



Lamborghini 400 GT Spyder 1999

1. Volvo stämnda för upphovsbrott, publicerade bilder utan lov.
2. Mercedes utsläppsskandal kostar över 19 miljarder.
3. Mercedes visar mer av insidan i nya S-Klass.
4. Mercedes gör sig av med inredningsdetaljen jag älskar allra mest.
5. Nya detaljer om turkiska "folkelbilen".
6. Elbilsförsäljningen rusar men Tesla halkar efter.
7. Nytt laddnätverk för elbilister startar i Sverige.
8. Stora innerutrymmen i elbilen Skoda Enyaq IV.
9. Rolls-Royce Ghost skiftar till fyrhjulsdrift.
10. Här är nya Maserati Ghibli och Quattroporte Trofeo.
11. Hyundai Kona klarade över 100 mil på en laddning.
12. Hyperion XP-1 – supersportbil med vätgas klarar 163 mil.
13. Pininfarina berättar mer om Battista Anniversario.
14. Ford Explorer: Ett stort rymdmonster.
15. Elbilen Ford Mustang Mach-E får fejkat motorljud.
16. En rätt skruvad Land Rover Defender – för 2,5 miljon kronor.
17. Är detta världens mest kapabla ambulans?.
18. Här är lastbilarna som får miljöpremie.
19. A-traktor på ett enklare sätt.
20. Flera månaders väntetid för att ta körkort.
21. Tvåtakt i sista minuten: DKW F12.



1. Volvo stämnda för upphovsbrott, publicerade bilder utan lov

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-13, 23:16

Volvo menar att Instagrams regler ger dem rätt att publicera andras bilder på sociala medier.



För några [månader](#) sedan lämnade [bilfotografen Jack Schroeder](#) och fotomodellen [Britni Sumida](#) in [en gemensam stämningsansökan](#) mot Volvo Car USA eftersom de publicerat några av fotografens bilder på sociala medier utan lov.

Bilderna föreställer en Volvo S60 tillsammans med fotomodellen Britni Sumida. [Se dem här.](#)

[I ett 34 sidor långt svar](#) skriver Volvos jurister att Volvo Car USA har rätt att publicera Jack Schroeders bilder på sociala medier eftersom fotografen lagt ut bilderna publikt på Instagram och taggat bilderna med Volvo.

Till historien hör att Volvo först kontaktade fotografen när denne la ut bilderna på Instagram. De ville få lov att lägga ut bilderna gratis i sina sociala mediekanaler. Jack Schroeder kontrade med att kontakta Volvo och erbjuda dem att köpa eller licensiera bilderna.

Jack Schroeder fick inget svar. Efter en tid upptäckte han att Volvo publicerat hans bilder – inte bara på Instagram, utan även på Pinterest och Adobe Behance.

Volvo menar att Instagrams villkor ger dem rätten att publicera andras publikt publicerade bilder, både på Instagram och Pinterest, särskilt som Volvo var taggade i bilderna. Reglerna för Adobe Behance ger dem rätt att publicera bilder från Pinterest.

Volvo har även nekat Jack Schroeders krav på att ta bort hans publicerade bilder i deras kanaler.

Att fotomodellen Britni Sumida också står bakom stämningsansökan beror på att hon anser sig ha lidit skada av publiceringen. Hon hade nämligen ett kontrakt med en annan biltillverkare som krävde att hon inte arbeta för någon annan biltillverkare.

Schroeder kräver Volvo på 150.000 US-dollar i ersättning per publicerad bild. Till det kommer advokatkostnader och skadestånd.



Okänd Volvo-konceptbil avslöjad på Instagram



Instagram-succé: Mercedes G500 4x4² med 24-tumshjul



Alrik: Vad är det för fel på Volvo?



Magnus Fröderberg

2. Mercedes utsläppsskandal kostar över 19 miljarder

Publicerad 2020-08-13 kl 21:08

Text Erik Söderholm

Daimler väljer att göra upp vid sidan av rätten och tvingas bland annat betala sex miljarder till drabbade bilägare.



Det är inte bara Volkswagen som hamnat i blåsväder efter utsläppsskandalen som avslöjades för snart fem år sedan. Flera andra märken har ertappats med att ha betydligt högre utsläpp i verklig trafik än i testlabbet.

Nu går Mercedesägaren Daimler med på en förlikning där koncernen betalar över 19 miljarder kronor för att göra upp vid sidan av rätten när det gäller dieslutsläpp i USA.

Uppgårelsen gäller alltså enbart den amerikanska marknaden och inte den europeiska. Det handlar dels om en uppgörelse med flera amerikanska myndigheter, bland annat miljömyndigheten EPA, på 13 miljarder kronor, och dels om en grupp talan där Mercedes gör upp med enskilda bilägare för sex miljarder kronor.

Amerikanska justitiedepartementet gjorde en större granskning av utsläpp från personbilar efter Volkswagens dieselskandal. Det ledde bland annat till att Daimler återkallade nästan 800 000 bilar globalt för att sänka utsläppen.

Mercedes har inte sålt dieslbilar i USA sedan 2016.

Läs också: [Dieselgate: Nu ska svenska bilägare kunna stämna Volkswagen](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[**Dieselgate: Nu ställs tidigare Audichefen Rupert Stadler inför rätta**](#)
[**Anklagas för att ha känt till utsläppsfusket. 1**](#)



[**Dieselgate: Nu ska svenska bilägare kunna stämma Volkswagen**](#)
[**Svenska VW-ägare bör i princip kunna stämma biljätten. Men det var redan möjligt innan domen, enligt Volkswagen.**](#)

3. Mercedes visar mer av insidan i nya S-Klass

AV BOBBY GREEN 2020-08-13 KL 14:40

Den tredje platsen man hänger på vid sidan av hemmet och kontoret



FILM: <https://youtu.be/7NDd9XP4ELc>

Det är snart dags för Mercedes att presentera nya S-Klass och som väntat kommer den att vara lyxigare och smartare än någonsin på alla sätt. Ett ställe köparen antagligen kommer att spendera mycket tid på är insidan. Nu får vi lite mer information kring den och några bilder och två filmklipp som visar mer av vad som komma skall.

[slashgear.com](https://www.slashgear.com) +



FILM: <https://youtu.be/ye-x0aeavxw>

4. "Mercedes gör sig av med inredningsdetaljen jag älskar allra mest"

Publicerad 2020-08-13 kl 19:36

Text Erik Söderholm

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

Mercedes skrotar den fysiska volymratten – nu ska nästan allt styras med pekskärm eller touchkontroller.



Lyx och välbefinnande. Det är temat när Mercedes för säkert 83:e gången visar upp ytterligare några så kallade "teaserbilder" på nästa generation S-klass.

Och inredningen, som vi får se på de senaste bilderna, ser verkligen inbjudande ut. Det är en mjuk och böljande designfest med svepande linjer som ska få föraren att känna sig så bekväm och avslappnad som möjligt.

Jag bläddrar mellan bilderna och ser bland annat den stora pekskärmen (där Mercedes onekligen tagit inspiration från Tesla), skärmarna på framstolarna som gör att passagerarna kan titta på film och de digitala instrumenten, de fyra små ventilationsutblåsen på mittkonsolen som verkar så väldesignade.

Men så stannar jag upp. Vänta här nu – var är volymratten?!

När det gäller pekskärm eller inte pekskärm i nya bilar har jag blandade känslor: visst kan det vara smidigt att helt enkelt ha fysiska knappar för alla finesser, men jag förstår också designavdelningarna som vill ha ett avskalat utseende.

