



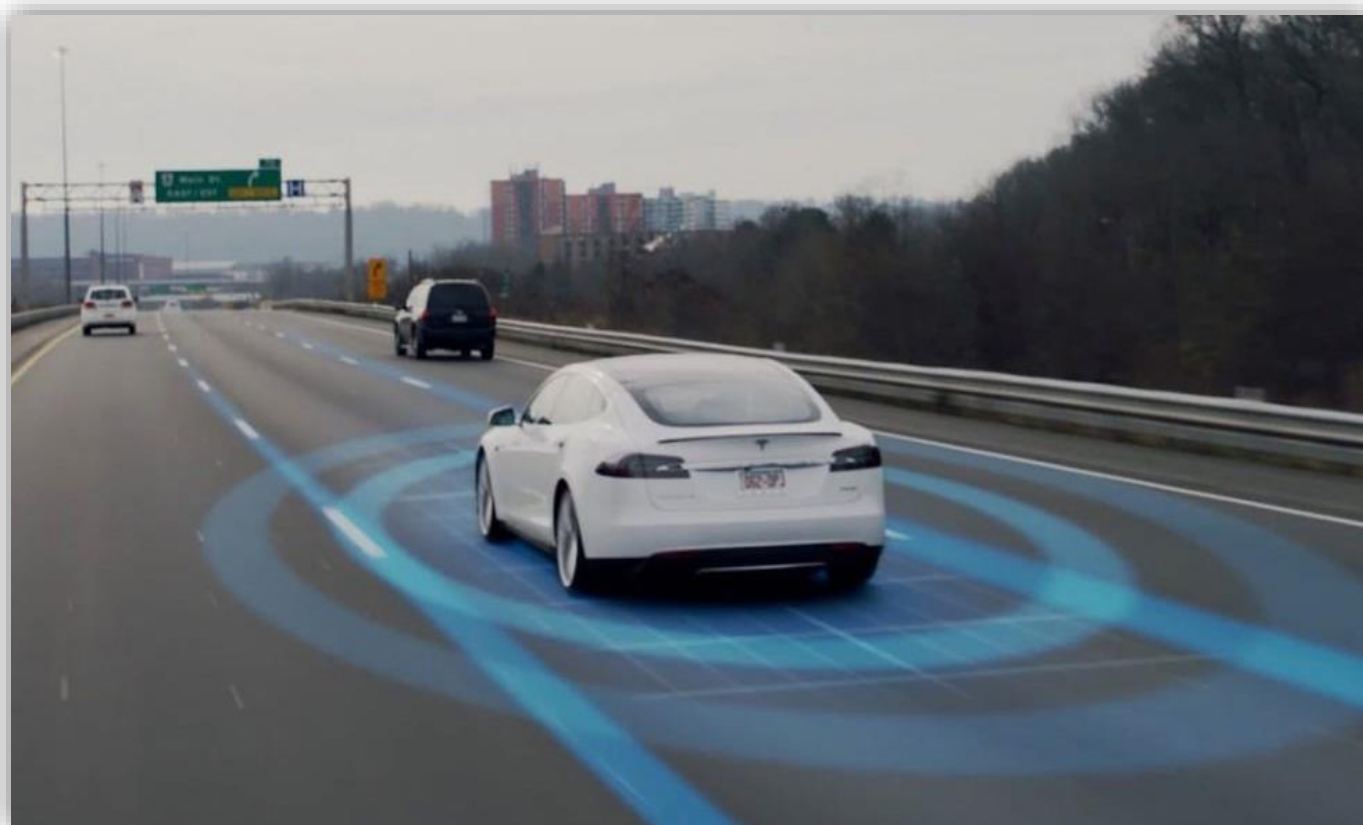
Imperial LeBaron 2-door Hardtop 1972

1. Enligt Tesla är självkörande bilar tio gånger säkrare
2. Tesla-försäljningen nästan uttraderad i Sverige
3. Vinnarna av elbilstävlingen Ystad – Haparanda – Ystad
4. Ingen Cybertruck till Europa
5. Teslaförare använde pekskärmen – fick körkortet indraget
6. Fordchefen avgår
7. Toyotas nya elbilsbatteri ska kunna laddas på en kvart
8. Opels plan för att öka: Sex modeller bortrensade
9. Zagato väcker liv i Iso Rivolta
10. T50 by Gordon Murray Automotive är McLaren F1:s riktiga arvtagare
11. Får bygga Defender-kopia
12. Test Porsche 718 Spyder
13. TEST: Audi A1 Citycarver möter VW T-Cross
14. Efter krockfloppen för husbilarna – nu ska säkerheten bli bättre
15. Fartkamera i Göteborg fångar flest fartsyndare
16. Lastbil med elsläp ska kapa förbrukningen med 40 procent
17. Prisma var statens hemliga bil
18. SVT rapporterar från STCC
19. Årets Le Mans-race blir av fast utan publik

1. Enligt Tesla är självkörande bilar tio gånger säkrare

AV BOBBY GREEN 2020-08-04 KL 09:20

Presenterar ny olycksstatistik



Tesla presenterar nu lite sammanställd olycksstatistik och enligt den menar de att det är tio gånger säkrare att köra en självkörande bil än när man kör själv. Under årets andra kvartal har man registrerat en olycka per 7,29 miljoner kilometer när Autopilot har varit aktivt. Samma siffra med systemet avstängt säger en olycka per 2,51 miljoner kilometer. Enligt USA:s trafiksäkerhetsmyndighet NHTSA är siffran bland icke Tesla-ägare en olycka per 771.000 kilometer - vilket är nästan tio gånger högre.

Elon Musk lovar att Teslas bilar kommer att vara helt självkörande i slutet av året och tester med det uppdaterade systemet pågår för fullt just nu.

[Tesla stryper Autopilot-funktioner i Europa](#)

[För att möta lokala lagar och regler](#)

[Transportstyrelsen stänger Tesla-utredningen](#)

[Ingen risk för olyckor](#)

[Tesla rullar ut autopilot för stoppljus](#)

[Men bara i USA](#)

2. Tesla-försäljningen nästan uttraderad i Sverige

TT

2020-08-05 kl 07:40

Elon Musks bolag tvingades stänga fabrik i två månader. Men Tesla vill fortfarande sälja en halv miljon bilar i år.



Elon Musk framför en Tesla-bil

I juli registrerades bara elva nya Tesla-bilar till Sverige, den lägsta siffran på över fem år, [rapporterar Dagens Industri](#). Förra året registrerades 576 nya Tesla-bilar under samma period.

Företaget vill inte kommentera den låga siffran. Men det låga antalet leveranser kan kopplas till coronapandemin, som tvingade Tesla att hålla sin bilfabrik i Fremont i USA stängd i ungefär sju veckor. Den totala produktionen gick ner med 20 procent från årets första till andra kvartal.

Trots den lägre produktionen bibehåller Tesla målet att på den globala marknaden sälja en halv miljon bilar i år, enligt kvartalsrapporten som kom för två veckor sedan. Tesla har gått bra på börsen under sommaren, och är numera världens högst värderade bilbolag.

TT



3. Vinnarna av elbilstävlingen Ystad – Haparanda – Ystad

Av Tibor Blomhäll, Publicerad 2020-08-04, 16:55

Årets upplaga av SECC, Swedish Electric Car Championship var en tävling för elbilar från Ystad upp till Haparanda - och sedan tillbaka till Ystad igen!



Tävlingen på sammanlagt 330 mil arrangerades av Tesla Club Sweden och vinnaren blev Jens Lindqvist med sin tre år gamla Tesla Model S 90D. Han körde på 20 timmar 33 minuter från Ystad upp till Haparanda, och sedan dagen därpå på 21:29 ner till Ystad igen. Sammanlagda tiden blev 42 timmar 2 minuter.

De tävlande följde gällande hastighetsbegränsningar, inget Canonball run. Dessutom rådde de ut för allt sådant som inte brukar ingå i teoretiska beräkningar: köer, trafikomdirigeringar, trasiga laddare, timmerlastbilar, asfaltarbeten - och prefabricerade hus!

Det sattes även ett nytt svenskt rekord för elbilar på sträckan Haparanda-Ystad (enkel väg) av Mikael Robertsson med sin Tesla Model S 100D med tiden 19 timmar 58 minuter.

Mest imponerande var kanske ändå katterna bland hermelinerna, de koreanska elbilarna Kia e-Niro och Hyundai Ioniq som ställde upp i tävlingen och presterade långt över förväntan.

Läs mer om rafflande tävlingen på [klubbens hemsida](#). Utförlig reportage kommer också i kommande nummer av auto motor & sport!

[Elbilstävling: Ystad – Haparanda – Ystad](#)

[Tesla överlägset snabbaste elbilen genom Sverige – Jaguar fick bryta](#)



4. Elon Musk: "Ingen Cybertruck till Europa"

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-05, 16:32

Vi på den europeiska kontinenten får klara oss utan Teslas iögonfallande pick-up Cybertruck.



Att det skulle kunna bli så har [vi tidigare rapporterat om](#), men nu bekräftas det av Teslas vd Elon Musk i en intervju med [Automotive News podcast Daily Drive](#).

"Vi har tagit beslutet att inte bygga Cybertruck för alla marknader. Som den ser ut nu klarar den väldigt få av EU:s regler", säger Elon Musk samtidigt som han ger oss européer en liten strimma hopp.

