



Koenigsegg CCR 2004

- 1. Nytt förslag: Klimatbonusen kan krävas tillbaka efter fem år**
- 2. Teslaägare slår larm om trög snabbladdning**
- 3. Eldriven Corvette som toppar 322 km/h på gång**
- 4. Provkörning: Volkswagen ID.3 (2020)**
- 5. Porsche Cayman GT4**
- 6. Alfa Romeo 147 GTA var den klassiska sexans sista skrik**
- 7. Ford GT70 var den segerlösa tävlingsbilen**
- 8. Istället för Cybertruck kommer Nikola Badger**
- 9. Dött lopp mellan Tesla Cybertruck och Rivian R1T**
- 10. Grönt ljus för lastbilar med "rund nos" – ska sänka förbrukningen**
- 11. Polisens hastighetsvecka igång: "Alla har ett ansvar"**
- 12. Nytt system minskar risken för åksjuka i självkörande bilar**



1. Nytt förslag: Klimatbonusen kan krävas tillbaka efter fem år

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-08-14, 10:01, uppdaterad 2020-08-14, 12:18

Regeringen vill minska exporten av laddhybrider och elbilar genom att kunna kräva tillbaka klimatbonusen. "Det kommer aldrig att fungera", säger tjänstebilsexpert.



Var fjärde klimatbonusbil exporteras, främst till Norge. Det vill Regeringen sätta stopp för.

Under 2019 exporterades var fjärde klimatbonusbil utomlands, främst till Norge. Regeringen skriver i en promemoria att Sveriges omställning till en fordonsflotta som inte är beroende av fossila drivmedel fördröjs av detta och att svenska skattepengar subventionerar grannländernas omställning.

Regeringens förslag innebär att den som fått klimatbonusen också ska ansvara för att bilen finns kvar i landet fem år senare, annars blir hen återbetalningsskyldig. Detta gäller även om bilen bytt ägare.

– **De har haft otur när de tänkte.** Det här kommer aldrig att fungera, säger tjänstebilsexperten Ronny Svensson, vd på Ynnor AB.

– Här försöker Regeringen undvika att folk ska fuska, men det kommer att skapa mer fusk, säger Ronny och berättar att det går att kringgå återbetalningskravet genom att sätta upp ett inköpsbolag och sedan lägga ner det. Då finns det ingen som kan krävas på klimatbonusen efter fem år.



Ronny Svensson, vd på Ynnor.

Ett annat problem med förslaget är att den ursprungliga köparen kan tvingas att kräva efterföljande ägare på klimatbonusen i flera led.

Förslaget från Regeringen ska ut på remissrunda till en lång rad instanser som ska yttra sig före den 23 november.

– Jag tror inte att förslaget kommer att gå igenom som det är nu, säger Ronny Svensson.

Han påpekar att bonus-malus-systemet snart ska göras om och förenklas som en del i januariavtalet mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna. Då kan problemet med klimatbonusen komma att lösas.

– Jag tycker att det är förfärligt att så många klimatbonusbilar exporteras. Då är det bättre att bonusen slopas – den har redan spelat ut sin roll. Vi har redan fått många många laddhybrider och elbilar på marknaden, vilket var tanken med bonusen. För företagen är det förmånsvärdet som det viktiga, säger Ronny Svensson.

Ronny Svensson kan också se alternativa lösningar, som att den som exporterar bilen ska betala tillbaka bonusen eller att bonusen betalas ut månadsvis.

– Gör om och gör rätt, tycker Ronny Svensson.



Magnus Fröderberg

2. Teslaägare slår larm om trög snabbladdning

Publicerad 2020-08-07 kl 11:05, text Erik Söderholm

Tesla verkar just nu begränsa effekten vid Superchargerladdarna, enligt flera ägare.



Teslas eget nätverk av snabbladdare är en fördel som inget annat märke kommer i närheten av. Den senaste generationen Superchargerladdare har en laddeffekt på upp till 250 kW, men det gäller inte för alla Teslamodeller.

En laddeffekt på 250 kW är betydligt högre än för de flesta andra elbilar. Om Teslaägaren använder navigationssystemet i bilen för att hitta till laddaren värms också batteriet upp i förväg – då kan batteriet ta emot högre laddeffekt.

Men nu rapporterar många Teslaägare i Europa om betydligt lägre laddhastighet än så de senaste månaderna.

Sajten [Inside EVs](#) uppger att Teslaägare i bland annat Sverige, Storbritannien och Spanien inte kunnat ladda med högre effekt än 120 kW i flera länder. De har frågat Tesla om en kommentar utan resultat.

Läs också: [Teslaförare använde pekskärmen – fick körkortet indraget](#)

Låg effekt på 40 laddare

Vissa ägare har vid vissa laddtillfällen sett högre laddeffekt än så, men för många har laddeffekten legat på 116–117 kW. De befarar nu att Tesla aktivt begränsat laddeffekten men det är alltså inte bekräftat.

”Under sommaren har jag laddat cirka 20 gånger på Superchargers och inte vid ett enda tillfälle har jag fått mer än 117 kW”, skriver en användare på svenska Teslklubben forum.

”Jag bilade tur/retur till Spanien i juli och som du fick jag max 115 kW på hela resan med runt 40 Superchargers”, skriver en annan.

En teori är att hastigheten begränsats på grund av den pågående värmeböljan i Europa med hastigheter på upp till 40 grader. Men i Sverige har temperaturerna inte varit så höga.

Läs också: [Tesla har tio nya Supercharger-laddare på gång i Sverige](#)

Teslas svar: Känner inte till några begränsningar

Uppdatering 11.45: Tesla uppger att den högsta laddeffekten på enskilda Superchargerstationer uppges i navigationssystemet samt på Teslas hemsida. Vissa stationer i Europa har begränsad effekt på 120 kW på grund av begränsningar i det lokala srömnätet, enligt Even Sandvold Roland, som är kommunikationschef för Tesla i Norge.