Oavsett hur mycket pekskärm en bil har är det dock vissa finesser jag helst vill ha fysiska knappar till, nämligen:

- Stolsvärme.
- Temperaturen för klimatanläggningen.
- "Nästa låt"-knappen.
- Och så min älskade volymratt.

Egentligen kan jag ha överseende med att alla de där funktionerna styrs med pekskärmen, i värsta fall – så länge jag får ha kvar min volymratt.

Jag vet inte riktigt vad det är, men den som känt på en högkvalitativ och lite "tungsnurrad" volymratt som på en dyr hemmabioanläggning vet vad jag pratar om. Det är en fantastisk känsla att känna rent fysiskt hur volymen sänks eller höjs.

Läs också: ["Volkswagens stora utmaning är inte bilarna – det är folket"](#)

Svepreglage ersätter

Mercedes S-klass får som många andra nya bilar ett svepreglage som föraren eller passageraren kan peka på för att höja eller sänka volymen. Men det ger inte alls samma känsla, och dessutom behöver jag titta ned från vägen för att använda reglaget.

Visst, som förare kan jag trycka på volymknapparna på ratten. Det håller jag med om. Men passageraren kommer bli tokig på att använda det där svepreglaget för volymen och istället bara be mig som förare att höja eller sänka.

Målet med S-klassen är ju att föraren ska vara avslappnad och kunna färdas så bekvämt som det är möjligt. Varje detalj ska vara noga uttänkt och fantastisk att använda. Det är mycket möjligt att svepreglaget funkar bättre än i andra bilar med samma finesse men det kan aldrig ge samma tyngd eller närvarokänsla som ett vanligt, enkelt vred.

Jag tycker faktiskt inte det gör mig till en bakåtsträvare. Enligt mig är det bara sunt förnuft. Om det inte är trasigt behöver det heller inte fixas.

Läs också: ["BMW:s mätare har blivit som ett flipperbingo"](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar

["BMW:s mätare har blivit som ett flipperbingo"](#)

[Mer och mer information kläms in i mätarhusen – det blir inte snyggare eller roligare, utan bara krångligare.](#)

["Volkswagens stora utmaning är inte bilarna – det är folket"](#)

[Det gäller att kunna locka rätt anställda – annars hotar mjukvarukaos med buggfest.](#)

5. Nya detaljer om turkiska ”folkelbilen” – ska säljas i Europa

Publicerad 2020-08-12 kl 13:16, text Erik Söderholm

Turkiets nya elbilmärke ska sälja rimligt prissatta bilar i flera europeiska länder. Priserna ska börja på 22 000 euro.



Flera länder har kört igång egna jätteprojekt för att bygga inhemska elbilar. Tanken är att sälja elbilar som till stor del bygger på komponenter tillverkade inom landet.

Ett exempel är det nya [polska elbilmärket Izera](#) som ska bygga rimligt prissatta ”folkelbilar”. Även Turkiet har ett eget elbilsprojekt igång, nämligen TOGG, som stöds av lokala företag och politiker.

Nu släpps några nya detaljer om den turkiska elbilen. Den ska först byggas på plats i Turkiet, i en ny fabrik med kapacitet för 175 000 bilar årligen, och det ska även batteripaketet.

78 procent av underleverantörerna finns i Turkiet och 22 procent kommer från övriga Europa eller Asien. Vid lanseringen kommer 51 procent av komponenterna i bilen från turkiska leverantörer. Inom tre år ska den siffran öka till 66 procent.

Dessutom ska märket säljas i fler länder. Exakt vilka länder som blir aktuella i det turkiska elbilmärkets ”internationella expansion” är inte klart, men det finns uppgifter om att elbilarna skulle kunna säljas i Tyskland, Frankrike och Italien.

De två första elbilsmodellerna från TOGG ska börja säljas 2022. Priserna förväntas börja på drygt 22 000 euro vilket med svensk moms och tull skulle kunna omvandlas till omkring 300 000 kronor.

På sikt ska märket sälja fem elbilar: två suvar, en sedan, en kompaktil och en familjebuss. 30 procent av bilarna ska köpas av staten.

Läs också: [Vad hände med elbilarna som försvann?](#)

6. Elbilsförsäljningen rusar men Tesla halkar efter

Publicerad 2020-08-12 kl 19:30, text Erik Söderholm

Trots att allt fler köpare väljer en elbil eller laddhybrid visar Tesla röda siffror i Europa.



Även om elbilarna fortfarande står för en liten del av alla sålda bilar i Europa är tillväxttakten hög. Under årets första sex månader ökade elbilsförsäljningen med hela 34 procent, enligt siffror från Jato Dynamics.

Men tvärt emot vad många kanske tror hakar Tesla inte på framgångståget. Enligt konsultfirmans siffror minskade Teslas försäljning i Europa med 18 procent.

I Sverige mer än fördubblades marknadsandelen för elbilar och laddhybrider under första halvåret 2020 jämfört med samma period förra året. Men antalet nyregistrerade Teslabilar i Sverige har minskat med 19 procent under perioden, och av sjuven Model X har bara 225 exemplar registrerats.

Farlig avvägning

En anledning kan vara att Tesla prioriterar köpare på den amerikanska marknaden under coronakrisen som ställt till logistiska hinder för många biltillverkare.

Men det är en farlig avvägning nu när antalet nya elbilar till salu på den europeiska marknaden ökar snabbt. Dessutom har flera länder infört stora subventioner och rabatter för elbilsköpare.

Europas mest sålda elbil under årets första sex månader var Renault Zoe som därmed körde om Tesla Model 3.

Tesla bygger just nu en [ny fabrik utanför Berlin](#) som kan snabba på produktionen för europeiska köpare. Dessutom anländer två fartyg med Teslabilar till en hamn i Belgien under augusti.

7. Nytt laddnätverk för elbilister startar i Sverige

Publicerad 2020-08-13 kl 7:17, text Erik Söderholm

Snart kan det bli betydligt smidigare att betala för snabbbladdningen.



*Så här kan det se ut för många elbilister som snabbbladdar ofta.
Ett nytt nätverk ska försöka lösa problemet.*

Den som åkt på långresa med en elbil vet hur svårt det kan vara att snabbbladda. Det är förhållandevis få laddstationer som accepterar betalkort – istället gäller det att hålla koll på abonnemang, månadsavgifter, mobilappar, minutkostnader och så kallade laddtaggar för att kunna fylla på med ström.

Än så länge finns alltså inget enhetligt och smidigt sätt att snabbbladda längs vägen oavsett vem som äger och driver laddstationen. Men det finns några initiativ som är på gång och som kan göra laddningen enklare.

Ett av dem står svenska intresseorganisationen Elbil Sverige för. Nu i augusti går startskottet för ett [nytt så kallat roamingnätverk](#) för elbilsladdning som ska vara öppet för alla företag och konsumenter.

I nuläget gäller nätverket Sverige men på sikt hoppas Elbil Sverige att det ska spridas även till resten av Norden och Europa.

Ett enda abonnemang

Fördelen för elbilsägarna ska bli ett enklare och mer enhetligt sätt att betala för laddningen med ett enda abonnemang som samlar ihop flera laddoperatörer. Hur framgångsrikt det blir beror på hur många aktörer som går med.

– I takt med att försäljningen av elfordon ökar blir laddinfrastruktur, tillgänglighet och enkelhet vid laddning allt viktigare. Vår organisation arbetar med helheten kring elfordon i samhället. Då är det väldigt viktigt med ett enhetligt roamingssystem som detta, säger Göran Fredriksson, kommunikationsansvarig på Elbil Sverige.

