



*Saab 95 1969–78*

- 1. Polestar och Volkswagens kundtjänstfavori.**
- 2. Pengarna till klimatbonus är slut.**
- 3. Koenigseggs rekord krossat.**
- 5. Säljstart: Volkswagen Touareg R.**
- 6. Fiat 126 visualiserad som elbil.**
- 7. Klassiska GMC Hummer är tillbaka som elbil med 1 014 hästar.**
- 8. Renaults prestandamodeller kan få Alpine-stämpel.**
- 9. Subaru-motorer.**
- 10. De får köra autonomt utan säkerhetsförare.**
- 11. Allt yngre personer samlar på bilar.**
- 12. En Tesla i Amazonskrud.**
- 13. VW:s moderna grund fyller 50 år.**
- 14. Volvo 480.**
- 15. Brittiskt Formel 1-team återuppstår.**
- 16. Lewis Hamilton med nytt rekord i Formel 1.**



## 1. Polestar och Volkswagens kundtjänsthaveri: "Otroligt nonchalant!"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-10-21, 16:14, uppdaterad 2020-10-21, 22:53.

En hel bilvärld har förfasats över Teslas oförmåga att bygga bilar med hög byggkvalitet så kommer världens största biltillverkare och anrika Volvo (Polestar) och visar att man inte är mycket bättre.



**Men när Tesla hade** problem med lackering, passform, interiörkvalitet, imma i strålkastare, dörrar som krånglar – så har VW och Polestar problem med det nya: programvara!

**Att man inte har så kallad "over the air-uppdateringar"** det vill säga att bilen kan ladda ner ny programvara är när man tänker efter helt otroligt. Det har Tesla haft i snart tio år.

Bara den detaljen visar hur långt efter den så kallade konventionella bilindustrin ligger när det gäller ny teknik. Att man släpper ut bilar till kunder, trots att alla system inte är färdiga, visar också på graden av panik. Bilarna måste ut, pengarna måste in, Tesla måste få konkurrens, de genomsnittliga utsläppsvärdena måste ner, positioner måste tas.

**Både Volkswagen och Polestar** måste alltså än så länge ta in alla bilar till fysiska verkstäder för att åtgärda problem med programvaran.

Att man sedan blir tagna på sängen när kunderna har problem och uppenbarligen inte lyckas med varken kommunikation, reparation och enkla saker som att svara på telefon eller mejl är faktiskt ännu mer obegripligt.

**Man överskattade helt enkelt** sin egen förträfflighet och underskattade sannolikheten för problem. Det borde väl ändå vara det enklaste när det gäller att lansera en ny modell, att ta höjd för problem och sätta upp en stor stab med kunnig personal som kan hjälpa kunder som lagt över en halv miljon på en ny bil.

Det borde den "gamla" bilindustrin kunna lyckas med, kan man tycka. Det som händer nu är tecken på nonchalans, eller är det möjligtvis panik?

**Men allt är tydligen så** ekonomiskt slimmat att lösningar på problem tas omhand när det kommer, utan framförhållning.

För hela omställningens skull är det viktigt att de nya inte får dåligt rykte, att kunderna blir nöjda. Likväl som det finns mycket att vinna på en stor satsning på elbilar, finns det mycket att förlora.

Nu hoppas vi att VW och Polestar (och även Volvo) verkligen bevisar att man kan det här med bilbygge, programmering och kundvård. Att de här missnöjda ägarna som hört av sig till oss inte följs av fler.

**Oavsett om du är en** nöjd eller missbelåten ägare till en ny bil, fyll gärna i en enkät och berätta om dina upplevelser. Vi kommer att rapportera resultaten – så att alla som tänker köpa sig en ny bil vet vilka företag som är bäst och sämst på både ny teknik och kundvård.



Förnuft & Känsla –

Volkswagen ID. 3



Förnuft & känsla: Alrik & Peder kör Polestar 2



## 2. Pengarna till klimatbonus är slut, utbetalningarna stoppas.

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-10-21, 00:06

Transportstyrelsen har betalat ut 1,76 miljarder i klimatbonus under 2020. Nu är pengarna slut för året och utbetalningarna pausas.



Den som köper en ny bil med ett koldioxidutsläpp på högst 70 g/km får en klimatbonus på upp till 60.000 kronor om bilen behålls i minst sex månader.

I statsbudgeten för 2020 finns 1,76 miljarder avsatta för utbetalning av klimatbonus – pengar som redan är förbrukade. Transportstyrelsen pausar nu utbetalningar av klimatbonus i avvaktan på nya ekonomiska medel.

Regeringen har redan föreslagit att Transportstyrelsen ska få ytterligare 400 miljoner i år till klimatbonus, men ett beslut i riksdagen väntas först den 25 november. För efter att beslutet tagits kan Transportstyrelsen återuppta utbetalningarna.

[Transportstyrelsens "förbjudna registreringsnummer" förnyas ständigt](#)

[Transportstyrelsen fick dra i handbromsen: betalade ut klimatbonus till fel bilar](#)

[Nya regler ska stävja körkortsfusk: "Är ett stort problem"](#)

### 3. Koenigseggs rekord krossat, SSC Tuatara är nu världens snabbaste.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-10-20, 12:00.

532,7 km/h och fortare hade det kunnat gå. Den amerikanska supersportbilstillverkaren SSC North America har nu slagit fartrekordet för produktionsbilar som sattes av Koenigsegg Agera RS 2017. Även Bugattis inofficiella rekord från 2019 bleknar i jämförelse.



**Drömgränsen 500 km/h är nådd.** Med råge dessutom. SSC North America, tidigare Shelby SuperCars, avslöjar nu att man satt flera nya fartrekord för produktionsbilar med [sin superbil Tuatara](#).

Med det har man uppnått sitt mål att göra den 1.775 hästkrafter starka Tuatara till världens snabbaste.

**Rekordkörningen i Nevada skedde** på samma vägsträcka, en sektion av State Route 160 utanför Las Vegas, som [Koenigsegg satte rekordfarten 447,19 km/h](#) på 2017.

Att SSC hyrt vägsträckan för en "filminspelning" och något slags toppfartstest helgen 10–11 oktober gick inte att hemlighålla. [Enligt Carscoops](#) var lokala medier snabba på bollen med att Nevada Department of Transportation gått ut med vägvästängningen.



*SSC Tuataras 5,9-liters dubbelturbo-V8 har som mest 1.775 hk när den körs på E85.*



*SSC:s grundare Jerod Shelby och racingföraren Oliver Webb efter den lyckade rekordkörningen.*

**Nu är rekorden officiella och SSC** bekräftar till slut att man slagit både Koenigseggs officiella rekord och [Bugattis inofficiella på 490,5 km/h från ifjol](#). För att sätta ett officiellt fartrekord enligt Guinness World Records regler måste bilen köras en gång i vardera färdriktning. Det gjorde aldrig Bugatti på sin testbana Ehra-Lessien och därmed slog de aldrig Koenigseggs rekord.

SSC Tuatara satte en snitttoppfart på 508,7 km/h (316,11 mph) i båda färdriktningarna. Toppfarten i ena riktningen på 532,7 km/h (313 mph) är nu även det nya världsrekordet på allmän väg. Dessutom slog man rekord både för en "Flying Mile" (503,92 km/h) och "Flying Kilometer" (517,16 km/h), det vill säga snittfarten över en engelsk mil och kilometer med rullande start.

**Bakom ratten satt britten Oliver Webb**, racingförare med bakgrund inom både formelracing och Le Mans 24-timmars. 2014 tog Webb hem guld i LMP2-klassen i den europeiska Le Mans-serien.

Till [bilsajten Jalopnik](#) berättar Webb i en intervju att han tog det lugnt under rekordförsöket och accelererade långsamt fram tills de sista 2 engelska milen (3 km) av den totalt 5 mil (8 km) långa sträckan.

– Jag hade, typ, 50 procent gas, 'short shiftade' genom växlarna, höll turboaggregaten svala, tills ungefär 200 mph. Sen gick jag verkligen på, säger han.

**Enligt Webb finns det mer att hämta** ur Tuatara som inte ens kom upp i sin översta (sjunde) växel. Det blåste korsvindar som enligt föraren förhindrade att rekordet blev högre.

– Det finns defintivt mer i den och med bättre förhållanden vet jag att vi kunde ha åkt fortare. När jag närmade mig 331 mph klättrade Tuataran nästa 20 mph under de sista fem

sekunderna. Bilen hade inte slut på ork än. Korsvindarna är allt som förhindrade oss från att realisera bilens gräns, säger Webb i ett pressmeddelande.



**SSC:s grundare Jerod Shelby** (ingen relation till Caroll Shelby) var närvarande vid rekordförsöket och poserade efteråt leendes med Webb framför kamerorna.

– Vi kom rätt nära de teoretiska siffrorna, vilket är häpnadsväckande på en allmän väg. Amerikas nya anspråk till en seger i den 'landbaserade rymdkapplöpingen' kommer vara tuff att klå, säger Shelby i ett pressmeddelande.

