



Voisin C14 Lumineuse 1927

1. Brand vid Teslas Service Center i Malmö.
2. Beta-version av Teslas helt självkörande system ute nu.
3. Allvarlig säkerhetsmiss i Mercedes lysande stjärna.
4. Mercedes släpper inte in Google i bilen.
5. Rolls-Royce Ghost för tyst – passagerarna blev åksjuka.
6. Så mycket kostar Kia Sorento som laddhybrid.
7. Fyra elbolag i Polen vill bygga egen elbil.
8. Fiat 500 nu med en liten extra dörr på passagerarsidan.
9. Nya Jaguar XF.
10. Prov: Renault Clio E-Tech Hybrid.
11. Prov: Ferrari Roma – F1-racer i smoking.
12. En liten hybridbil som vill tänka stort.
13. Nya De Tomaso P72 byggs i USA.
14. Transportstyrelsen: PED0-skylden får vara kvar.
15. Skolbussen som är redo för apokalypsen.
16. En dubbel hybridlösning ska rädda Europas lastbilsflotta.
17. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 9.
18. SSC Tuatara är världens snabbaste bil.
19. Televerkets trehjuling.
20. Segercittra.
21. Fredagsvideon: Kenny Bräcks alla vinster i Indycar.

1. Brand vid Teslas Service Center i Malmö: Polisen misstänker skadegörelse.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-20, 08:15.

Flera Teslor i lågor vid Service Center i Malmö.



Under natten har ett flertal bilbränder rasat vid Teslas Service Center i Malmö. Totalt har räddningspersonal från tre brandstationer deltagit i släckningsarbetet, som nu ska vara under kontroll. I brandens inledningsskede fanns risk för att spridning till huvudbyggnaden, men nu är läget stabilt, rapporterar [SVT Nyheter](#).

– Det har brunnit i sju eller åtta eldrivna fordon på olika ställen, på en yta på 300-400 kvadratmeter. Vi har koncentrerat oss på de bilar som låg närmast byggnaden för att minska risken för spridning till lokalen. När vi lyckades dämpa branden, kunde vi släcka de övriga bilbränderna, säger Magnus Köhlin, räddningsledare på Räddningstjänsten Syd till [SVT Nyheter](#).

Med anledning av detta har ett så kalla VMA, Viktigt meddelande till allmänheten, gått ut som uppmanar boende i närheten att vara försiktiga och inte andas in den giftiga röken.

Orsaken till branden är ännu oklar, men räddningsledare Magnus Köhlin säger till SVT Nyheter att han svårt att se några naturliga orsaker till branden. Polisen utreder grov skadegörelse.

[Teslan fattar eld i parkeringsgarage – se det blixtnabba händelseförloppet](#)

[BMW i8 började ryka – brandkåren släckte med container-bad i 24 timmar](#)

[Se när räddningstjänsten släcker brand i Tesla Model S](#)



Patrik Lundin

Feber

2. Beta-version av Teslas helt självkörande system ute nu.

AV BOBBY GREEN.

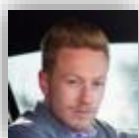
2020-10-23 KL 07:40.

Ett gäng utvalda personer har fått uppdateringen.



FILMER: https://youtu.be/YOS_aa3-9Hw?t=27
<https://twitter.com/i/status/1319149428091932674>

Ni har säkert hört talas om att Teslas bilar "har all hårdvara som behövs för total självkörningsförmåga". Och nu är det där med total självkörningsförmåga här, i alla fall i beta-version. Ett gäng utvalda personer som anses som vara experter och extra försiktiga i trafiken. Alla kan alltså inte ta del av uppdateringen än men nu är den ute och enligt uppgift håller NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) i USA väldigt mycket koll på utvecklingen. Betan som rullats ut nu kommer användas för att samla in massa data och ytterligare förbättra tekniken. Om allt går som det är tänkt kommer en skarp version att släppas senare i år, och den kommer då att kosta 2000 dollar.



BOBBY GREEN

3. Allvarlig säkerhetsmiss i Mercedes lysande stjärna.

Publicerad 2020-10-23 kl 10:45.

Styrervo, strålkastare och vindrutetorkare kan ge upp på grund av ett jordningsfel.



Flera biltillverkare har börjat förse sina modeller med lysande designdetaljer på utsidan. Exteriöra finesser som en [lysande grill](#) finns till exempel på elbilen Skoda Enyaq iV.

