



Koenigsegg CC 2000

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 29 april
måndag 27 april

1. Volvo gör klart: Trots krisen så ligger elbilsplanen fast
2. Priset på råolja störtdyker igen
3. Historiskt: Nu är det minuspris på oljan!
4. Nytt utsläppstest: Stora skillnader mellan bensin- och dieslbilar
5. Kravet: Ge 1000-tals kronor i betalning för din gamla skrotbil
6. Always robot CARL laddar elbilen åt dig
7. Bakljus spricker efter tvätt – så ser biltillverkarnas ansvar ut
8. Elbilarna billigare för svenska köpare tack vare Norges elbilspolitik
9. Prov: Land Rover Defender
10. Tritium den finska eldrivna supersportbilen
11. Fler kliver fram för att rädda Aston Martin
12. Volvos nya terrängmonster: Kan köra sidledes
13. Volvo och Daimler satsar på bränsleceller i lastbilar
14. Imitatören från Istanbul
15. Rovers mittmotorbil
16. Klassiskt bilmärke: Cord
17. Formel 1 kan komma att köras utan publik
18. Bytte ratt mot handkontroll
19. Vad händer egentligen med Gustav Malja?

1. Volvo gör klart: Trots krisen – elbilsplanen ligger fast

Publicerad 2020-04-20 14:04 text Erik Söderholm

Volvo ska lansera de nya elbilarna enligt plan, enligt strategichefen.



De senaste veckorna har nästan alla stora bilfabriker stått stilla på grund av coronaviruset. Men den här veckan ska bland andra Volkswagen och Volvo börja [smygstarta fabriker](#) igen om inget oförutsett händer.

Även om fabriker legat nere och en stor del av personalen varit permitterad kan utvecklingen av nya bilmodeller inte pausas. Särskilt inte om de är laddbara, eftersom alla typer av elektrifierade bilar behövs för att sänka biltillverkarnas koldioxidutsläpp.

Det vet inte minst Volvo som har ett av bilvärldens högsta genomsnittliga utsläpp och som därmed hotas av miljardbelopp i EU-böter. Om vi får tro Volvo själva ligger dock elektrifieringsplanen fast och de kommande modellerna ska lanseras enligt plan.

– Vi kommer inte kompromissa med elektrifieringsstrategin. Det är vår väg framåt och vi kommer fortsätta planerna på att elektrifiera modellprogrammet, säger Mårten Levenstam, strategichef på Volvo Cars, till tidningen [Wired](#).

Han påpekar att coronaviruset förstärkt påverkat bilförsäljningen men att Volvo inte kan dra in på de mer långsiktiga investeringarna.

Eget batterilabb

De kommande elbilarna ska få batterier från sydkoreanska LG Chem och kinesiska CATL, men själva batteripaketet är designat av Volvo själva och en stor del av batteriutvecklingen görs i ett särskilt labb i Torslanda.

– Fördelen när vi designar detta själva är att vi har en djupare kunskap om våra bilar än vad leverantörerna har. Batteriet är fördelat och viktcentrerat för att vi ska kunna optimera det ur ett säkerhetsperspektiv, berättade Caroline Kjellin, som leder den elektriska drivlinjeutvecklingen på Volvo Cars, när [Vi Bilägare besökte batterilabbet](#).

Volvos första elbil blir kompaktsuven [XC40 Recharge](#) med en räckvidd på upp till 40 mil och ett lanseringspris på 700 000 kronor. XC40 har även lanserats som laddhybrid nyligen. Elbilen ska börja levereras senare i år.

Men faktum är att Volvos prestandasyskon Geely smiter före med en elbil. [Polestar 2](#) är en direkt konkurrent till Tesla Model 3 som ska börja levereras i augusti.

Relaterade artiklar



[På besök i Volvos hemliga batterilabb](#)

[För att hänga med i utvecklingen har Volvo byggt ett särskilt batterilabb där framtidens elbilsbatterier testas.](#)



[Nu kan du bygga Volvo XC40 Recharge – så svindyr är topputrustade elbilen](#)

[Bygg-din-bil-funktionen öppen och Volvo skryter redan om "tusentals" beställningar.](#)



[Polestar 2-produktionen igång – elbilen kommer i sommar](#)

[Mitt i alla coronanyheter meddelar Polestar att produktionen av den nya elbilen körts igång.](#)

2. Priset på råolja stört dyker – igen

Mattias Rabe 20 april 2020

Världsmarknadspriserna på råolja fortsätter att sjunka, och det kraftigt. Detta trots att merparten av de oljeproducerande länderna gått med på att minska produktionsvolymerna för att möta bland annat den minskade efterfrågan.



I slutet av februari började priserna på råolja sjunka [och i mars kom raset, det värsta man sett på väldigt många år](#). Från att tidigare ha legat på över 60 dollar per fat sjönk både Brentoljan (Nordsjöoljan) och amerikanska WTI-oljan till under 30 dollar.

Till stor del berodde rasen på en global överproduktion av olja då Saudiarabien hade inlett ett priskrig mot Ryssland. Parallellt sjönk efterfrågan på oljebaserade produkter kraftigt i och med [coronakrisen](#).

För bara ett par veckor sedan hade världsmarknadspriserna på råolja stabiliserats och till och med gått upp. Men nu, [trots förra veckans överenskommelse mellan de priskrigande länderna om att minska produktionsvolymerna](#), är det återigen i princip fritt fall för oljepriserna – framför allt för WTI-oljan.

För fem dagar sedan låg WTI-oljan på cirka 20 dollar per fat. Nu är priset nere i 11 dollar. Bara under skrivandet av denna artikel har priset sjunkit med närmare två dollar. Enbart i dag har priset på WTI-oljan sjunkit med nästan 40 procent.

WTI-oljans prisutveckling sedan den 25 mars, fram till och med i dag (20 april 2020).

Brentoljan har också backat under dagen, med över sex procent, och ligger nu på 26 dollar per fat.

Att det är just WTI-oljan som har tagit extra med stryk sägs bero på att lagerdepåerna i USA är näst intill fulla.

Priserna på råolja är nu lägre än på flera årtionden. Inte ens dippen under slutet av 1998 når ned till prisnivåerna vi nu upplever.

Hur råoljepriserna kommer att påverka de svenska konsumenterna återstår att se. I dag kostar en liter 95-oktanig bensin på en bemannad drivmedelsstation 12,73 kronor. Priset justerades senast den 17 april då drivmedelsbolagen lade på tio öre på priset.

Dieseln kostar på motsvarande sätt 13,83 kronor.

3. Historiskt: Nu är det minuspris på oljan!

Mattias Rabe 20 april 2020

För första gången någonsin handlas den amerikanska WTI-oljan för minuspriser.



I dag är en historisk dag. Aldrig tidigare har priset på West Texas intermediate-oljan, en amerikansk råoljetyp som förkortas WTI men som även kallas för Texas light sweet, varit negativt. I kväll, svensk tid, har det så kallade majkontraktet gått under noll dollar per fat. För bara 20 minuter sedan handlades WTI-oljan för minus 1,43 dollar. När rubriken ovan skrevs för en stund sedan var priset nere i minus 8,61 dollar och just nu, när denna mening formuleras, är priset minus 11,42 dollar per fat.

Anledningen till minuspriset är en överproduktion av olja i förhållande till efterfrågan. I mitten av maj räknar man med att, om inte förbrukningen av olja skjuter i höjden (vilken inte är så troligt i och med coronakrisen), de amerikanska oljedepåerna är fulla. Då finns det ingenstans att placera nyproducerad olja. Enda utvägen då är att stoppa oljeproduktionen, vilket inte är önskvärt då det är en enorm apparat att få igång allt igen.

Just nu ligger junikontraktet på 21 dollar per fat, julikontraktet på 27 dollar och augustikontraktet på 30 dollar.

Tidigare i dag [skrev vi om hur WTI-oljan tappat kraftigt under dagen, ned till cirka 11 dollar per fat](#). Då visste vi föga att det beloppet var långt ifrån botten.

Brentoljan är däremot mer stabil, även om den också har tappat. Just nu handlas den Nordsjöbaserade oljan för cirka 25 dollar per fat.

Nu, vid avslutandet av denna artikel (kl 20.40), bottnade priset för WTI-oljan i otroliga minus 37,63 dollar per fat (för majkontraktet). Nu handlar det återigen på högre nivåer men fortfarande negativt (minus 25 dollar).

4. Nytt utsläppstest: Stora skillnader mellan bensin- och dieslbilar

Publicerad 2020-04-20 19:01

text Erik Söderholm

En gammal "dieselgate-Golf" kan ha betydligt lägre utsläpp än en modern bensinbil, visar ett nytt avgastest.



Dieselskandalen, de nya miljözonerna och EU:s kommande utsläppsmål har fått många att börja reflektera mer kring vad som egentligen kommer ur avgasröret.

Dieslbilar förknippas ofta med höga utsläpp av kväveoxider även om de blivit betydligt lägre i många moderna motorer. Samtidigt har dieslbilarnas partikelfilter visat sig vara effektiva.