**Brittiska Top Gear var närvarande** för rekordkörningen och har släppt video filmad innifrån bilen på Youtube som du kan se här: <https://youtu.be/N22JfNHic1k>



[SSC Tuatara – en hyperbil i nivå med Koenigsegg Jesko](#)



[Specialbyggd Bugatti Chiron toppar 490,5 km/h – första biltillverkare över 300 mph](#)



[Officiellt: Koenigsegg Agera RS slog fem rekord – världens snabbaste personbil](#)



[SSC Tuatara har officiell effekt: 1.350–1.700 hk](#)



**5. Säljstart: Volkswagen Touareg R – här är svenska priset.**

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-20, 15:52

**Nya flaggskeppsmodellen Touareg R får dra 3,5 ton och har 462 hk.**



**Volkswagen Touareg kommer** i två laddhybridutföranden – Touareg eHybrid och Touareg R. Den svagare (och mer rimliga) [Touareg eHybrid](#) kommer dock [inte att säljas i Sverige](#), till mångas förtret. Utan vi får hålla tillgodo med Touareg R – vilket inte är så lite.

Touareg R är alltså en laddhybrid och har en elmotor på 136 hästar som samarbetar med en turbomatad V6:a på 340 hk. Systemeffekt: 464 hästar och 700 Nm. Litiumjonbatteriet har en bruttokapacitet på 17,9 kWh, varav 14,1 kWh är användbart. WLTP-räckvidden anges till 4,7 mil.

**Körning på el är möjligt** i hastigheter upp till 135 km/h, vilket är goda nyheter för den som ämnar använda sin Touareg R till att motorvägspendla till jobbet. En annan, för vissa, glädjande detalj är att den får en dragvikt på 3,5 ton, 1.100 kg mer än konkurrenten Volvo XC90 T8. Hästtransporten, husvagnen eller båten kan således med lätthet förflyttas med en Touareg R.

Som standard finns bland annat adaptiv luftfjädring, Travel Assist, panoramasoltak och det digitala instrumentklustret Innovision Cockpit.

**Utvändigt ska det ju** såklart synas att det är en R-modell och det avslöjas av fler luftintag, svarta detaljer och svarta 20-tumsfälgar. 22-tumsfälgar är tillval.

Bränsleförbrukningen ligger på 2,8 l/100 km enligt WLTP-kärcykeln. Vid blandad körning på enbart el är energiförbrukningen 24,6 kWh/100 km. CO<sub>2</sub>-utsläppet ligger på 63 g/km vilket alltså gör att Touareg R missar miljöbonus om den registreras efter 1 april 2021, då gränsen sänks till 60 g CO<sub>2</sub>/km, från dagens 70 g CO<sub>2</sub>/km.

**Försäljningen har dragit** igång och Volkswagen Touareg R kostar från 844.900 kronor. Det är 25.900 kronor mer än Volvo XC90 T8.



**Volkswagen Touareg R: Laddhybrid som drar 3,5 ton**



**Touareg GTE – rimligare laddhybrid än Touareg R**



**Vi provkör VW Tiguan laddhybrid: ”Tråkigt besked till svenska köpare”**



**Test: Audi Q8 mot BMW X5, Volkswagen Touareg och Volvo XC90 – drömsuvar för stora familjen**

## 6. Fiat 126 visualiserad som elbil.

**PUBLICERAD:** 19 OKT 2020, KL 15:00.

Kunde Fiat damma av gamla 500 och göra en ny klassiker av modellen kan de förmodligen göra samma sak med modellen vid namn 126. Så här tänker sig en italiensk designstudio hur framtidens Fiat 126 kan se ut.



2007 var året då Fiat avtäckte en gammal ikon i ny skrud. Då presenterades Fiat 500 i modern tappning. Sedan tidigare i år är 500 inne på sin andra generation, och numera är den italienska klassikern endast tillgänglig som elbil. [Läs gärna vår provkörning av den här.](#)

Kunde Fiat skapa en modern klassiker av 500:an kanske de kan skapa en motsvarighet till en nästan lika stor gammal klassiker, nämligen 500:ans efterträdare 126. Bilderna du ser här kommer från en italiensk designstudio vid namn MA-DE, de vill helt enkelt visa upp sina adepters färdigheter men samtidigt också kanske försöka så ett frö hos Fiat-ledningen.

Vad vi ser är en modern tolkning av 126:an, ungefär på samma vis som [Honda e](#), japanernas nyligen lanserade elbil, är en tolkning av första generationen [Honda Civic](#).

Den grillösa fronten, som passar en elbil utmärkt, finns kvar från originalet, så även de rektangulära strålkastarna som dock är något mer kvadratiska på den illustrerade modellen. Även bakljusen påminner om hur det såg ut förr, om i betydligt mer modern tappning.

126 Vision, som skapelsen har döpts till, har bibehållen karossform men är klart större. 126:an var ju ingen bjässe till bil.





Fiat 126 lanserades 1972 som ersättare till Fiat 500 som kom redan 1957. Den tillverkades fram till 1980 då den avlöstes av [Fiat Panda](#). Men 126:an levde kvar i Polen där den licens-tillverkades av Fabryka Samochodów Małolitrażowych. Den polska tillverkningen av modellen, som i polsk form hette Polski Fiat 126p, upphörde år 2000.

126:an var en väldigt liten bil, knappt 3,1 meter lång och gör därmed dagens minibilar och småbilar till bjässar. Exempelvis är dagens Fiat 500 drygt 3,6 meter lång. Fiat 126 vägde inte mer än runt 600 kilo, ungefär 800 kilo mindre än moderna 500:an som förvisso har tunga batterier.

Fiat 126 hade motorn bak och var således en svansmotorbil. Motorerna var tvåcylindriga med volymer på 0,6-0,7 liter.

[7 bilder](#)  
[Fiat 126 Vision](#)



## 7. Klassiska GMC Hummer är tillbaka som elbil med 1 014 hästar.

Av Patrik Lundin, publicerad 2020-10-21, 11:07

Lockar med ultrasnabbladdning i 350 kW, "CrabWalk" och 56 mils räckvidd.



**Det har varit en illa dold** hemlighet och känt ganska länge att nästa Hummer blir en elbil. Det har också redan pratats om den effekt på 1.000 hk som nu också genom premiären har bekräftats.

Men det finns ändå några intressanta, nya detaljer med GMC Hummer EV. Den får exempelvis snabbladdning i upp till 350 kW – vilket gör att man tillgodoser sig drygt 16 mils räckvidd på 10 minuters laddning.

**Den får också en funktion** som kallas "CrabWalk" som använder bilens fyrhjulsstyrning till att svänga alla fyra hjul åt samma håll, vilket gör att Hummer EV alltså, i någon mån, kan köra i sidled. Låter visserligen lite som en gimmick, men GMC hävdar att den funktionen faktiskt är riktigt användbar vid terrängkörning.

På tal om terrängkörning så har Hummer EV ett vadvningsdjup på över 61 cm (2 fot) och kan via sina 35-tums däck ta sig upp för 45,7 centimeter höga vertikala hinder. Tycker man inte att det räcker finns 37-tumsdäck som tillval. Som om inte det vore nog så har Hummer EV också en funktion som heter Extract Mode, som kan höja bilen med upp till 14,9 centimeter för extra markfrigång.

**Sin förmodat väl tilltagna** vikt till trots menar GMC att Hummer EV ska klara av att, tack vare tre elmotorer och ett launch control-system, accelerera från 0–100 km/h på omkring 3 sekunder.



Tråkigt nog väljer GMC att rulla ut denna nya modell över ganska lång tid. Den fullutrustade lanseringsversionen GMC Hummer EV Edition 1 ska börja byggas i slutet av nästa år och kostar 112.595 dollar (995.193 kronor i dagens växlingskurs).

**Hösten 2022 kommer Hummer EV 3X** som också den har tre motorer, men lite lägre effekt (811 hästar) och kortare räckvidd (48,3 mil) och en lite snällare prislapp – 99.995 dollar (883.825 kronor).

2023 kommer Hummer EV 2X i med bara två motorer och ytterligare reducerad effekt, räckvidd och prisnivå. Den kommer kosta 89.995 dollar (795.438 kronor), har räckvidd på 40 mil.

**Och slutligen en basversion** år 2024 med samma motorer som Hummer EV 2X men med kortare räckvidd – 40 mil.





[Hummer återuppstår som elbil med 1.000 hästar](#)

[Uppgifter: Hummer återuppstår som eldriven pickup år 2022](#)



**Patrik Lundin**



## 8. Renaults prestanda-modeller kan få Alpine-stämpel.

AV BOBBY GREEN.

2020-10-20 KL 15:00.

"Alpine kan bli mini-Ferrari".



Våren 2017 gjorde biltillverkaren Alpine comeback igen med nya A110. En kul och busig liten sportbil som imponerat på de flesta som har kört den. Men det här är bara början. Luca de Meo som är vd för Renault säger att framtida prestanda-modeller från Renault kan komma att få Alpine-stämpel på sig och han går även så långt som att säga att Alpine som märke skulle kunna utvecklas till ett "mini-Ferrari". Exakt vad han menar med det sist-nämnda är lite oklart men helt klart är att vi kommer att få se Alpine på flera ställen i framtiden.

[Alpine är tillbaka - här är nya A110](#)

[Lätt, mittmonterad motor och bakhjulsdrift](#)

[Alpine släpper ännu sportigare version av A110](#)

[Möt A110S](#)

[Renault F1 blir Alpine F1](#)

[Från och med nästa år](#)

BOBBY GREEN

## 9. Subaru-motorer för dummys.

Text: Gunnar Ljungstedt, publicerad: 2019-03-21 kl 00:00.

Så du har koll på att alla Subaru-bilar har 4-cylindrig boxermotor, men sedan vet du inte så mycket mer? Okej, då tar vi en kort genomgång i Subarus motorhistoria.