Dessa har alltid varit uppgivna som 120 kW-stationer på kartan och i navigationssystemet. Enligt Even Sandvold Roland kan det vara så att Teslaägarna åkt på bilsemester till stationer de tidigare inte besökt men som i själva verket är begränsade till 120 kW.

Han säger sig inte känna till några speciella ändringar i laddeffekten för Superchargerladdarna den här sommaren. Teslas officiella kommentar lyder så här:

”Laddhastigheten vid snabbladdning beror på flera faktorer, bland annat temperatur runt bilen och batteriets temperatur. Bilen har system som kan nedjustera maximal laddhastighet baserat på kemiska och fysiska förhållanden i battericellerna, för att ta hänsyn till säkerheten och se till att maximera räckvidden och så lång livslängd som möjligt för batteriet.”



Erik Söderholm

[Tesla har tio nya Supercharger-laddare på gång i Sverige](#)

[Flera nya Superchargerladdare på gång längs svenska vägar. 24](#)

[Bekräftat: Tesla Cybertruck ska inte säljas i Europa](#)

[Elon Musk ger upp planerna på att lansera den brutala pick-upen inom EU.](#)

[Teslaförare använde pekskärmen – fick körkortet indraget](#)

[En Model 3-ägare skulle justera vindrutetorkarna men kraschade i ett träd.](#)

[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.](#)

Feber

3. Eldriven Corvette som toppar 322 km/h på gång

AV BOBBY GREEN 2020-08-07 KL 11:00

I alla fall enligt Joe Biden

Corvette C8

Det har länge ryktats om att en eldriven Corvette är på gång. Nu spär presidentkandidaten Joe Biden på dessa rykten ytterligare via det korta klippet nedan. Han säger att den definitivt är på väg och att den kommer toppa hela 322 km/h. En hybrid-version kallad Zora väntas dyka upp runt 2025 och efter den är tanken att den helt eldrivna ska lanseras.

eu.detroitnews.com +



[RykteKommande hybrid-Corvette får 1000 hästar?](#)
[Läckt dokument skvallrar om Zora](#)

4. Provkörning: Volkswagen ID.3 (2020)

Publicerad 2020-08-09 kl 18:56

Text Tommy Wahlström

Volkswagens elbil är packad med ny teknik men ger trots alla nymodigheter ett ganska svalt intryck. Utrymmet för passagerare är bra men hur i all världen ska barnfamiljerna få plats med prylarna under semesterresan?



– **Det finns en** startknapp men den behöver ni inte använda, förklarade en av Volkswagens pressrepresentanter innan vi fick hoppa in i bilarna för att provköra nya ID.3.

Som i Tesla och Polestar knäpper ID.3 automatiskt på när föraren tagit plats och nyckeln finns i bilen. Marknadsundersökningar visade emellertid att Volkswagens mer konservativa tyska kunder tyckte att detta var alldeles för omstörtande och ville absolut ha en vanlig start/stopp-knapp på panelen.

Instrumenten är digitala med en mindre skärm för den nödvändigaste informationen så som hastighetsmätare framför föraren samt en centralt placerad pekskärm för infotainmentsystem och klimatanläggning.

Skärmens funktioner och manövrering liknar den i nya Golf och liksom där, tycker jag systemet är relativt svårt att hitta rätt i. Måhända är det en fråga om vana.

Till höger om hastighetsmätarskärmen sitter växlingsreglaget som lånat drag av BMW i3. Jag lägger i Drive och glider mjukt iväg.



Volkswagens nya elbil är kanske årets största bilnyhet. Den nya MEB-plattformen är den grund som en svindlande lång rad av elbilar från VW-koncernen kommer att baseras på under det närmaste decenniet.

Av innehållet i denna Meccanolåda ska man även kunna bygga suvar, sedaner och familjekombis. Även Ford har köpt rätten att använda MEB och fler tillverkare kan mycket väl komma att följa.

Mellan hjulaxlarna ligger litiumjonbatteriet och vid bakaxeln sitter elmotorn. Batteriet kommer att gå att få i olika storlekar och har i testbilen en kapacitet på 58 kWh vilket ska ge strax över 40 mils räckvidd på en laddning.

För den som behöver längre räckvidd finns en variant av ID.3 med batteri på 77 kWh som ger upp till 55 mil och senare kommer även ett mindre och billigare batteri för den som inte har behov av att använda sin bil på längre resor.

Elmotorn kommer att erbjudas i en billigare och klenare variant på 146 hk under nästa år men i vår bil sitter den starkaste maskinen på 150 kW, 204 hk. Med elmotorns höga vridmoment borde ID.3 vara pigg och prestandasiffrorna skäms på intet sätt för sig. Men bakom ratten känns inte ID.3 särskilt sprallig. Till en del beror det på vikten. Trots användning av aluminium i dörrar och batterilåda väger bilen närmare 1,9 ton varav bara batterilådan väger nästan 500 kg.

Läs också: [Volkswagen ID 3 långt ifrån klar: "Det är katastrof"](#)

Man sitter ganska högt i den luftiga kupén och vindrutans stolpar är långt framdragna. Bakom ratten känns det lite som att man kör en minibuss vilket inte heller direkt bidrar till körglädjen. A-stolparna är breda vilket kan störa en del i stadstrafik. Det blir till att röra på kroppen och försöka ser runt stolparna.

Fjädringen känns väl avvägd åt det mjukare hållet men bilen jag kör är extrautrustad med gigantiska 20-tums hjul med däck i 45-profil som slår hårt i kortare ojämnheter. ID.3 blir förmodligen betydligt bekvämare med däck i standarddimensionen 18-tum.



Det är i alla fall ovanligt tyst i kupén men om det beror på snäll tysk asfalt eller väl utförd bullerdämpning får vi återkomma till när vi fått chans att köra bilen på hemmaplan.