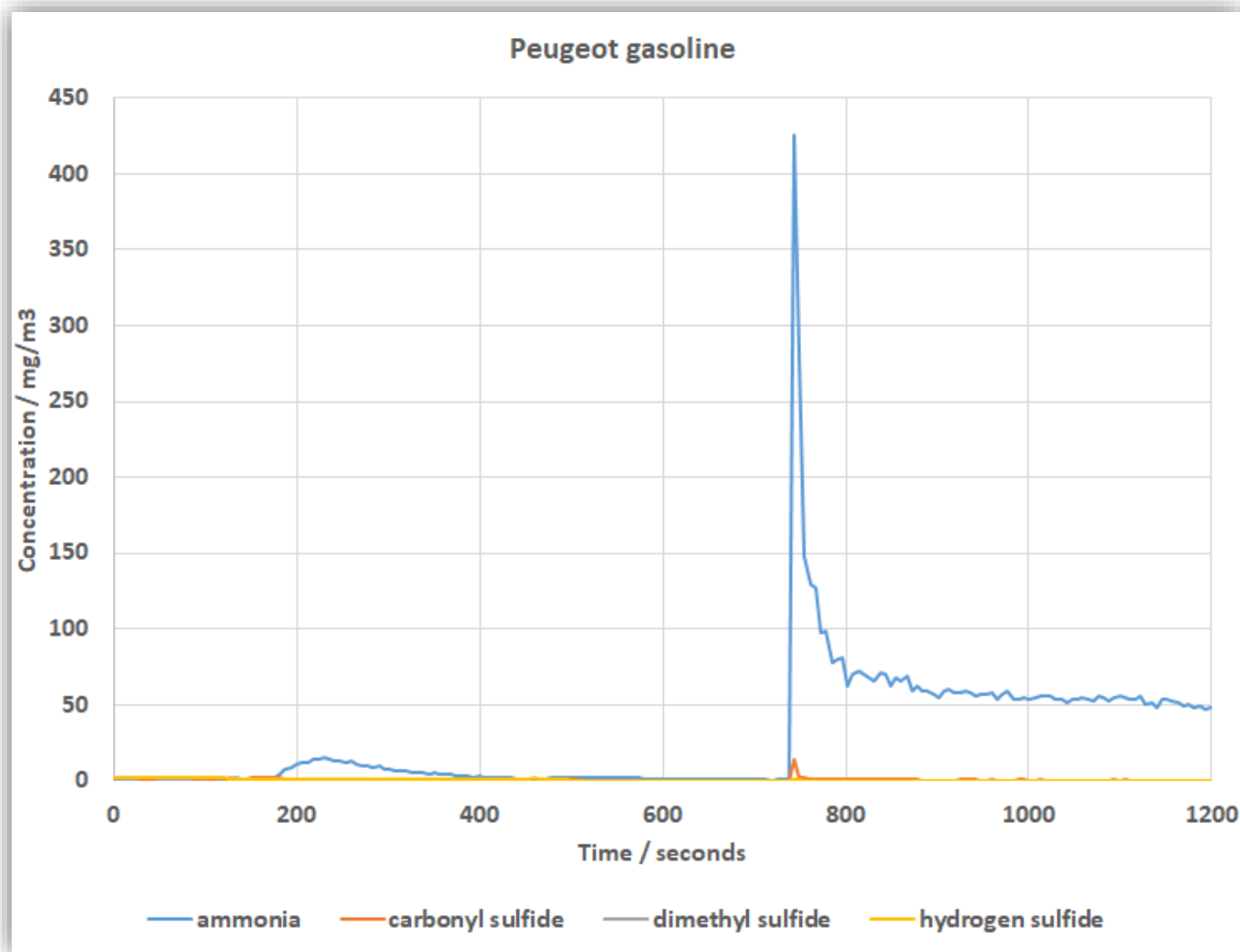
När det gäller bensinbilar är det istället koldioxidutsläppen som brukar vara högre än i motsvarande diesebil. Även här har partikelfiltren börjat göra sitt intåg för att minska halterna av skadliga partiklar.

Men vid sidan av dessa utsläpp – vad är det egentligen som kommer ur avgasröret? Det har Emissions Analytics tittat närmare på i en analys, och skillnaderna mellan bensin- och dieselmotorer visar sig vara stora.

”Faran är att vi överreglerar kända utsläpp som är lätta att mäta, som koldioxid och kväveoxider, samtidigt som vi bortser från flera andra, potentiellt skadliga utsläpp som nu kan mätas men som tidigare ignorerats”, skriver Emissions Analytics.

I de här testerna har bilarna inte körts på vanlig väg utan i ett särskilt testlabb. Under de första 100 sekunderna mättes luftkvaliteten med motorn avstängd. Mellan 100 och 400 sekunder startades motorn och kördes på tomgång. Mellan 400 och 800 sekunder varvades motorn till 1 500 r/min. Sedan varvades den till 3 000 r/min till 1 100 sekunder för att till sist gå på tomgång igen i 100 sekunder.

"Faran är att vi överreglerar kända utsläpp som är lätta att mäta"



Den här plötsligt spiken i ammoniakutsläpp i en bensindriven Peugeot kunde testingenjörerna inte förklara.

Höga halter direkt efter start

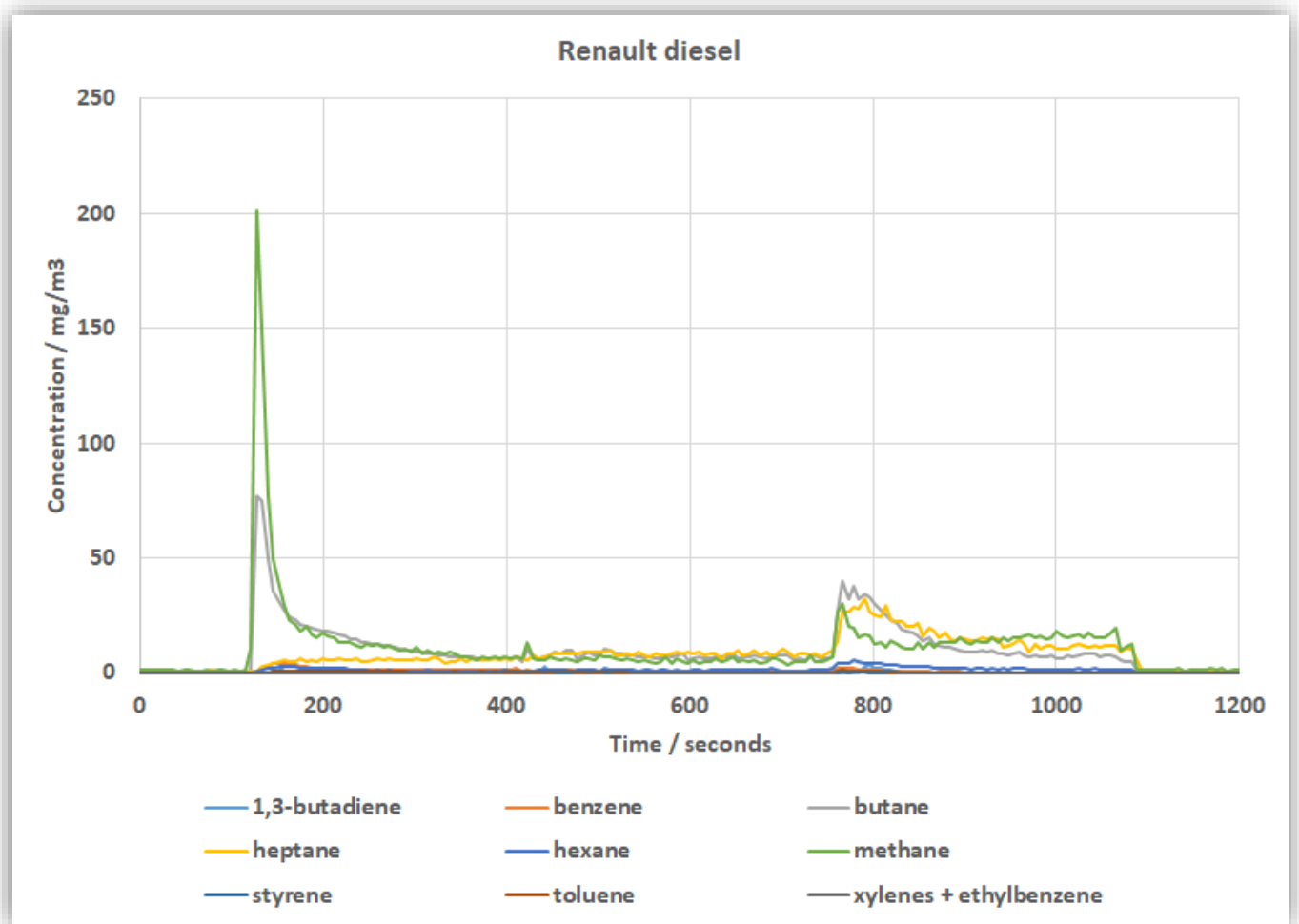
Det första som testingenjörerna la märke till var att testets enda bensinbil, en Peugeot 2008 från 2019, hade extremt höga halter av heptan och andra kolväten som exempelvis metan direkt vid start.

Heptan är en produkt av oförbränt bränsle. Bensinbilens heptanhalter var över 60 gånger högre än för en dieseldriven Volkswagen Golf från 2011 ("dieselgate-eran") och 240 gånger högre än i en dieseldriven Renault Captur från 2019.

Renaults dieselmodeller har fått mycket hård kritik för höga utsläpp av kväveoxider i tidigare tester men i det här testet låg halterna av kolväten på en mycket låg nivå, med ett undantag: motorn släpper ut höga halter av metan när den startas – 2,5 gånger högre än för den äldre diesel-Golfen.

När det gäller ammoniakutsläpp som irriterar ögon och slemhinnor noterades en plötslig spik i testets Peugeot med bensinmotor efter en stunds körning. Det finns ingen naturlig förklaring till varför dessa utsläpp uppstod just då, enligt Emissions Analytics.

Över huvud taget är utsläppen av ammoniak hela 80 gånger högre i Peugeot med bensinmotor än i Renault med dieselmotor vid 3 000 r/min, och 125 gånger högre än i Golf med dieselmotor – som å andra sidan ut mycket höga halter av metakrolein vid 3 000 r/min. Det irriterar ögonen, luftvägarna och lungorna.



Renaults dieselmotor har höga utsläpp av metan direkt efter start.

Ingenjörerna överraskade

Även aceton kan skapa irritation i ögon och hals. Där hade de båda diesebilarna höga utsläpp i förhållande till bensinbilen. Men bensinbilen hade å andra sidan höga utsläpp av hexanal efter start.

Testet visar tydligt att både bensinbilen och diesebilarna i testet har höga "spikar" i utsläppen direkt efter start – ingen nyhet för den som kan sin förbränningsteknik. Men testet visar också att vissa ämnen skickas ut i "spikar" med ojämna mellanrum utan tydlig anledning.

Framför allt blev testingenjörerna överraskade av de mycket höga utsläppen av kolväten och andra ämnen i Peugeotten med bensinmotor vid kallstart. Utsläppen kunde under vissa perioder vara mellan 10 och 60 gånger högre än för diesebilarna.

Testet visar också "bredden" när det gäller bilarnas utsläpp. Koldioxid och kväveoxider är som sagt de mest kända utsläppen men det kommer betydligt mer än så ur avgasröret. Även om alla dessa ämnen inte är giftiga i sig kan blandningen av dem utgöra risker för både hälsa och miljö.



Erik Söderholm



5. Kravet: Ge 1000-tals kronor i betalning för din gamla skrotbil

Redaktören @bytbil.com 2020-04-21

Så vill Europas biljättar få fart på försäljningen efter coronakrisen



De tyska biljättarna vill införa en ny skrotningspremie i hela Europa för att stimulera efterfrågan på nya bilar. Byte till en ny miljövänligare bil ska ge 10 000-tals kronor i bonus.

– EU måste vidta starka och samordnade åtgärder, säger Volkswagens COO Ralf Brandstätter till Financial Times.