Relaterade artiklar



[Ionitys försvar: Därför höjer vi priserna för snabbladdning](#)

Det är rimligt att elbilsladdning är dyrare än att tanka en dieselbil, tycker regionchefen.



[Audis plan – för att snabba på elbilsladdningen](#)

Här är tekniken som ska korta ned tiden vid laddstolpen.



[Långsamt framåt för Ionity – tre nya laddare i Sverige](#)

Ionity har öppnat en ny snabbladdare i Sverige och börjat bygga ytterligare två.

8. Stora innerutrymmen i elbilen Skoda Enyaq IV

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-12, 14:19

Skoda visar fler bilder på Enyaq IV och berättar mer om bilen som lanseras den 1 september.



Skoda Enyaq IV bygger på VAG:s nya elbilsplattform MEB, precis som Volkswagen ID 3 och ID 4 liksom Audi Q4 E-tron. Batterierna ligger som en platta under bilen, så kallad skateboard-design.

Batteripaketet innebär både möjligheter och utmaningar. Skodas chef för exteriör design Karl Neuhold berättar att batterierna gör bilen hög. För att få tilltalande proportioner har bilen stora hjul, långt axelavstånd och hög markfrigång. Med andra ord kan man kalla bilen för en SUV. Trots sin höjd har Enyaq IV ett relativt lågt på CW 0,27.

Skoda är något av mästare på innerutrymmen, och det är också något som stått i fokus vid utvecklingen av Enyaq IV. Det långa axelavståndet tillsammans med det platta batteriet gör det enklare att få till en rymlig kupé.

Den elektriska framdrivningen tar mindre plats än en konventionell förbränningsmotor, vilket möjliggör kortare överhäng fram och bak och större innerutrymmen.

Formspråket bygger på tydliga skulpterande linjer och är inspirerad från kristallkonst. Det finns tydliga likheter med Scala, Kamiq och den fjärde generationen Octavia. Enyaq IV har dock en mer långsträckt taklinje och en relativt kort motorhuv. Designchefen ser likheter med en rymdfärja.

Chefdesignern Karl Neuhold tycker att det mest utmärkande för bilen är fronten.

"Vi betonar medvetet den distinkta Skoda-grillen på våra elektriska fordon, eftersom detta är en direkt igenkännbar egenskap hos märket. På Enyaq IV är den mer upprätt, vilket förbättrar det kraftfulla utseendet. Belysningen är också särskilt iögonfallande."



| SKODA ENYAQ version (preliminära värden) | 60 | 80 | 80X | vRS |
|---|-----------------|------------------|--------------------------------|-----------------|
| Högvoltbatteri, typ | Litium-jon | | | |
| Batterikapacitet (brutto/netto) | 62 kWh / 58 kWh | 82 kWh / 77 kWh | | |
| Elmotor max effekt | 132 kW / 180 hk | 150 kW / 204 hk | 195 kW / 265 hk | 225 kW / 306 hk |
| Elmotor max vridmoment | 310 Nm | | 425 Nm | 460 Nm |
| Acceleration 0-100 km/tim | 9,0 sek | 8,8 sek | 7,0 sek | 6,2 sek |
| Räckvidd (WLTP) | 380 km | 500 km | 460 km | 460 km |
| Hastighet max | 160 km/tim | | | 180 km/tim |
| Hjuldrift | Bakhjulsdrift | | Fyrhjuldrift med två elmotorer | |
| Laddeffekt AC | 11 kW | | | |
| Laddeffekt DC | 100 kW | 125 kW (tillval) | | |

Skoda Enyaq IV kommer att tillverkas i fem motorutföranden varav fyra säljs i Sverige, från 180 till 306 hästar.

De bakhjulsdrivna varianterna 60 och 80 har båda ett vridmoment på 310 Nm, men olika effekt: 180 respektive 204 hästkrafter. Accelerationen 0-100 km/h är 9,0 respektive 8,8 sekunder.

Den billigare fyrhjuldrivna modellen 80X ger 265 hästkrafter och 425 Nm i vridmoment. 0-100 km/h går på 7,0 sekunder.

Den sportiga toppmodellen vRS ger 306 hästkrafter och 460 Nm i vridmoment. Det tar bilen från 0 till 100 km/h på 6,2 sekunder.

Om ett år kommer en coupéversion av Skoda Enyaq IV.

9. Rolls-Royce Ghost skiftar till fyrhjulsdraft

Publicerad 2020-08-12 kl 10:35, text Maria Dahlin

Lyxbilstillverkarens bästsäljare kommer i ny generation till hösten.



Förutom att drivningen kommer ske på alla hjul kommer andra generationens Ghost också att ha fyrhjulsdraft. Där hjälper bakhjulen till att svänga – antingen åt samma eller motsatt håll som framhjulen – vilket minskar vändradien och ökar stabiliteten.

Fjädringen tog tre år att färdigställa och med hjälp av ett "utplanande system" ska färden i Ghost bli ännu mer bekväm. Det består av en nyutvecklad bärarm monterad över främre upphängningen, en "fanbärare" som använder sig av kameror för att scanna vägbanan framför och justera fjädringen därefter, samt en GPS-styrd växling som med hjälp av satellitdata väljer rätt växel för kommande krön och kurvor.

Nya Rolls-Royce Ghost har premiär någon gång i höst.



Rolls-Royce Ghost i sin nuvarande form.

10. Här är nya Maserati Ghibli och Quattroporte Trofeo

Publicerad 2020-08-12 kl 6:45, text Erik Söderholm

Maserati tänker hålla liv i sedanmodellerna ett tag till med nya prestandaversioner.



Maseratis två sedanmodeller, Ghibli och Quattroporte, fyller båda sju år i år och därmed borde det vara hög tid för generationsskifte. Men det verkar som att Maserati ska försöka hålla liv i modellerna ett tag till.

Nu presenteras nämligen nya prestandaversioner av Maserati Ghibli och Quattroporte som kallas Trofeo. De kompletterar SUV-modellen Levante Trofeo som dök upp 2018.

Största nyheten finns förstås under huven i form av en 3,8-liters V8 med dubbla turbo som byggs av Ferrari. Motorn ger 580 hästkrafter och 730 Nm. Båda bilarna är bakhjulsdrivna och har en åttastegad automatlåda.

Maserati Ghibli Trofeo ska ta sig till 100 km/tim på 4,3 sekunder medan Quattroporte Trofeo klarar samma sprint på 4,5 sekunder. Toppfarten är 326 km/tim i båda modellerna.

Läs också: [Maserati planerar elektrisk framtid](#)

Kan bli sist ut med Ferrarimotorn

Vid sidan av motorn uppdateras modellerna även med en ny front och större fälgar. Priserna är än så länge inte klara.

Maserati Ghibli presenterades 2013 som en utmanare till bland andra BMW 5-serie och den blev även först ut bland Maseratis modeller med dieselmotor. Nu kommer modellen [också som mildhybrid](#). Försäljningen har dock gått sådär: BMW sålde fler än 50 exemplar av 5-serien bara i Europa för varje såld Ghibli globalt förra året.

Maserati Quattroporte har sålts sedan 1963 och senaste generationen dök upp 2013.

Tidigare i år kom uppgifter om att Maserati ska sluta använda Ferraris V8 och istället utveckla en egen ersättare. De nya Trofeomodellerna skulle alltså kunna bli motorns "sista skrik" bland Maseratis modeller.