Karosslängden motsvarar en VW Golf men elektrifieringen har möjliggjort en mycket mer effektiv packning av drivlinan. Det gör att inneutrymmen snarare motsvarar de hos den ett nummer större modellen Passat. Men en viktig notering är att detta gäller för passage-rarutrymmet.

När det kommer till bagage är det en annan femma. Till skillnad från en del andra elbilar saknar ID.3 ett främre bagageutrymme, ibland kallat "Frunk", som ofta används för att frakta laddkablar och småplock. Dessa attiraljer ska nu rymmas i det vanliga lastutrymmet som storleksmässigt motsvarar det i en Golf.

För den sistnämnda kan dock även semesterbagaget komma med på resan genom att man sätter på lastbågar och en takbox. Den möjligheten saknas på ID.3 som inte får ha något på taket. Inte heller släpvagn är tillåtet vilket säkert kommer att skrämja bort en del kunder, men det finns åtminstone möjlighet att koppla på exempelvis en cykelhållare bakom bilen med en maximal vikt på 75 kilo.

Läs också: [Här är de svenska priserna för VW ID.3 – instegsmodellen dröjer](#)

Hela den digitala strukturen är ny i och med MEB. De nya bilarna kommer att automatiskt kunna ta emot trådlösa uppdateringar från tillverkaren för att korrigera felaktigheter eller införa nya funktioner framöver. Nyttan av den finessen kan komma att visa sig snabbt då coronaepidemin ställt till förseningar för utvecklingsarbetet av mjukvaran till ID.3.

Vissa funktioner i möjligheten att koppla ihop sig med bilen via en app och 3D-navigation med förstärkt verklighet (AR) är exempel på funktioner som kommer att levereras en tid efter att de första bilarna levereras.

Bilarna i lanseringsversionerna är väl utrustade och priset speglar detta. När Volkswagen började tala om ID.3 sa man att den skulle kosta ungefär lika mycket som en väl utrustad dieseldriven Golf. Det är möjligt att man når detta med kommande budgetversioner men i dagsläget är ID betydligt dyrare i inköp. Driftskostnaderna blir dock väsentligt lägre för el-bilen.



För att förenkla och göra det billigare att ladda på resan lanserar Volkswagen ett eget betalningssystem kallat We Charge som kan användas vid snabbladdning. Bland annat ger We Charge rabatt när man laddar på Ionitys snabba men dyra snabbladdare.





Sammantaget är ID.3 lovande på många sätt. Begränsningarna i utrymme och lastmöjligheter kommer dock att diskvalificera den hos vissa konsumenter. Måhända kan den inom kort kommande Volkswagensuven på MEB-bas, ID.4, råda bot på detta.

Läs också: [Privatleasing av Volkswagen ID 3: Så hög blir månadskostnaden](#)

Plus: Luftig kupé, tyst drivlina, teknik i framkant, mycket utrustning.

Minus: Begränsat lastutrymme, grova vindrutestolpar, ej taklast eller drag.

Vad nytt? Ny elbil som utgör grund för en lång rad kommande modeller från VW-koncernen.

För vem? Elbilister som prioriterar utrymme för passagerare högre än bagage.







Relaterade artiklar

[Privatleasing av Volkswagen ID 3: Så hög blir månadskostnaden](#)

[Lanseras i tre olika versioner – så hög blir månadskostnaden.](#)

[Volkswagen ID 3 långt ifrån klar: "Det är katastrof"](#)

[Nya uppgifter: Topphemligt möte mellan Volkswagen och Mercedes.](#)

[Ny larmrapport om Volkswagen ID 3 – 300 fel om dagen](#)

[Testförare rapporterar 300 fel om dagen med bilens mjukvara, enligt uppgifter i en tysk tidning. Men uppgifterna tillbakavisas helt av VW-chefen.](#)

5. Porsche Cayman GT4 - en körmaskin som få andra

Publicerad: 2020-08-04 kl 05:15

Text: Emanuel Gylling

Det finns klart snabbare bilar, om du bara tittar på 0-100 km / h. Det finns billigare, det finns dyrare. Smartare bilar också. Men du ska inte tro att någon av dem ger dig samma upplevelse som Porsche Cayman GT4. Jösses, vilken körmaskin!



När detta skrivs har redaktioner lite motvilligt lämnat tillbaka nycklarna till den här bilens efterträdare. Känslorna från sommaren 2015, när vi testade Cayman GT4, upprepas. Det här är en bil man vill ha mer och mer av!

Det har alltid varit en dålig hemlighet till Porsche Cayman är mer sportbil och mindre GT-bil än storebror 911. En smidigare bil, förvisso inte lika effektiv, men också och mer ekonomisk Porsche.

GT4-utförandet premiärvisades i mars 2015 på bilsalongen i Genève. På sätt och vis är det en 911 GT3 i miniformat. Porsche använde sig nämnda av flera delar därifrån, intetsägande annat främre bärarmar och hjullager. Baktill fick GT4 förstärkta bärarmar samt infästningar för krängningshämmaren.

Längre än vanligt

Porsche gick inte den lätta vägen när de tog fram Cayman GT4. I många andra fall, framför allt hos andra biltillverkare, kunde den här specialversionen mest ha handlat om kända tillbehör och mer effekt.