Bilindustrin har liksom de flesta andra branscher tagit rejält med stryk under coronakrisen. Under mars månad minskade bilförsäljningen i Europa med 52 procent. Denna vecka kom de flesta bilfabrikerna i gång igen, men stilleståndet på ungefär en månad har kostat miljardbelopp.

– Tysklands bilindustri och intensifierar uppmaningarna till ett nytt skrotningsprogram för att återuppliva efterfrågan efter coronaviruskrisen när Volkswagen och Daimler gradvis startar om produktionen i europeiska fabriker denna vecka. Att säkerställa att bilar säljs till kunder är avgörande för att produktionen ska öka, säger Ralf Brandstätter till Automotive News.



I Sverige har bilhallarna kunnat hållas öppna tack vare en mer liberal smittskyddsstrategi än andra länder. Men på många håll har bilförsäljningen avstannat helt när återförsäljare fram till denna vecka tvingats hålla stängt.

Skrotningsprogram för gamla bilar hjälpte Tysklands ekonomi till snabb tillväxt efter finanskrisen i slutet av 00-talet. Fordonsindustrin är Europas största industrigren och svarar för 13,8 miljoner arbetstillfällen i hela Europa. Enbart i Sverige arbetar 25 000 personer på Volvo Cars.

Även BMW:s vd Oliver Zipse uttalar sitt stöd för en skrotningspremie eller ny bonus om man byter till en mer miljövänlig bil. I början av maj ska de högsta cheferna för bilindustrin träffa förbundskansler Angela Merkel tillsammans med representanter för bilfacket.

Idén bakom skrotningspremien är enkel. När du köper en nyare bil får du extra betalt för att återförsäljaren tar emot din gamla skrotiga och miljöovänliga bil. Nackdelen med en skrotningspremie är att alla gamla bilar inte är värdelösa. När Storbritannien hade ett liknande program för några år sedan gick många fina och sällsynta bilar till plåtpressen.

Relaterade artiklar

[VW-direktören: Stor omställning för återförsäljare](#)

Volkwagens nya elbil ID.3 behöver knappt någon service

6 nov. 2019

[Larmet: "Brexit ger seismisk chock-verkan"](#)

Chefer från 23 bilföretag får ut i gemensamt uttalande

23 sep. 2019

[Så hårt slår coronakrisen mot Europas bilindustri](#)

Volvo har fabriker i gång - här är bilmärkena som stoppat produktionen

17 mars 2020

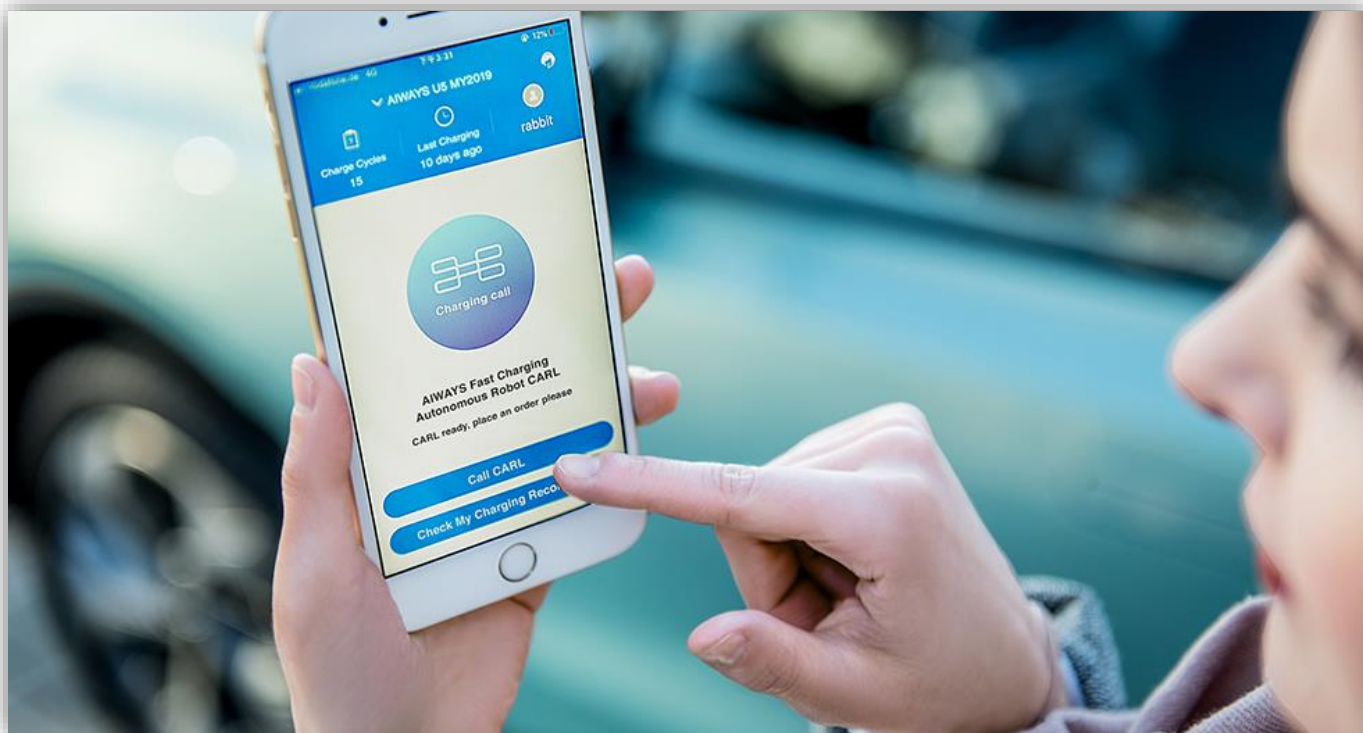
6. Aiways robot CARL laddar elbilen åt dig

Publicerad 2020-04-20 9:48 text Maria Dahlin

Elbilmärket har fått patent i Kina och Europa för en självkörande laddstation.



Aiways har fått sammanlagt sju patent godkända i hemlandet Kina och Europa för den mobila laddstationen. CARL, som den kallas, är en självkörande robot som tillkallas via mobilapp.



CARL letar via GPS upp bilen som behöver laddas och kopplar in sladden utan att ägaren behöver vara närvarande. Robotens kapacitet är antingen 30 eller 60 kilowattimmar. Aiways säger ingenting om laddhastighet, men säger att ett elbilsbatteri kan laddas till 80 procent på under 50 minuter. När CARL laddat färdigt bilen åker han vidare till nästa bil som behöver laddas eller tillbaka till sin egen basstation för att fylla på energi.



– Istället för att folk ska leta efter laddare hittar laddaren dem i stället, säger Alex Klose, chef för Aiways verksamhet utanför Kina.

Kinesiska Aiways planerar att släppa en rad elfordon på europeiska bilmärknaden. Först ut är suven U5 som [Vi Bilägare provkörde 2019](#). Näst på tur står coupésuven [U6ion](#), som än så länge befinner sig på konceptstadiet.



Relaterade artiklar

[Provkörning: Aiways U5 \(2019\)](#)

[Märket var knappt påtänkt för två och ett halvt år sedan. Nu kan eldrivna Aiways U5 bli den första kinesiska bilen att komma till Sverige. Vi har provkört från Oslo till Helsingborg.](#)

[Kinesen Aiways har problem med sidokrock](#)

[Euro NCAP har testat en ny omgång bilmodeller och gett dem betyg utifrån hur bra de klarar kollisioner. Förutom Aiways U5 utsattes Volkswagen Up, Seat Mii, Skoda Citigo, Ford Puma, MG HS och Z, samt Nissan Juke, Audi Q8 och Volkswagen Golf för tuffa prövningar. Här är resultaten. 2](#)

[Aiways lanserar två nya elsuvar – pris från 40 000 euro](#)

[Kinesiska uppstickaren Aiways vill locka europeiska köpare med två suv-modeller.](#)



Maria Dahlin

DAGENS NYHETER.**7. Bakljus spricker efter tvätt – så ser biltillverkarnas ansvar ut**

UPPDATERAD 2020-04-18 PUBLICERAD 2020-04-18

text Erik Wedberg

Bakljus som spricker efter tvätt är ett utbrett problem på bilar från Audi och Volkswagen. Biltillverkarna hänvisar till finstilt text i instruktionsboken. Räcker det för att slippa undan ansvar? Så här säger experterna.



Volkswagens bakljus spricker enligt företaget på grund av att bilen tvättats med fel sorts avfettning.

Efter [Dagens Nyheters](#) och biltidningen Teknikens Världs rapportering om bakljus som spricker hör många läsare av sig med samma problem. Problemet såg till en början ut att främst gälla Audi, men nu vittnar ägare till bilar från Volkswagen om samma problem.

Plasten i bilarnas bakljus spricker, vilket får till följd att det läcker in vatten och det kan göra att funktionen försämras. När plasten har spruckit måste hela bakljuset bytas och det kan kosta flera tusen kronor.

Enligt Volkswagen spricker plasten på grund av att bilen har tvättats med fel sorts avfettning. Avfettningsmedel behövs för att lösa upp den tuffaste smutsen på en bil, särskilt vintertid, och innehåller starka kemikalier. Så kallad kallavfettning innehåller ofta aceton, alkohol, klorerat kolväten eller syror och den här typen av ämnen pekats ut som anledningen till att plasten i baklamporna spricker.

I bilarnas instruktionsböcker finns ett par rader där bilägaren upplyses om att inte tvätta bilen med starka kemikalier, och tillverkaren tar samtidigt avstånd från ansvar för spruckna lampor.

– Å ena sidan kan man hävda att kunden har ett visst ansvar att sätta sig in i instruktionsboken och ta reda på hur bilen ska skötas. Å andra sidan är det vår uppfattning att materialvalet i det här fallet gör att bilen inte kan användas på ett sätt som de flesta konsumenter förväntar sig. Bilen motsvarar helt enkelt inte det kunderna är vana vid och då tycker vi att det är en dålig lösning, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på Riksförbundet M Sverige.

En viktig fråga är om bakljusens egenskaper hade påverkat köpet, det vill säga om man som kund skulle köpa bilen även om man får veta att den inte kan tvättas vanligt, eller att man om två år kan behöva byta bakljus till en stor kostnad.

– Om bilen inte motsvarar vad man som konsument kan förutsätta, alltså vad som anses normalt, och i det här fallet vad bilar brukar tåla i form av underhåll och tvätt i automat-tvätt, kan säljarens underlåtenhet att lämna tillräcklig information innebära ett köprättsligt fel, säger Carl-Erik Stjernvall.

– Man kan alltid göra anmälan till Allmänna Reklamationsnämnden och se om de kan ta upp ärendet, fortsätter han.