Läs också: [Maseratis krisplan: Nu skrotas V8-motorn från Ferrari](#)

11. Hyundai Kona klarade över 100 mil på en laddning

Publicerad 2020-08-13 kl 12:59, text Erik Söderholm

Ett nytt räckviddstest med Hyundai's elsuv gav imponerande resultat.



Den eldrivna versionen av Hyundai Kona har en räckvidd på upp till 48 mil enligt WLTP-körcykeln. Men precis som med alla andra elbilar påverkas räckvidden av en mängd olika faktorer, som körsätt och temperatur.

Under helt perfekta förhållanden visar det sig dock att räckvidden kan bli över 100 mil. Det blev nämligen resultatet av ett räckviddstest som utfördes på en bana i Tyskland med tre identiska Hyundai Kona Electric.

I den här typen av test ligger förarna och kör varv på varv på en avsild teststräcka för att maximera effektiviteten. Det är alltså inget "verklighetstest" och ingen lär kunna köra en Kona Electric så här långt i vanlig trafik.

Men det är ändå ett intressant test för att se hur effektivt en elbil kan köras, och om inte annat visar det att så kallad "ecodriving" – där föraren försöker sänka förbrukningen genom att anpassa sin körning – har stor påverkan på förbrukning och räckvidd.

Mindre än halva förbrukningen

Testet utfördes alltså med tre olika bilar och det övervakades av oberoende besiktningsföretaget Dekra. Vinnaren kom 102,6 mil, tvåan lyckades ta sig 102,4 mil och trean 101,8 mil på en laddning. Bilarna hade standarddäck och kördes till stor del med farthållare, men luftkonditioneringen var avstängd.

Förbrukningen under testet hamnade på mellan 6,24 och 6,28 kWh/100 km vilket är mindre än hälften av bilens officiella förbrukningssiffra på 14,7 kWh/100 km.

Snitthastigheten var dock betydligt lägre än vad som annars är vanligt i den här typen av effektivitetstest: den låg på bara 29–31 km/tim.

12. Hyperion XP-1 – supersportbil med vätgas klarar 163 mil

Robin Törnros 13 augusti 2020

Amerikanska Hyperion Motors visar upp en ny vätgasdriven supersportbil med prestandasiffror som är minst sagt imponerande.



Än så länge är det amerikanska företaget Hyperion Motors inte särskilt välkända men troligen kan det bli ändring på det nu när företagets första bil ser ut att bli verklighet. Modellen kallas Hyperion XP-1 och är en supersportbil med väldigt framtidsosande design, och det du ser på bilderna är den slutgiltiga produktionsformen. Dörrarna öppnas framåt och uppåt likt bland annat [McLaren 720S](#) och nyligen presenterade [GMA T.50](#). Hyperion kallar dem "V-Wing doors". Längs sidorna sitter vad som ser ut att vara turbiner men troligen är kylloftsintag och baken domineras av två centralt monterad utblås.

Men det mest intressanta sitter under den udda karossen. XP-1 är nämligen en vätgasbil och ska kunna tankas fullt på fem minuter. En full tank räcker sedan till hela 163 mil. Men det är inte de enda imponerande siffrorna. Håll i dig!

0-60 mph, 0-96,5 km/h, ska avklaras på under 2,2 sekunder, toppfarten är 356 km/h och den väger endast 1 031 kg. På karossen sitter aktiva aerodynamiska hjälpmedel som även är solpaneler, och XP-1 driver på alla fyra hjul.

Kupén domineras av en 98-tums böjd skärm som kontrolleras med hjälp av handgester, troligen likt de vi sett i bilar från BMW.

Hyperion säger sig ha jobbat med XP-1 under de senaste tio åren med hjälp av över 200 forskare, och de planerar att produktionen ska dra igång under 2022. Upplagan kommer att vara begränsad till 300 exemplar men vad XP-1 kommer att kosta är ännu oklart. En gissning är, mycket!

De närmsta konkurrenterna till Hyperion XP-1 kan tänkas vara bilar som [Lotus Evija](#) och [Rimac C Two](#). En liknande extrem bil som tyvärr aldrig blev verklighet är också [Nano-flowcell Quant FE](#) som presenterades 2014.



13. Pininfarina berättar mer om Battista Anniversario

AV BOBBY GREEN 2020-08-12 KL 19:00

Specialversionen som bara kommer i fem stycken exemplar



I mars presenterade Automobili Pininfarina en specialversion av elbilen Battista som fått tilläggsnamnet Anniversario. I dessa tre klipp får vi lära oss lite mer om den och vad som gör den så speciell.

FILMER: <https://youtu.be/7mb07u74I>

<https://youtu.be/hOGNA7rqSxA>

<https://youtu.be/Tq7D1opTMpU>

Läs även:

[Top Gear spanar in Pininfarina Battista](#)

[Pininfarina släpper specialversion av Battista](#)

[Per Svantesson intar rollen som vd för Automobili Pininfarina](#)

BOBBY GREEN

14. Ford Explorer: Ett stort rymdmonster

Av Clemens Hirschfeld, Publicerad 2020-08-13, 05:54

Efter att ha varit frånvarande i mer än två decennier kommer Ford Explorer nu äntligen tillbaka till den europeiska marknaden i form av en laddhybrid. Vi har såklart redan provkört den!



Siluetten med den starkt framåtlutade C-stolpen känns genast igen.

VAD ÄR NYTT? Låt oss vara ärliga, nästan ingen här i Sverige har saknat Ford Explorer trots att bilen är en otroligt viktig hörnsten i amerikanernas modellutbud, i alla fall i det egna hemlandet.

Den första versionen kom 1991 som en ersättare till Ford Bronco II och startade tillsammans med Jeep Grand Cherokee den suvboom som fortfarande håller i sig i landet där allt är en aning större.

Även om man är långt ifrån de sanslösa försäljningssiffrorna från 90-talet (uppåt 400 000 enheter årligen) säljer man fortfarande hela 250 000 exemplar varje år. Enbart i USA alltså.

Det är dock knappast någon hemlighet att Explorer aldrig har varit den bästa bilen Ford har tillverkat. Förra generation byggde till och med på den uråldriga plattformen som redan bar upp Volvo S80 vilket innebär att prestandan och interiören knappast kunde betraktas som moderna.

Den nya, sjätte generationen vill avhjälpa alla dessa tillkortakommanden med en ny nivå av komfort, flexibilitet och prestanda. Hur man gör det? I form av en helt nyutvecklade bakhjuldriven plattform och en motor som har monterats på längden.

På våra breddgrader har man dock skippat de flesta motoralternativen och erbjuder Explorer endast med en V6 och 350 hk i kombination med en 74 kW-hybrid drivlina. Systemeffekten ligger därmed på imponerande 457 hk och 825 Nm. Det räcker gott och väl för att den 2,5 ton tunga bjässen ska kunna accelerera från stillastående till 100 km/h på sex sekunder blankt.



Den centralt placerade infotainmentskärmen (Sync3) ger föraren tillgång till nio olika körprogram, men det tar ett tag att lära sig var alla funktioner gömmer sig.

Designmässigt har man inte gjort några större avstamp från föregångaren, i alla fall inte exteriört. Det mesta av krutet har lagts där det faktiskt behövdes mest, nämligen på insidan.

Ford har självklart hoppat på dagens trend och "spikat" fast en iPad på instrumentbrädans centrum. Det känns modernt och ser faktiskt riktigt trevligt ut, men systemets reaktionstid är inte alltid den bästa och navigationssystemet envisas med att missa en del avfarter om och om igen samtidigt som vissa destinationspunkter ignoreras helt. Ford bedyrar dock att detta är ett problem från förserieproduktionen som kommer att vara åtgärdat när bilen släpps.