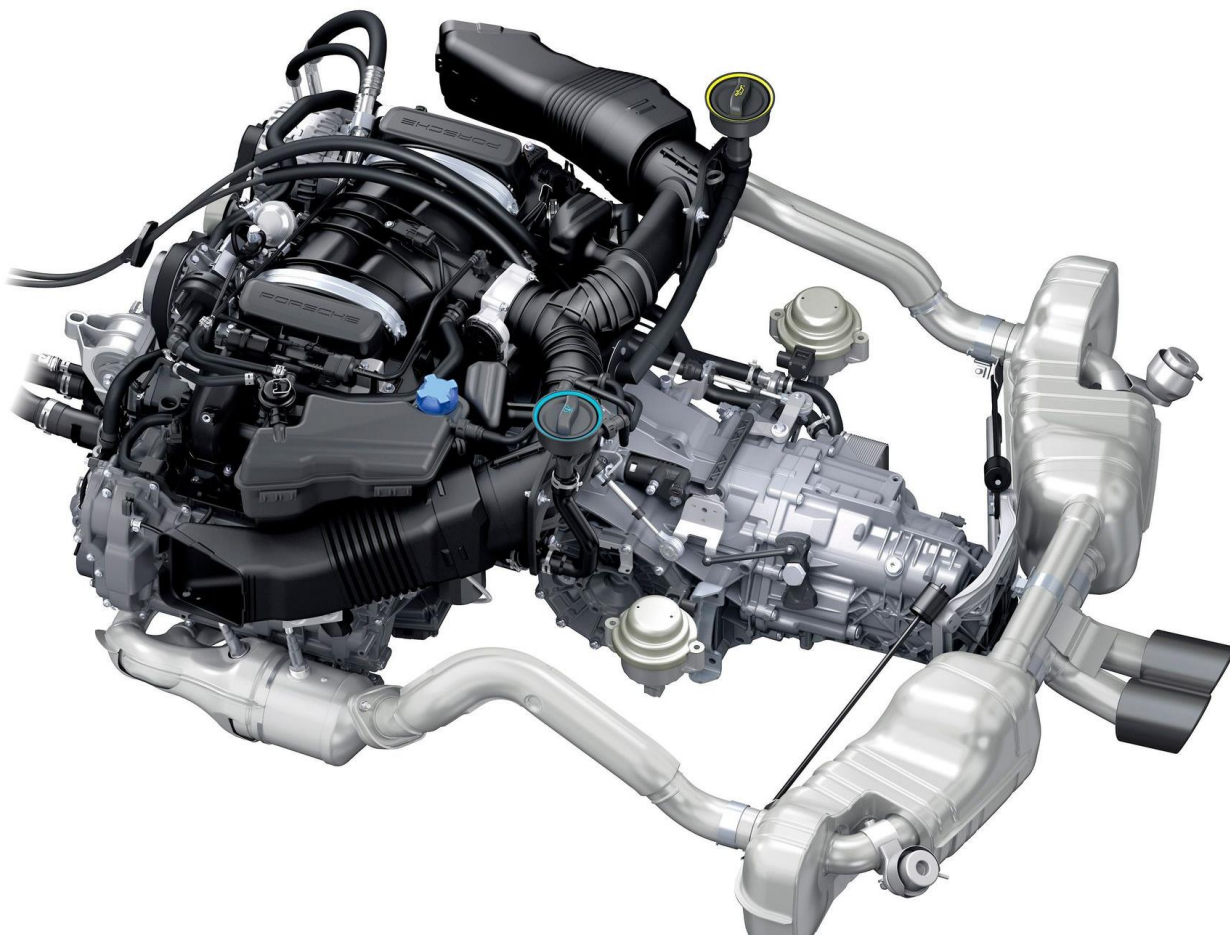


LÄTT OCH STARK. Bakvingen är gjord av kolfiberstärkt plast, CFRP.
Fälgarna är liknande de som satt på 911 GT3 och innesluter massiva bromsskivor.

Ett exempel är att GT4 har något längre hjulbas än Cayman GTS och en större totallängd (+3,4 cm). Höjden är 126,6 cm.

Motorn kommer direkt från Porsche 911 Carrera S. Det betyder en 3,8-liters boxarexa utan överladdning med en härlig kraftutveckling och ett raspigt, beroendeframkallande ljud.

Maxeffekten är 385 hk vid 7.400 rpm och maximalt vridmoment är 420 Nm mellan 4.750 och 6.000 rpm. Porsche tar alltså ut hela 101,3 hästkrafter per liter cylindervolym.



UNDER LOCKET. Dold under locket finns den här pjäsen, en 3,8-liters sexa på 385 hästkrafter.
Motorn lånades till Cayman GT4 från storebror 911 Carrera S.



GAPAR STORT. *De tre luftintagen i fronten serverar luft till tre kylare, och till frambromsarna. Spoilerläppen genererar downforce till framvagnen.*

Någon dubbelkopplingshistoria finns inte här, utan Cayman GT4 växlas bara med en manuell låda. Det är en ren fröjd att manövrera mellan de sex växlarna. Växellådan är exakt och lagom kortslagig.

En kul finess är "blip-knappen" som ger automatisk mellangas vid nedväxlingar. Perfekt för den som har för stora skor för tå-häl-manövern. Och bredvid finns knapp som öppnar upp för enda hårigare ljud från avgassystemet. Perfekt för den som hör lite dåligt.

Från 918 Spyder

Även bromsarna fick 911 GT3 släppa ifrån sig. Det innebär monoblock-ok med sex kolvar fram och fyra kolvar bak. Både de främre och bakre bromsskivorna mäter 380 mm i diameter och är tillverkade i kompositmaterial, vilket gör dem runt två kilo lättare än motsvarande konventionella skivor.

Frambromsarna får kylning genom kanaler i frontspoilern och leds rätt tack vare formen på bärarmarna. Givetvis finns bromskylning även där bak.

Citatet

"Det är svårt att prata om bilen utan att gödsla med superlativ."

Bilsport nr 16/2015

Den som verkligen slog på den stora kundens bästa PCCB, kolfiberkeramiska bromsar på hela 410 mm fram och 390 mm bak. Och Club Sport-paket, för den som verkligen vill utnyttja bilens fulla potential. I det ingick en bakre skyddsbåge, brandsläckare och 6-punktsbälte till förarstolen.