Tillverkarens hänvisning till en text i instruktionsboken om föreslagen skötsel av bilen räcker inte som argument för att de ska slippa garantiansvar. Att det står i instruktionsboken att man skall undvika vissa produkter räcker inte för att slippa ansvar mot en köpare, enligt biltidningen Teknikens Världs jurist i bilrelaterade frågor Michael Luft.

– Endast en hänvisning till en rad i instruktionsboken räcker inte eftersom det avviker från något som är normalt i branschen, säger han.

– Således är detta att betrakta som ett konstruktionsfel, en svaghet i konstruktionen, som säljaren ansvarar för under garantitiden, mot alla köpare och under tre år, som konsumentköplagen ger som reklamationsrätt för ursprungliga fel för konsumenter, fortsätter Michael Luft.

Volkswagens informationschef, Marcus Thomasfolk säger att samtliga märken inom VW-gruppen har samma material i baklysen.

– Enligt vår uppfattning handlar det alltså om exponeringen av olika starka bilvårdsmedel som vi ser som den största bidragande orsaken. Men vi analyserar också just nu denna fråga mer ingående för att se om det kan finnas något annat som ligger bakom. Vi har också anledning att se över rekommendationerna till kunderna när det gäller tvättprocessen, säger han.

Hans Mårtensson: För 1,5 år sedan påpekade jag för Bilkompaniet Audi Kalmar att det såg ut som början till separation i skarvarna till mina baklyktor. Min fråga till Bilkompaniet var: Kan det vara fabriktionsfel? Nä, detta hade de aldrig sett förut! Vi tog bild och skickade till Audi i Stockholm. Svaret kom blixtnabbt. Att jag ”tvättat bilen felaktigt och ej följt instruktionsboken”.

Christian Wingård: I min värld är detta en solklar konstruktionsmiss eller dåligt materialval på tätningslisten. För att byta mina två år gamla strålkastare ville man ha 16.000 kronor. Jag klagade högljutt och fick då erbjudandet att jag skulle betala strålkastare och nytt drivdon och att Audi Göteborg skulle bjuda på arbetet. Det visade sig då att materialet som jag skulle betala kostade 14.000 kronor och att Audis arbete var de resterande 2.000 kronor.

Maria Harjula: Jag kan meddela att jag har samma problem på min Audi A6 kombi från 2013. Den varnar att bromsljus höger bak ej fungerar, speciellt efter fuktigt väder. Varningen försvinner när bilen har fått torka ordentligt men hur lätt är det i blöta Sverige utan garage? Audi borde göra något åt detta! Man ska ju kunna hålla bilarna rena utan att behöva vara rädd för dessa problem.

8. Elbilarna billigare för svenska köpare tack vare Norges elbilspolitik

Publicerad 2020-04-20 16:08

Elbilspriserna pressas ned på grund av att Norge infört kraftfulla elbilssubventioner, enligt en ny rapport.



Norge har de senaste åren haft en elbilspolitik som inget annat land kommer i närheten av. Elbilsköpare har fått stora subventioner för att få fler att byta till eldrift.

Tack vare subventionerna har Norge en kvarts miljon fler elbilar på vägarna än om subventionerna aldrig hade införts, enligt organisationen DNV GL, som beräknar att Norge hade legat på ungefär samma elbilsandel som Sverige – drygt en procent – utan subventioner.

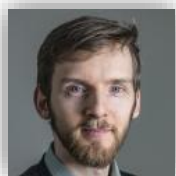
Och som ett resultat av det har elbilarna även blivit billigare på alla andra marknader, enligt forskaren Sverre Alvik.

– Ny teknologi, som batterier, blir billigare ju fler som tillverkas. Då vill också fler bilköpare i andra länder byta till en elbil. Våra beräkningar visar att de totala koldioxidutsläppen mellan 2010 och 2050 hade blivit 380 miljoner ton större än utan den norska elbilspolitiken, säger han till [Aftenposten](#).

Kritikerna har hävdad att Norges elbilspolitik kostat enormt mycket pengar i förhållande till hur mycket utsläppen sänkts. Varje ton koldioxid som minskas har kostat staten 1 500 norska kronor.

– Men den globala effekten av norsk elbilspolitik är mer än fem gånger större än den nationella effekten. Då får vi inte längre ett ton för 1 500 kronor, utan sex ton mindre utsläpp, säger Sverre Alvik.

Rapporten har tagit hänsyn till elbilarnas större miljöpåverkan när bilen och batteriet tillverkas jämfört med att tillverka en vanlig förbränningsbil.



text Erik Söderholm



9. Prov: Land Rover Defender – efter 70 år kommer andra generationen

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-04-20, 05:52

Sjuttio år efter första Land Rover Defender är det nu äntligen dags för nummer två. Visst har urtypen genomgått en rad kosmetiska och tekniska förnyngningskurer genom decennierna, men ingen så omfattande som nu. Välkomna till en testrunda i Namibia!



Det är nästan så att man vill tycka synd om den stackars personen som fick förklara Defenderns nya elektroniska plattform för den samlade presskåren. Föregångarens "uppkopplingsmöjligheter" var ju trots allt inte mycket mer än en katastrofal kortvågsradio, möjligtvis en knastrande walkie-talkie som man hade skruvat dit själv eller kanske den kraftfulla tutan. Det var då det.

Nykomlingen formligen spricker av bits och bytes och gör PR-jobbet avsevärt svårare. Istället för radio och tuta handlar det numera om EVA 2.0 som är namnet på offroadkungens nya elektroniska arkitektur, Pivi (infotainmentsystemet), Snapdragon-processorn, operativsystemet QNX och så nymodiga saker som over-the-air-updates.

Nej, trogna Defenderkunder kommer inte alls att känna sig hemmastadda på första försöket (inte på andra eller tredje heller för den delen) men bilens 85 olika styrmoduler tillsammans med 21 datapunkter och 14 konstant uppdaterade moduler bäddar i alla fall för många timmars skönt krog snack. Om du dessutom kan uttala ordet autentiseringsstyrning utan att slå knut på tungan finns det till och med utrymme för en gin & tonic.

Fast det hade å andra sidan varit synd för då hade man ju knappast fått köra bilen efteråt och det är trots allt det som räknas. För det är nya Defender bättre på än någon namne innan den. Okej, kanske inte världens svåraste uppgift direkt, men ändå.

Det hela börjar redan med sittpositionen som för en gångs skull har utvecklats med människans anatomi i åtanke. Nu plötsligt finns nämligen lite utrymme i sidled, vilket framför allt kommer klaustrofobiska kunder till nytta. Här behöver man alltså inte längre känna sig som en inlagd sill. Nog för att det tog sjuttio år, men bättre sent än aldrig som det brukar heta. Ur-Defendern var just ett barn av sin tid: ingen äventyrsglorifierad statussymbol utan en arbetshäst utan krusiduller.



Ett massivt tvärstag av magnesium, massor med förvaringsmöjligheter, passande ergonomi och en modern tiotums pekskärm. Japp, det funkar!

När Maurice Wilks synade grannens Willys Jeep 1946 övertygade han omedelbart sin bror om att bygga något liknande. Nej, inget hobbyaktigt garagebygge, bröderna var ju trots allt chefsutvecklare respektive direktör över Roverfabrikerna. Resten är historia ...

Riktigt lika lätt är det självklart inte längre. Nu för tiden kan man ju inte heller bara börja toksprinta under joggingrundan. Nejdå, då krävs det först rätt musik och sedan minst en app som loggar och lägger ut bragden på sociala plattformar. Alla tekniska nyheter får dock nya Defender att uppträda smidigare, mer mångsidigt och mer användarvänligt än någonsin.

Vi börjar med kupén som ligger 20 mm högre över marken än i alla andra bilar från Land Rover och som tack vare sin kvadratiska karossform ger föraren utmärkt sikt runtom. Den känns luftig och rymlig med många förvaringsfack som faktiskt går att använda samt en uppsjö av anslutningsmöjligheter som USB, 12 V-uttag och dylikt. En dröm för barn och deras föräldrar.

Instrumentbrädan är en gedigen och stilsäker pjäs med ett solitt tvärstag av magnesium som gör bilen extremt styv. Samtliga knappar, vred och instrument har tydliga och lättlästa beskrivningar och mätarlandskapet kan beställas i heldigitalt utförande som dock inte överger sin analoga layout. I grundmodellen är mätarna endast delvis digitaliserade. Den centrala tiotums skärmen uppskattas mycket för sin tjugiga grafik och moderna infotainmentdel som lyckas med konsten att vara diskret men samtidigt tydlig.

Man köper dock antagligen inte Defender för dess hemtrevliga förarmiljö och uppkopplingsmöjligheter, eller hur? Nej, just det, bilens verkliga hemvist ligger långt bortom vanliga bilars komfortzon. Fördelen med nykomlingen är att även förare som inte har växt upp med differentialsjärrar, sandbäddar och pinnar för att kolla vaddjupet kan köra bilen. Defender har numera nämligen också systemet Terrain Response 2, precis som de stora märkessyskonen.



Nya Defender har en diger tillvalslista för äventyrssugna ägare.

TR2 är en samling av olika körprogram där man kan styra och ställa efter eget behag, som hjälper till när du ska ta dig uppför den där steniga bergsstigen eller fastnar i leran och som stänger samtliga luftintag när du ska ta dig över upp till 900 mm djupa vattendrag. Känns de förinställda programmen för amatörmässiga, kan man självklart konfigurera själv hur man vill.

Man märker rätt snabbt att nya Defender är en bil som bryr sig om sina passagerare med sin kompetenta luftfjädring (beroende på version), ett extremt styvt chassi i aluminium, hyfsat bekväma stolar och sin väldigt praktiska (och snygga) interiör. Hårdtestad som få under utvecklingsfasen var den stackars bilen till och med tvungen att klara av hårda smällar från trottoarkanter.

Där vi är finns dock inga trottoarkanter. Vi ska testa den fyrhjulsdrivna bergsgetens gränser (om dessa ens existerar) och därför är vi i Namibia, närmare bestämt i Kunene. Här kan de två motorerna som finns tillgängliga vid marknadsintroduktionen visa vad de går för.

Det första motoralternativet är samtidigt det starkaste, nämligen en överladdad treliters radsexa med 48-volts mildhybridsystem som lämnar 400 hk. Via den inbyggda startmotorn/generatoren genereras ytterligare 140 Nm.