"Men det är lugnt, vi kan alltid bygga en lite mindre version av Cybertruck i framtiden, som förhoppningsvis kan klara EU:s reglemente".

Cybertruck gjort mycket väsen av sig när den presenterades, dels för att den ser ut på en sett som en bil aldrig gjort tidigare, och dels för att sidorutorna gick sönder när bilens designer kastade kullagerkuler på dem. Det har senare spekulerats i om detta var ett välplanerat mediastunt.

[Officiell: Tesla Cybertruck får futuristisk design och rostfri kaross – räckvidd upp till 80 mil](#)

[Expertens dom: Tesla Cybertruck blir förbjuden i Europa](#)



Patrik Lundin

5. Teslaförare använde pekskärmen – fick körkortet indraget

Publicerad 2020-08-05 kl 11:35

text Erik Söderholm

En Model 3-ägare skulle justera vindrutetorkarna men kraschade i ett träd.



Många av finesserna i Tesla Model 3 styrs inte med fysiska knappar eller vred utan med den stora pekskärmen. Vissa gillar den avskalade interiördesignen medan andra hellre behåller de fysiska kontrollerna.

En av funktionerna som kan styras med pekskärmen är vindrutetorkarna. Tesla Model 3 har ingen vanlig torkarspak vid ratten. Istället finns en knapp längst ut på blinkersspaken som aktiverar ett "svep" med torkarna, eller sätter igång vindrutespolningen om knappen hålls in.

Det finns även en regnsensor som kan aktivera torkarna automatiskt, men den som vill komma åt fler inställningar för torkarna måste alltså använda pekskärmen.

Läs också: [Nya uppgifter: Tesla Model 3 kommer med ännu längre räckvidd](#)

Kraschade i ett träd

Nu har en domstol i Tyskland gjort klart att den som använder pekskärmen kan göra sig skyldig till samma brott som den som använder en mobiltelefon under körning.

En Teslaförare fick förra året betala 200 euro i böter för att ha använt pekskärmen för att justera intervalltiden för vindrutetorkarna. Han fick även körförbud i en månad eftersom han hamnat på fel sida av vägen och krockat i ett träd.

Det intressanta är att den tyska domstolen likställer infotainmentsystemets pekskärm med en "elektronisk enhet" på samma sätt som en mobiltelefon. Tidigare har bilarnas infotainmentsystem klassats som fast utrustning som får användas så länge det görs på ett säkert sätt.

Läs också: [Tipset till Teslaägarna: Kolla takboxen innan du kör!](#)

Kräver mer uppmärksamhet

Enligt domstolen kräver Teslas lösning betydligt mer uppmärksamhet av föraren än konventionella system i andra bilmodeller.

Även i Sverige är det numera förbjudet att använda en handhållen mobiltelefon under körning. Att använda fast monterad utrustning som exempelvis ett infotainmentsystem är däremot tillåtet, så länge föraren är uppmärksam, inte distraherad och det inte "inverkar menligt" på körningen.

Tesla har tidigare [dragits inför domstol i Tyskland](#) för att Autopilot-systemet inte ska "hålla vad det lovar".

Läs också: [Tesla stäms för Autopilot: "Håller inte vad de lovar"](#)

Relaterade artiklar



[Tipset till Teslaägarna: Kolla takboxen innan du kör!](#)

[Vårt undanmanöverprov avslöjar en underlig brist med en lite äldre takboxmodell.](#)



[Teslabatteriet ska få 20 % bättre energidensitet](#)

[Enligt Teslas batterileverantör Panasonic ska man inom fem år kunna utöka energidensiteten i Teslas elbilsbatteri med 20 %. Batteritillverkaren hävdar också att de är på väg ta fram ett batteri helt fritt från kobolt.](#)

6. Fordchefen avgår – lämnar över till tidigare veteran på Toyota

Publicerad 2020-08-04 kl 17:04, text Erik Söderholm

Efter utdragna försök lyckades Bill Ford till slut övertala Jim Farley om att lämna Toyota för Ford i Detroit. Nu tar han över hela företaget.



Efter drygt tre år väljer chefen för Ford, 65-årige Jim Hackett, att lämna sin post. Han efterträds av Jim Farley som varit chef för global marknadsföring sedan 2007.

De senaste åren har varit tuffa för Ford som tidigare inte hade någon uttalad plan för elektrifierade modeller och där aktiekursen rasat med nästan 40 procent under Jim Hacketts ledarskap.

Men under ytan har desto mer hänt. Jim Hackett säger sig ha motiverat de anställda på ett helt annat sätt än tidigare och enligt honom är Ford betydligt mer snabbfotade nu när den interna byråkratin minskat.

Lanseringarna av [elsuven Mustang Mach-E](#), nya generationen av kassakon F-150 och [terrängikonen Bronco](#) ska dessutom öka försäljningsmarginalen för den amerikanska biljätten. Ford ska även ge sig in i ett [samarbete med Volkswagen](#) och kraftigt öka antalet elektrifierade modeller.

Sålde kontorstolar

Jim Hackett som nu lämnar Ford är ingen uttalad bilentusiast utan var många år chef för ett företag som sålde kontormöbler.

Jim Farley som nu tar över är däremot mer van vid bilbranschen – han har tidigare jobbat 17 år på Toyota där han bland annat lanserade det nu nedlagda ”ungdomsmärket” Scion. Det gjorde han på ett sätt som bilbranschen aldrig tidigare gjort: på festivaler, rockkonserter och högskolor.



Jim Farley sträckkörde sin nyköpta Ford Mustang till Michigan utan körkort.

Sträckkörde Mustang utan körkort

Jim Farley gick motvilligt med på att träffa Bill Ford som till slut lyckades övertyga honom om att lämna Toyota i Kalifornien och istället börja på Ford i kylslagna Detroit. Ford hade då hade enorma ekonomiska problem i samband med finanskraschen.

– Jag brydde mig först inte ett dugg om biltillverkarna i Detroit, ska han ha sagt enligt boken *Once Upon a Car*, skriven av motorjournalisten Bill Vlasic.

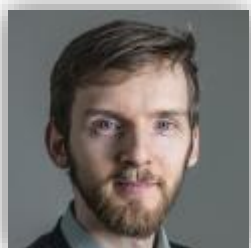
När Jim Farley var 14 år köpte han enligt samma författare en Ford Mustang från 1966 i färgen "Jet Black" som Farley sträckkörde från sitt sommarjobb i Kalifornien hem till Michigan. Han packade bilen full med läsk och smörgåsar för att han inte skulle behöva stanna längs vägen och riskera att polisen avslöjade att han ännu inte hade körkort.

Läs också:

[Eldriven Mustang-SUV med lång räckvidd](#)

[Här är nya Ford Bronco](#)

[Efter protesterna – Fordanställda vill sluta bygga polisbilar](#)



Erik Söderholm

7. Toyotas nya elbilsbatteri ska kunna laddas på en kvart

Publicerad 2020-08-04 kl 14:30, text Erik Söderholm

Ny batteriteknik på ingång – utvecklingen går enligt plan, enligt drivlinechefen.



Toyota var tidigt ute med hybridbilar men när det gäller helt eldrivna modeller har jättekoncernen blivit omkörd av flera konkurrenter. För några år sedan kom dock beskedet att även Toyota ska börja satsa på eldrift.

På den kinesiska marknaden finns nu kompaktsuven [Toyota C-HR med eldrift](#) och märket har kört igång ett samarbete med Panasonic om att utveckla ny batteriteknik.

Nu bekräftar Toyotas chef för utveckling av drivlinor, Keiji Kaita, att lanseringen av nästa generation så kallade solid state-batterier går enligt plan.

– Vi ligger enligt plan för att börja bygga solid state-batterier i begränsad omfattning för elbilar till 2025, säger han i en intervju med Automotive News.

Läs också: [Då kommer nya Toyota Mirai till Sverige – klarar 65 mil på en tank](#)

Snabb laddning

Ett solid state-batteri har fast istället för flytande elektrolyt vilket bland annat innebär att batteriet blir mer kompakt och får högre energitäthet. Batteriet kan därmed bli lättare och mindre trots samma energimängd som ett större och tyngre litiumjonbatteri. Dessutom ska solid state-batterier ha mindre brandrisk.

Toyotas mål är att solid state-batterierna ska kunna laddas på en kvart och inte tappa mer än tio procent kapacitet på 30 år.

Men klara för serieproduktion lär batterierna alltså inte bli förrän tidigast om fem år.

– Vi försöker minska de nackdelar som vi hittar med batterierna, säger Keiji Kaita.

Läs också: [Tesla omkörd som bästa miljöbil – av hybrid-Toyota](#)

Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Toyotas kompakta elbil släpps 2020](#)

[Biltillverkaren visar upp ett produktionsklart exemplar av ett eldrivet fordon tänkt för kortare resor och pendlning.](#)



[Toyota C-HR blir elbil](#)

[Kinesisk debut för den helt elektriska bilen, plus en laddhybridsversion av Corolla.](#)



[Toyota: 5 intressanta nyheter på ingång](#)

[Vätgas, hybriddrift och batterielbilar: "Vi har inga ursäkter att inte klara de nya utsläppsreglerna", säger försäljningschefen.](#)

8. Opels plan för att öka: Sex modeller bortrensade

Publicerad 2020-08-04 18:41, text Erik Söderholm

Opel ska ta marknadsandelar från konkurrenterna, bland annat genom att rensa bort modeller som inte är lönsamma.