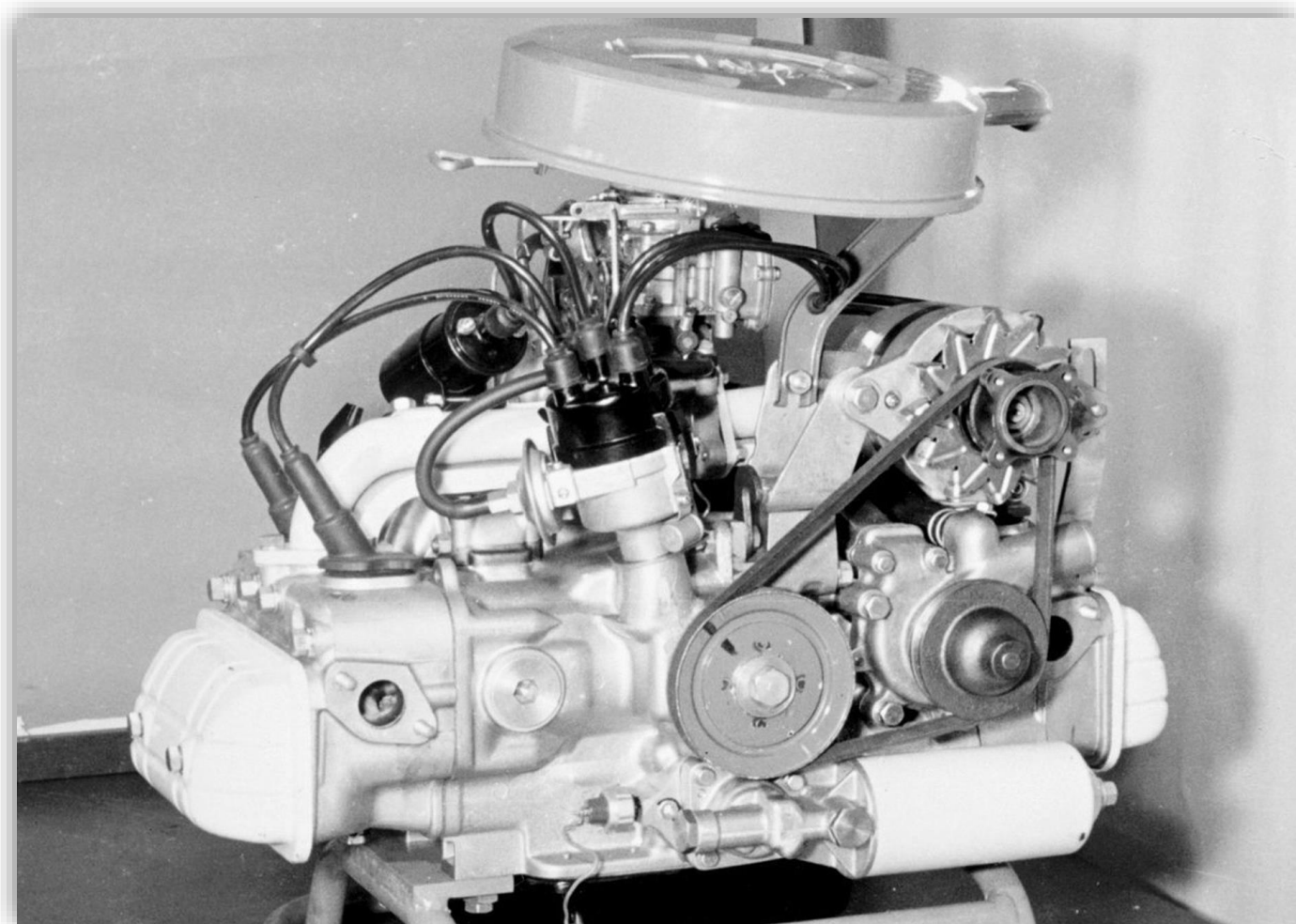
**DEN BALLA.** Bland alla generationer av Subarus 4-cylindriga boxermotorer är det EJ-familjen som brukar ligga till grund för muskelbyggen. Finns som liten 1,5 liter upp till mastigare 2,5 liter. Debuterade 1989 och produceras fortfarande.

Till att börja med är första påståendet fel. Det finns både 2-, 3- och 4-cylindriga radmotorer. Vi ser dem docka sällan i Sverige. EK-motorn var en liten knatte som började sin bana som 2-takts 356 cc (!) Luftkyld på 16 hästar (!) 1958 och han uppgraderas både till vattenkylning och 4-takt med överliggande kamaxel.

Evolutionen kulminerade med 3-ventilers kompressormotorn EK23 ThreeValve Supercharger på 544 cc och hela 54 hästkrafter.

Motorn gick i graven 1989 och ersattes av EN-motorn, en 4-cylindrig radmotor som fortfarande är i produktion och sitter i alla kei-bilar och -lastbilar (motorsvaga småbilar för japanska marknaden).

Den lilla trepipen EF på 997 eller 1.189 cc, med två eller tre ventiler per cylinder, såldes faktiskt i Sverige i modeller Trendy (Justy i resten av världen), men även den lär vi se som en föräldrar då knappast någon skulle ge sig på att trimma den.



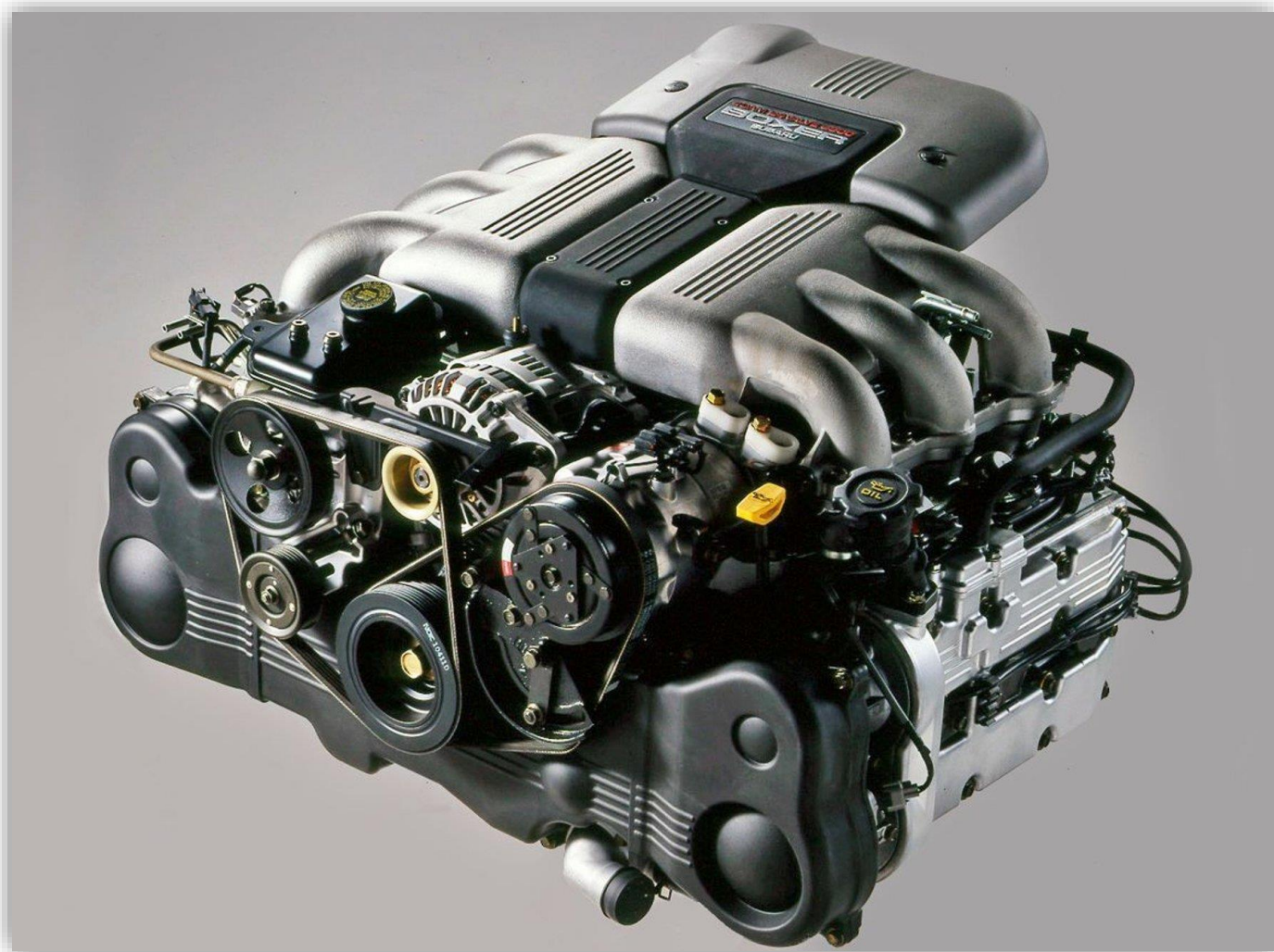
**VETERANEN.** Med start redan 1966 fanns 2-ventiler EA-familjen i produktion ända till 1994. Jag början var det stötstänger men med tiden kom överliggande kamaxlar.