Cayman GT4 har sagt 911 GT3 att tacka för många saker, men även Porsches superbil 918 Spyder är inblandad i den här affären. GT4-ratten har samma design som den i 918 Spyder, och därifrån hämtas även tillvalsstolarna i kolfiberstärkt plast (CFRBP). Standardstolarna är 2-vägs justerbara och klädda i en kombination av läder och alcantara. Utöver det finns även "Adaptive Sport seat Plus", ett ambitiöst namn men också med ambitiösa justeringsmöjligheter.



STENHÅRT. Det kostar att vara hårdare än alla andra. Skalstolarna kostade 29.200 kronor extra, och i Club Sport-paketet (40.900 kr) ingick bland annat 6-punktsbälten.

Det är lätt att tro att Cayman GT4 är helt och hållet fokuserad på bankörning, men riktigt så är det inte. Den har till exempel och ljudanläggning med 7-tums pekskärm som standard, och som kunde bygga ut med tillval som navigering, digitalradio och röststyrning.

Magisk körupplevelse

När Bilsport testade Cayman GT4 (nr 16/2015) var det ytterst få saker som störde totalupplevelsen. Komforten är förstås inte alls bra, som sig bör i en renodlad sportbil. Fjädringskomforten går att leva med efter och stunds anpassning, men det höga däckbullret är värre att vänja sig vid. Som standard utrustades bilarna med Michelin Pilot Sport Cup 2-däck.

Män körupplevelsen var hyra magisk, och i Superstage-testet visade Cayman GT4 att effekt och prestanda inte betyder allt. Tiden 1,23,71 är betydligt bättre än exempelvis 911 (991) Carrera 4 GTS och 550 hk starka Jaguar F-Type R.



Nöjd. Testet av Cayman GT4 var en av höjdpunkterna från sommaren 2015. Tomas "Gullabo" Jansson slog till med en kanontid i Bilsport Superstage.



Självklart var Bilsports testförare Tomas "Gullabo" Jansson imponerad.

- Det är en väldigt lättkörd och välbalanserad bil. Nu körde jag med alla säkerhetssystem avstängda, trots det så betedde sig som jag snällt något som helst, rapporterade rallymästaren från förarstolen.

Till och med priset fick en tumme upp. Cayman GT4 kostade från 850.000 kronor - otroligt mycket pengar, herrar Pris med andra Porsche-modeller och otroligt prisvärt.

Idag, några år senare, verkar GT4 inte ha tappat nämnvärt mycket i värde. Frågan är om bilarna nu kommer att göra det.

SNABBA FAKTA

Porsche Cayman GT4 -16

Kaross:	2-dörrars, 2-sittig coupé.
Motor:	6-cyl, 3.800 cc.
Max effekt:	385 hk / 7.400 rpm.
Max vridmoment:	420 Nm / 4.750-6.000 rpm.
Transmission:	Bakhjulsdrift, 6-växlad manuell.
0-100 km / h:	4,4 sekunder.
Toppfart:	295 km / h.
Förbrukning:	10,3 l / 100 km (NEDC).
Nypris:	850.000 kr.

Priser

Speciella Porsche-modeller faller sällan i pris, snarare tvärtom. Efter fyra år ligger begagnade Cayman GT4 ungefär vid nypriset, 850.000 kronor. Dock bör man komma ihåg att de flesta bilar utrustas för mer än så och Porsche vet hur man tar betalt för extrautrustning. Exempelvis trissade Club Sport-paket och skalstolarna upp priset med över 70.000 kronor.

Uppgraderingar

Många skulle inte säga att Cayman GT4 är en fulländad bil vad nya väghållning och bromsar. Men ribbor är ju till för att höjas. Att bilen "tål" mer effekt är de flesta överens om, och ett sätt att öka är att fria upp andningsvägarna. Det finns också färdiga kit för nu 420 hk till priset av cirka 100.000 kronor.

Tidslinje

2005 Första generationens Porsche Cayman lanseras parallellt med syskonbilen Boxster (generation 2).

2010 Cayman R gör debut på bilsalongen i Los Angeles.

2012 En ny generation Cayman-visum på bilsalongen i Genève.

2014 Premiär för vassare Cayman GTS med 340 hk.

2015 Cayman GT4 blir officiell.

2016 Den uppdaterade versionen får tilläggsnamnet 718.

2019 Efterträdaren 718 Cayman GT4 lanseras.



Porsche Cayman 2005



Porsche Cayman R



Porsche Cayman GTS



Porsche Cayman GT4 (2019)

Problem

FJÄDERBENSTORN. På vissa exemplar har fjäderbenstornen brutits rakt av. Ett problem som långt ifrån drabbar och majoritet av bilarna, men som inte borde drabba och enda. Växellåda. En oerhört skön sak att hantera, men också en av få punkter som har strulat på Cayman GT4. Jag sällsynta faller har ägare råkat ut för att behandlar växel inte går i, helt utan förvarning eller missljud. Jag har fallit Porsche stått för en utbytesväxellåda.

Jag korthet

- + Växellåda
- + Körglädje
- + Högt andrahandsvärde
- Komfort
- Vägljud
- Högt andrahandsvärde

Alternativen

Porsche 911 (996) GT3 Första 911: en i GT3-utförd går att hitta för samma pengar.

Lotus Evora Ett udda alternativ och inte lika brutalt, men en klart kompetent körmaskin.



Porsche 911 GT3



Lotos Evora S



Emanuel Gylling

6. Alfa Romeo 147 GTA var den klassiska sexans sista skrik

Publicerad 2020-08-09 kl 15:47, text Calle Carlquist

FRAMTIDA KLASSIKER

Den här artikeln beskriver en framtida klassiker och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2010.

Är 147 GTA den sista riktigt glödande Alfian? Det är i alla fall läge att köpa ett av de 16 exemplaren nu.



Ibland dyker det upp bilar som signalerar att nu stämmer allt. Alfa Romeo 147 GTA är en sådan bil.