Opel har rensat bort både Meriva, Zafira, Mokka och Cascada ur modellprogrammet för att spara pengar och fokusera på mer lönsamma modeller.

Opel och det brittiska syskonmärket Vauxhall har tappat rejält i försäljning de senaste åren. I år har Opels marknadsandel i Europa legat på bara fyra procent, enligt siffror från branschorganisationen ACEA. Det är en rekordlåg siffra för märket.

I Sverige ser siffrorna ännu värre ut: bara 1 132 bilar från Opel registrerades under årets första sex månader. Det innebär en marknadsandel på 0,8 procent och Opel har inga modeller alls på branschorganisationen Bil Swedens lista över Sveriges 75 populäraste nya bilar.

Men Opel har stora planer för hur siffrorna ska förbättras. Försäljningen av småbilen Corsa, som numera delar teknik med Peugeot 208, ökade med 44 procent i Europa under första halvåret.

En annan viktig punkt har varit att rensa utbudet av modeller som säljer dåligt. Bara sedan förra året har Opel rensat bort småbilarna Karl och Adam, familjebussarna Meriva och Zafira samt cabrioletmodellen Cascada.

Billiga småbilar har sällan höga försäljningsmarginal, och försäljningen av familjebussar har rasat under flera års tid när fler och fler köpare överger dem för suvar. Nischade cabrioletmodeller drar heller inte in några stora pengar.



Nya generationen Opel Mokka dyker först upp med eldrift.

Ny SUV med eldrift

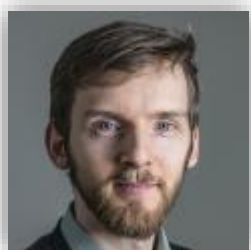
Även SUV-en Mokka ströks ur modellprogrammet trots att den klassen brukar leverera bra försäljnings-siffror. Nu har Opel visat upp en [helt ny generation Mokka](#) som först dyker upp med eldrift och senare även ska säljas med förbränningsmotorer.

– De var inte så lönsamma och några av dem fick heller inte rätt teknologi för att klara utsläppskraven, har koncernchefen Carlos Tavares tidigare sagt om de utgående modellerna.

– **Det vi var tvungna** att göra var ganska brutalt, fortsätter han.

Det är drygt tre år sedan Opel och Vauxhall bytte ägare från General Motors till PSA-koncernen och den nya ägaren fokuserar nu alltså på lanseringen av SUV-en Mokka. Opel Astra och Insignia ska dyka upp i ny upplaga 2024.

På Opels svenska hemsida marknadsförs i dag Corsa, Astra, Insignia samt SUV-arna Crossland X och Grandland X. Eldrivna Mokka-e börjar säljas på sensommaren 2020 och ska börja levereras till köparna tidigt 2021.

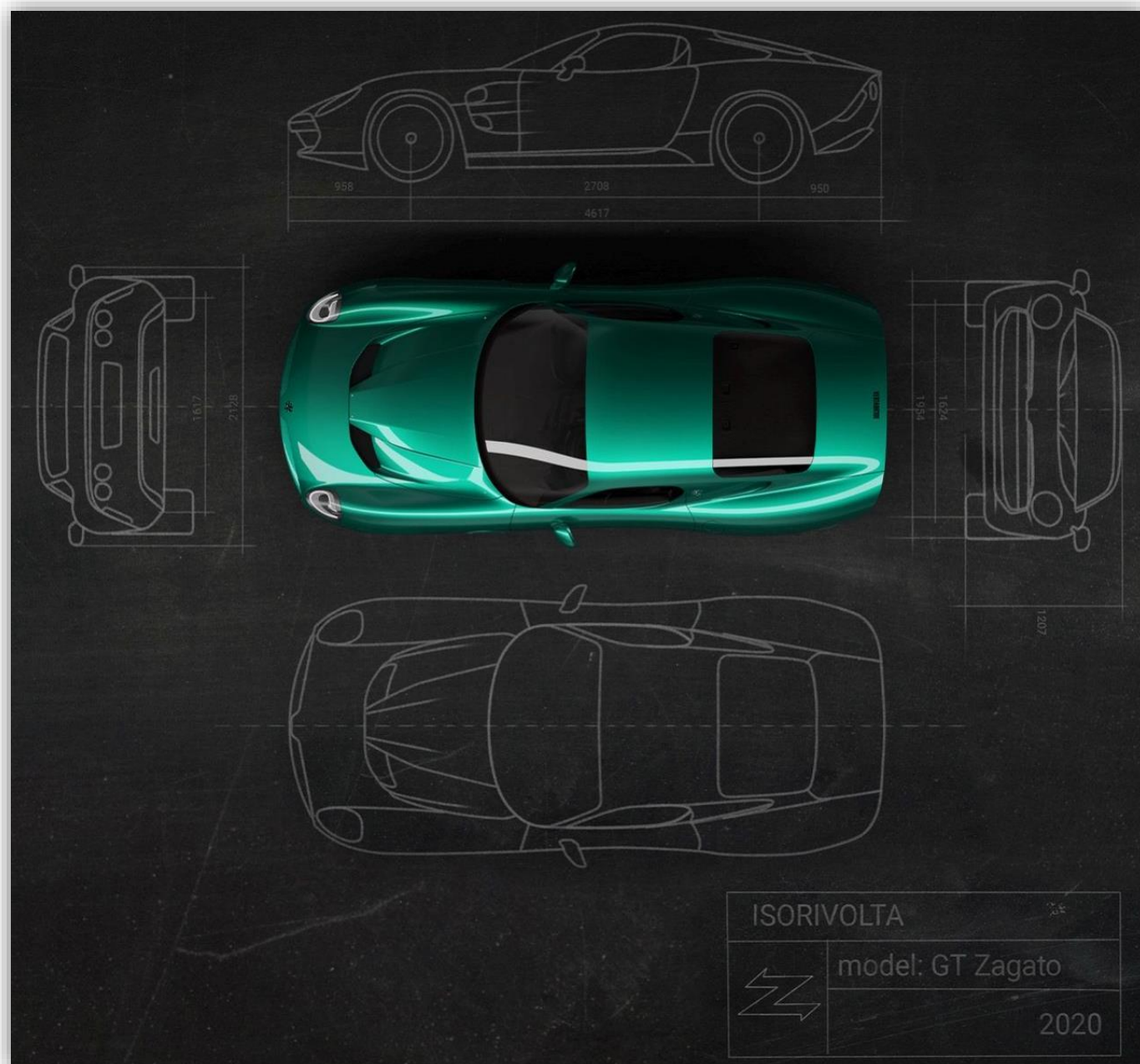


Erik Söderholm

9. Zagato väcker liv i Iso Rivolta

AV BOBBY GREEN 2020-08-04 KL 20:00

Ny bil på gång med V8:a från Corvette



Den italienska bilbyggarfirman Zagato visar nu så smått upp sitt senaste projekt som är en pånyttfödelse av märket Iso Rivolta. GTZ som bilen kallas är inspirerad av [Iso Rivolta A3](#) från 1963, mer känd som Grifo. Designen är uppdaterad på alla fronter men precis som i originalet sitter det en amerikansk V8:a under huven, denna gång från Corvette Z06 vilket innebär 6,2 liter och kompressor. Här är den dock uppborrad till 6,8 liter istället.

GTZ ska presenteras officiellt i oktober i samband med att det första exemplaret skeppas till sin nya ägare. Endast 19 stycken kommer att tillverkas och nio är redan sålda. Någon prislapp har vi inte sett men det kanske är bäst för hjärtat.



[Henry Catchpole kör nya DB4 GT Zagato](#)
[Vilken bil!](#)



[Aston Martin DBS GT Zagato är nu här](#)
[Som ett konstverk](#)



10. T50 by Gordon Murray Automotive är McLaren F1:s riktiga arvtagare

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-08-05, 11:34

Den förre F1-designern och mannen bakom den legendariska bilen McLaren F1, av många ansedd som världens främsta "drivers car", Gordon Murray har släppt en ny skapelse.



T50 heter modellen och är utrustad med en 3,9 liters V12:a med varvstoppet vid 12.100 rpm och en manuell växellåda. Lägg därtill att bilen väger mindre än en Volkswagen Up GTI.

Designen på T50 är ganska odramatisk i den bemärkelsen att den inte har några stora vingar eller sylvass splitter. Det mest iögonfallande är den fläkt som sitter i aktern. Många tänker säkert på den fläkt som fanns på F1-bilen Brabham BT46, som Gordon Murray också ligger bakom. Gordon Murray själv berättar dock för [Autocar](#) att fläkten på Brabham BT46 sög fast bilen vid marken "som en dammsugare", medan fläkten på den nya T50 istället förstärker effekten av diffusorn med 12,5 procent.

Invändigt är det samma sätesuppsättning som i McLaren F1 – förarstolen i mitten och två passagerarsäten snett bakom på varje sida. En för många glädjande detalj är att det, till höger om förarstolen, sitter en manuell växelspak. En av Gordon Murrays käpphästar är att till varje pris involvera föraren i körningen. En sexstegad manuell växellåda var således det enda alternativet.

Varje T50 kommer vara unik så till vida att den kommer att anpassas till sin köpare. Alla 100 lyckliga som kan och får lägga väntarna en T50 kommer att bjudas in till fabriken för att skraddarsy sin bil. Detta för att stolens utformning, rattens position och pedalerna ska passa perfekt för varje enskild köpare.