Så nu skiter vi i radmotorerna. Det är boxermotorerna vi vill åt! Redan 1966 debuterade EA-familjen, den första boxermotorn i framgångssagan. Alla motorer i familjen hade tre ramlager och topplock med siamesportar. Det började blygsamt med en 1 liter stötstångsmotor på 56 hästar. Efter ett antal versioner upp till 1.361 cc kom en brytning. EA71 som producerades mellan 1976 och 1994 fick mitt under sin livstid ett uppdaterat block som tillät större cylindervolymer, även även TBI-insprutning. En strokad version hette EA81 och var på 1,8 liter. Här dök också turbon upp för första gången i Subarus boxerhistoria, i modellen Leone 1983.

Till slampa övergav man stötstångerna. I EA82 flyttade enkla överliggande kamaxlar ut i topplocken och nu fanns också en "rätt" insprutning. Motorn som introducerades 1984 fanns som sugmotor och turbomotor, den senare peakade på 136 hästkrafter i Leone och XT.

Motorn vi alla väntar på heter EJ, debuterade 1989 och produceras än idag. En helt ny motor med fem ramlager, 4-ventilsteknik med dubbla överliggande kam-

Nu går motorvolymen att utläsa ur motorkoden, och modellerna EJ15, EJ16, EJ18, EJ20, EJ22 och EJ25 är vad som finns att välja på. Och EJ30, en rar ärta som bara byggdes i fyra exemplar. Det tog lång tid innan Subaru slutligen gav sig in på dieselmärknaden med världens första boxerdiesel, 2-liters EE-motorn med common rail. Den debuterade i 2008 års modellprogram och blev en kort förälder. När detta skriver har Subarus sista dieselmotor lämnat fabriken.



**SEXAN.** Den andra i raden av 6-cylindriga boxrar är DOHC-motorn EG 33, i princip en EJ 22 som med två extra cylindrar hamnade på 3,3 liter slagvolym.

EJ-familjen går att dela upp i två generationer, fas 1 (fas I) och fas 2 (fas II). Skiftet kom 1999 och fas 2 fick nya toppar och en vevaxel med axiallagret på plats fem jag ställt för tre som tidigare.

En variant av EJ är EL-motorn på 1,5 liter, några delar av de flesta komponenterna med EJ men bara säljs på JDM-marknaden (Impreza 1,5R).

En ny generation boxrar dök upp till modellåret 2011 då FB-och FA-motorerna lanserades. Med mer slaglängd och mindre borr snyggade man till både avgasutsläpp och bränsleförbrukning samtidigt som man breddade vridmomentkurvan över tidigare generationens motorer. Nytt block, nya toppar och variabla ventiler på alla håll och kanter redan från början.

FA och FB delar arkitektur men då FA utvecklats för att skala bort onödig vikt är både block, toppar, vevstakar och kolvar annorlunda.

Porsche har ingalunda monopol på 6-cylindriga boxermotorer, även Subaru har några i sin portfölj. Först ut var ER27, en sugmotor med två ventiler per cylinder, som i princip var en EA82-motor med ett par extracylindrar. Fanns bara i Subaru XT 1987-1991. Nästa generation EG33 som kom 1992, var naturligt ännu baserad på EJ-motorn.

Den plattsexa som finns i produktion idag heter EZ (EZ30 och EZ36) och härstammar från 1999 då den introducerades i Outbackmodellen. Olika uppdateringar genom åren har lett till dagens EZ36D på 260 hästkrafter och 350 Nm.

## 10. De får köra autonomt utan säkerhetsförare.

John Edgren, 2020-10-19 kl 08:49.

**GM Cruise har fått tillstånd att plocka bort säkerhetsföraren. Deras autonoma bilar ska klara av San Francisco komplexa trafikmiljö.**



*En av GM Cruises självkörande bilar.*

De positiva prognoserna kring självkörande bilar dämpades något av dödsolyckan i Tempe, Arizona där Ubers autonoma testfordon dödade en cyklist – detta trots att en säkerhetsförare satt bakom ratten. Det var 2018, och drygt två år senare verkar USA:s trafikmyndigheter såväl som bilbranschen ha återfått sitt förtroende för den autonoma tekniken.

Bland de som siktar på att ligga i framkant finns General Motors som bland annat har lyckats locka Honda till sin affärsenhet för självkörande fordon, Cruise Automation. Sedan ett par år har GM Cruise en flotta av autonoma Chevy Bolt som rullar i San Francisco och nu tillåts de ta ett stort kliv inom autonomin, inte minst i ljuset av Ubers olycka.

Department of motor vehicles i Kalifornien har gett GM Cruise tillstånd att köra autonoma Chevy Bolt-bilar utan säkerhetsförare i staden. Det rapporterar Electrek. Dan Ammann, vd för GM Cruise, hävdar att GM blir först med att testa ett verkligt förarlöst system i en av USA:s större städer.

Det ska dock sägas att GM inte är först med att köra autonomt utan säkerhetsförare. Tidigare under oktober fick Googles dotterbolag Waymo tillstånd att ta bort säkerhetsföraren [i vissa av de självkörande fordon](#) som företaget har haft rullande i Phoenix, Arizona sedan 2017. Det gäller en begränsad tillgång av Waymos bildelningstjänst för ett utvalt klientel av Phoenix-bor.

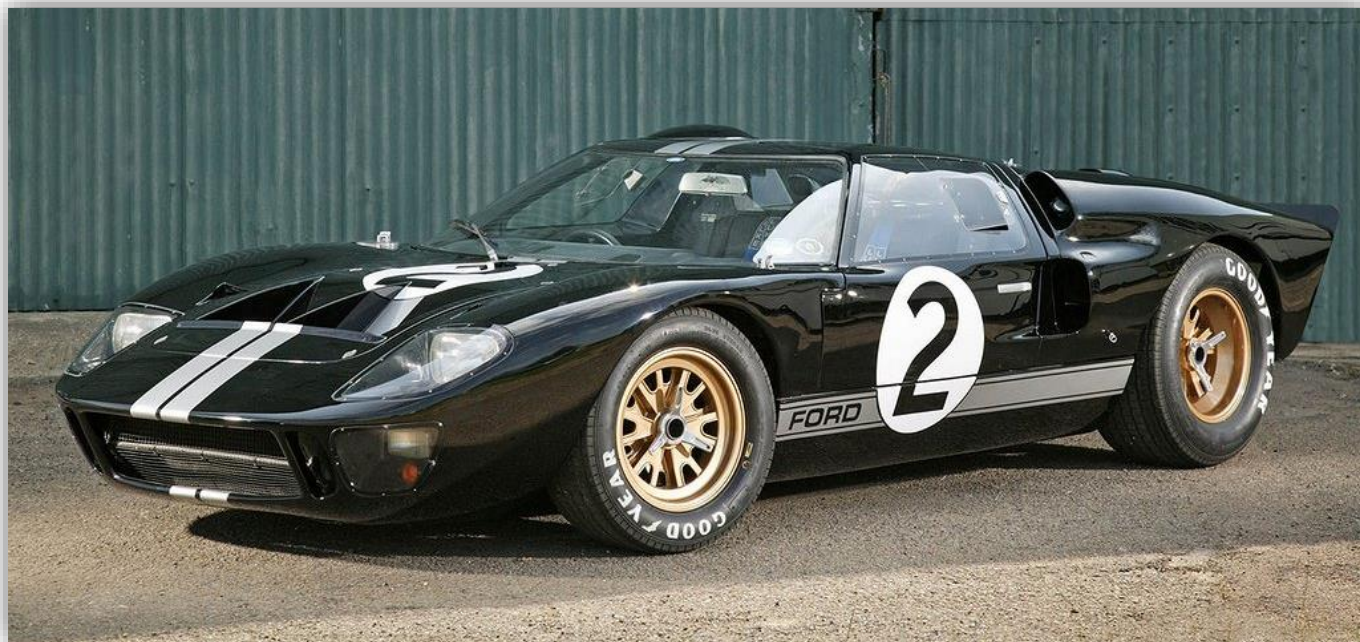
Som mothugg poängterar GM Cruise vd att San Franciscos trafikmiljö är kaotisk, stökig och en av de mest komplicerade städerna i världen att köra bil i. Deras test utan säkerhetsförare är tänkt att dra igång senare i år.



## 11. Allt yngre personer samlar på bilar.

Anders Nilsson 2020-10-20.

Är inte längre enbart medelålders personer som äger samlarfordon.



Enligt en undersökning är det inte enbart medelålders personer som numera äger samlarfordon. Åldrarna på personer som äger en klassisk eller samlarbil blir allt lägre.

En del av glädjen att äga en klassisk bil kan vara nostalgin och minnena som kommer med fordonet. Det kan dels bero på händelser när bilen lanserades, och kan dels beror det på att ägaren har haft en tidigare. Dessutom kan man njut av mekandet, restaurering och göra modifieringar på bilen.

Enligt en studie som utfördes av bilförsäkringsbolaget [Hagerty](#) är intresset för att köpa en klassisk bil, eller faktiskt äga en, inte längre begränsat till generation X (personer födda mellan 1965 till 1980). Resultatet från studien visar att av de 10 000 amerikaner som svarade att de ägde en klassisk bil eller samlarfordon, var 22 procent födda mellan 1997 och 2002. 25 procent av respondenterna som ägde en bil var födda mellan 1981 och 1996, vilket var en högre andel än både Generation X (1965-80) och Baby boomer (1946-64).

**LÄS MER: [BMW:n för samlare: "Finaste exemplaret i Europa"](#)**

Även de som inte ägde någon bil var det mer än hälften av de som var födda mellan 1997 och 2012 som uttryckte ett intresse för klassiska bilar och samlarfordon.