Som tur är finns det en rad analoga knappar och vred kvar som fungerar precis som man förväntar sig. Kanske är förarmiljön inte den vackraste man har skådat men allt är funktionellt och sobert och tilltalar säkert de flesta intressenterna.

Dessutom sitter man betydligt bättre i nykomlingens stolar, har bättre stöd på alla håll och kanter och utöver detta även bättre sikt. Kupén känns väldigt luftig och materialvalen är en solklar förbättring mot föregångaren, i alla fall i de två främre raderna.

Den tredje (elektriskt fällbara) sätesraden är å andra sidan fortfarande lika trång och tråkig. Den gör de flesta konkurrenter bättre. Bagageutrymmet när alla säten fälls har växt avsevärt, men är konstigt nog mindre än föregångarens när alla säten är uppfällda.



HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Det är dags att ta en runda i den amerikanska midsizesuven som i Europa dock borde klassas som en jättelik familjefraktare med tanke på de gigantiska yttermåtten. De enda europeiska modellerna som ens kommer nära storleksmässigt är nämligen Audi Q7 och Volvo XC90.

I stadstrafiken kör vi enbart på el, vilket enligt officiella källor ger oss en räckvidd på imponerande 42 km med tanke på bilens planetliknande vikt. Batterikapaciteten ligger på 13,6 kWh och batteriet ska kunna laddas på mellan 3,5 och sex timmar, beroende på laddningsmöjlighet.

Det första man slås av är hur tyst bilen rör sig över stadens gator. Drivlinan ger självklart knappt något ljud ifrån sig men också vind- och däckbruset har filtrerats bort effektivt. Detsamma gäller även när vi lämnar stan till förmån för slingrande landsvägar.

Här märks det tydligt hur mycket bättre bilen har blivit jämfört med modellen den ersätter: styrningen återkopplar bättre, accelerationen och bromsarna är betydligt vassare än förr och även föregångarens karoskrängningar har åtgärdats, åtminstone delvis. Piskar man fram nya Explorer genom kurvorna viker den sig såklart fortfarande, vilket dock först och främst beror på vikten.

Ford anger förbrukningen till smått otroliga 2,9 liter/100 km, men endast en ytterst disciplinerad förare har chansen att ens komma i närheten av dessa uppgifter.

Elmotorn på 74 kW matas av ett 13,6 kWh-batteri som ger en räckvidd på 42 km. Laddningen tar mellan 3,5 och sex timmar.

Lockelsen av att gasa med den tre liter stora sexcylindern är nämligen helt enkelt för svår att kunna motstå. Inte bara för att bilen sprintar på sex ynka sekunder till hundra, toppfarten anges dessutom till 230 km/h. Trots bilens fyrhjulsdraft (ja, hybriden driver på samtliga hjul fast arkitekturen är bakhjulsdriven tack vare elmotorn) har Explorer problem med att inte spinna hej vilt med hjulen när högerpedalen pressas i mattan.



*Elmotorn på 74 kW matas av ett 13,6 kWh-batteri som ger en räckvidd på 42 km.
Laddningen tar mellan 3,5 och sex timmar.*

Utanför det asfalterade vägnätet vet Explorer dock hur man glänser. Det spelar ingen större roll om färden går över leriga skogsstigar, genom (mindre) vattenhål eller på steniga vägar: den stora amerikanen lyckas alltid ta sig fram, inte minst tack vare de nio förinstallerade körprogrammen.

NÖRDFAKTA. Vi har redan konstaterat att nya Ford Explorer tänker ta sig an de stora sularna från Audi, Mercedes och Volvo vilket inte minst återspeglas i bjässens pris.

Är man sugen på det amerikanska alternativet får man punga ut med åtminstone 820 900 kronor för ST-utförandet. Ett rejält pris för bilen, men Explorer säljs endast fullutrustad i Europa vilket innebär att man trots det höga inköpspriset får bra valuta för sina slantar.

Medan konkurrenterna gärna tar hutlöst betalt för även den minsta pinal kan man här njuta av omfattande säkerhets- och komforthöjande assistanssystem, klimatiserade massagestolar, B&O-ljudsystem och ett panoramaglastak utan att betala ett enda öre mer. Det enda man över huvud taget kan välja till är tjugisjögåriga karoskulörer och en dragkrok.

BORDE JAG KÖPA EN? Nya Ford Explorer är nästan som en all-inclusive charterresa med flygstolar i första klass. Här får du allt ditt hjärta begär till ett absolut konkurrenskraftigt pris.

Visst, materialvalen och byggkvaliteten kan kanske inte konkurrera med tyskarnas fullt ut, men man slipper åtminstone lägga 1,2 miljoner på sitt fullutrustade vrålåk. Alltid något. Hybriddrivlinan håller visserligen inte heller samma nivå som konkurrenternas utan känns en aning krystad.

Förbrukningen är inte riktigt lika låg som Ford anger och dessutom präglas färden av en växellåda som förgäves letar efter växlar och ett aningen högt motorljud. Men som alltid gäller att man får vad man betalar för. Ett intressant alternativ i storfamiljs-suv-djungeln är den absolut.

FORD EXPLORER TEKNISKA DATA

MOTOR: V6, turbo, bensen, 3 000 cm³, 350 hk vid 5 750 r/min, elmotor 74 kW, systemeffekt 457 hk, 825 Nm, litiumjonbatteri 13,6 kWh. Tiostegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 5 063/2 004/1 783 mm. Axelavstånd 3 025 mm. Lastvolym 2 274 liter. Tjänstevikt 2 466 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,0 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning 2,9 liter/100 km. Elektrisk räckvidd 42 km.

PRIS: Från 820 900/827 900 kronor (ST-Line/Platinum).

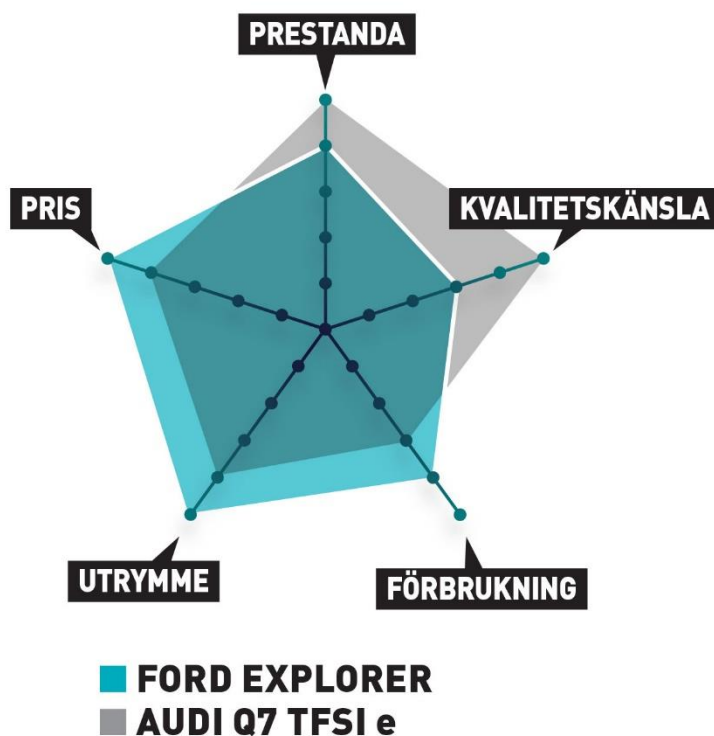
SUMMERING

BÄST: Allt ingår i grundpriset, överdådiga utrymmen, stark och förhållandevis snål drivlina.