Cosworthmotor som varvar till 12.100 varv



Uppdraget att utveckla motorn till T50 lämnade Gordon Murray Automotive till Cosworth. Resultatet blev en 3,9-liters V12:a som ger 663 hästar och 467 Nm. Enligt Cosworth ska denna motor ha den snabbaste responsen, högst varvande och vara den lättaste V12:an byggd för att köras på allmän väg. Ett kvitto på att den har snabb respons är att motorn kan gå från tomgång till varvstoppet vil 12.100 varv på smått otroliga 0,3 sekunder.

"En motor måste ha de rätta egenskaperna: Blixtsnabb respons, fantastiskt ljud, uppmuntrande effektleverans, varva fritt och den måste vara en sugmotor. Läger man ihop dessa egenskaper så kunde motorn i T50 inte vara något annat än en V12:a säger Gordon Murray.

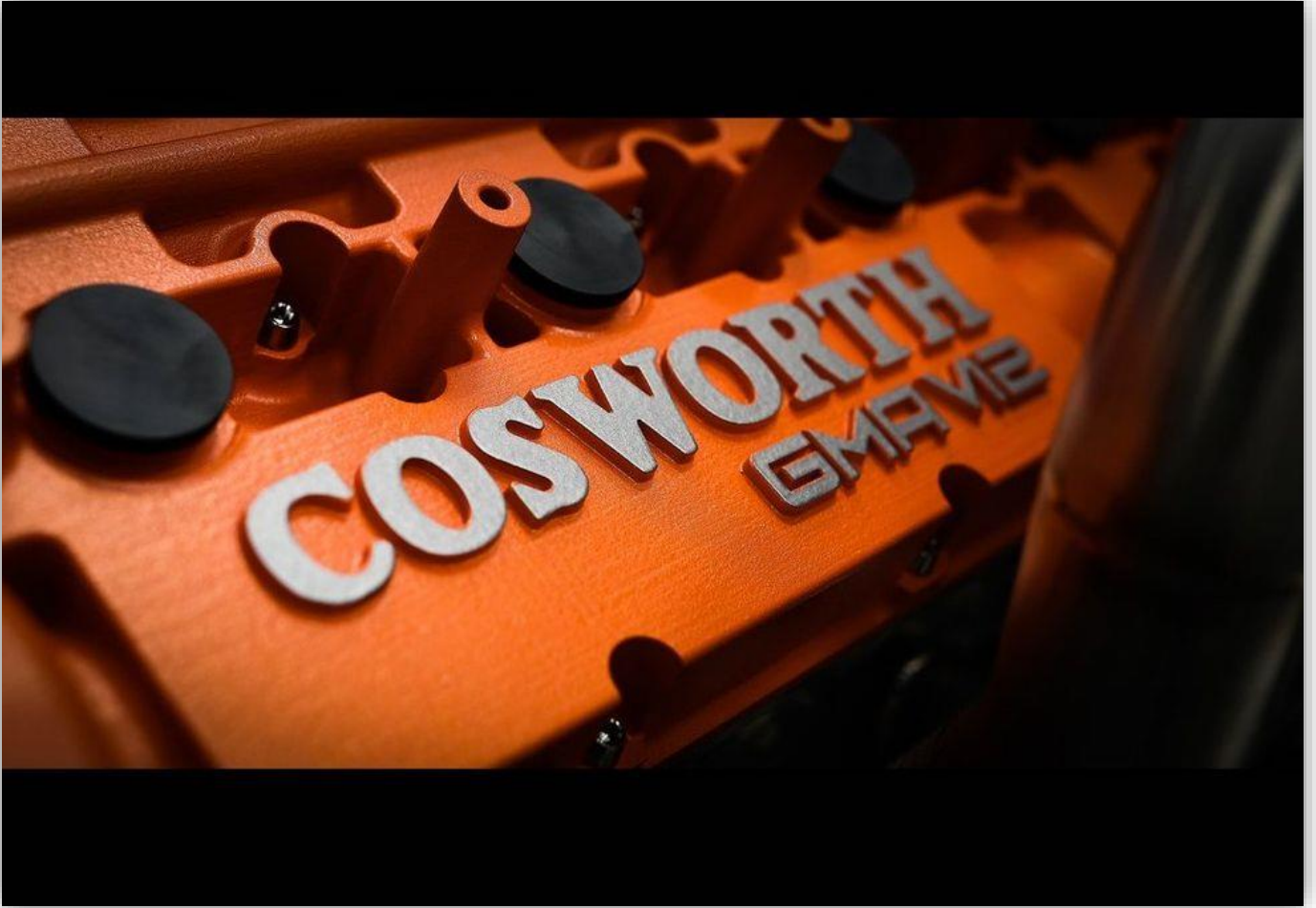
Växellådan är som sagt manuell med sex steg, varav är de första fem ligger tätt för snabb acceleration och den sjätte är betydligt längre för högre toppfart och mjukare gång vid motorvägskörning.

Väger under ett ton

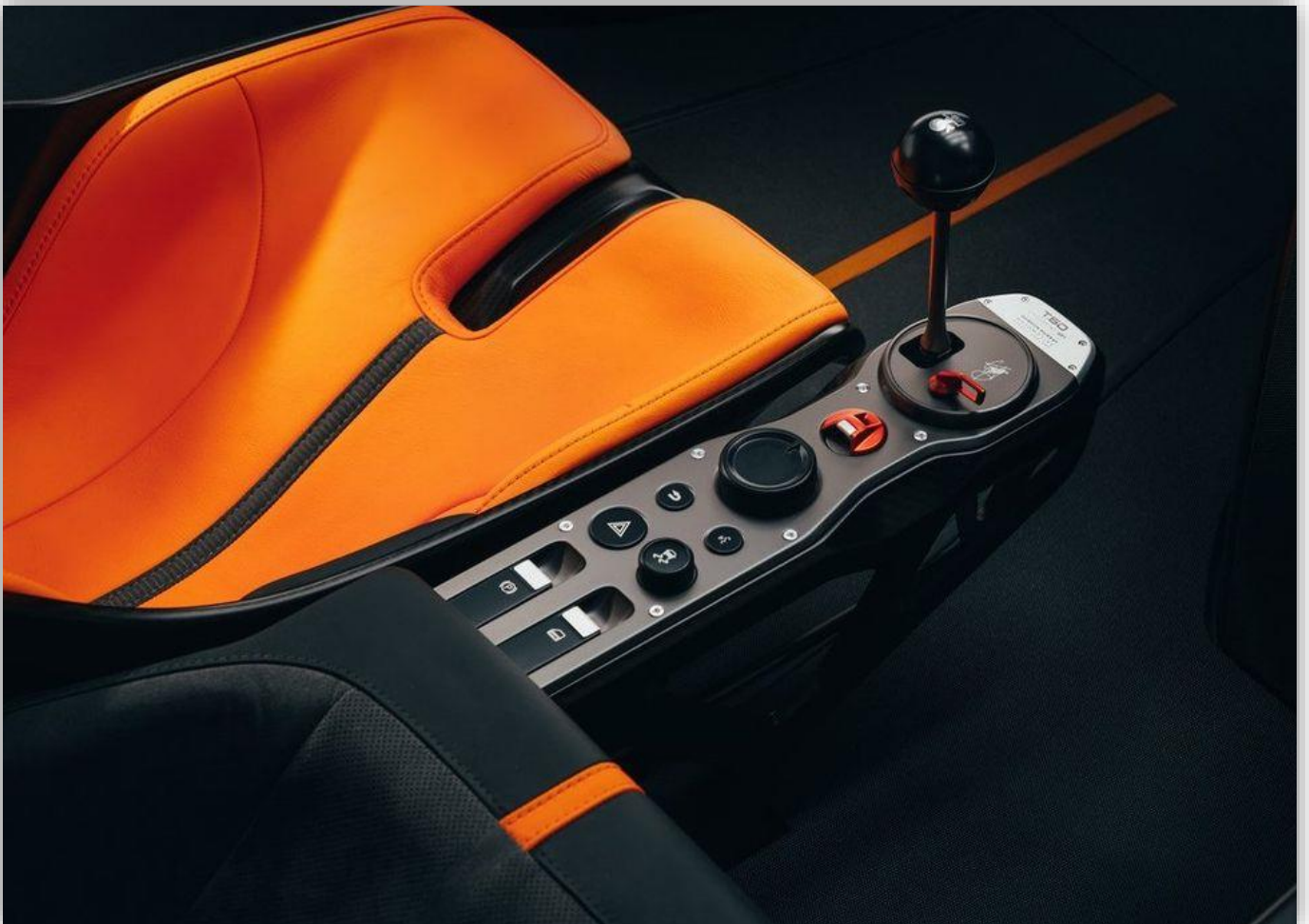
T50 väger in på det i sammanhanget ejderdunslätta 986 kilo. För att sätta det i perspektiv väger en McLaren P1 1.547 kilo, Porsche 911 GT3 RS 1.430 kilo och McLaren F1 1,138 kilo. T50 by Gordon Murray Automotive är till och med lättare än en Volkswagen Up GTI, som väger strax under ett ton, 997 kilo.

Liksom många andra superbilar idag har T50 en ordentligt vridstyv monocoque i kolfiber som endast väger 150 kg.