Men det går inte alltid enligt plan när den här typen av lysande detaljer ska lanseras. Rolls-Royce har [tvingats sluta sälja](#) den belysta versionen av kylarprydnaden Spirit of Ecstasy på grund av nya EU-regler.

Nu råkar även Mercedes ut för problem med den lysande stjärnan som finns som tillval i vissa modeller, för att omgivningen direkt ska kunna känna igen bilen som just en Mercedes.

Amerikanska myndigheten NHTSA har inlett en granskning som avslöjar att Mercedes lysande stjärna kan ge upphov till ett elfel som i värsta fall innebär att servostyrningen slutar fungera.

Eftersom felet kan inträffa i de stora och tunga suvarna GLE och GLS kan det därmed bli tungt att styra bilen för en ovan förare, särskilt i låg fart.

Mercedes ska nu återkalla bilarna som omfattas av felet. Det orsakas av ett jordningsfel och kan i vissa fall även leda till att vänster strålkastare och bilens vindrutetorkarmotor slutar fungera.

Inga olyckor ska ha inträffat på grund av felet, hävdar Mercedes.

Läs också:

[Belyst kylarprydnad stoppas av nya EU-regler](#)

[Rolls-Royce tvingas sluta sälja belyst kylarprydnad
Kostade 40 000 kronor – nu försvinner tillvalet.](#)

4. Mercedes släpper inte in Google i bilen.

PUBLICERAD: 17 OKT 2020, KL 20:26.

Mercedes går sin egen väg och har inga som helst planer på att låta Google, eller något annat tech-företag, utveckla deras operativsystem. "Vi ska vara arkitekter till vårt eget system och ha full kontroll", säger Ola Källenius, vd för Daimler.



Vid en intervju med en mindre grupp europeiska journalister berättade [Ola Källenius](#), vd för Daimler, att företaget kommer att fortsätta med utvecklingen av ett eget operativsystem. Mercedes är inte intresserade av att släppa in något annat företag i bilen som det ser ut i dag.

– Vi ska vara arkitekter till vårt eget system, både det underliggande och det som kunderna ser, och rekryterar för fullt för att bygga upp vår kompetens. Det betyder inte att vi ska eller bör göra allt, men vi ska vara arkitekter och ha full kontroll, säger Ola Källenius enligt [Di.se](#).

Mercedes vill alltså inte låta till exempel Google utveckla operativsystemet i bilarna, till skillnad från [den väg som till exempel Volvo Cars har valt](#). Vi har sett bevis på att det i vissa fall är så att biltillverkarna släpper sina bilar med en inte fullt utvecklad mjukvara, där vissa utlovade funktioner kommer senare och liknande. Volkswagen har till exempel [råkat ut för en del problem mjukvarumässigt med sin ID.3](#). Volkswagen är en annan biltillverkare som har utvecklat ett eget operativsystem i sina nya bilar.

Polestar likväl som Volvo är exempel på biltillverkare som valt en annan väg och stoppat in Googles system i sina bilar, [det har också resulterat i en del problem som vi skrev om nyligen](#).



På denna skärm ska du inte förvänta dig att få Googles, eller annat tech-bolags, operativsystem.

När det kommer till den självkörande tekniken kan det mycket väl bli verklighet i Tyskland under nästa år. Det skulle kunna ske i till exempel [nya Mercedes S-klass](#) och då på nivå tre på den femgradiga skalan.

Saken är den att olika marknader har olika regler att förhålla sig till och därför kommer införandet att ske under olika tidpunkter. Bilarnas hårdvara är dock installerad redan från början för att sedan kunna aktiveras när kunden önskar det.

Nivå fem, som motsvarar fullt autonoma (självkörande) bilar, kommer att dröja ytterligare.

– Säkerheten är viktigast och även om tekniken är mogen är det förmodligen en bra idé att vara försiktig med genomförandet. Ska du nå full autonomi i en stadsmiljö handlar det inte om miljoner händelser, snarare miljarder, som systemet ska hantera. Vi är där till 99 procent, men alla situationer, oavsett hur osannolika och otroliga de verkar, måste täckas, säger Ola Källenius.



Nya Mercedes S-klass presenterades för en dryg månad sedan.

5. Rolls-Royce Ghost för tyst – passagerarna blev åksjuka.

Publicerad 2020-10-24 kl 7:13, text Erik Söderholm.

Ingenjörerna fick skala bort ljudisolering för att göra de åkande mer bekväma.