Enligt studien visar det att det finns en framtid för att äga en klassisk bil. Dessutom visar det att yngre personer börjar fylla listan över bilköpare i USA. Naturligtvis är attityder och åsikter är annorlunda i vårt avlånga land, men det kanske ändå visar att det trots allt finns en framtid för klassiska bilar och samlarbilar?

**[LÄS ÄVEN: En samlares dröm: unik Koenigsegg till salu](#)**



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar**



[Lista: 9 bilköp som kan bli prisraketer när börsen skakar](#)



[Samlarbil 2017 lovar vrak och rariteter](#)



[17 bilmodeller som ökar i värde och gör dig rik](#)



[Racingföraren säljer sin samling: 96 exklusiva bilar](#)

## 12. En Tesla i Amazonskrud.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-10-19 14:30, uppdaterad 2020-10-19 16:45.

På årets eCar Expo väckte ett helgalet bygge uppståndelse. Tom Zidek från Lillhärdal visade upp "TeZon", en Tesla Model S med Volvo Amazon kombikaross. Nu har vi besökt hemmaverkstaden där det ambitiösa hobbyprojektet är inne på sitt fjärde år. Vägen till världens bästa familjebil har varit lång och krokig.



**Allt började med en dröm** om ett hållbarare liv. Tom och hans fru Anna Carin "ACO" Zidek tog beslutet att installera solceller på sin gård i Lillhärdal i Härjedalen. 2016 arbetade Tom som vallare och andretränare i det kanadensiska skidskyttelandslaget. Han hade en Dodge Ram pickup med 7,2-liters dieselmotor och kanadensiska flaggor på flakkåpan. Försäljningen av dieselvärstingen gav grundplåten till projektet – och lite till.

– Hälften av pengarna gick till köpet av solpanelerna och hälften till den krockade TeZon. Vi var på väg mot en hållbar framtid! Om vi kan göra vår egen el till bilen kan vi leva och köra i princip gratis, berättar Tom Zidek sittande i verkstadssoffan bara någon meter från sitt bygge.

Projektet kallades inte TeZon från början. Både Tom och Anna Carin, mest känd för det svenska folket för sitt OS-guld i skidskytte 2006, identifierar sig som bilentusiaster.

Det dög därför inte att bara köpa en elbil. Toms första fyrhjulning var en Volkswagen Bubbla och sedan dess har kärleken till den luftkylda klassikern hållit i sig. När han hittade en krockad mörkblå Tesla Model S 85D från 2015 på auktion i New York 2016 var planen därför att använda den som donatorbil till en elektrifierad Bubbla.



*Så här såg Amazonkombin ut 2016. Den väg som Tom till slut tog med projektet innebar stora utmaningar. Formen och proportionerna måste bevaras!*

– Jag har alltid älskat Bubblor och jag såg att det var enkelt att elektrifiera dem så jag började med det.

Det här är visionen för hur TeZon ska se ut när den är färdig. Konceptritningarna har gjorts av den norske bilillustratören Andreas "WNVLD" Wennevold. Sedan de gjordes har Tom Zidek ändrat planerna något. Bilen ska nu målas vit från det övre midjelinjen och upp. Sol-taket blir istället solceller. Funkar de som tänkt blir det någon kilometer extra räckvidd – eller åtminstone lite underhållsladdning för det lilla 12V-batteriet i fram.

### **Tom Zidek – tusenkonstnär med många järn i elden**

Född i Tjeckoslovakien 1975 och uppvuxen i skidorten Canmore i Kanada som familjen flydde till 1982. Arbetade många år som vallare och andratränare för Kanadas landslag i skidskytte och senare även som vallare för det tjeckiska landslaget. Gifte sig 2008 med Anna Carin "ACO" Olofsson som han idag har barnen Liam och Khaleesi med.

Första bilen var en Volkswagen Bubbla, en modell han idag äger ett flertal exemplar av. I bilsamlingen återfinns även en på 70-talet elkonverterad Volkswagenbuss och en Porsche 911 Turbo S som han reparerat själv och trimmat till 800 hk. Jobbar idag bland annat med solcellsanläggningar på JN Solar och som svensk representant för den tjeckiska elflygplans-tillverkaren Pure Flight.

**De provade livet med (bensindriven) Bubbla** som bruksbil. Allt var bra tills en dag då Tom skulle plocka upp sonen Liam och en kompis från skolan. Kompisen hade sin cykel med sig och Tom kunde inte få plats med den någonstans utan att montera ett takräcke. En större bil behövdes.

– Vi skrotade idén. Anna Carin och jag har alltid gillat Volvo Amazon och jag tycker att det är en ikonisk, klassisk svensk bil så det är därför vi valde kombin.

– Jag ville ta denna klassiska svenska bil in i framtiden!

Sommaren 2016 hittade de ett bra objekt: En Amazonkombi från 1968 som stått avställd i ett uppvärmt garage sedan 90-talet. Ägaren Bernt i Krokombi gillade familjens projekt och skänkte därför bilen till dem. En ny, ambitiös plan skissades upp; Amazonen skulle bli fyrhjulsdreven med båda motorerna från den krockade Model S:en. Hjulupphängningen skulle tas från Porsche 911 och Cayman med luftfjädring.



*Den krockade mörkblå USA-sålda Teslan blev tidigt av med sin kaross och gick faktiskt att köra i det här skicket!*

### "Du kan inte fixa en Tesla"

För att få inspiration och lära sig mer om hur han skulle bära sig åt med Teslans drivlina gick Tom ut på nätet för att läsa om andras projekt och experiment med Teslor. En bild började sakta växa fram av en bil som inte gick att modifiera.

– Från allt jag läste på nätet kom jag fram till att jag inte kunde använda en Tesla. Folk sade: "Nej, du kan inte fixa en Tesla."

Trots det beslutade han sig för att prova. Några år tidigare hade han lärt sig svetsa och plåtlaga en bil på en lokal bilverkstad. Då var objektet också en drömbil, en krockad Porsche 911 Turbo S som han hade kommit över för ungefär halva priset. Restaureringen hade tagit endast tre veckor.

**Nu behövde han lära sig mecka elbil.** Ännu en krockskadad Model S införskaffades snabbt på en auktion i Holland. Tanken var att de två defekta bilarna skulle bli en fungerande. En stor del av 2017 lades på plåtjobb och fixande med elsystem. Till slut, i mitten av året, stod den röda Model S:en från Holland klar.

Under tiden hade Tom både lokaliserat delar i Norge på en hjälpsam bilskrot och fått kontakt med en firma i Polen som kom att bli avgörande: Texcite, vars duktiga programmerare hjälpte Tom att uppdatera och "låsa upp" bilens system så att det gick att köra igen.

### En olycka gav bekräftelse

Glädjen var fullkomlig, familjen Zidek hade till slut sin första elbil, en nyreparerad, röd 2015 Tesla Model S 85D hämtades ut från Texcite i Polen. Premiärresan med hela familjen blev en bilsemester ner till Toms släktingar i födelselandet Tjeckien.

Resan ner gick bra, men i Tjeckien var oturen framme. Under en omkörning valde plötsligt en traktor framför dem att svänga vänster. Krocken blev häftig men glädjande nog kunde alla i familjen gå ur bilen oskadda. Teslan däremot behövde lagas på nytt. Tom kontaktade försäkringsbolaget och bilen togs in på en skadebesiktning.

På Teslaverkstaden upptäckte man till sin förvåning de tidigare reparationerna på grund av att Tom valt att lackera underredet rött på fler ställen än Teslafabriken gör. Några anmärkningar hade man dock inte på jobbet och en ny reparation gjordes – denna gång av en auktoriserad verkstad.

### **Varför ändra ett vinnande koncept?**

Efter att ha provat på livet med en Tesla var familjen Zidek biten, det var helt enkelt världens bästa bil. Men planen att bygga en elektrifierad Amazon kombi kvarstod. Frågan var dock om det inte vore bättre att göra tvärtom: Amazonifiera en Tesla?

Genom att behålla hela Teslans så kallade "skateboard", bottenplattan inkluderande batteripaket och hjulupphängningar, och klä den med Amazonens kaross skulle alla funktioner och säkerhetssystem som Tesla lagt så mycket tid och pengar på bevaras.

Inte minst var snabbbladdning något Tom ville ha, vilket bara är möjligt med ett ordentligt kylsystem.

– Teslas kylsystem har fyra kretsar: batterikretsen, luftkonditioneringskretsen, motor- och växelriktarkretsen och kylarkretsen. Alla arbetar tillsammans för att hålla batteriernas temperatur på optimala 13–30 grader.

Just ett kylsystem är något som är svårt att designa själv och det saknas helt i många elkonverteringar som görs idag. Trots det vill Tom inte tala illa om den typen av konverteringar – han var trots allt nära att göra en själv med en Bubbla.

– Bilarna är fantastiska, de är jättebra! Men du kan inte göra snabbbladdning och anledningen är helt enkelt att du kommer överhätta batterierna. I vinterkyla håller de sig inte heller tillräckligt varma och då skadar energiåtervinningen batterierna. Teslan har supercharging, den har fem olika vattenpumpar och fyra–fem ytterligare ventiler. Den har alla dessa saker konstruerade i sig med mjukvara för att styra dem. Om jag skulle försöka göra det själv i Amazonen skulle det vara som att återuppfinna hjulet.