T50 by Gordon Murray Automotive ska börja levereras under inledningen av 2022. Priset? 27 miljoner ex. moms. Det priset lär dock stiga i enlighet med utbud/efterfrågan.









[GALLERI](#)
[Gordon Murray Automotive T.50](#)
[35 bilder](#)



11. Domstol ger miljardär rätt: Får bygga Defender-kopia

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-08-04, 15:52

Klassiska Land Rovers former kan inte varumärkesskyddas, slår domstolen fast.



För lik originalet? Inte enligt domstolen.

Jaguar Land Rover förlorar rättegången mot miljardären Jim Ratcliffes företag Ineos Group, och ger dem rätt att bygga och sälja terrängbilen Grenadier. Det skriver [Automotive News](#).

Ratcliffe, en av Storbritanniens rikaste män, har planer på att börja sälja en terrängbil vars utseende är snarlikt Land Rovers klassiska Defender. Detta har fått Tata-ägda JLR Group att ansöka om att varumärkesskydda bilens former – men Storbritanniens rättsenhet för intellektuell egendom har slagit fast att bilens former inte är tillräckligt distinkta för att kunna skyddas av upphovsrätt.

Det är JLR:s överklagan av detta beslut som nu tillbakavisas av domstol. De menar att likheter i design som framstår som tydliga för specialister samtidigt kan vara "oviktiga eller inte ens märkbara för genomsnittliga konsumenter".

Det här ger Jim Ratcliffes företag, den multinationella kemijätten Ineos Group, rätten att gå vidare med sin Grenadier. Ratcliffe, en 67 år gammal brittisk miljardär och Brexit-förespråkare, har själv sagt att Land Rovers Defender inspirerade designen till bilen.

JLR skriver i en kommentar att de är besvikna över domstolens beslut. "Dess unika form är omedelbart igenkännbar och kännetecknar varumärket Land Rover över hela världen", skriver de.

SVENSKA DAGBLADET

12. Test Porsche 718 Spyder

Eric Lund Publicerad 2020-08-03

Porsches tvåsitsiga cabriolet heter 718 Boxster, men om den i stället lystrar till namnet 718 Spyder är det en specialversion av samma bil. Den har större motor och ett hårdare strängat chassi, men en enklare sufflett och manuell växellåda.



Porsches instegsmodell med fällbart tak heter 718 Boxster och 718 Spyder är den mest påkostade versionen i denna modellserie.

På bakstammen står det Spyder. En beteckning vars anor lär sträcka sig tillbaka till hästkärrornas tid. I bilvärlden indikerar det en sportig, tvåsitsig bil med fällbart tak – eller inget tak alls.

År 1953 lanserade Porsche en liten, fyrsitsig mittmotorbil som hette 550 Spyder. Den var framgångsrik i många tävlingar, bland annat Targa Florio på Sicilien och Carrera Panamericana i Mexiko. Men mest känd är den av ett helt annat skäl.

Den 30 september 1955 var filmskådisen och Hollywoodstjärnan James Dean på väg till en racerbana i Salinas, Kalifornien, där han skulle tävla med sin 550 Spyder. Men resan slutade i en korsning där en Ford Tudor oväntat svängde framför Dean som inte hann bromsa. Han dog omedelbart av skadorna, 24 år gammal.

Efter 550 följde flera modeller som hette Spyder och numera använder Porsche namnet på toppversionen av sin basmodell. Det låter vimsigt, men kan förklaras. 718-serien är de billigaste sportbilarna i Porsches program och kostar i basutförande 590 000 kronor som coupé (Cayman) och 612 000 som roadster (Boxster).



718 Spyder är den mest påkostade versionen av Boxster och har i stället för en fyrcylindrig turbomotor en sexcylindrig utan turbo. Den är dessutom försedd med stötdämpare, fjädrar, bromsar och hjul som gör den anpassad för körning på racerbana, om andan skulle falla på. Men bäst till sin rätt kommer bilen på en vindlande landsväg en dag med uppehållsväder. I en vanlig Boxster fälls den fodrade suffletten elektriskt med en knapptryckning. I Spyder däremot måste man först trycka på en knapp, fälla upp bakluckan, knäppa loss ett par fippliga fästen och sedan manuellt vika ihop den ofodrade suffletten.

Idén med 718 Spyder är nämligen att den ska påminna extra mycket om svunna tider, då tygtaken var enkla och bilarna lätta. Men inre dörrhandtag i form av vävda stroppar, som i gamla tävlingsbilar, är nog ändå mest dekoration när bilen väger mer än 1,5 ton.

Mycket annat ger däremot en förnimmelse av sportbilskörningens grundvalar. Motorn med fyra liters volym är varvillig och har en vacker klang när den belastas hårt. 718 Spyder säljs dessutom bara med manuell växellåda. Att få växla själv ger en närhet till bilens själsliv som en automatlåda aldrig kan erbjuda. Ändå säljs majoriteten av Porsches sportbilar numera i automatväxlat utförande.

Styrning, chassibalans, gasrespons samt kupéutrymmets utformning och kvalitetskänsla är starka plustecken. Totalekonomi, krocksäkerhet och miljöhänsyn är punkter som grumlar glädjen. Men att unna sig en 718 Spyder utgår så klart inte från något behovsbaserat förnuft, utan kan bokföras på nöjeskontot. Precis som en segelbåt eller en sommarstuga.

Specifikationer

Grundpris:	940 000 kronor (testbilen 1 144 000 kronor inklusive extrautrustning).
Förbrukning:	10,9 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	249 gram/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	24,2 mg/km (WLTP).
Motor:	4,0-liters sexcylindrig (boxer) bensin.
Kraftöverföring:	6-växlad manuell växellåda, bakhjulsdrift.
Skatt:	15 927 kronor (gäller testexemplaret).
Max effekt:	420 hästkrafter vid 7 600 varv/minut.
Max vridmoment:	420 newtonmeter vid 5 000–6 800 varv/minut.
Tjänstevikt:	1 526 kg (testexemplaret).
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,43/1,80/1,26.
0–100 km/tim:	4,4 s.
Toppfart:	301 km/tim.



Motor/växellåda

Betyg: 6 av 6

Trenden i bilvärlden är förbränningsmotorer med turbo (överladdning). Men den här nykonstruerade boxersedanen med fyra liters volym får andas på egen hand och gör det med finesse, karisma och enastående egenskaper på höga varvtal. Ett crescendo för bensinmotor just när elmotorerna nafsar tekniken i bakhasorna.

Ekonomi

Betyg: 2 av 6

Å ena sidan ohemult dyr att köpa och äga. Å andra sidan kan Porsches specialmodeller skryta med ett skapligt andrahandsvärde, de faller åtminstone mindre procentuellt än mer ordinära versioner. Svårbedömt läge, men räkna med höga totalkostnader tills samlarvärdet slår igenom fullt ut – om okänt antal år.

Miljö

Betyg: 1 av 6

Utsläppen av koldioxid är höga medan kväveoxiderna håller sig på mattan. En stor motor med hög effekt slår obönhörligen igenom i de officiella bränslemätningarna.

Köregenskaper

Betyg: 6 av 6

Som redskap för aktiv körning längs en vindlande asfaltsväg är det svårt att tänka sig något bättre. Kombinationen av motorns egenskaper, den manuella växellådan, bakhjulsdriften och väghållningen gör 718 Spyder till en på samma gång klassisk och toppmodern körupplevelse.

Säkerhet

Betyg: 1 av 6

Även här ett svårbedömt läge. 718 Spyder har viss form av modern säkerhetsutrustning, men innehåller inte Porsches senaste teknik. Dessutom är en lågbyggd sportbil alltid i riskzonen vid kollisioner med andra fordon. Ej krocktestad av Euro NCAP.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Ett par bottenapp i betygstabellen, men som exempel på bilbyggarkonst med traditionella utgångspunkter är 718 Spyder en synnerligen lyckad kompromiss. Det finns även sportbilmodeller från Porsche med mer förnuft.



13. TEST: Audi A1 Citycarver möter VW T-Cross

Av Michael von Maydel, Publicerad 2020-07-21 kl 05:30, uppdaterad 2020-07-23 kl 12:00

MQB-arkitekturen är en ytterst framgångsrik plattform som har gett oss en uppsjö av fantastiska bilar genom åren. Det senaste tillskottet kommer i form av Audi A1 Citycarver som vi ställer mot systerbilen VW T-Cross.



En bild säger mer än tusen ord. Ett något trött och slitet ordspråk som dock passar perfekt här. En blick på detta uppslag visar tydligt hur VW-koncernen vill positionera sina minsta suvar.

Längst fram kör Audi A1 Citycarver, en chic och sportig cross-over för alla som vill synas. Lite längre bak i bilden hittar vi den nedtonade och lite mer tystlåtna syskonmodellen från Volkswagen som ska tilltala så många som möjligt utan att för den delen få folk att höja på ögonbrynen.

Tur då att utseendet inte avgör vilken av dessa två som är det bästa valet. Mest plats och nytta erbjuder nämligen VW T-Cross. Folkan är inte mycket längre än sin lyxigare motpart men däremot hela tio centimeter högre, vilket möjliggör en högre sittposition à la suv. Detta ger dessutom ett imponerande stort kupé- och bagageutrymme.