Genom att trycka ned den gloriösa V6-motorn, inte på 2,5 liter, inte på 3,0 liter, utan på 3,2 liter i den kompakta 147-karossen skapades hemmafixarens febriga dröm redan på fabriken.

250 hästkrafter i Golfklassen var något alldeles extra vid debuten för sju år sedan, men sedan var skönsången slut för Alfas klassiska motor. Den lades ned.

GTA-kartongen innebar diskret tilltuffade linjer och rena Ferrarisömnaden i kupén. Ingen konkurrent var i närheten av en så exklusiv interiörkänsla. Snygga multiekerfälgar kompletterade bilden av liten Ferrari folk kunde ha råd med.

Fast det var just det; priset. Alfa 147 GTA kostade 320 000 kronor, drygt 70 000 mer än riktkarlen Golf GTI och det såldes bara 16 stycken nya i Sverige. Ett antal privatimporterade finns förstås, men på gott och ont är detta en riktigt udda fågel.

På Alfa Romeo-vis är andrahandsvärdet uselt och det kan du dra nytta av i dag.



Udda förarmiljö som förutom mätartavlornas läsbarhet fungerar bra och är snarlik den i Alfa GT. Fin finish, snygg ratt, men väldigt sladdriga golvmattor.

Köregenskaperna är en produkt av att den stora motorn gör bilen framtung. Tugget över drivaxlarna är inte så illa som befarat men den där riktigt krispiga kurvkänslan kommer inte naturligt utan kräver lite övning. Small problem, övar gör man gärna i 147 GTA!

Alfa Romeo 147 GTA

Pris 2006 ca 320 000 kronor.

Import/produktion: Bara 16 exemplar importerades av dåvarande generalagenten Olle Olsson AB i Uppsala. Produktionen av nyare GTA-modeller, enligt engelska alfaowners.com: 147 GTA 4 025 exemplar, 147 GTA Selespeed 1 004, 156 GTA 2 625, 156 GTA Selespeed 348, 156 GTA SW 1 174, 156 GTA SW Selespeed 504.

Snabbfakta: V6, 250 hk, 6-växlad, toppfart 246 km/h, 0-100 km/h 6,3 s. Törst: 12,1 l/100 km.



147-karossen sticker ut i Golfklassen och GTA-versionen är smakfullt muskelpåbyggd.

Läs mer om:



Begtest: Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 147 är en av de roligaste bilarna att köra i Golfklassen. Lågt andrahandsvärde kan göra bilen till ett klipp. Vi granskar Årets Bil 2001 som begagnad. 16



Skåp som märks

Alfa Sportwagon GTA och Lexus IS300 SportCross är två av mellanklassens vassaste skåpvagnar. GTA är vildast och vackrast, Sport- Cross elegantast och bekvämast.

Competizione - en ynnest att köra

Vi Bilägares Marianne Sterner har som en av ytterst få journalister på jorden fått ynnesten att provköra en av världens "hetaste" bilar; Alfa 8C Competizione. 500 personer som var snabba att anmäla sig för ett köp får köpa en bil. Pris: 162 550 Euro.

Körglädje så det dånar

Nya Alfa 159 kör skjortan av det mesta, inklusive duellmotståndaren Honda Accord Type-S. Men även pengarna rinner i väg i högt tempo. Ägar-ekonomi är inte 159:ans starkaste gren och om kostnaderna får styra är Type-S solklar testvinnare.

Rosttest: Alfa Romeo 147 (2001)

Biltest: Alfa Romeo 147

Det är utan tvekan det lustfyllda i bilägandet som Alfa Romeo siktar in sig på. Så har det alltid varit och så är det fortfarande. Alla som kört 147 är rörande ense - roligare bil finns inte. Det beror på ett väl avstämt chassi byggt för bästa väghållning. Komfort är något man får på köpet eftersom bilen trots allt måste ha fjädring och luft i däcken.

7. Ford GT70 var den segerlösa tävlingsbilen

Publicerad 2020-08-08 kl 14:58, text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Den flerfaldiga Le Mans-vinnaren Ford GT40 vet de flesta bil- och biltävlingsintresserade vad det är, men Ford GT70?



I **Vi Bilägare 3/1971** dök den upp för första gången, en silvrig, sportig, slank profil med vissa drag av Chevrolets dåvarande experimentbilar under namnet Astro.

Idén till GT70 kom från Fords engelska tävlingsavdelning och den då framgångsrike rallyföraren Roger Clark, sedan 1970 års Monte Carlo-rally slutat i besvikelse för Ford. Porsche och Renault Alpine var alldeles för överlägsna och nu behövde märket ett motmedel.

Ford tänkte sig en mittmotorbil med plastkaross på stålramschassi. Standardmodeller från Ford skulle släppa till motor, upphängningar, bromsar etc., medan inredningen blev helt egen.

För karossdesignen svarade en välkänd herre hos Fords italienska designkonsult Ghia, Ercole Spada. Han hade ett långt förflutet hos Zagato och skulle under 1980-talet göra sig känd hos BMW, bland annat som en av de ansvariga till de tidlösa modellerna BMW 7-serien E32 och 5-serien E34.

Han ritade en låg bil, GT70 var bara 111 centimeter hög (jämfört med 125 cm för exempelvis Opel GT) och 390 cm lång. Motorn nåddes genom att den stora bakluckan, försedd med svart jalusi ungefär som på Lamborghini Miura, fälldes upp – eller togs bort.

Ford GT70 byggdes bara i sex exemplar som sinsemellan såg lite olika ut. Inget av dem gjorde någon tävlingsuccé. De kördes visserligen i en del rallyn, men bröt i ett av dem och körde in i en bro i ett annat.



Sedan ändrades det internationella rallyreglementet i en riktning som skulle göra Escort med den så kallade BDA-motorn till en succé för åtskilliga år framöver och GT70-projektet lades ned.