Dieselalternativet är en tvåliters dubbelturbomatad radfyra med 240 hk och 430 Nm. En trevlig och kompetent spis med ett mindre turbohål men tillräckligt med kraft. I nykomlingen har den manuella lådan fått ge vika för en åttastegad automatlåda från tyska ZF som jobbar kultiverat och effektivt. Precis som förr är den låsbara centraldiffen standard, som tillval finns utöver detta en aktiv differential för bakaxeln. För riktigt eländig terräng finns det självklart lågväxlar ombord. Fattas bara annat.

Vid Van-Zyl-passet är vi ytterst tacksamma för det. Passet är sanslöst brant och utsmyckat med vassa stenbumlingar som bara väntar på att få bilen att lägga sig på taket eller att slå hål på oljeträget. Okej, det kanske låter lite mer dramatiskt än vad det egentligen är. På 1920-talet lyckades man trots allt ta sig uppför passet med en T-Ford.



*Urtypens traditionella värden har översatts perfekt till nutiden.
Individualistisk, robust, komfortabel och framför allt sanslöst terrängduglig.*

Vi laddar för fullt, gläds åt bilens korta överhäng, en markfrigång på nästan 30 cm, 50 cm axelflex och en ytterst trevlig framdrivning. Så rustad klättrar vår 2,4 ton tunga bergsget stoiskt från en bumling till nästa. Efter ett tag är vi vid toppen av passet utan att någonsin ha behövt använda oss av den omfattande kamerautrustningen som täcker bilens alla sidor och som till och med kan titta genom motorhuven. Virtuellt såklart.

En av kamerorna är riktad bakåt och skickar sina inspelningar till backspeglarna i realtid. Ytterst praktiskt när sikten bakåt är skymd vilket gärna händer när man har beställt bilen med ett extrasäte fram. Japp, den större Defender 110 finns med antingen fem, sex eller sju stolar. Den mindre Defender 90 har upp till sex sittplatser.



Om det så krävs kan Defender köra genom 90 cm djupa vattendrag.

Trivialt, jag vet. Mycket viktigare är då hur Defender klarar av de uttorkade flodbäddarna och de mäktiga ökenpassagerna på väg mot Skeleton Coast. Skyhöga fontäner av damm virvlar upp när bilen accelererar ut ur kurvorna och hastigheten ökar alltmer. Det känns stabilt tack vare det långa axelavståndet. Inte heller i de djupa spåren i vägen blir det särskilt nervöst utan man håller bilen på banan med en hand på ratten. Lätt som en plätt.

Det spelar inte någon roll om man har valt 18-tumsfälgar eller de gigantiska 22-tummarna – hjulens ytterdiameter är alltid 815 millimeter, vilket underlättar enormt i sandlådan eller när man rullar över andra bilar.

Även styrningen har en trygg och stoisk känsla över sig, den känns aldrig nervös och utarbetad och levererar ständigt en flod av detaljerad feedback. Släpp gasen i kurvan och Defendern vrider in mjukt för att minska radien utan att ställa sig på tvären. Underbart på lösa underlag som sand eller grus.

Den som missar en vägbula behöver inte längre bära hjälm utan skyddas suveränt av luftfjädringen. Kliar det i foten när ett gupp är i närheten? Förståeligt och ja, Defender klarar hopp. Om än inga större.

Bensinmotorn trycker framåt med imponerande kraft medan luftfjädringen och de adaptiva dämparna från Bilstein sväljer de absolut flesta ojämnheter på vägen har att erbjuda och garanterar alltid optimalt fäste. Det är bara ESP-systemet som gärna ingriper lite väl konservativt. Något mer spelrum hade definitivt inte skadat.

LAND ROVER DEFENDER 110 P400 AWD

TEKNISKA DATA

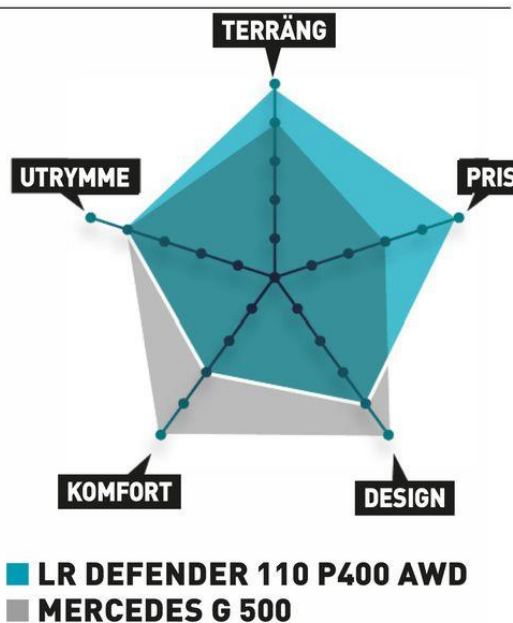
MOTOR: R6, turbo, bensen, 2 996 cm³, 400 hk vid 5 500 r/min, 550 Nm vid 2 000 r/min. Åttastegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 758/1 996/1 967 mm. Axelavstånd 3 022 mm. Tjänstevikt 2 361 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,1 sek. Toppfart 191 km/h. Förbrukning 9,6 l/100 km.

PRIS: från 753 900 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Fina utrymmen, hyfsat hög komfort, sanslösa terrängegenskaper.

SÄMST: Dyr i inköp, hade kunnat vara mer dynamisk.



Taklasten anges till 168 kg när bilen rör sig och till hela 300 kg när den står stilla. En ytterst viktig detalj för alla som vill tälta där. (Jadå, det går.) Bagageutrymmet är som mest 2,4 kubikmeter stort och dragvikten ligger på respektabla 3,5 ton. Bogseröglorna pallar dessutom med hela 6,5 ton, för säkerhets skull.

Vinschen (som är tillval) fungerar alldeles utmärkt märker vi när vi kör fast i en gammal, men inte alltför torr flodbädd. Lite överoptimistiskt, jag vet. Här fungerar det inte ens att höja markfrigången maximalt med hjälp av luftfjädringen: undersidan på vår Defender ligger platt mot marken. Tur att vi inte är själva här ute. Vi räddas av en annan pressbil och deras vinsch.

Visst hade det varit synd och skam om vi hade strandat här som så många skepp utanför Skeleton Coast har gjort. Man vill ju trots allt kunna testa Defenderns shoppingstråkkapaciteter inom en snar framtid. Att bilen fungerar utanför vägnätet vet vi ju redan. Inte för att vi någonsin hade trott något annat.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Tritium den finska eldrivna supersportbilen

Robin Törnros 19 april 2020

Snart är det dags för ännu en eldriven supersportbil att lanseras. Men denna kommer lite otippat från ett finskt företag.

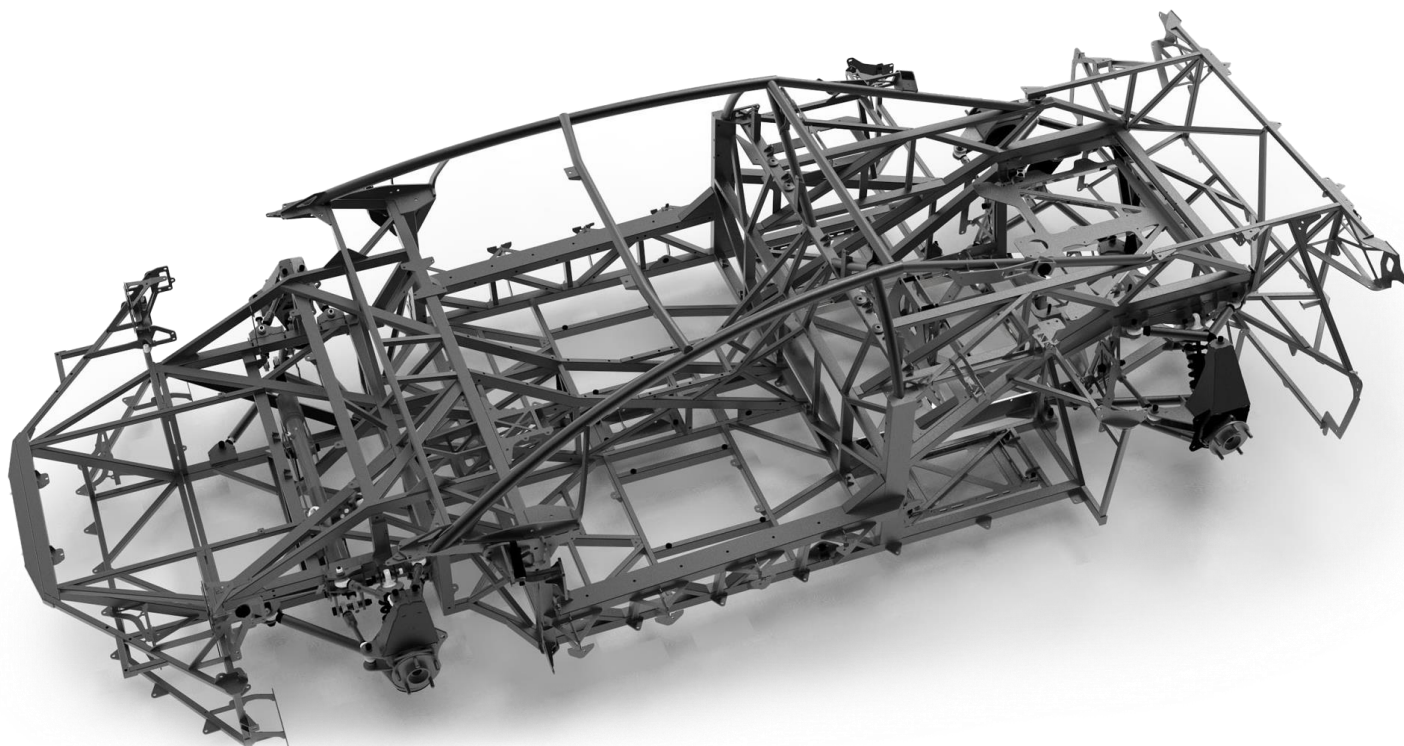


Finland är inte direkt kända för sin bilproduktion även om modeller som [Saab 900](#) har tillverkats i finska Nystad av Valmet Automotive. Samma företag som på senare tid hållit i tillverkningen av [Fisker Karma](#) och den förra generationen [Porsche Cayman](#), 987. Men något inhemskt bilmärke har de inte haft, och då räknar vi inte den Subaru-baserade eldrivna minibussen som tillverkades av Elcat i början av 2000-talet.

Nu är det dock dags. Tritium Automotive heter företaget som planerar att tillverka en eldriven supersportbil. Än så länge har modellen inget namn men kommer att ha en elmotor eller elmotorer som levererar 680 hästkrafter och batteri som ska räckta till 300 kilometers körning. Mer än så gällande tekniska data delar Tritium inte med sig av.