Medan baksätet i Audin är ytterst trångt på samtliga ledder erbjuder T-Cross fyra centimeter mer takhöjd. Det låter kanske inte särskilt mycket, men just i kompaktklassen räknas varje centimeter.

Det är dock inte enbart långa personer som plågas i Citycarvers baksäte. Bredaxlade kroppsbyggare kommer nog med all säkerhet inte heller att uppskatta biltypen. Att baksätet dessutom är upprätt, hårt stoppat och inte erbjuder tillräckligt mycket benstöd, gör knappast saken bättre.

Då är Volkswagens baksäte betydligt bättre, och det överglänser konkurrentens genom mjukare stoppning och genom att det går att skjuta fram och tillbaka med upp till fjorton centimeter. Beroende på baksätesspassagerarnas önskade benutrymme ligger lastvolymen i VW mellan 385 och 455 liter. Dessutom kan passagerarstolen fällas helt för lastning av långa föremål.



Även märkets minsta suv lockar med en vackert formgiven interiör och mycket teknik till saftiga priser.



*Mer än 1 090 liter lyckas skuffen inte att svälja.
Testbilen har utrustats med sportstolar som ingår i S-line-interiören.*

Det är bara synd att baksätet inte är delbart. Citycarvers skuff erbjuder endast 335 liter lastvolym, men det är först när man fäller baksätet den fullständiga utklassningen blir mer än påtaglig. Här är lastvolymen nämligen hela 191 liter större i T-Cross. Men åtminstone erbjuder båda bilarna variabla lastgolv.

De har också riktigt trevliga stolar, även om vi blev mest imponerade över Volkswagens Sport-Comfortstolar som ingår i GT-paketet. Dessa erbjuder nämligen exakt det som namnet antyder: ett hyfsat välproportionerat sidostöd kombinerat med en tillräckligt bred sittdyna som inte enbart duger till beniga supermodeller. S-lines stolar är såklart lika kompetenta, men ser ännu bättre ut.



*Baksätet är en plåga för långa och/eller breda passagerare.
Citycarver är 35 mm högre än vanliga A1 och ger ett mer robust intryck.*

Över lag känns A1 Citycarver som det lyxigare alternativet av de två. Vår testbil är visserligen en edition-one-modell som inte finns tillgänglig på den svenska marknaden, men det är inget problem att bygga en liknande bil med samma utrustningsstandard. Volkswagen T-Cross känns nästan lite tråkig i jämförelse, trots GT-utförandet. Man får dock en DSG-låda och lite mer utrustning på köpet.

Mjuka interiörpaneler och högkvalitativa vred finns endast i Audi A1. I testbilens pris på över 300 000 kronor ingår bland annat 18-tumsfälgar, grill och tak i kontrasterande svart samt mörktonade LED-strålkastare. Vidare har bilen även S-lineinteriören och Dynamikpaket ombord, som bland annat innehåller ställbara dämpare och större bromsar.

Resultatet är excellenta bromsprestanda (100–0 km/h: 33,5 meter) och minimala karosskrängningar som låter föraren piska den lilla crossovern genom konbanan i hisnande hastigheter. Volkswagens bidrag till dagens test presterar fortfarande mycket bra i bromstestet (100–0 km/h: 34,4 meter), men är inte riktigt lika vass genom konbanan.

En liten nackdel med A1 Citycarver är att föraren får hålla bilen aktivt i spåret i höga hastigheter, medan T-Cross rör sig mer avslappnat. Audin är dock trots allt ingen råbarkad pseudosportbil utan går precis lika bekvämt samt sportigt stramt som den typiska Audikunden förväntar sig. Även i sportläget finns det mängder av restkomfort. Att bilen ibland rör sig lite skakigt över dåliga vägbanor är helt okej med tanke på de stora 18-tumsfälgarna. T-Cross gör det inte bättre.

Totalt sett upplevs dock Volkswagen som det mer komfortbetonade alternativet som gungar och fjädrar mjukt över ojämnheter, men som kränger mer i kurvorna. Allt annat hade varit ytterst förvånande med tanke på bilens proportioner. Här sitter man nämligen cirka sex centimeter högre än i systerbilen. Den tillhörande styrningen jobbar exakt men upplevs inte lika direkt som i Audin.

Det är dock inga större skillnader mellan bilarna när det gäller framdrivningen. Båda har trecylindriga turbobensinare, sprintar från 0–100 km/h på under tio sekunder, toppar nästan 200 km/h och tömmer sina 40-literstankar med en förbrukning på runt 6,6 l/100 km. Om man nu väljer DSG-lådan eller föredrar att växla själv gör ingen mätbar skillnad.



*Interiören präglas av tråkig hårdplast och lite lyx.
Som plåster på såren är handhavandet enklare.*



Lastvolymen ligger långt över konkurrentens med 385 till 1 281 liter, och är därmed i samma liga som Golf.

Stolarna är sportiga och bekväma, även om de kanske inte är de snyggaste på marknaden.

I verkliga livet är skillnaderna dock mer påtagliga. Vår manuellt växlade testbil från Audi behöver en aning längre tid för att komma igång, låter dock lite sportigare, varvar lättare och lämnar en ynka hästkraft mer. Kör man i en uppförsbacke med full gas kan man ibland känna av ryck i ratten, men det passar den sportiga känslan. Att växla manuellt är som brukligt riktigt njutbart med Audilådans korta och ultraprecisa slag. DSG-lådan kostar 20.000 kronor extra, men tillför egentligen ingenting.



Ben- och axelutrymmet bak är avsevärt mycket bättre än i Audin. Stora glasytor, kantiga former och en högre sittposition möjliggör en utmärkt runtomsikt.

T-Cross erbjuder en mer homogen kraftutveckling, men dessvärre rycker det en del i DSG-lådan när man försöker att vinna ett rödljusrace. Trecylindern har bättre ljudisolering och hörs knappt samtidigt som den snabba och smidiga automatlådan tillför det lilla extra av körkomfort. Växelpaddlar för sportigt orienterade förare finns däremot inte.

När det gäller teknik är VW T-Cross inte helt uppdaterad. Bilens LED-strålkastare exempelvis är inte adaptiva och anpassar sig därmed inte efter rådande situationer. Bilen varnar inte heller för korsande trafik när man backar och visar hastighetsbegränsningar enbart i kartmaterialet istället för att förlita sig på en tidsenlig kameraövervakning.

Audin kan då betydligt mer, så länge man kan betala och använda dessa funktioner. Som vi redan vet från andra Audimodeller i de lägre prisklasserna saknar deras infotainmentsystem knappar och vred, men glänser däremot med bättre kartor, språkstyrning och musikstreaming. Även integrationen av mobilen och din bärbara dator via WLAN fungerar bättre.

Bli det för mycket av det goda? Bra, investera då i mer väsentliga tillval. A1 Citycarver har nämligen varken parkeringssensorer eller en klimatanläggning ombord i standardutförandet i Tyskland (i Sverige är båda del av standardutrustningen, reds. anm.).

Ta en titt på testformulärens tabell och du märker snart att bilarna visserligen är väsensskilda men ändå ganska lika, vilket inte är så konstigt med tanke på att båda bygger på samma teknik och plattform.

Vi anser dock att T-Cross tar hem den här jämförelsen av den enkla anledningen att bilen har DSG-låda och betydligt rikligare utrustning till ett liknande pris som Audin. Utseendet är nämligen inte allt.

DieselKraft

MER EFFEKT, LÄGRE FÖRBRUKNING

“Premium Bensin & Diesel-optimering med Effektbox eller OBD programmering. Smidig plug-in montering”

DIESELKRAFT, EN RIKTIG OPTIMERING FÖR BENSIN & DIESEL

BETYG**AUDI****VW**

A1 CITYCARVER

T-CROSS

IQ

Ekonomi	2	1
Kvalitet & Garanti	1	2
Säkerhet	1	1
Miljö & Energi	2	1
PLACERING	2	1

TQ

Komfort	2	1
Kupéutrymme	2	1
Bagageutrymme	2	1
Teknik	1	2
PLACERING	2	1

EQ

Aktiv körning	1	2
Vardagskörning	2	1
Design	1	2
Vill ha	1	1
PLACERING	1	2

TOTALT

PLACERING	2	1
BETYG	★★★★	★★★★★

TESTFAKTA

AUDI

VW

A1 CITYCARVER
30 TFSIT-CROSS
GT 1,0 TSI**MOTOR**

Typ/slagvolym, cm ³	R3, turbo/999	R3, turbo/999
Effekt, hk vid r/min	116 vid 5 000	115 vid 5 000
Vridmoment, Nm vid r/min	200 vid 2 000	200 vid 2 000
Antal växlar, man/aut	6/7 (DSG)	6/7 (DSG)
Drivning	Fram	Fram

MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg	1 263/417	1 342/418
Längd/axelavstånd, mm	4 046/2 566	4 108/2 551
Bredd/höjd, mm	1 756/1 483	1 760/1 584
Tankstorlek, l	40	40
Bagagevolym, l VDA	335-1 090	385-1 281
Innerbredd, f/b, mm	1 435/1 395	1 470/1 415
Innerhöjd, f/b, mm	1 010/920	1 040/960
Däckdimension, testbil	215/45 R18	215/45 R18
Däckfabrikat, testbil	Hankook Ventus S1 evo ³	Pirelli Cinturato P7