## Teslahackers i Polen

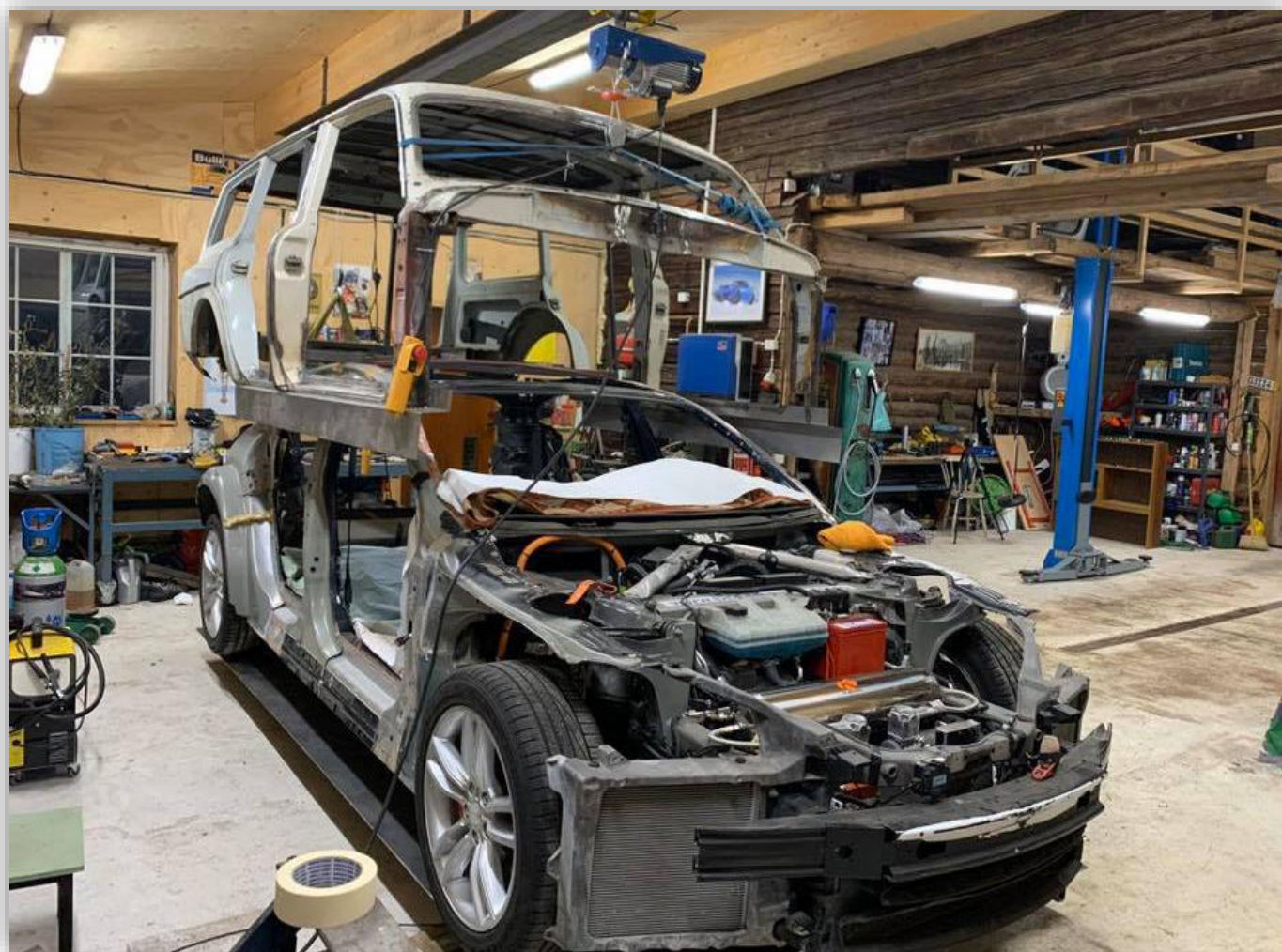
### En av projektsponsorerna bistår med avgörande tekniskt stöd

Texcite, tidigare Tesla Parts Poland, är ett företag i staden Poznań som specialiserar sig på att reparera krockade Teslor. Enligt Tom Zidek har man också en mycket duktig programmerare anställd hos sig som lyckats med bedriften att ta sig in i bilarnas datorsystem. Texcite har till och med en egenutvecklade Tesla-app som de erbjuder kunder som kör bilar som "sparkats ut" ur Teslas nätverk. På så vis kan de också erhålla de senaste mjukvaruuppdateringarna från Tesla, om än något fördröjda. Enligt Tom Zidek har man berättat att ungefär 200 bilar rullar i Polen med Texcites app. Toms röda Model S är dock fortfarande ansluten till Teslas nätverk efter reparationerna.

– **Det här är färdigt, och fungerar!** TeZon kommer att ha krockkuddar, Autopilot 1, parkeringssensorer och, viktigast av allt, Spotify, avslutar Tom med ett skratt.

2018 tog han därför en ny riktning med projektet. Ytterligare en 1968 års Amazon, denna gång en tvådörrars sedan, införskaffades. De längre (fram)dörrarna från denna bil underlättade förlängningen av Amazonen som nu behövde bli 27 centimeter längre och 13 centimeter bredare för att kunna träs över den mycket större Teslan.

Vad som följde var en lång period av funderande, mätande och planerande. De båda Amazonerna, kombi och sedanen, blev kapade på mitten. Framdelen från sedanen fram till B-stolpen skulle passas ihop med bakdelen från kombi. Senare skulle även bakdörrarna från kombi behöva förlängas 9 centimeter. Men först behövde han väcka liv i den mörkblå USA-Teslan som fram tills nu varit en reservdelsbil. Jakten på delar började om.



*Det hann göras många testpassningar innan det slutgiltiga "giftermålet".*



*Det här var hur TeZon såg ut när Recharge såg den sist på årets eCar Expo.*

### **2019: 18 procent på två år**

I juni 2019 funkade plötsligt allting igen och Tom kunde provköra bilen helt utan kaross med sonen Liam i passagerarsätet. Många av Teslans system hade vaknat till liv efter att han bland annat kopplat in nya kabelhävror som normalt sitter i taket, dörrarna och bakluckan.

Efter provturen kunde han sedan i tur och ordning prova att koppla ur dem igen för att se vilka som var kritiska för bilens funktion och montera av dem. Det visade sig också att batteripaketet, som inte gått att ladda på två år, hade tappat 18 procents laddning.

Med funktionen bekräftad återgick arbetet till karosserianpassningen. Det gamla golvet skars ut ur Amazonen och framåt hösten kunde Tom och hans medhjälpare Peter från AJ Industriservice svetsa ihop den främre sektionen från sedanen med den bakre från kombi.

I oktober skedde nästa stora ingrepp. Karossen delades återigen på mitten, denna gång långsgående. Plåtar svetsades in och breddningen var slutförd. Till slut var allt redo för det riktiga precisionsjobbet: föreningen av kaross och chassi...

### **2020: Giftermål och eCar Expo**

I januari 2020 var det bråttom att få bilen redo för elbilsmässan eCar Expo i Stockholm. En 260 kg tung limträbalk med dubbla skjutbara vinschar hade vid det här laget installerats ovanför arbetsplatsen i verkstaden för att underlätta inpassningen av karossen.

Vad som följde var oräkneliga timmar av måttande och slipande. Enligt Tom Zidek gick det åt så mycket som 100 kap- och slipskivor. En stor komplikation var att Tom och teamet han nu hade omkring sig behövde säkerhetsställa att det fanns ett 2–3 mm stort gap mellan Teslans aluminiumkonstruktion och Amazonens stålkaross. Detta för att undvika den korrosion som uppstår när dessa två metaller kommer i kontakt med varandra. Precis som Tesla själva gjorde när de tillverkade Model S fogades de två ihop med ett speciellt lim och antingen bultar eller Teslagodkända nitar.

I februari kunde bilen fraktas ner till och beskådas på eCar Expo där den skapade stort intresse. Recharges utsända, chefredaktör Alrik Söderlind och redaktör Joakim Dyredand kunde intervju Tom Zidek om hans bygge. Väl hemma från mässan fortsatte arbetet med att anpassa klart resterande delar av karossen.

## September 2020: Recharge på besök

När vi till slut kommer förbi på besök i verkstaden hemma på gården i Lillhärdal har bakdelen på TeZon precis färdigställt och den tvådelade bakluckan breddats. Även specialskuret glas har monterats på flera ställen, däribland i dörrarna. Dock väntar Tom på de nya fram- och bakrutorna, som ska tillverkas av ett företag i Finland. Dessutom återstår större delen av plåtarbetet med bilens front.

Han tar sig tid att återberätta sin resa och beskriva sitt projekt med stor entusiasm trots att han egentligen förbereder en mycket viktig resa ner till Polen där Teslaexperterna på Texcite har TeZons hjärna, Media Control Unit, i förvar. De har låst upp MCU:n, som även agerar infotainmentskärm på instrumentbrädan, och omprogrammerat den så att bilen ska fungera igen.

Tom har nämligen sett till att byta ut hela ombordladdaren från en med amerikansk till en med europeisk elstandard för att kunna ladda TeZon överallt – något som får MCU:n att slå bakut. Samtidigt som han plockar upp den i Polen ska han även passa på att hämta några nödvändiga delar. Bland annat en FM-antenn som även den behöver vara för den europeiska marknaden för att fungera här.

Ett av de sista plåtjobben blir skärmkanterna. Tom förklarar hur han tänkt gifta Volvoplåten med med Teslans innerskärm i aluminium. Alla ljuddämpning från Teskan ska återanvändas.