Något som ska särskilja Tritiums bil från konkurrenterna är att den kunden ska kunna välja exakt hur bilen ska se ut. Enligt Tritium är det enda som inte går att modifiera rörramen, motorn, batteriet och de två skärmarna i kupén. Övriga saker som bland annat karossdelar och interiör. Då Tritium endast planerar att tillverka elva stycken exemplar är det kanske även görbart. Priset beräknas ligga på omkring en miljon euro, nästan elva miljoner kronor.

Tritium Automotive planerar att ha officiell premiär av sin elbil under mitten av juni i Monaco.



11. Fler kliver fram för att rädda Aston Martin

Jan-Erik Berggren 20 april 2020

F1-teamchefen Lawrence Stroll räddade Aston Martin förra året men det krävs mer pengar för att få i gång den brittiska biltillverkaren. Nu investerar Schweiz rikaste man, Ernesto Bertarelli, i biltillverkaren och får 0,7 procent av de röstberättigade aktierna.



Ernesto Bertarelli är god för cirka 180 miljarder kronor. Pengarna har han och hans familj bland annat tjänat inom läkemedelsindustrin. Nu tar Bertarelli en del av de pengarna och investerar i Aston Martin. Biltillverkaren har sökt nytt kapital sedan 2018 och bland annat [redan lockat till sig den kanadensiske industrimannen Lawrence Stroll](#). Stroll äger F1-stallet Racing Point Formula One och planerar att sätta Aston Martin-märket på F1-bilarna.

Stroll investerade cirka 6 miljarder kronor i Aston Martin förra året och enligt Stroll ska en nyemission resultera i att Bertarelli kontrollerar 0,7 procent av rösterna i Aston Martin när affären är helt genomförd.

Bertarellis förmögenhet härrör sig främst från försäljningen av Serono 2006. Serono tillverkade medicin som ökade chansen att få barn och familjen Bertarelli fick cirka 86 miljarder när Serono såldes till Merck. Pengarna investerades i fastigheter och olika aktiefonder.

En annan som passerat på att investera i Aston Martin [är Mercedes F1-teamchef Toto Wolff](#). Daimler är en annan delägare i Aston Martin som köper motorer och inredning från Mercedes.

Just nu har Aston Martin ingen tillverkning av bilar igång. [Fabrikerna i Storbritannien stängdes i mars som en följd av utbrottet av coronaviruset](#).

Aston Martin har nämnts, tillsammans med Jaguar Land Rover, som en tillverkare som kan få svårt att överleva coronakrisen.



12. Volvos nya terrängmonster: Kan köra sidledes

Redaktören @bytbil.com 24 juni 2019

Går på både el och diesel - så stark är "skalbaggen"



FILM: <https://youtu.be/OO-OrWTPH1M>

Volvobolaget Arquus presenterar en ny super-terrängbil. Stridsbilen "Skalbaggen" kan köra sidledes och går på både el och diesel. Bilen är tre gånger starkare i förhållande till vikten än en Humvee.

Normalt sett kan bilar bara köra framåt och bakåt. Men terrängbilsföretaget Arquus tycks ha upphävt naturlagarna. Med deras nya Scarabee (Skalbaggen), kan föraren köra även sidledes eller svänga runt hörn på fläcken. Bilen är utvecklad för det franska försvaret och visas upp på Paris Air Show i veckan. Arquus är ett dotterbolag till Volvo Group som tillverkar lastbilar, bus-sar, anläggningsmaskiner, marina och industriella drivsystem.

Konststycket med att köra sidledes är möjligt tack vare att bilen har individuell drivning på alla fyra hjulen via både en elmotor på 103 hästkrafter och en dieselmotor på 300 hästkrafter.

Scarabee är en rejäl pjäs som väger 6,6 ton, men jämfört med en traditionell Humvee har den tre gånger mer effekt per kilo, uppger Popular Science. Toppfarten är 120 km/h, vilket anses vara snabbt för ett stridsfordon.

Dieselmotorn har en räckvidd på nästan 100 mil, medan bilen bara kommer ett 15 km på el. Batterierna fungerar dock som ett extra skalskydd på undersidan av bilen och skyddar de åkande mot minor och granater.

"Skalbaggen" kan bland annat utrustas med radar, 30 mm antitank-kanon, granatkastare och har skjutdörrar som inte kan öppnas av fienden.

– Vi har verkligen jobbat på hastigheten för det är också en sorts skydd. Om man sätter på massor av pansar på en bil så blir den stor och tung och långsam om du inte ger den en stor kraftfull motor. Och då har du inte längre ett litet och smidigt fordon, säger Emmanuel Lavacher, Arquus vd, till Popular Science.

Förhoppningen är att leveranserna av bilen ska starta 2025.

13. Volvo och Daimler satsar på bränsleceller i lastbilar

Publicerad 2020-04-21 10:37 text Maria Dahlin

Giganterna går ihop i gemensamt bolag med syfte att utveckla vätgasdrivna tunga fordon.



Volvokoncernen satsar 6,5 miljarder kronor och får 50 procent av ägandet i ett gemensamt samriskbolag med Daimler Truck AB. Målet är att under andra halvan av 2020-talet ha igång serierproduktion av tunga fordon med bränsleceller.

– För lastbilar som behöver klara tunga laster och långa sträckor är bränsleceller ett viktigt alternativ och en teknologi där Daimler byggt upp betydande erfarenhet under de senaste tjugo åren genom sin bränslecellsenhet inom Mercedes-Benz. Det här gemensamma initiativet med Volvokoncernen är en milstolpe på vägen mot bränslecellsdrivna lastbilar och bussar på våra vägar, säger Martin Daum, vd för Daimler Trucks AG och medlem i koncernledningen för Daimler AG.

– Genom att kombinera Volvokoncernens och Daimlers erfarenhet inom det här området kan vi öka hastigheten i den här utvecklingen, vilket är bra både för våra kunder och för samhället i stort. Med det här samriskbolaget visar vi tydligt att vi tror på bränsleceller för kommersiella fordon, säger Volvos vd och koncernchef Martin Lundstedt.

Det är alltså Volvos avdelning för tyngre fordon som satsar på bränslecellsutveckling – på personbilssidan finns inga sådana planer. Tidigare har Volvo Cars vd Håkan Samuelsson att man [valt bort vätgasdrivna bränslecellsbilar](#) för att satsa allt på batteri-elbilar istället.

Bränslecellsfordon tankas med vätgas. I dem sitter bränsleceller som omvandlar den kemiska energin i bränslet, i det här fallet väte och syre (från luften) till elektricitet. Elektriciteten används för att driva fordonets elmotorer. Enda restprodukten är vatten. Vätgasdrivna fordons fördel gentemot elfordon är att det i nuläget går snabbare att tanka fullt på vätgas – vilket går på några minuter.

14. Imitatören från Istanbul

Publicerad 2020-04-19 12:00 Text Mårten Carlsson

Bilarna ser vid första anblicken ut som Morgans, men är turkiska Mohawk roadsters.



Mohawk var mer en kopia än en replika, men med en del skillnader. Den var sex tum bredare, dörrarna är inte nedskurna och dessutom hängda i bakkant, på det stora hela ger den ett något klumpigare intryck än originalet.

Och det var den också, byggd på ett ganska robust stålchassi, med glasfiberkaross och en 2 liters fyra från Ford under huven.

Mohawk visades 1992 och ett samtida provkörning gav den inga större beröm ens med turkiska mått mätt.

Stel och hoppig med en bakvagn som studsade så föraren nästan kastades ur bilen, nämndes vid en provkörning...

På det hela taget hade den total avsaknad av detaljkvalitet eller finkänsla. Dock hävdades optimistiskt att man att Mohawk även skulle kunna förses med Rover V8 och det fanns även planer på att exportera dessa.

Priset var 1992 satt från runt 9 000 till 12 000 brittiska pund beroende på motor och utrustning.

Någon vidare tillverkning, eller export, verkar dock inte ha förekommit och Mohawk försvann in i glömskan relativt snart.



15. Rovers mittmotorbil

Publicerad 2020-04-20 7:00

Rover P6BS var en bil full av motsägelser. En sportbil från Rover. Byggd för att kunna sättas i produktion fast det inte var meningen och mittmotorn satt inte ens i mitten!

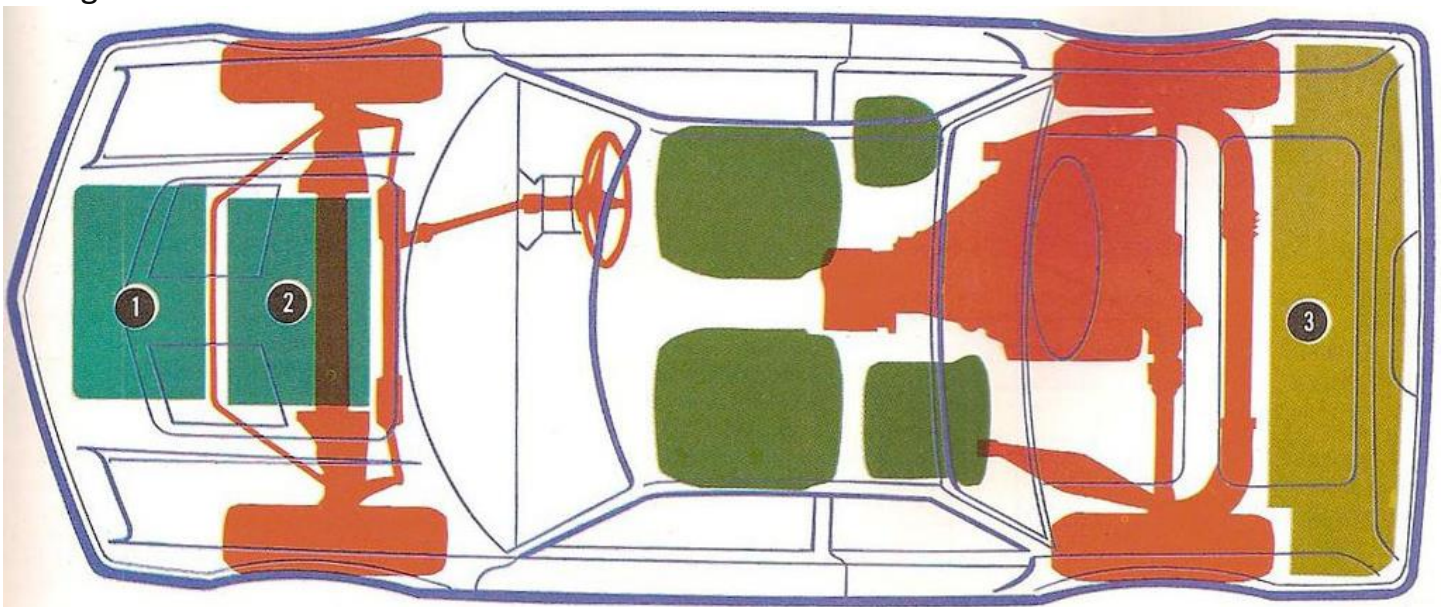


I mitten av sextioalet var Rover inte känt för sin sportiga image, tvärtom. Men vid den här tiden fick man in ett trumfkort, en helt ny V8 i aluminium.