SÄMST: Bygg- och materialkvaliteten är inte i samma liga som konkurrenterna, något ryckig växellåda, trist och trångt baksäte.



PERSONLIGHET



Relaterade artiklar

[Stora innerutrymmen i elbilen Skoda Enyaq IV](#)

[Prov: Mazda MX 30 e-Skyactiv: Japansk rightsizing](#)

[Ford Kuga laddhybrid återkallas – kan börja brinna](#)

[Tesla-utmanaren klarar 80 mil på en laddning](#)



15. Elbilen Ford Mustang Mach-E får fejkat motorljud

Redaktören bytbil 2020-08-13

Kan låta som en förbränningsmotor: "Utan ljud är det bara en vanlig elbil"



FILM: <https://youtu.be/Y3846KFDmFQ>

Fords kommande elsuv får ett motorljud som låter som det kommer från en bensinmotor. Ljuden genereras elektroniskt och skickas ut genom högtalarna i kupén. Och de går att stänga av för de som vill ha en mer tyst körning.

Ljudet som en elbil gör ifrån sig har länge varit ett hett diskussionsämne. Vissa uppskattar tystnaden, andra saknar ljudbilden som en förbränningsmotor för med sig.

Snart kan du få det bästa av två världar i kommande elbilen Ford Mustang Mach-E. I låga hastigheter är den, precis som andra elbilar, utrustad med ett varningsljud som aktiveras för att göra andra trafikanter och fotgängare uppmärksamma på bilens framfart. Men Ford har tänkt ett steg längre och ger föraren och passagerarna möjligheten till en mer klassisk ljudupplevelse á la Mustang.

Ett elektroniskt genererat ljud som låter som en förbränningsmotor kommer att komma ut genom högtalarna i kupén. Enligt Leeway Ho, utvecklingschef för Mustang Mach-E, baseras ljudet på hur bilen körs. Systemet räknar ut rätt frekvens och ljudnivå genom att titta på de inkommande signalerna för effekt, vridmoment och hastighet.

– Vi försöker ge folk Mustang-upplevelsen. Det är inte bara kraften, utan också ljudet som följer med. Utan ljudet är det bara en vanlig elbil, säger han till [CNBC](#).

MOTORNYTT

För att få fram det rätta ljudet har Fords ingenjörer undersökt ljud från filmer, maskiner, Formel E-bilar, berg-och-dalbanor samt ljud från konventionella förbränningsmotorer. Allt som allt ska det finnas tre ljudinställningar där detta läge får lite eller stort utrymme: Whisper, engaged och unbridled.

Dessa motorljud är dock inget måste. Systemet kan stängas av via infotainmentsystemet för den som vill lägga ljudet från förbränningsmotorer bakom sig.

För en dryg månad sedan presenterade Ford en prototypversion av Ford Mustang Mach-E. Detta galna exemplar har sju elmotorer som genererar 1419 hästkrafter. I den saknas förvisso alternativet att få ljudet från en förbränningsmotor. Istället förde den med sig ett nästan skräckinjagande futuristiskt ljud och en minst lika [skräckinjagande kraftdemonstration](#).

Relaterade artiklar



[Ford-chefen: "Mustang tar många kunder från andra märken"](#)



[Ford Mustang Mach-E 1400 är ett elgalet monster](#)



[Glöm V8-muller - Fords nya elbil heter Mustang Mach E](#)



[Film: Mustang Cobra Jet - elbilen med 1400 hk](#)

16. En rätt skruvad Land Rover Defender – för 2,5 miljon kronor

Jan-Erik Berggren

12 augusti 2020

Bland elbilsnyheter och nedtrimmade hybrider dyker det då och då upp även en bilnyhet som kunde varit plockad från 1990-talet. För vad sägs om en politiskt inkorrekt Land Rover Defender med en V8-motor på 6,2 liter och en prislapp i USA på 2,5 miljon kronor?



Bilen heter Twisted NA-V8 och byggs i Austin, Texas av det brittiska företaget Twisted. Grunden är en gammal [Land Rover Defender](#) som byggts om till en helt ny bil. V8-motorn på 6,2 liter kommer från Chevrolet och där den bland annat använts till sportbilen [Corvette](#).

Det är helt ny fjädring, förstärkta bromsar, ny inredning, sportstolar från Recaro, nytt informationssystem och en värstingstereo.

Planen är att bygga 200 Twisted NA-V8 under de kommande fem åren och skeppa dem till köpare över hela världen.

Twisted kommer att erbjuda fem olika modeller som har släktskap med de gamla Defender-modellerna. Där finns hjulbaserna 90, 110 och 130 samt versioner med cabriolet och en pickup. Jo, det finns också en dubbelhytt och en dragkapacitet på ett ton. Alla varianter får V8-motorn som i standardutförande levererar 455 hästkrafter. Det går också att beställa en häftigare motor på 650 hästkrafter. 455-motorn finns i dag i [Chevrolet Camaro SS](#) och 650 finns i [Corvette Z06](#). Köper du den starkare motorn har Twisted också förstärkt bland annat differentialen.

Som du ser på bilderna har Twisted låtit markfrigång och de fria hjulen vara kvar men den besvärliga understyrningen från Defender har byggts bort.

MOTORNYTT

Enligt Twisted behövs det något sånt här för att sticka ut då de amerikanska vägarna snabbt fyllts på med stora, lyxiga suvar från Europa.

Prislappen på 2,5 miljon kronor, i USA, med svenska skatter blir det ännu dyrare, förväntas inte avskräcka köparna. Från beställningsdatum till leverans tar det enligt Twisted sex månader. Än så länge har vi inte sett några förbruknings- eller utsläppssiffror så vi kan inte beräkna någon fordonsskatt i Sverige. Kanske lika bra det.

Och har du nu redan beställt en [Mercedes G500 AMG](#) bara för att bräcka grannen så går det alltid att motivera två bilar på garageuppfarten.





17. Är detta världens mest kapabla ambulans?

Redaktören bytbil 2020-08-12

Ryska Avtoros Shaman har fått ett nytt användningsområde



Det vore nästan värt att bryta benet i den ryska vildmarken. För då kanske man blir upphämtad av en åttahjulsdriven Avtoros Shaman-ambulans.

För två år sedan fick det ryska terrängbilsmonstret Avtoros Shaman 8x8 en hel del blickar riktade mot sig då den uppmärksammades i brittiska [Top Gear](#). Då fick den i uppdrag att dra upp en traktor från en åker.

Nu verkar bjässen ha fått ett nytt användningsområde – som ambulans.

Normalt sett, om någon hamnar i knipa i den ryska vildmarken skickas det beroende på situationens allvar ofta ut en helikopter. Svåra väderförutsättningar kan dock vara förenat med livsfara och en sådan räddningsoperation kostar väsentligt mycket mer än att skicka fram en bil. Det är där Shaman kommer in.

Avtoros Shaman kostar normalt 1,8 miljoner kronor – utan ambulanspaketet.

Tillsammans med det ryska företaget PC Sadr har Avtoros nu transformerat den åttahjulsdrivna terrängbilen till en ambulans. Tack vare dess enorma storlek rymmer den fyra sjukvårdspersonal och två patienter plus all utrustning som normalt återfinns i en vanlig ambulans, plus lite till.