PRESTANDA

	MANUELL	DSG
0-80 km/h, sek	6,4	6,6
0-100 km/h, sek	9,6	9,7
0-120 km/h, sek	13,6	13,9
0-130 km/h, sek	16,2	16,7
0-160 km/h, sek	29,2	30,6
0-400 m	16,8	16,9
60-100 km/h, sek	5,5	5,6
80-120 km/h, sek	7,2	7,3
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	198	193
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	33,5	34,4

BULLER I KUPEN

80/100/130/160 km/h, dB(A)	66/68/70/75	66/67/70/73
----------------------------	-------------	-------------

FÖRBRUKNING

	BENSIN 95	BENSIN 95
WLTP-norm/test, l/100 km	6,3/6,7 +6 %	6,2/6,6 +6 %
CO ₂ norm/test, g/km	143/156	141/153
Räckvidd el/totalt, km	-/597	-/606

EKONOMI

Grundpris	258 900:-	251 400:-
Årlig skatt	4 371:-	4 157:-

TESTFAKTA

AUDI

VW

A1 CITYCARVER
30 TFSIT-CROSS
GT 1,0 TSI**MOTOR**

Typ/slagvolym, cm ³	R3, turbo/999	R3, turbo/999
Effekt, hk vid r/min	116 vid 5 000	115 vid 5 000
Vridmoment, Nm vid r/min	200 vid 2 000	200 vid 2 000
Antal växlar, man/aut	6/7 (DSG)	6/7 (DSG)
Drivning	Fram	Fram

MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg	1 263/417	1 342/418
Längd/axelavstånd, mm	4 046/2 566	4 108/2 551
Bredd/höjd, mm	1 756/1 483	1 760/1 584
Tankstorlek, l	40	40
Bagagevolym, l VDA	335-1 090	385-1 281
Innerbredd, f/b, mm	1 435/1 395	1 470/1 415
Innerhöjd, f/b, mm	1 010/920	1 040/960
Däckdimension, testbil	215/45 R18	215/45 R18
Däckfabrikat, testbil	Hankook Ventus S1 evo ³	Pirelli Cinturato P7

PRESTANDA

	MANUELL	DSG
0-80 km/h, sek	6,4	6,6
0-100 km/h, sek	9,6	9,7
0-120 km/h, sek	13,6	13,9
0-130 km/h, sek	16,2	16,7
0-160 km/h, sek	29,2	30,6
0-400 m	16,8	16,9
60-100 km/h, sek	5,5	5,6
80-120 km/h, sek	7,2	7,3
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	198	193
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	33,5	34,4

BULLER I KUPEN

80/100/130/160 km/h, dB(A)	66/68/70/75	66/67/70/73
----------------------------	-------------	-------------

FÖRBRUKNING

	BENSIN 95	BENSIN 95
WLTP-norm/test, l/100 km	6,3/ 6,7 +6 %	6,2/ 6,6 +6 %
CO ₂ norm/test, g/km	143/ 156	141/ 153
Räckvidd el/totalt, km	-/597	-/606

EKONOMI

Grundpris	258 900:-	251 400:-
Årlig skatt	4 371:-	4 157:-

14. Efter krockfloppen för husbilarna – nu ska säkerheten bli bättre

Publicerad 2020-08-04 kl 15:17, text Erik Söderholm

Trafikverket får i uppdrag att titta på hur säkerhetsnivån i husbilar kan höjas.



I år har många valt att semestra i Sverige och då är husbil ett populärt alternativ. Men förra året avslöjade Trafikverket [allvarliga säkerhetsbrister i nya husbilar](#). Ett krocktest visade att risken att omkomma vid en frontalkrock var mycket stor.

Resultatet av krocktestet var så uselt att regeringen nu vill utreda hur krocksäkerheten i nya husbilar kan förbättras. Det är Trafikverket som får i uppdrag att utreda hur säkerheten kan bli bättre.

”Underlaget ska sedan användas för att driva frågan internationellt, eftersom husbilar omfattas av harmoniserade regler som är överenskomna inom EU”, skriver regeringen i ett pressmeddelande.

Ett av grundproblemen är att många husbilar baseras på transportbilschassin där tillverkarna prioriterat låga kostnader före hög säkerhetsnivå.

– Det är oacceptabelt att vi ser den här typen av brister. Det ska vara tryggt att färdas på vägarna, oavsett om du färdas i en vanlig bil eller i en husbil. Därför får Trafikverket nu det här uppdraget, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).

Relaterad artikel

[Usel krocksäkerhet i husbilar](#)

[De åkande löper hög risk att dö vid frontalkollision.](#)



15. Fartkamera i Göteborg fångar flest fartsyndare

Av TT

Publicerad 2 aug 2020 kl 11.02

Fartkamerornas hemliga vapen



4 239 fortkörare har i år fastnat på bild mellan Eriksbergs- och Bräckemotet i Göteborg.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/fartkamerornas-hemliga-vapen/>

Under årets första halva har omkring 145 000 personer fastnat på bild efter att de kört för fort på någon av landets vägar. Den sträcka där störst andel tryckte lite extra på gasen ligger i Göteborg.

I dag finns omkring 2 000 fartkameror och tillsammans har de tagit omkring 300 000 fortkörare på bar gärning per år de senaste tre åren – 145 000 på sex månader är därför mer eller mindre enligt prognos.

En kamera i Göteborg toppar än så länge årets lista med flest fortkörare på bild – närmare bestämt 4 239 stycken på sträckan Bräckemotet–Eriksbergsmotet. Silver och bronsplats tar kameror i Stockholm på sträckorna Norra- och Södra länken, med 3 921 och 3 253 bilder respektive.



Kamera vid Lundbytunneln.

Så många kör för fort

Men antalet fortkörare är inte viktigt, menar Eva Lundberg, nationell samordnare av trafiksäkerhetskamerorna hos Trafikverket.

Vi tycker inte att antalet registrerade hastighetsöverträdelser är intressant, syftet med trafiksäkerhetskamerorna är att rädda liv och minska antalet allvarligt skadade.

När Trafikverket placerar ut nya kameror väljer de sträckor där medelhastigheten är mer än fem kilometer per timme över skyltad hastighet och beräknad olycksrisk är hög. Det innebär att de framför allt väljer 70, 80 och 90-vägar utan mitträcke.

Det vi följer är hastighetsefterlevnad vid kamerorna och endast fem procent kör fortare än gällande hastighetsgräns, säger Eva Lundberg.

Räddar 20–30 liv

Enligt polisen leder omkring 40 procent av ärendena de får in via kamerorna till att någon lagförs för brottet. Att inte alla som fångas på bild lagförs beror oftast på att väderförhållanden gör att bilderna blir suddiga.

Vi är ganska nöjda med siffran. Syftet är inte att ta så många fortkörare som möjligt, utan syftet är att rädda liv. Kamerorna bidrar till att sänka hastigheterna vilket leder till färre döda och svårt skadade i trafiken, säger Maria Kleemo, gruppchef och förundersökningsledare på polisens enhet för automatiserad trafiksäkerhetskontroll, ATK.

Sedan verksamheten med fartkameror startade inom polisen 2006 har statistiken talat sitt tydliga språk.

När vi väl har etablerat kameror på en sträcka så ser vi att antalet dödsfall och svårt skadade i trafiken sjunker, säger Maria Kleemo.

Trafiksäkerhetskamerorna räddar cirka 20-30 liv per år och minskar antalet svårt skadade i trafiken med omkring 30 procent, enligt polisen och Trafikverket.

16. Lastbil med elsläp ska kapa förbrukningen med 40 procent

Publicerad 2020-08-04 kl 13:33

Text Erik Söderholm

Släpet har en egen elmotor och kan "skjuta på" för att minska dieselförbrukningen.



Det råder minst sagt delade meningar om vad som ska ersätta dagens dieseldrivna långtradare. Vissa, som Elon Musk, tror stenhårt på batterieldrift och Tesla har visat upp en [helt batterieldriven lastbil](#).

Andra tror mer på vätgasdrift som visserligen inte är lika effektivt, men som heller inte kräver lika tunga batterier.

Nu kommer en ny lösning som i princip gör dragbilen till en "laddhybrid". Det är tyska företaget Trailer Dynamics som utvecklar ett elektrifierat lastbilssläp med batterier från kinesiska CATL.

Lösningen heter Newton eTrailer och innebär att lastbilens släp har en extra eldrivlina som hjälper till att skjuta på ekipaget. På så sätt kan förbrukningen i den dieseldrivna dragbilen sänkas ordentligt utan att åkeriet behöver investera i batterieldrivna eller vätgasdrivna dragbilar.

I släpet finns elektronik och styrsystem för att kunna kombinera eldrivlinan med förbränningsmotorn i dragbilen. Systemet ska fungera för alla olika lastbilmärken.

Det vätskekylda batteripaketet är på 300 kWh och företaget utlovar en sänkning av förbrukningen i dragbilen på 40 procent.

Elsläpet ska vara klart för serieproduktion om tre år. Grundidén är densamma som för vissa [eldrivna husvagnar](#) som börjat visas upp.

17. Prisma var statens hemliga bil – rymligare och mindre än Volvo

Publicerad 2020-08-01 15:05

Text Calle Carlquist

Ett hemligt projekt på 1970-talet kunde ha lett till en statlig bil med bättre utrymmen än en Volvo trots mindre kaross.



Den här suddiga färgbilden är allt som återstår av Kalmar Verkstads en gång så stolta personbilsprojekt. Prisma skulle ha blivit en praktisk familjebil, byggd speciellt med tanke på stads- och förortstrafik.