Den kom dock från Buick, men Rovers ingenjörer ändrade och förstärkte den lite här och var och volymen på 3,5 liter behölls.

1967 var den färdig att sättas i P5B och P6B, men när man nu har en helt ny motor - en V8 dessutom - så måste man väl kunna använda den i något roligare än en gubbig saloon?

Det hade man redan tjuvstartat med. Rovers chefdesigner David Bache med sitt team tog på kort tid fram en avancerad coupé med den nya V8:an monterad i mitten, men offset åt höger.



Skälet till det var att växellådan satt framför motorn. Och på det här sättet kunde man dra transaxeln vid sidan av motorn och ge bilen en extra låg profil.

1. Kylare
2. Bränsletank
3. Bagage



Här ser man plexiglasbulan med SU-förgasarna på bilens högra sida.

Arbetet med bilen gjordes i huvudsak inte hos Rover, utan hos Alvis i Coventry. Det var nu 1967 och Alvis byggde ju inga bilar där längre och Rover hade tagit kontrollen över firman några år tidigare. Därför tusslades det när bilen visades upp i motorpressen att detta skulle kunna bli nästa Alvis, fast så var ju inte fallet.

Men Rover P6BS som den kallades hade ändå dubbla identiter, internt var den även känd som Leyland Eight GE (Group experimental)



En del av det experimentiella med P6BS var även att den skulle vara produktionsduglig. Man satte till och med upp en preliminär prislapp - i en amerikansk pressrelease hävdade man den skulle kunna säljas för 5000 dollar.

I det fick man en tvåsitsig sportcoupé med plats för ett extrasäte och generösa innerutrymmen. Bra runtomskikt, utrustning som elhissar och air condition fanns med i paketet. Karossen såg radikal ut men var också den genomtänkt för enklare pressning och sammansättning.

Men den var trots allt aldrig menad att sättas i tillverkning.

Eller borde man satsat på den? Skulle den verkligen gå att sälja för 5000 dollar?

De som provkörde bilen var smått lyriska. Bra prestanda med extremt bra vägegenskaper, balans och dessutom komfort.

Det här var en färdig konkurrenskraftig bil helt klart, så man bestämde sig för att gå vidare med den - på sätt och vis.



Rover P9 var bilen vi aldrig fick se. Den försvann någonstans i alla de fusioner och transmutationer som Leyland genomgick under slutet av sextioalet och en del år framöver.

Den skulle blivit en mer stilren coupé ett par pinnhål över P6BS. En sofistikerad och lyxig coupé värdig ett märke som Rover. Med mittmotor, väghållning och prestanda som de bästa sportbilarna i sin tid. P9 skulle vara rätt ensam i den klassen.

Läs mer om:

[Rädda en Rover – och lär dig polering!](#)

[Med USA-Rover från Holland](#)

[Design with style - Rover SD1](#)

[Rover revisited](#)

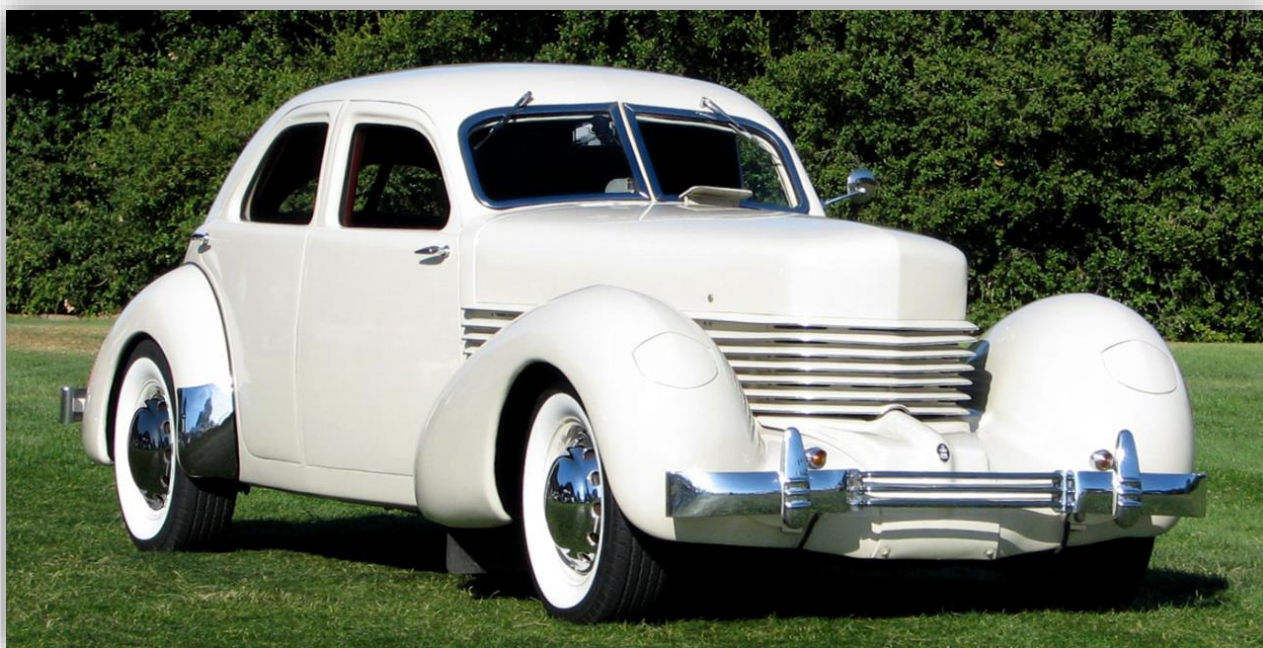
[Vinterrover](#)

[Rover P6 – pigg 50-plussare!](#)

16. Klassiskt bilmärke: Cord

Publicerad 5 januari 2011

Errett Lobban Cord var en entreprenör av det mer spektakulära slaget. När han grundade Cord hade han redan en hel del erfarenhet av bilbranschen.



Cord 810 Westchester Sedan 1936

Cord hade varit en föga lyckad tävlingsförare men en desto bättre förnyare i Auburn Automobile Company, som hade gått över styr om inte han fått räddningsuppdraget 1924. Fem år senare hade denne super salesman makten över Auburn.

Hans nya holdingbolag kontrollerade långt över 100 bolag, däribland Lycoming, den kända motortillverkaren. Det var detta företag som fick förse den nya Cord-bilen med raka åttacylindriga motorer på fem liter.



L-29 Sedan 1930–32

Just som stormmolnen började hopas och det ekonomiska eländet drabbade USA lanserades det nya märket Cord. Det var en flott vagn och smått banbrytande med sin framhjulsdraft. Tidigare hade inget av de fåtaliga amerikanska försöken att sälja framhjulsdrivna bilar lyckats.

Nu gick det litet bättre, men det var nog snarare trots drivningen på framhjulen som Cord L29 blev en viss framgång.

L29 var en stor bil med lång hjulbas och vackra karosserier, de flesta standardbyggda, men eftersom konstruktionen var traditionell med separat ram så fanns det möjligheter för fristående karossmakare att försöka göra någonting bättre. Det var dock sällan detta lyckades.

Cord-bilarna var lågt byggda och precis så flashiga som Errett Lobban himself. Kunderna erbjöds både öppna och täckta karosser. Med stor envishet lyckades bilmagnaten hålla det nya märket levande fram till 1932. När produktionen upphörde hade omkring 4 400 bilar byggts. Några av dem kom till Sverige via agenten Philipson.



810 Convertible Coupe 1936

Modernistisk och banbrytande

Herr Cords mest kända automobilgärning var konglomeratet ACD, det vill säga märkena Auburn, Cord och Duesenberg. Besynnerligt nog lyckades han lotsa alltsammans igenom den djupaste depressionen, till och med det svindyra lyxfabrikatet Duesenberg, som kring mitten av 30-talet skulle ha fått en juniormodell.

Men det bidde inte så, för Mr Cord ville gärna se sitt namn på en bil igen... Därför återuppstod märket, fortfarande med framhjulsdraft och åttacylindrig motor, men nu i V-konfiguration och med volymen 4,7 liter.

Den nya Cord-modellen hette 810 och det är ingen överdrift att kalla den modernistisk och banbrytande – 810 var en bil med för tiden helt fantastiska karossformer! Bakom dem stod formgivaren Gordon Buehrig.

Han hade skapat något som senare skulle komma att kallas "rolling sculpture" och som skilde sig från allt annat samtida. De verkliga särdragen var den runtomgående grillen med horisontella ribbor och strålkastarna, som låg infällda i framskärmarna, dagtid skyddade från stenskott och annat.

Bilen saknade fotsteg, men det var den inte ensam om, och faktum är att resten av karossen inte var speciellt uppseendeväckande, men vacker. Helheten var slående, kanske allra mest i sedanmodellerna. Dessa kallades Westchester och Beverly, och det enda som skilde dem åt tycks ha varit klädselmönstret.

Två öppna versioner erbjöds också. Sportsman var tvåsitsig medan Phaeton, på samma hjulbas, hade plats för fyra. Ordet phaeton är egentligen en karossbeteckning på en öppen bil med fyra dörrar men både Sportsman och Phaeton var tvådörrarsvagnar.



812 Custom Berline

Livskraftig design

Cord 810 var en dyr vagn och serien 812, som kom 1937 var inte heller billig. Här fanns en Custom Berline med extra lång hjulbas och mellanruta. Däremot fanns det knappt några kunder och efter 1937 inte heller något ACD-imperium.

Buehrigs design visade sig emellertid vara en av dem som vägrade dö. Flera olika serier med replikor byggdes under 60- och 70-talen, men de var inte särskilt originaltrogna och såg ofta ganska taffliga ut. Nya upplagor har också byggts av Auburn-bilarna.

Till och med jätten Duesenberg har återuppstått, fast bara i ett försvinnande litet antal. Errett Lobban Cord hade onekligen känsla för bilar, men hans ekonomiska instinkter svek honom till slut.



812 SC Convertible Coupe 1937

17. Formel 1 kan komma att köras utan publik

Robin Törnros 18 april 2020

Formel 1-säsongen har skjutits upp men nu överväger organisationen att starta säsongen genom att köra race utan publik.



