingenting i Sverige förutom 10-15 motorer som jag renoverar. Det kommer du inte långt med.

Det är fruktansvärda utväxlingar på det här. Igår var första gången någonsin som jag fått säga upp någon. Förväntningen är ju att återanställa, men vi är tvungna att bromsa alla former av utgifter just nu. För tillfället förlorar vi 100 000 euro i veckan i omsättning. Däri finns en hel del fasta kostnader. Jag räknar inte med att vi kör en tävling förrän tidigast sista helgen i maj. Det klarar vi av, men skulle det dra ut längre än så är det riktig katastrof. Det är en konstig situation där hela affärsrörelsen stannar på sekunder. Det är fruktansvärt, men vi får kämpa på.



René Rosin, Teamchef för juniorracingstallet Prema, baserade i Italien där coronakrisen slagit extra hårt.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Vi har absolut ingenting att göra. All vår verksamhet bedrivs runt om i Europa, och nu är allt nedstängt. Vi har haft några ingenjörer som jobbat hemifrån, men nu har även de slutfört alla sina uppgifter och gått på semester. Det är kaos i Italien. Det enda positiva just nu är kanske att vi ligger två-tre veckor före alla andra. Förhoppningsvis betyder det att vi kan komma igång lite tidigare. Jag hoppas att vi kan återgå till våra normala liv i slutet av maj. Det kommer bli många komprimerade mästerskap och vi kommer behöva slutföra dem sent i vinter, men vi stöttar det.



Tobias Brink, Teamchef och förare i STCC.

Hur påverkas du och teamet av coronaviruset?

Först och främst måste vi förstås prioritera samhället i övrigt där vi har en sjukdom som tar liv. Sedan är vi ett team som vill vinna STCC. Som förare vill man alltid köra full säsong, och särskilt i år när vi har en cool kalender med stadsloppet i Köpenhamn och så vidare. Vi har diskuterat den här frågan internt och kommit fram till att omvärlden förändras för varje dag som går. Därför kommer vi att avvakta ett par veckor, och fram till dess fokuserar vi på att köra premiären på utsatt tid – även om vi inser att sannolikheten för det är låg. Vi har en plan A, plan B, plan C och plan D där A-C innebär full säsong.

Hur hanterar ni det här gentemot era sponsorer?

Vi var nyligen på väg mot ett samarbete med en ny partner, men det lades tyvärr på is. Däremot känner jag att vi sitter tryggt när det gäller våra befintliga partners. Vi måste naturligtvis lyssna på deras situation och anpassa oss, men vi har lyckligtvis avtal som täcker sådana här saker och vi drar alla åt samma håll.

En liten positiv effekt i allt det negativa är ju att mycket annan sport ställs in, som fotbolls-EM, OS och så vidare. Det gör att utbudet kommer vara mindre, så om vi får till en full STCC-säsong har vi mindre att konkurrera med. Vi jobbar fint tillsammans, STCC, teamen och banorna, så jag tror att vi får till något bra.



Peter Eklund, VD på Scandinavian Raceway i Anderstorp.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Det påverkar oss jättemycket. Vi har fått flytta vår största tävling, DTM, och nu vet vi inte om SM i road racing kan äga rum. De som har hyrt bandagar i maj börjar också undra vad som händer.

Kan ni anpassa verksamheten på något sätt för att minimera skadan?

Det är svårt att anpassa en sådan här verksamhet. Just nu passar vi på att göra extra mycket banarbeten och renoveringsjobb, men det kostar ju pengar det också. Vi är helt beroende av att vi kör aktiviteter på banan. Alla fasta kostnader finns kvar men inga intäkter, så det här kan bli en riktigt stor smäll om det håller i.



Fredrik Sjöqvist, VD på Mantorp Park.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Framför allt är det osäkerheten inför säsongen som tär. Jag upplever att många är sugna på att komma ut och köra så fort man får, men vi har ju direktiv att förhålla oss till. Vi har vårt miljötillstånd att ta hänsyn till, som stipulerar när och hur mycket vi får köra. Det har vi ansökt om att få revidera kontinuerligt. Sedan har Östergötlands Bilsportförbund förbjudit oss att hålla tävlingar och kurser tills vidare. De har alltså gått längre än Folkhälsomyndigheten. I dagsläget är det bara några kurser som påverkas, men det går fort just nu och vi vet inte hur länge det här håller i sig. Jag tror och hoppas att det är löst när vi kommer in i slutet av maj.

Kan ni anpassa verksamheten på något sätt för att minimera skadan?

Nej, det är svårt. Det är vissa grejer vi kan köra i mindre skala, men vi är beroende av att det är aktiviteter på banan. Dessutom har en del av våra kunder i sin tur direktiv ovanifrån som varken vi eller våra hyresgäster råder över.



Richard Göransson, VD Gelleråsen Arena.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Vi har fått ett gäng avbokningar, jag tror 13 dagar. En del av dem har vi lyckats fylla med annat. Primärt är det företagskunder som bokar av på grund av policybeslut. Det gör det förstås svårt att satsa på större investeringar. Vi hade massor med grejer vi skulle göra i år som jag får lägga på lite paus. Det gör ju också att nästa år blir lidande eftersom man inte bygger upp någon kassa i år. Samtidigt är jag glad att vi driver en motorarena där vi står på många olika ben. Vi har track days, företagskunder, privata kunder, träningar, publika evenemang – det är en väldigt spridd palett.

En uppmaning är att alla som inte har gått under jorden ska fortsätta komma till motorbanorna. Jag förstår att det inte går att göra stora publika evenemang fullt ut just nu, men en motorbana är trots allt i mindre grupper en ganska säker plats att vara på tycker jag. Vi rättar oss förstås efter myndigheternas riktlinjer och följer förloppet. Jag känner mig ändå ganska hoppfull inför framtiden.

NV **modell 1954**
AUTOPEDEN
modell 1954

nu även
med 24 tums
hjul

Bekväm

NV-Autopeden är bekväm och har behaglig gång tack vare:

1. Fjäderande framgaffel
2. Kraftiga Super ballongdäck
3. 12 mm axel och SKF-kul-lager i framnavet
4. Nymans swingsadel — den oöverträffade mopedsadeln.

Lättkörd

Prikoppling med närgrepps-handtag gör NV-Autopeden lätthanterlig.

Motorn är lågt placerad så att vikten är lika fördelad på båda hjulen. Därigenom har NV-Autopeden säker balans och utomordentliga köreegenskaper.

Ni åker tryggt,
elegant och billigt
på NV-
AUTOPEDEN 1954!

SLUT