Vi Bilägares skicklige journalist, tecknare och formgivare Jan Ullén fick en vårdag 1968 ett samtal från direktör Hammerlund vid statsägda Kalmar Verkstad:

– Kom hit och diskutera ett projekt rörande en liten personbil skräddarsydd för stadstrafik. Den ska ha komponenter från DAF, kaross av glasfiber, minimala yttermått men maximala innerutrymmen. I övrigt får ni fria händer, jag vill ha ett utarbetat förslag om en månad.

ViB:s journalist lade förbryllad på luren. Han fascinerades av möjligheten att från blankt papper utforma en bil som skulle bli ”svaret på alla års kritik av opraktiska och vettlöst formgivna bilar” han mött under 20 år som skribent. Å andra sidan undrade han över sin egen kapacitet, skulle han gå i land med detta?



En smartare Hundkoja

En månad senare hämtade Ullén direktör Hammerlund på Bromma flygplats:

- Nå, Ullén, blir bilen tvåsitsig eller två plus två?
- Den blir femsitsig, varken mer eller mindre! svarade Ullén.

Han menade att det inte fanns behov eller marknad för en bil som inte åtminstone emellanåt kunde transportera såväl ”fru som barn som barnvagn – och väninnan”. Det skulle bli en bil som Hundkojan, men förpackad ännu smartare. Direktör Hammerlund hade nickat, övertygad om resonemanget.

Skjuddörrar skrotades

På all fritid låste Ullén in sig i sin ritkammare och sitt radhusgarage för att skissera, göra ritningar och bygga modeller i papp, plywood och lera. Sommaren 1968 fanns ett utkast kallat Prisma 1, en kort, bred (170 centimeter) och hög (160 cm) skapelse med generösa fönsteröppningar. Materialen var trä och plywood.

Bakluckan var av halvkombityp och Ullén tänkte sig skjuddörrar – men de skulle i öppet läge sticka ut långt bakom karossen. Nackdelarna med idéerna ansågs överväga så Prisma 1 forslades till skrot.

Nu gav sig Ullén på Prisma 2, med samma innerutrymmen som Volvo 142 fast halv meter kortare kaross. Lösningen skulle vara att anpassa DAF-teknikens remdrift till framhjulsdraft – den tanken hade nog ingen tänkt tidigare!

Axelavståndet var rejält och karossen skulle ha fyra dörrar med ”spegelvänd” design. Vänster framdörr skulle alltså kunna användas som höger bakdörr och vice versa. Prisma 2 var 375 cm lång, 180 bred och 148 hög.



Prototypen, som närmast var en skiss för att studera utrymmen och siktförhållanden, byggdes i plywood och plast.

Som **samarbetspartner** hade Ullén nu en Gunnar Ohlin, chef för konstruktionsbyrån Knights Malmökontor. Han var ett tekniskt snille som lade fram och genomförde mängder av smarta konstruktionslösningar som fick Prisma 2 att framstå som en "helgjuten konstruktion", som Ullén själv beskrev den.

Vad som sedan hände är dock höljt i dunkel. Ullén lämnade projektet vintern 1969 och någon Prisma 2 kom som bekant aldrig ut på marknaden. Först drygt två år senare, i Vi Bilägare 9/1971, kunde Ullén berätta om "statens hemliga personbil".



När den förevisats och studerats hade den tjänat sitt ändamål och skrotades.



18. SVT rapporterar från STCC

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-11, 10:23

Sveriges Television kommer att rapportera från årets säsong av STCC.



Nyligen slöts ett avtal mellan STCC TCR Scandinavia och Sveriges Television. Samarbetet innebär att SVT kommer att rapportera om utvalda delar från tävlingshelgerna i nyhets- och sport-sändningar jämsides den existerande [streamingtjänsten STCC+](#).

Samtliga tävlingar i STCC TCR Scandinavia livesänds via [streamingtjänsten STCC+](#) med Auto Motor & Sports Joakim Dyredand som flygande reporter.

Säsongen 2020 startar den 15-16 augusti på Gelleråsen Arena.

[STCC: Så här fungerar den avancerade ratten](#)

["Flash": Saknas Flash, Rydell och Bräck i svensk motorsport?](#)

[TV: Hultdt kör STCC-bil mot TTA-bil i unik duell](#)



Magnus Fröderberg



19. Årets Le Mans-race blir av fast utan publik

AV BOBBY GREEN 2020-08-12 KL 16:00

Antalet fall i Frankrike har ökat



Årets 24-timmars på Le Mans skulle ägt rum mellan den 13 och 14 juni men det satte pandemin stopp för. Man valde att flytta evenemanget till den 19-20 september istället. Situationen i Frankrike förbättrades i juni och man sa då att man ändå skulle hålla eventet med publik, fast de skulle då få hänga i "sociala bubblor" där upp till 5000 stycken personer åt gången fick hänga. Men den här månaden har antalet corona-fall ökat i landet och därför har man nu tagit beslutet att det inte kommer att bli någon publik på årets event.

De som köpt biljetter kommer att få sina pengar tillbaka. Exakt hur man kommer att visa racet är oklart för tillfället, men det blir väl någon slags liveström som alla andra inställda event kört på.

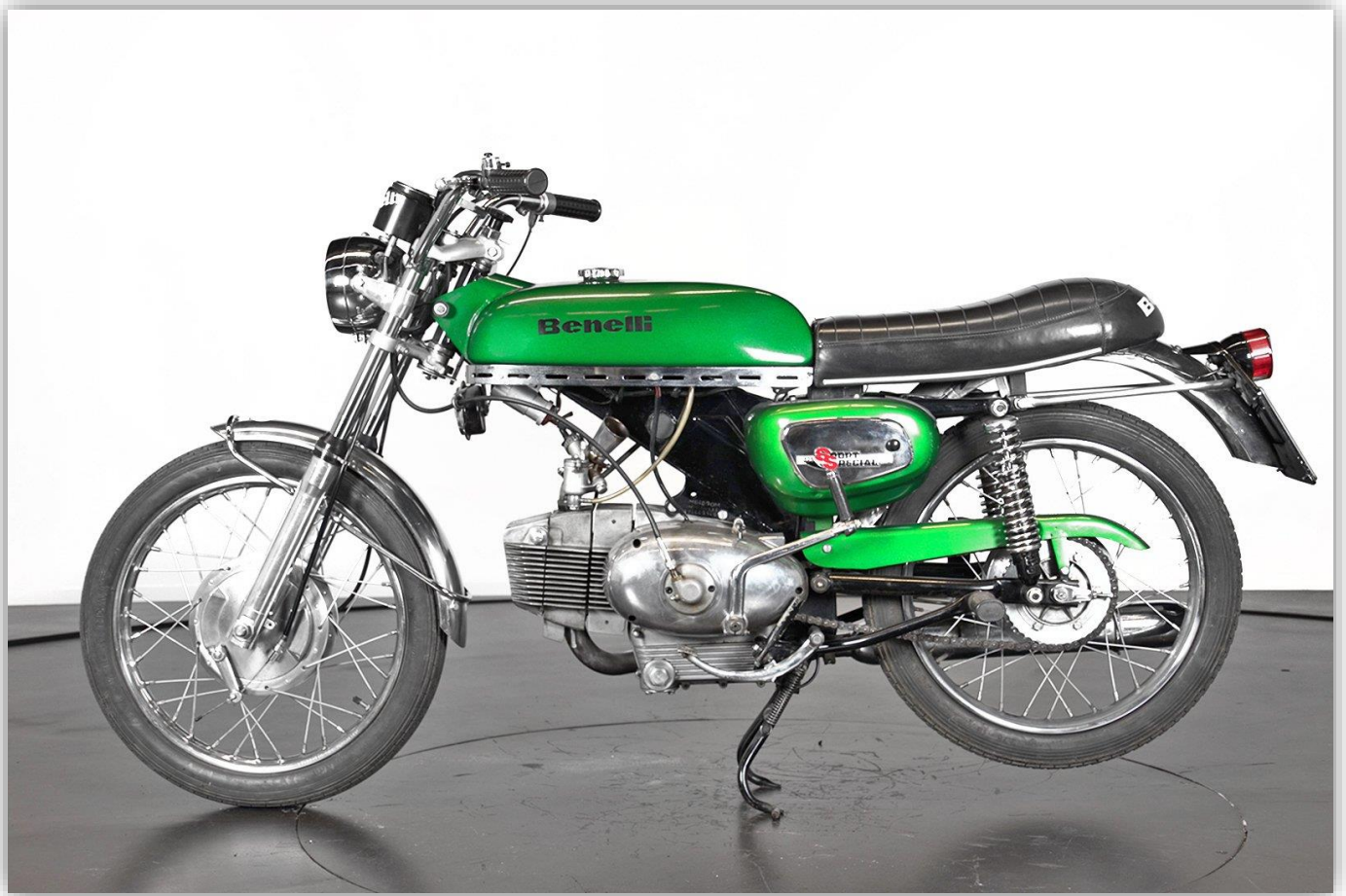
carscoops.com +

[24-timmars på Le Mans flyttas till september](#)

[Inte helt oväntat](#)

[Le Mans-racet blir virtuellt i år](#)

[Professionella förare blandas med esportstjärnor](#)



Benelli Sport Special 1975

SLUT