Formel 1-säsongen skulle ha startat med Australiens Grand Prix 15 mars men på grund av coronaviruset [ställdes tävlingen in](#). Sedan har sju [tävlingar fått skjutas upp](#) och organisationen pratar om att köra med en kortad kalender som kan sträcka sig till januari 2021.

Frankrikes Grand Prix planerat till 28 juni kommer troligen att ställas in, och på grund av utökade restriktioner gällande större folksamlingar till augusti i flera europeiska länder kan efterföljande tävlingar också påverkas.

För att kunna sätta igång racingsäsongen ändå ser organisationen över möjligheterna att köra tävlingar utan publik. Med en preliminär start 5 juli då Österrikes Grand Prix är planerat. För att därefter hålla två tävlingar på Silverstone.

– Vi tittar på logistiken för ett stängt lopp, hur vi skulle få folket dit, hur vi skulle skydda dem, hur vi skulle göra det säkert och vem vi skulle släppa in i depån, säger Ross Brawn verkställande direktör Formel 1.

Men även om tävlingar skulle köras utan publik är det inte helt lätt att genomföra på grund av restriktionerna om folksamlingar. Även utan publik krävs det flera hundra personer för att genomföra en tävling. F1-reglementet säger att varje av de tio teamen får ha max 60 personer i depån. Till det kommer banpersonal, media, däckpersonal, FIA-tekniker och annan viktig personal.

Källor inom Formel 1 meddelar till Autoblog att det pågår diskussioner om hur de skulle kunna dra ner på personalantalet för teamen, begränsa antalet personer från media och helt stänga ute sponsorer och liknande.

18. Bytte ratt mot handkontroll

måndag 20 april 2020

Bröderna Hansen: Helt annorlunda jämfört med en riktig bil



På grund av corona kunde bröderna Hansen inte åka och tävla i Barcelona i helgen. Men ett race på banan i Barcelona blev det ändå – via tv:n

RALLYCROSS Liksom många andra tävlingar har Rallycross-VM fått skjutas upp tills vidare. Men tävling i Barcelona blev det ändå för bröderna Hansen – via tv:n.

Ett vanligt år hade bröderna Timmy och Kevin Hansen i helgen säsongdebuterat i Rallycross-VM på banan i Barcelona. Tyvärr är ju detta inget vanligt år och på grund av coronaviruset har tävlingen i Barcelona skjutits upp.

Istället för att sitta och vänta valde därför motorsportsbröderna att byta riktiga bilar mot virtuella bilar. I helgen tävlade nämligen bröderna Hansen tillsammans med ett gäng rallycrossförare mot några simracingförare i World RX Esports Invitational.

– Motorsporten har tur att spel och simulatorer är väldigt likt verkligheten och det har blivit väldigt populärt bland racingförare att hoppa in i E-sporten och köra där. Det är helt enkelt för att få köra bil i den situationen vi har, säger Timmy Hansen om deras nya satsning.

Till att början med är det endast just den här tävlingen i helgen som gäller men Timmy tror att det kan utveckla sig till en hel tour med flera tävlingar.

För att överhuvudtaget hänga med i tävlingen i helgen har bröderna lagt ner många timmars spelande den senaste tiden.

– Jag är ju helt ny på det här så jag har fått lära mig från grunden och det har varit spännande. Det har blivit en hel del timmar och det är ju fördelen med spel jämfört med på riktigt. Det går att köra hur mycket som helst, vilket behövs. Det börjar kännas bekant men det är helt annorlunda mot att sitta i en riktig bil.

Hur är det med brorsan då? Är du bättre än honom eller har han ett övertag?

– Nej, han är ju bättre än mig vilket är lite tufft så klart men jag ska ge honom en match i alla fall. Men jag har inga större förväntningar egentligen, jag ska bara se till att ha roligt och göra så bra i från mig som möjligt.

Tävlingen kördes i fyra kvalheat där de bästa gick till semifinal och sen blev det final. Hela tävlingen streamades på Youtube och Timmy trodde på förhand på en kul show för fansen.

– De race jag har kört hittills har varit ganska kaotiska med mycket krascher så det lär ju bli ganska underhållande att kolla på.

På söndagen avgjordes tävlingen och för bröderna Hansen gick det helt okej. Kevin tog sig till semifinal där han körde ihop med en annan bil i starten och kunde sen inte återhämta sig från det. För Timmy blev det däremot en andraplats i kvalet, seger i sin semifinal men när det väl var dags för final slutade han sist och blev totalt femma i tävlingen.

Fredrik Sandquist

fredrik.sandquist@jonkopingsposten.se

BILSPORT.se

19. Vad händer egentligen med Gustav Malja?

Text: Mattias Persson **Publicerad:** 2020-04-17 11:59

Vet du vem som är den näst senaste svensken som kört Formel 1 i ett officiellt sammanhang? Svaret är Gustav Malja, Malmö-pågen som klättrade nästan hela vägen upp till toppen av formelbilspyramiden och testade för Finn Rausings Sauber så sent som 2017. De senaste två åren har han spenderat i internationell Porsche-racing, men vad händer egentligen nu?



De allra flesta av våra internationellt etablerade racingproffs har vid det här laget sedan länge bekräftat sina uppdrag för säsongen 2020. Desto tystare har det dock varit kring Gustav Malja – länge en av våra hetaste racingförare, som fick en ytterst ovanlig chans att göra resan mot den yttersta toppen. Mot Formel 1. Jag vet hur unik hans position verkligen var, eftersom jag själv jobbade nära Gustav som pressansvarig under just den resan.

Säsongen 2017 blev hans sista i formelbil, närmare bestämt i Formel 2. En pallplats i Monaco var det årets stora höjdpunkt, men totalt sett blev säsongen en besvikelse. Satsningen skalades ner och ett år senare återfanns Gustav istället i Porsche-sfären.

I fjol genomförde han sin andra säsong i det tyska Carrera Cup-mästerskapet, med en total 14:e plats som facit.

Sedan dess har det alltså varit tyst – så hur ser egentligen tillvaron och planerna ut för Gustav Malja? Jag ringde upp honom i Köpenhamn, där han periodvis bor ihop med sin danska flickvän, för att spana av läget.



Formelbil, ja det var ett tag sedan Gustav Malja satt i en sådan.

- Som det ser ut nu kommer jag inte att köra någonting i år. Jag ser det här som ett tillfälle att fundera över framtiden. På alla sätt och vis. Jag försöker ta ett år och vara ifrån det lite grann. Det passar ju rätt bra nu när det ändå inte går att köra någonting [på grund av coronakrisen], men det är mest en tillfällighet.

Ingen körning för Malja i år alltså, åtminstone inte som det ser ut - men han är samtidigt tydlig med att kärleken till sporten fortfarande finns kvar och att han gärna tävlar igen om rätt möjlighet öppnar sig.

- Racing är fortfarande den största passionen i mitt liv. Självklart saknar jag att köra, men samtidigt har jag inte gjort något annat sedan 2005. Det kanske inte är så dumt att ta ett år och få lite perspektiv och se vad livet har att erbjuda i övrigt.

- Det handlar ju till stor del om det finansiella. Jag har ingen stor uppbackning på det sättet längre och i den fasen jag är i nu vill jag kunna bidra med min körning till dem som är genuint intresserade av den. Om det sedan är som testförare eller som coach eller som en del i ett Pro-Am-team, LMP2 eller något annat, så är jag öppen för det. Det gäller även detta året, men jag är inte intresserad av att gå in med någon väsentlig budget för att tävla.

2019 var ett motigt år för Malja – han beskriver det själv som en "katastrof" – och det verkar oundvikligen ha påverkat hans motivation inför 2020.

- När jag gick in i Porsche 2018 var jag väldigt taggad. Ärligt talat kände jag att det var kul att få uppleva motorsporten från ett nytt håll. F2 var ganska speciellt.

- Däremot efter förra säsongen, då hade jag en väldigt dålig känsla. Det blev inte bra; vi hade en gammal bil, kunde inte testa som vi ville, och det fungerade inte mellan mig och teamet. Då går det helt enkelt inte att konkurrera i ett sådant mästerskap. Jag ledsnade lite på det.

Gustav Malja kommer dock inte att sitta sysslös under 2020 – och han kommer att hålla sig kvar i depån. Hans två bröder, Axel (14 år) och Ville (15 år), har tagit upp stafettspinnen och tävlar numera flitigt i karting med Kosmics fabrikssteam.



Carrera Cup, ja det är den racingklassen som varit i fokus de senaste åren för Gustav Malja.



Jag kommer att vara med mina bröder på både träningar och race och finnas där som coach, berättar Gustav Malja.

- Jag kommer att vara med dem på både träningar och race och finnas där som coach, fortsätter Gustav. Det blir mycket i Italien och vi hann med tre race där i februari innan allt stängde ner. De har visat potential, båda två. Axel gör sitt andra år i OK Junior, vilket var den sista klassen jag körde innan jag gick till formelbil. Vilde debuterar i OK.

Dessutom har Gustav Malja, som så många andra just nu, engagerat sig alltmer i virtuell racing.

- Det blir mycket iRacing! Det går i perioder, men just nu kör jag väldigt mycket. Jag lägger i alla fall ett par timmar om dagen. Det är folk man känner igen och har tävlat mot i verkligheten på varenda server! Jag körde lite med Henke (Henric Skoog, Maljas svenske rival och kollega i Porsche Carrera Cup Tyskland de senaste åren) häromdagen.

- Jag fick lite high-tech-grejer till simulatorn av Louis (Delétraz, F2-förare) för ett tag sedan, när han bytte ut sin set-up mot något nytt. Det var en Fanatec-ratt och pedaler med hydrauliska dämpare. Tyvärr har jag inte kunnat installera dem än eftersom vi bor lite för trångt. Vi får leta en större lägenhet så att jag får ett riktigt "play room"!

"Ett par timmar om dagen" indikerar att Malja fortfarande lägger en hel del tid på racing – om än virtuellt. Huruvida det kan spinna över till en potentiell comeback på verklig asfalt i framtiden, ja det återstår alltså att se.

- Det hänger väldigt mycket på hur jag känner under det här året. Jag är otroligt glad för allt jag fått uppleva och uppnå. Jag är glad över resan jag gjort. Jag vet att den är väldigt unik, och jag vet också att det finns mer att se. Motorsporten är så bred. Det hade varit kul att uppleva andra mästerskap och olika delar av världen. Om något intressant dyker upp är jag supersugen, men jag tänker inte att jag ska göra det till vilket pris som helst.

SLUT