Några av de sex bilarna finns kvar, bland annat bilen på bilderna här. En annan ställdes undan i Fords tävlingslager i England och plockades fram för att ställas i ordning inför den berömda baktävlingen vid Festival of Speed i Goodwood för ett par år sedan. Den var då lackerad i BP:s typiska gulgröna färger och försedd med en tvåliters BDA-motor på 200 hk.

Läs mer om:

[Test av laddhybridsuvar och varning för skatteskurkar när du köper bil privat!](#)

[Begagnat: Ford Kuga \(2013–2020\)](#)

[Fordchefen avgår – lämnar över till tidigare veteran på Toyota](#)

[Stor batteritvist kan skada Ford och Volkswagen](#)

[Krockskadan mörkades – två gånger](#)

[Se videon: Eldriven Mustang med 1 400 hästar](#)

8. Istället för Cybertruck kommer Nikola Badger

Jan-Erik Berggren

6 augusti 2020

Många besvikna beställare av Tesla Cybertruck tog del av Elon Musks avslöjande att elpickupen inte kommer att säljas i Europa på grund av EU:s säkerhetskrav. Men det finns alternativ. Både Nikola och Lordstown är på gång med fräcka klimatvänliga pickuper.



Nej, det blir ingen [Tesla Cybertruck i Europa](#). Beskedet lämnade Elon Musk i veckan sedan Tesla misslyckats med att säkerställa att pickupen klarar EU:s krav på säkerhet. Den kantiga [Cybertruck](#) skulle helt enkelt inte klara krocktesterna i Europa.

Men det finns alternativ.

[Lordstown Motors](#) har tagit över GM:s anläggning i Ohio och snabbt utvecklat en färdig bil. Lordstown Endurance ser mer ut som en vanlig pickup. Under skalet finns ändå en hel del ny teknik, som till exempel en elmotor på varje hjul med ett samlat effektuttag på 598 hästkrafter. Räckvidden ska vara minst 40 mil.

Enligt Lordstowns vd Steve Burns är redan närmare 20 000 bilar sålda och redan under nästa år ska de första bilarna levereras.

USA-företaget [Nikola](#) har haft en tuff ekonomisk vår och rapporterade nyligen dystra siffror som fick aktiekursen att rasa. Men grundaren Trevor Milton och vd:n Mark Russell tror på sin pickup som drivs av en elmotor med kraft från batterier och där en bränslecell med tillhörande vätgastank är tillval som räckviddsförlängare.



Nikola Badger.

[Nikolas pickup heter Badger](#) och säljs bland annat med en egen vattenfontän. Det är "avgaserna" från bränslecellen som återvinns till dricksvatten. Nikola vill börja testa sin lastbil Tre på kunder under nästa år. Nikola har också ett avtal med Iveco om att börja bygga lastbilar och skåpbilar i tyska Ulm nästa år. 2023 ska vätgaspickuperna börja byggas i Arizona där en helt ny fabrik börjat byggas.

Nikola ser Europa som en viktig marknad för sina pickuper, skåpbilar och lastbilar.

Andra elpickuper som ska lanseras i USA under 2021 och 2022 är [Rivian](#), [Hummer](#) och [Ford F150](#). Vi får hoppas att alla de här kommer till Europa nu när Tesla valt att inte anpassa Cybertruck för regelverket.



Rivian R1T.

9. Dött lopp mellan Tesla Cybertruck och Rivian R1T

John Edgren, 2020-08-07 kl 13:27

Med Cybertruck hade Tesla initiativet, men suget efter Rivians kommande el-pickup R1T är lika stort. Det visar en ny undersökning.



Trots sin uppseendeväckande design, och fiaskot med en "skottsäker" ruta som spräcktes under avtäckningen, så uppstod ett omedelbart sug efter Cybertruck. Då var Tesla tämligen ensamma om att öppna upp orderböckerna för en el-pickup. Men sedan dess har en uppstickare hamnat i strålkastarljuset.

Det handlar om startup-bolaget Rivian, vars renderingar av el-pickupen R1T väckt stort intresse. Företaget har dessutom lockat investerare. Nyligen tog de in 2,5 miljarder dollar för sin första pickup, samt sjuen RS1.

Stämningen mellan de två rivalerna lär inte ha förbättrats av att Tesla nyligen stämde Rivian, för påstådda stölder av Teslas företagshemligheter.

Läs mer: [Därför stämmer Tesla konkurrenten Rivian](#)

Men vilket av bolagen leder när det gäller pickupköparnas gunst? Nu har facit kommit in i form av en undersökning utförd av Twitter – och svaret är att det är dött lopp mellan de två. Det rapporterar Electrek. Med utgångspunkt från den datan har Partcatalog.com sammanställt en USA-karta som visar de högsta förväntningsnivåerna för en specifik modell i respektive delstat.

10. Grönt ljus för lastbilar med ”rund nos” – ska sänka förbrukningen

Publicerad 2020-08-10 kl 6:48

Snart kan lastbilarna på svenska vägar få en ny frontdesign.



De lastbilar som körs på svenska vägar brukar nästan uteslutande ha en rak front för att maximera lastutrymmet. Med en trubbigare nos och horisontell motorhuv, som lastbilarna har i exempelvis USA, tas en större del av lastbilens längd upp av motorhuv och därmed blir lastutrymmet mindre.

Men nu har regeringen godkänt en ändring i trafikförordningen som innebär att lastbilar med rundare nos blir godkända på svenska vägar. Beslutet tas efter ett tidigare beslut i Europaparlamentet och Europeiska unionens råd.

Tanken är främst att sänka luftmotståndet vilket också ska sänka förbrukningen med tio procent.

”Genom ändringen i trafikförordningen tillåts extra längd för de aerodynamiskt utformade förarhytterna utan att lastutrymmet blir mindre”, skriver regeringen i ett pressmeddelande.

”Bättre arbetsmiljö”

En längre nos på förarhytten kan minska förarnas döda vinkel, vilket gör att andra trafikanter blir mer synliga för förarna.