Utöver sjukvårdsinredningen är det en vanlig Shaman under huven. Eller ja, "vanlig" är nog fel ordval. Bilen väger 4,8 ton och kan ta sig fram mer eller mindre överallt. En 3.0-liters fyracylindrig turbodiesel genererar 176 hästkrafter och den gör 0-100 km/h på... aldrig. Toppfarten ligger på 70 km/h – på väg. Om man kastar på den valbara propellern där bak gör den nära 70 km/h även i vatten.



Vad Shamanen saknar i toppfart tar den igen i räckvidd. Tanken rymmer strax över 260 liter bränsle vilket gör att den kan färdas omkring 100 mil på en tankning. Det kommer väl till hands om bilen ska ut på ett räddningsuppdrag i den ryska vildmarken.

Det är i skrivande stund oklart om Avtoros Shaman-ambulansen faktiskt kommer att användas i detta syfte. Men det är sannerligen en bra backup ifall allt går åt skogen i skogen.



18. Här är lastbilarna som får miljöpremie – räcker till 70 fordon

TT 2020-08-12 kl 16:43

För att främja införandet av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner anslår regeringen 20 miljoner kronor i en särskild klimatpremie.



Tunga lastbilar och arbetsmaskiner släpper tillsammans ut mer än sex miljoner ton koldioxid per år.

Premien betalas ut vid inköpstillfället till de företag, kommuner och regioner som köper in tunga lastbilar som drivs av el, gas eller bioetanol och större arbetsmaskiner som drivs på el.

Förordningen som regeringen beslutar om på torsdag träder i kraft den 7 september och betalas ut av Energimyndigheten.

Premien består av 20 procent av inköpspriset.

– Det räcker till cirka 70 fordon som släpper ut cirka 700 ton koldioxid per år, men poängen är själva omställningen av tunga fordon, att det här bidrar till marknadsintroduktion, som vi har sett att det fungerat med elbilar, solceller och elbussar, säger miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP) till TT.

RELATERADE ARTIKLAR

[Bring testar ellastbilar från utmanaren Volta](#)

[Nikola öppnar orderböckerna – lockar med unik finess](#)

19. A-traktor på ett enklare sätt

Text: Jonas Goding, publicerad: 2019-05-23 kl 00:00

Funderar du på att bygga en A-traktor? Då bör du läsa denna artikel. Det kan spara dig en väldig massa jobb och en del pengar. Vi har träffat Bruno Andersson för att prata A-traktorer, byggregler och hur en feltolkning ledde till att hundratals bilar sågades sönder helt i onödan.



ETT SMARTARE VAL. Ungdomarna som valde bort mopedbil för något med mer stil, säkerhet, komfort och klass. Från vänster Clara Marklunds Cayenne Turbo, Jonas Eriksson, Cayenne Turbo, Elias Hellgren, Mercedes C Coupé och Egon Sundström, Audi TT.

För en tid sedan började redaktionen nås av rykten. Det sades att ungdomarna i Piteåtrakten körde runt i märkliga A-traktorer. Det var inte främst vad man byggde på för bilmodeller, även om det inte är det vanligaste att bygga om en Audi TT eller Porsche Cayenne till A-traktor. Det var i stället hur traktorerna var byggda. De vrålade inte omkring på 5.000 varv i 30 knyck, i stället gled de runt tyst och ekonomiskt strax över tomgångsvarv. De saknade dubbla växellådor och barlastflak. Karosserna var i de flesta fallen helt original, och vissa hade inte ens modifierat växellådan. Ändå var de besiktade och godkända.

Det här lät ju för bra för att vara sant, så började vi nysta i det. Vi upptäckte snabbt att det var ett namn som ständigt återkom: Bruno Andersson.



EXPERTEN. A-traktorexperten Bruno Andersson med sin ständige följeslagare, chefspu-
deln Smilla. Han lyfter fram att han har ett gott samarbete med Opus Bilprovning, särskilt
ingenjörerna Lars-Gunnar Eriksson, Alexander Kjällman, Kjell Nordlöv och deras chef Göran
Ottosson som löser de problem som kan uppkomma med alla "konstiga" bilar som blivit
traktorer.

Lång erfarenhet

Bruno är numera pensionär men arbetade länge i bilbranschen och har bland annat sysslat
med fordonsimport. En sådan verksamhet omfattas av en ofantlig mängd regler, och hans
kontakter med berörda myndigheter har varit otaliga.

– Det har blivit lite av en hobby att läsa regler, säger han.

A-traktorer är inget nytt för honom. Redan i mitten på 80-talet reggades hans första
bygge.

– Man har ju barn som har hållit på med det här, och numera börjar barnbarnen komma
upp i den åldern. När mina söner växte upp köpte jag nya bilar och byggde om. Äldste
sonen fick en Suzuki SJ413 som kördes något år innan den ersattes av en Vitara. Bygget
efter det blev en Suzuki X90 och den rullar faktiskt här i stan fortfarande.



BRA BÖRJAN. Det enklaste sättet att bygga en A-traktor är att utgå från en fyrhjulsdriven
pickup med lågväxel. Fyrhjulsdriften gör att det inte finns något krav på barlastflak och
med lågväxel finns inget behov av att montera en extra växellåda.



SVARTA LÅDAN. Detta är den svåraste nöten att knäcka. Om du lyckas koppla ihop en hastighetssignal med motorstyrningen så är du en god bit på väg. Hastighetssignal kan du ta från exempelvis ABS-givare, sedan ska du få motorstyrningen att klippa tändning och bränsle när hastigheten når 30 km/h. Exakt hur man går till väga lyckades vi inte få Bruno att berätta ...

Brunos intresse för fordonsregler, A-traktorer och att ta reda på hur det faktiskt ligger till i stället för att lita på hörsägen har gjort att de byggen han varit inblandad i nästan revolutionerat sättet att bygga en A-traktor på. Många förståsipaare har fått ändra uppfattning när hans byggen har spräckt den ena vedertagna sanningen efter den andra, och den kanske främsta har varit att karossen måste kapas ner och byggas om till pickup.

Egenskapade regler

– Det har aldrig funnits någon sådan regel, slår han fast. Även om Bilprovningen hade en egen sida på nätet med något typexempel på en söndersågad 740. Den var sågad så att om du hade gjort så i verkligheten skulle bilen förmodligen gått av i första guppet. Samma sak med att bakdörrarna och bagageluckan ska svetsas igen, det har aldrig funnits några sådana regler heller. Det var egenskapade regler av några "tyckare" på Bilprovningen på den tiden det var statligt. Om du ville kunde du visserligen överklaga deras beslut, men det var ju till Bilprovningen överklagan skulle skickas ... Idag är det Transportstyrelsen som sköter det där och de läser sina egna regler, och de kan dem också.

Bruno fortsätter:

– När bilprovningen avreglerades kunde inte de nya aktörerna sitta och "tycka" en massa saker och tolka regler lite hur man ville, utan man fick gå tillbaka till de som är pappa till alla regler, det vill säga Transportstyrelsen. Där finns varje regel på pränt, det är ju bara att läsa innantill, menar han. Folk ringer till mig och berättar att de ska kapa här och svetsa igen där, och jag brukar fråga varför. "Jo, men det måste man göra", svarar de. Jaha, säger jag då, var i reglerna står det?

Regelverket finns sammanfattat i ett dokument som heter VVFS 2003:19 och finns att ladda ner på Trafikverkets hemsida: <http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/pdf/2003nr019.pdf>



FÖRSEGLAT. Det får inte finnas något utrymme som möjliggör att frakta gods med en A-traktor. Flaket görs obrukbart med ett lock och en vägg som är fast monterade. Ett visst utrymme får lämnas för att förvara domkraft och varningstriangel.