**Med MCU:n tillbaka i bilen** är förhoppningen att äntligen kunna provköra bygget. Plåtjobben siktar Tom på att vara klar med till jul.

Efter det uppskattar han att det kommer att ta kanske ett år att göra finliret, inte minst att få alla olika system och funktioner att fungera. Som till exempel de utfällbara dörrhandtagen, autopiloten och solcellerna på taket.

Dessutom överväger han ett batteripakets- och motorbyte för att uppgradera specifikationen från 85D till P100D – mest för räckviddens skull. När TeZon slutligen står klar ska det trots allt bli familjens bruksbil året runt.

Tom Zidek säger sig sedan vilja utveckla sitt varumärke, Vintage Volts by TZ, mot en verkstadsverksamhet som bygger om några bilar om året till el åt kunder på mer konventionellt – men ändå eget – vis. På baksidan av verkstaden står en samling VW-Bubblor på tur. Innan vi ger oss av igen ger han oss ett budskap att ta med hem:

"Just because we're going electric, doesn't mean we're going to kill hot rodding!"



**Wiggo Björck**  
reporter

## "Tom har löst hela problemet"

**Ett genialiskt bygge!** Tom visste inte om det när han började, men han är ett geni.

Vet du, kära läsare, vad det genialiska är med detta till synes helgalna och omständliga projekt? Det går att få igenom en svensk besiktning. Som Tom Zidek fick lära sig när en besiktningsman från Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation var på besök nyligen finns det tre alternativ för att göra TeZon gatlegal: De första två är att antingen registrera den som ett amatörbyggt fordon eller som en ombyggd Amazon.

Båda dessa ställer dock stränga krav på motoreffekten, som Tesladrivlinan med sina 500+ hästkrafter aldrig skulle klara. Det här är något som svenska bilbyggare grämer sig mycket över och en reform har debatterats länge.

Genom att istället använda Teslans identitet och "bara" göra ett karossbyte har Tom löst hela problemet. Genialiskt! Jag ser fram emot nästa besök.



### ELEKTRISKT PILOTPROJEKT

**TOM ZIDEK BYGGER INTE BARA BIL, DET HAR OCKSÅ HUNNITS MED ETT FLYGPLAN HELT I KOLFIBER.**

Under vinter-OS i Turin 2006 såg Tom hur ett elegant motorsegelflygplan gjorde en landing. Han blev biten direkt och tog flygcertifikat en kort tid därefter. Våren 2018 kompletterade han med ett certifikat för motorsegelflygplan. Snart hade han även byggt ihop ett exemplar av samma modell som den han såg i Turin: tjeckiska Phoenix Air Phoenix.

Sedan dess är han involverad i Phoenix Air som just nu håller på att rekonstrueras under namnet Pure Flight. Företaget som stigit upp ur askan satsar på en helt elektrisk version av Phoenix som nu skrivs ΦNIX. Med en elmotor på 60 kW och ett batteripaket på 35 kWh är vikten något mindre än originalets och ger en flygtid på 2,5 timmar. Precis som Toms Phoenix som vi fick prova att spaka är segelförmågan mycket god med ett glidtal på 1:32. Dessutom är planet så lätt att det är utrustat med en inbyggd fallskärm.

I år har det blivit 200 flygtimmar eftersom Tom använder sin Phoenix som bruksfordon och han uppskattar att boxerfyran i planet, som han tankar med vanlig 98-oktanig bensin, drar motsvarande 2–3 l/100 km fågelvägen. I passagerasätet brukar han sedan ha sin elcykel för turen till och från landningsbanan.

**Wiggo Björck**

**13. VW:s moderna grund fyller 50 år.**

**Text: Johan Ringshagen** Publicerad: 2020-10-20 kl 14:27.

**Den var Volkswagens första modell med frontmotor, dessutom vattenkyld och med drivning fram.**



Den 20 oktober firar K70 sin 50:e födelsedag, och därmed även det tekniska grundkoncept alla nya personbilar från Volkswagen har baserats på, fram till den elektriska modulplattformen MEB.

Fram till 1970 hade alla Volkswagen haft luftkyld svansmotor, och ett formspråk, som tydligt gick att spåra tillbaka till 1938 och Volkswagen Typ 1. Med motor och drivning fram och lång hjulbas innebar K70 ett enormt tekniskt språng med avseende på komfort, innerutrymmen, köregenskaper och säkerhet.

K70, ursprungligen utvecklad av NSU som ett komplement till den nyskapande och wankel-motoriserade Ro80 fast med traditionell kolvmotor istället. Hade fjädring av McPherson-typ fram och individuellt fjädrad bakvagn. Den drevs av en radfyra, på antingen 1.605 cc och 75 alternativt 90 hk samt en 100-hästarsvariant på 1.805 cc. Modellen ersattes egentligen av Passat 1973 men gick ur produktion först 1975, efter drygt 210.000 tillverkade exemplar.



Johan Ringshagen

## Klassiker

### 14. Volvo 480.

Publicerad 8 juli 2013

**Pop up, för tusan! Här har du en bil som har många kvaliteter en klassiker bör besitta: Framåtblickande design, trasslig barndom, sportig kaross, spektakulär interiör, körglädje, låga produktionstal... Och så är det ju en Volvo! Köp en 480 innan det är för sent.**



#### **480 ES, vill inte Volvo att vi ska glömma den?**

Tja, maken till missad chans har vi väl aldrig sett från Volvo. Men om inte om varit hade Volvo 480 nog kunnat bli en dundersuccé. Det var märkets första framhjulsdrivna bil och den första sportmodellen på mer än 10 år

#### **Vad var det som gick snett då?**

Den initiala lanseringen var lyckad. När de första bilderna på nya 480 ES släpptes i oktober 1985 tillsammans med några knapphändiga faktauppgifter blev mottagandet positivt. Den inhemska pressen rapporterade lyriskt om alla finesser och berömde den ärtiga karossen. Motorn var visserligen bara på 109 hk men bilen var ju lätt och de uppgivna fartresurserna mer än tillräckliga. Och redan från början stod det ju klart att det skulle komma en Turbo också. Framtiden såg ljus ut.

#### **Men..?**

Sedan började problemen. Nya 480 ES visades visserligen enligt plan på bilsalongen i Genève våren 1986 och orderböckerna fylldes på duktigt. Men produktionen kom inte igång som det var tänkt. Under 1986 tillverkades bara en handfull bilar och först på våren 1987, efter i många fall ett års väntan, fick de första kunderna sina bilar. Snart visade det sig att 480 ES inte höll kvalitetsmässigt, Volvo hade släppt modellen för tidigt. Verkstäderna fylldes av sura kunder med långa fellistor och snart var ryktet igång: 480 var en problembil.

### **Men felen gick väl på garantin?**

Javisst, men de återkom gärna. Bilarna läckte in, popuplamporna fastnade, elektroniken strejkade... Dessutom stod det snart klart att den lilla motorn från Renault var alltför timid för utseendet och vägegenskaperna. Ännu värre blev det med katalysator, då sjönk effekten till 95 hk. Många hoppades att Turbon skulle sätta den där pricken över i:et som saknades. Men även om motorn var komfortabel och stark på låga varv var toppeffekten 120 hk inte mycket att skriva hem om.

### **Men hallå, varför ska jag då köpa en?**

Se 480 för vad den är – då är det lätt att gilla den, en formglad liten bil fylld av roliga och innovativa detaljlösningar. Kolla bara på det delade baksätet, två fåtöljer som det går att justera ryggstöden på. Och den fräna bakluckan i glas – vilken grej! Den elektroniska informationscentralen – ja alltså färddatorn – där man skiftar mellan lägena med hjälp av ett lite vred på panelen är fortfarande hur häftig som helst. Hela uppenbarelsen formligen kokar av 1980-tal.

### **Att köra då?**

Den är faktiskt riktigt kul. Återigen, förväntar man sig en sportbil blir man besviken, i alla fall när man trampar gasen i botten. Men frigjord från den föreställningen uppskattar man 480 som en pigg småbil med god komfort och harmoni. Köregenskaperna är fina och på kurvig väg går det att skotta undran bra. Det går att åka fyra i den men den är väldigt känslig för last och tillåtna maxlasten är futtiga 230 kg.

### **Hittar man några fina exemplar då?**

Merparten av 480-bilarna som såldes var av årsmodell 1987 till 1989 och de är de som är lättast att få tag i. Det går fortfarande att hitta fina exemplar med få mil, ofta andrabilar som körts varsamt. Priserna är låga på dessa tidiga bilar, det rör sig om max 20 000 kronor. Men det är nästan omöjligt att hitta en helt felfri 480 från dessa år.

Senare årsmodeller var bättre, Volvo tog itu med många av barnsjukdomarna och uppgraderade 480 i tysthet. Mot slutet av sin levnad fick ES en tvålitersmotor på 110 hk men då var försäljningen försvinnande liten i Sverige. Sena exemplar med rätt utrustning finns det fortfarande ett visst sug efter och det är nog de som kommer att bli mest eftertraktade i framtiden.