Förordningen träder i kraft den 1 september 2020.

– **Med den här** generationens förarhytter skapas en säkrare miljö på vägarna, men också en bättre arbetsmiljö för förarna, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).

Inga ”långnosbilar”

Det nya beslutet kommer dock förmodligen inte innebära att vi får se klassiska ”långnoslastbilar” som i USA på europeiska vägar. Istället kommer lastbilstillverkarna dra ut fronten en aning för att skapa en mer sluttande front, som på [Teslas lastbil](#), och det får bara göras för att ge bättre sikt, förbättra aerodynamiken, öka förarens komfort eller lägga till säkerhetsfunktioner – inte för att öka lastutrymmet.

Den utdragna fronten kan även ge lastbilstillverkarna större frihet när det gäller tekniska lösningar för att sänka förbrukningen samt bättre utrymme för batteripaket i eldrivna lastbilar.

Större designfrihet

Hos Volvo Lastvagnar kommer den nya förändringen i trafikförordningen innebära ”en lite större frihet vid utformningen av hytten på europeiska lastbilar”, enligt Susanne Frödin, pr- och informationschef på Volvo Lastvagnar i Sverige.

– Men vad det innebär för vårt framtida produktutbud är för tidigt att säga, säger hon till Vi Bilägare.

Hon bekräftar att nyheten inte innebär att Volvo Lastvagnar ska börja sälja de nordamerikanska modellerna rakt av i Sverige och Europa.

– Den nos som möjliggörs genom denna förändring i trafikförordningen är en kortare nos än de vi har i dag i Nordamerika.

Läs också: [Bekräftat: Tesla Semi blir minst två år försenad](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Bekräftat: Tesla Semi blir minst två år försenad](#)

[Elon Musk skjuter upp produktionsstarten för den eldrivna lastbilen.](#)

11. Polisens hastighetsvecka igång: "Alla har ett ansvar"

Publicerad 2020-08-17 kl 13:21, text Erik Söderholm

En fotgängare har betydligt större chans att överleva en krock i 30 km/tim än i 50, enligt Trafikverket.



I samband med skolstarten anordnar polisen en så kallad nationell trafikvecka med fokus på hastighet.

I praktiken innebär det fler hastighetskontroller, särskilt vid förskolor och skolor, där begränsningen ofta är 30 km/tim, men även vid exempelvis stadscentrum eller köpcentrum.

– Många är nu tillbaka på jobbet efter semestern. Det rör sig mycket folk på vägarna och alla ska kunna känna sig trygga och säkra. Vi vill att fler ska följa hastighetsbegränsningarna och ett sätt att uppnå det är genom hastighetskontroller, säger Ursula Edström, trafikstrateg vid Polismyndigheten, och fortsätter:

– Små hastighetsöverträdelser kan vara skillnaden mellan liv och död. Vi skulle kunna spara många liv varje år om alla höll sig till hastighetsbegränsningarna.

Läs också: [Se bilderna: Så ska polisens nya Volvo XC60 se ut](#)

Stor skillnad mellan 30 och 50

Enligt Trafikverket kan en fotgängare överleva en kollision med en bil i 30 km/tim, men vid 50 km/tim däremot är chansen att överleva minimal. Hans Yngve Berg, som är analytiker på Trafikverket, säger att alla förare har ett ansvar att köra i lämplig hastighet och följa hastighetsbegränsningen.

– Men det handlar också om att skapa en vägmiljö som stöttar förare att följa den hastighetsgräns som gäller på vägen. Till exempel smalna av tätortsgator eller använda gupp så att det blir naturligt för trafikanterna att följa skyltad hastighetsgräns, säger han.

12. Nytt system minskar risken för åksjuka i självkörande bilar

Publicerad 2020-08-07 kl 7:13, text Erik Söderholm

Jaguar och Land Rover utvecklar ett system som ska minska risken för åksjuka passagerare både i dagens och framtidens bilar.



FILM: <https://youtu.be/hKZVEeTo1BA>

Självkörande bilar kan göra trafiken betydligt effektivare och smartare, hoppas förespråkarna. Men de kan också föra med sig en del nackdelar.

En av dem är att personer med [anlag för åksjuka](#) kan uppleva resan i en självkörande bil som obehaglig, särskilt om den görs i en mer "futuristisk" bil där stolarna kanske är bakvända eller där passageraren inte ens ser vägen.

Nu utvecklar Jaguar och Land Rover en lösning för att framtidens självkörande bilar ska anpassa sin körning för att minska risken för åksjuka.

Systemet använder data från biometriska sensorer för att hitta en idealisk kombination av acceleration, inbromning och ratt rörelser för att minska risken för åksjuka med upp till 60 procent.

Enligt ingenjörerna på Jaguar och Land Rover har systemet redan testats och finjusterats i över 3 000 mil. Det ska inte bara användas i helt autonoma bilar i framtiden, utan premiären kan eventuellt ske redan i kommande generationer bilmodeller från koncernen med adaptiv farthållare och filhållningsassistans.

– **Att lösa problemet** med åksjuka i självkörande bilar är nyckeln för att öppna upp den enorma potentialen som teknologin för med sig för passagerarna. De kan använda restiden åt att läsa, jobba eller slappna av, säger Steve Iley, hälsochef på JLR.

Åksjuka kan uppstå när det uppstår ett "glapp" mellan vad ögonen ser och innerörat, huden eller kroppen upplever – till exempel om en passagerare tittar ned och läser en bok vid körning på kurvig väg.

Relaterade artiklar



Biltillverkare vill bota åksjuka

I framtida självkörande fordon ska du kunna läsa utan att bli illamående.



Självkörande bilar ökar risken för åksjuka

Självkörande bilar kan ha en oönskt biverkning. Utan förare ökar risken för åksjuka, menar amerikanska forskare.



Erik Söderholm



1960 Moto Guzzi GTV 500

SLUT