Skulle aldrig gå

Möjligheten till elektronisk hastighetsbegränsning har alltid funnits, men Bruno var den förste som fick det att fungera och få det godkänt.

– Jag besiktade en A-traktor med elektronisk hastighetsbegränsning redan för mer än 25 år sedan. Det skulle vara helt omöjligt sades det, det skulle aldrig gå. Men självklart gick det, för det fanns inget i reglerna som stred mot detta. Det var bara att ingen hade förstått att det gick att göra på det viset.

Hastighetssignalen tas vanligtvis från ABS-systemets hjulgivare. Dock måste en spärr läggas in så att traktorn inte går att starta om det blir fel på en givare. Annars blir det möjligt att gå förbi spärren genom att ta bort en givare, och så får det inte vara.

Att barlastflaket måste vara ordentligt tilltaget är även det en vanlig missuppfattning. I reglerna står inget minimimått angivet, bara det maximala måttet 1,25 kvadratmeter. Många har tolkat det som att flaket måste hålla det måttet, och därför byggt onödigt stora flak.

– 40 x 20 cm räcker långt om du lastar bly i det. Flaket får inte användas för att frakta grejer i, du får inte ens ha skolväska där. Det enda det är avsett för är att fyllas med barlast när du kopplar på plogen eller harven, sådant som du använder rätt ofta, säger Bruno med ett litet leende.

Många röster har höjts för att få till en ändring av hastighetsbegränsningen på 30 km/h, vilket anses vara alldeles för lågt. Förespråkarna menar att 50 eller åtminstone 45 km/h skulle vara mer rimligt. Det finns dock två problem med detta. Dels EU som styr över Sveriges lagar, och det faktum att det är traktorer det handlar om.

– 45 eller 50 km/h som hastighetsgräns går inte att införa. Traktorer som går fortare än 40 kräver B-körkort, och då dödar du A-traktorn, förklarar Bruno.



PERMANENT LÖSNING. Kupéutrymmet får inte rymma fler än två personer, men går att lösa på enklare sätt än att kapa bort stora delar av karossen. Regeln som ska uppfyllas är att utrymmet bakom stolarna inte får vara större än 10 cm när stolarna är i bakersta läget. Du får bygga en högtalarlåda för att minska utrymmet, men varken lådan eller högtalarna får vara möjliga att avlägsna på ett enkelt sätt. Kravet är att konstruktionen måste vara utförd så att fordonet svårligen kan återställas.

Undantagsregler

Att skapa en ny traktorklass skraddarsydd för A-traktorer är inte heller möjligt.

– Det skulle aldrig godkännas av EU. Dagens regler fick vi behålla som undantag, och man bör vara väldigt varsam med att ändra några regler. Börjar man fibbla för mycket med reglerna så riskerar A-traktorn att förbjudas.

Brunos arbete har visat vad som är möjligt att göra inom de regelverk som finns. Det går att bygga en A-traktor och få den godkänd, även om du inte har tillgång till svets och en fullutrustad verkstad. Det betyder att A-traktorn kan bli ett ännu intressantare alternativ för de som tidigare valt mopedbil, ett fordon som Bruno inte är någon dyrkare av.

Dubbla värdet

– Det finns de som tycker att det är heltokigt att bygga om en Mercedes eller Porsche till A-traktor, samtidigt som ingen reagerar på att någon köper en mopedbil för 200.000. De här fordonen klarar sig ju mycket bättre om olyckan skulle vara framme. Råkar du ut för en kraftig förkylning och nyser i mopedbilen så exploderar den ju. Det är i stort sett samma plast som i en bärplockarhink, och aluminiumrören kan vem som helst böja över knät. Dessutom är det ofta en bättre ekonomisk affär att bygga en A-traktor än att köpa en mopedbil. Många bilar är dubbelt så mycket värda som A-traktor än som bil, och så värst mycket bränsle drar de inte heller.

Bruno har även visat att det går att bygga på bilmodeller som har ansetts helt omöjliga. Om någon säger att det inte går, då tar han det som en utmaning.

Han lyfter upp toypudeln Smilla i famnen och slår en blick på fotografens Porsche 997.

– En sån där skulle vara lite kul att bygga A-traktor på!

20. Flera månaders väntetid för att ta körkort

Publicerad Igår 16:20, text Erik Söderholm

Körkortssugna får vänta längst i Stockholm, visar ny genomgång.



Spridningen av coronaviruset under våren innebar att Trafikverket tvingades minska antalet förarprov och teoriprov, vilket drabbade alla som är på väg att ta körkort.

Även under hösten ser läget mörkt ut. I snitt får personer som ska ta körkort vänta i tre månader, visar en genomgång [Sveriges Radio](#) gjort.

– **Stockholm är** där vi har det tuffast just nu. Där kan man i värsta fall, om man ligger och bokar i det vi kallar omprovskön, få tid i januari, februari, säger Rikard Granlund, biträdande chef för förarprov på Trafikverket, till Ekot.

Enligt honom jobbar Trafikverket hårt för att balansera risken för coronaspridning och leveranser av prov.

Den som gör provet första gången har förtur och det kan innebära längre väntetid för den som inte klarar provet.



Erik Söderholm

21. Tvåtakt i sista minuten: DKW F12

Publicerad 2020-08-12 kl 7:00, text Fredrik Nyblad

Det blev bara tre årsmodeller för DKW F12, snart skulle tvåtakts-DKW ersättas av fyrtakts-Audi.



Auto Union bildades när DKW 1932 gick samman med Audi, Horch och Wanderer. Efter andra världskriget flyttade Auto Union från Sachsen i Östtyskland till Düsseldorf i Västtyskland. År 1950 kom biltillverkningen igång igen och från 1957 ägdes företaget av Mercedes-Benz. Medan den större DKW 3=6 hade rötterna i en 1930-talskonstruktion så var DKW Junior en modern bil med pontonkaross. Den började tillverkas 1959 i Auto Unions nya fabrik i Ingolstadt. Med en rakare taklinje som förstörade kupén och den större motorn på 889 cc från Junior De Luxe utvecklades modellen till F12 som lanserades 1963

I generalagenten Philipsons reklam kallades DKW F12 "en lyxbil i populärprisklassen" vilket var en uppenbar överdrift. När Teknikens Värld testade bilen 1963 förundrades man över att DKW F12 lyckats bli besiktigad för fem personer, för det var en familjebil i nederkanten av storleksskalan. Teknikens Värld ansåg att det tekniska utförandet var avancerat och: "F12 torde vara en prisvärd bil för den stora skara entusiaster som föredrar framhjuldrivna bilar med tvåtaktsmotor".

Ett avgrundsdjupt teknikskifte närmade sig. När Mercedes-Benz 1965 sålde aktiemajoriteten i Auto Union till Volkswagen så lades produktionen av tvåtaktsbilar ner med undantag av arméfordonet DKW Munga. Totalt tillverkades 82 506 exemplar av DKW F12. F12 Roadster byggdes i 2 794 enheter och F11 i 30 738 exemplar.

Hier ist der Wagen, der alle Ihre Wünsche serienmäßig erfüllt:

DKW F12



Jämfört med den självklara riksläkaren Volkswagen kunde DKW F12 stoltsera med skivbromsar fram, bättre bagageutrymme och en rymligare kupé.



Från 1964 utökades modellprogrammet med cabrioletmodellen F12 Roadster, "Tre från en bra familj" hette det i en tysk reklamfilm.



1968 Norton Commando 1968

SLUT