## **Text Carl Legelius**

### **Reservdelar och service**

Det mesta finns fortfarande att få tag på hos Volvo och utbudet av begagnade delar är ännu stort. Genom SVIS, Svenska Volvoklubbar i Samverkan, kan man också köpa en del detaljer. [www.svis.se](http://www.svis.se)

### **Checklistan – kolla detta innan du slår till!**

**Mekanik:** Det mekaniska är inte lika skottsäkert som på stora volvobilar och här finns en kamrem som måste bytas med jämna mellanrum. Men motorer och växellådor brukar med regelbunden service kunna fixa ganska många mil innan det börjar bli problem. En liten plasthållare mellan kopplingspedal och vajer blir skör med åren och brukar spricka – då tror man att kopplingen är slut. Kolla drivaxeldamaskerna, de spricker och då är det bara en tidsfråga innan drivaxlarna skadas.

**Elektronik:** Här finns många fallgropar och eftersom elektronikfel kan vara intermittenta är det extra lurigt. Gå noga igenom alla funktioner: elhissar, strålkastare, färdator, torkare, fläkt på alla hastigheter, hastighetsmätare och så vidare. Tro inte för mycket på mätarställningen, har hastighetsmätaren strejket har även vägmätaren gjort det. Förhör ägaren om vilka fel som uppstått och hur de lagats under dennes ägartid.

**Kaross:** 480 rostlar gärna. Leta efter rost i bakre skärmkanterna, på framskärmarna, i dörrens nedre delar, i skarven mellan vindruta och tak. Balkarna bakom stötfångarna är svåra att upptäcka rost på men de är känsliga. Kolla också bromsrören. Tidiga bilar läckte in vatten vid bakluckan och har fått tätas i efterhand. Bakljusens glas blir matta med åren men det går att fixa glansen med våtslippapper, klarlack och tålmod.

**Inredning:** Klädseln på stolarna kan slitas i skålningen. Knoppen till värmereglaget slits ut men kostar bara 8 kr att byta, säkerhetsbältena kommer gärna i kläm i dörren och skadas. Kolla efter fukt eftersom bilarna kan läcka in vatten.



## 15. Brittiskt Formel 1-team återuppstår.

Anders Nilsson 2020-10-20.

Varje exemplar kostar över 18 miljoner svenska kronor.



Det brittiska Formel 1-stallet Vanwall återföds när en fortsättningsserie av den racevinande Vanwall VW4 byggs. Dock kommer produktionen begränsas till endast sex exemplar.

Vanwall var ett Formel 1-stall som tävlade mellan 1954 och 1960. De vann konstruktörsmästerskapet en gång och var ytterst nära att vinna förarmästerskapet med F1-legenden Stirling Moss. Nu återuppstår stallet när sex exemplar av Vanwall VW4 byggs. Motorn kommer att vara en karbonkopia av Vanwalls egna racingmotor. Företaget har tagit fram originalritningarna från 1950-talet och kommer kopiera dess 2,5-liters fyrcylindriga motor som kommer ha lika många hästkrafter som originalet: 270.

Motorn designades av en ingenjör från ett motorcykelföretag, i praktiken var det en fyrcylindrig Norton Manx-motorcykelmotor med ett delat kylningssystem och ett specialtillverkat topplock. Den introducerades till Formel 1-säsongen 1954 men tvålitersmotorn var för svag vilket gjorde att Vanwall fick kämpa för att vara konkurrenskraftig.

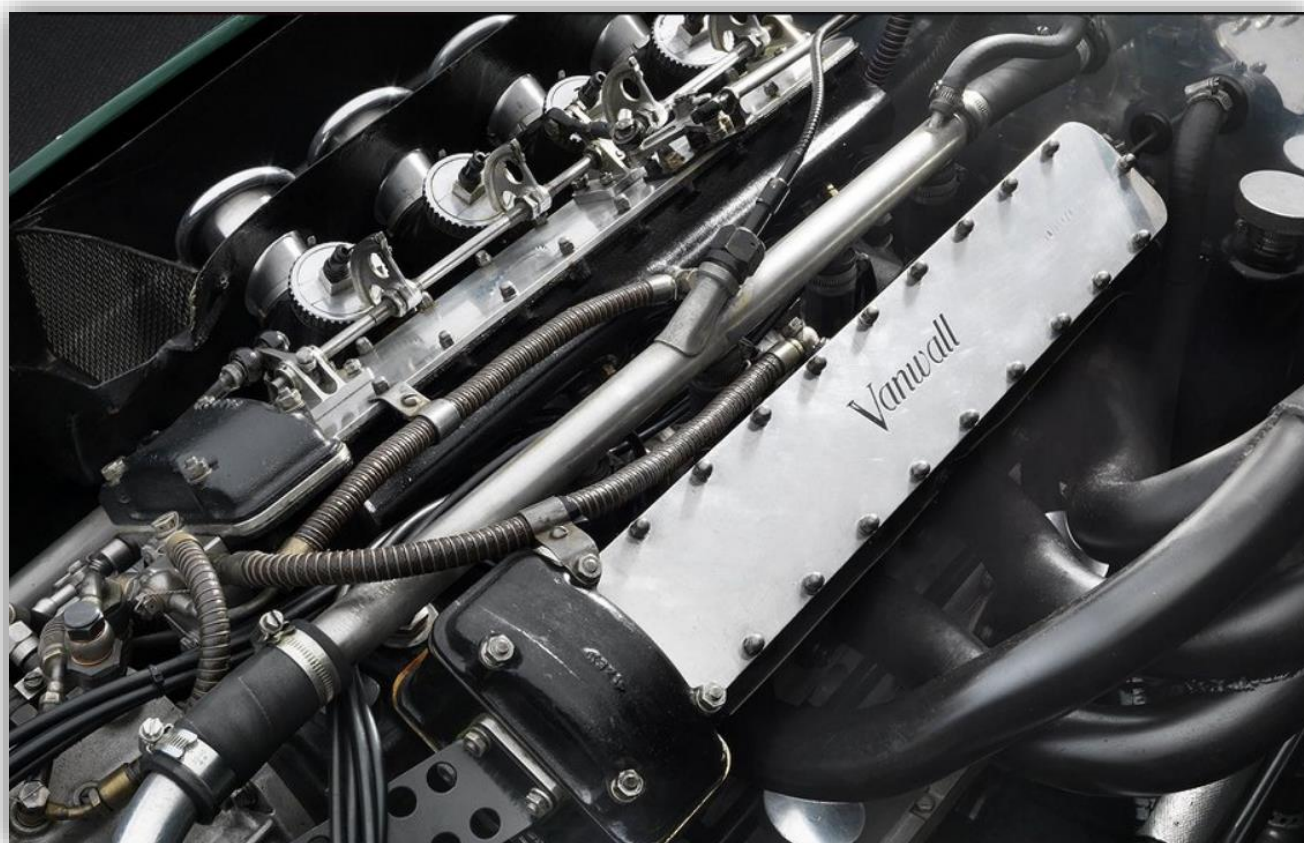
De kommande åren förbättrade Vanwall designen på motorn och ökade dess kapacitet samt tillförlitlighet till dess att motorn utvecklade 270 hästar. Den var ändå svagare jämfört med Ferrari och Maserati, men Vanwalls chassi gjorde att bilen stod som segrare i konstruktörsmästerskapet 1958. Sterling Moss blev tvåa i förarmästerskapet, endast en enda poäng efter världsmästaren Mike Hawthorn.

### [LÄS MER: Här testar Formel 1-mästaren en "Zlatan-Ferrari"](#)

Bilen hade en fantastisk väghållning tack vare Colin Chapman (skaparen av Lotus) som designade hjulupphängningen och chassit. Dessutom hade bilen andra bromsar än konkurrenterna och därmed bättre bromsverkan.

Varje exemplar av kommer kosta motsvarande över 18 miljoner svenska kronor. Fem exemplar kommer säljas till privata köpare, medan det sjätte exemplaret kommer behållas av Vanwall och användas för dess planerade historiska racingteam.

### [LÄS OCKSÅ: McLaren hyllar Formel 1-legend](#)





**Anders Nilsson**

## Relaterade artiklar



### [Här testar Formel 1-mästaren en "Zlatan-Ferrari"](#)



### [Säljstart för Cupra Formentor](#)



### [Formel 1-legendaren: MP gör bilen till en klassfråga](#)



### [Niki Lauda död - hyllas i hela världen](#)

## 16. Lewis Hamilton med nytt rekord i Formel 1.

PUBLICERAD: 25 OKTOBER 2020 KL 15.48 av Anna Andersson.

Den 92:a segern kom i Portugal. Ingen F1-förare har vunnit fler lopp än Lewis Hamilton.  
 – Tack för att ni tror på mig!, jublar britten.



Den regerande mästaren tappade visserligen ledningen under inledningen av Portugal GP, men arbetade sig tillbaka och tog greppet om F1-debuten i Algarve.

På sina mediumdäck körde han in säsongens åttonde seger i årets tolfte lopp och passerade Michael Schumachers rekord för flest formel 1-segrar någonsin.

Det gör att han nu är den F1-förare som vunnit flest lopp sedan mästerskapet startade år 1950.

## MOTORNYTT

Hamilton tog sin första seger i Kanada år 2007, under sin debutsäsong med McLaren-Mercedes, därefter blev han världsmästare år 2008 och sedan han lämnade McLaren för Mercedes år 2013 har han utvecklats ytterligare och tagit över som sportens gigant. Sedan dess har han vunnit fem VM-titlar och i år lär han vinna sin sjunde totalt. Han har 77 poängs försprång när nu fem deltävlingar återstår av säsongen.

F1 reser nu vidare till San Marino klassiska Imola då handlar det om en tävlingshelg över två dagar, istället för tre som är brukligt. Det gör att förarna har ett träningspass på sig innan det är dags för lördagens kval.



**SLUT**