Många bilköpare uppskattar en riktigt tyst bil, särskilt på vår grova svenska asfalt. Men kan en bilmodell bli *för* tyst?

Den frågan ställdes på sin spets under utvecklingen av nya Rolls-Royce Ghost. Som vi tidigare berättat har märket nyss lanserat en [ny generation av Ghost](#) som är tystare än tidigare tack vare bättre ljuddämpning. Och då ska vi komma ihåg att förra modellen knappast var någon "bullerburk".

Läs också: [Lyxmärkets knep för att ägarna inte ska behöva ladda själva](#)

Men faktum är att bilen under den femåriga utvecklingsperioden faktiskt uppfattades som lite för tyst av flera testpassagerare. De kände sig yra och åksjuka, berättar utvecklingschefen Jon Simms i en [intervju med Bloomberg](#).

Lösningen blev att ingenjörerna fick mäta ljudnivån på varje enskild pryl i interiören, inklusive stolsramarna, och se till att de ger ifrån sig en viss vibrationston som kallas "viskningen". De fick även skala bort en del ljuddämpning i karossen.

Att ha en helt tyst kupé uppfattas tydligen inte som helt positivt av öronen, enligt Rolls-Royce, och det kan ge upphov till åksjuka. Det blir därför intressant att se hur märket hanterar den [kommande elbilsmodellen](#) som förmodligen blir ännu tystare än dagens modeller med bensinmotor.



6. Svenska priserna: Så mycket kostar Kia Sorento som laddhybrid.

Publicerad 2020-10-22 kl 13:32.

Blir den billigaste sju-sitsiga laddhybriden med bred marginal.



Kia Sorento Plug-In Hybrid dyker upp på marknaden som ett mycket prisvärt alternativ för den som behöver laddhybriddrift och sju sittplatser. Det svenska priset börjar på 579.900 kronor, mer än 200.000 kronor billigare än Volvo XC90 T8.

Kia Sorento Plug-In Hybrid kommer i fyra utrustningsnivåer: Action, Advance, Advance Plus och Advance Plus Panorama.

Drivlinan i Sorento Plug-In består av en 1,6-liters turbobensinare som jobbar tillsammans med en elmotor på 66,9 kW och ger en systemeffekt på 265 hästar och 350 Nm som skickas till alla fyra hjul. Batteriet är på 13,8 kWh. Räckvidd på el är inte officiellt ännu.

Säljstarten sker inom kort och de första leveranserna ska ske i början av nästa år.

Svenska priserna:

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Action: 579.900 kronor.

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance: 609.800 kronor.

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance Plus: 639.700 kronor.

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance Plus Panorama: 654.600 kronor.

[Vi har kört helt nya Kia Sorento: "Väldigt tyst och bekväm"](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Kia Sorento som laddhybrid officiell](#)

Patrik Lundin

7. Fyra elbolag i Polen vill bygga egen elbil.

PUBLICERAD: 24 OKT 2020, KL 13:47.

Fyra polska elbolag vill gå ihop för att börja bygga elbilar. Målsättningen är att redan 2023 bygga 100 000 elbilar som ska gå under namnet Izera. Företagen har tagit hjälp av Torino Design för att hitta rätt design på bilen.



Det polska företaget ElectroMobility Poland, med vd Piotr Zaremba, har avslöjat att företaget, som ägs av fyra olika energibolag i Polen, vill börja bygga elbilar och snabbt, redan 2023, nå en produktion på 100 000 bilar per år.

Enligt tyska tidningen Deutsche Welle har det polska företaget varit i kontakt med Volkswagen för att köpa deras elbilsplattform MEB, som används till hela ID-familjen. ElectroMobility Polen har också fört samtal med Toyota och Hyundai om köp av plattform.

Italienska designfirman Torino Design har arbetat med två prototyper, en halvkombi i mellanstorlek och en suv i samma storleksklass. De två konceptbilarna visades i somras för Zarembo, den polske miljöministern Michal Kurtyka och Torino Designs chef Roberto Piatti. Tyska företaget EDAG kommer att stå för ingenjörskunskapen i själva bilbygget. Det mesta av designen har gjorts i olika datormodeller och den första fysiska bilen var den som visades i juli i år. Tidigare Jaguar-cheferna Lukasz Maliczenko och Tadeusz Jelec har hjälpt till vid utvecklingen av nya modellen.



Polen storsatsar på eldrivna fordon och satsningen är en stor del i premiärminister Mateusz Morawieckis långsiktiga plan för ekonomisk tillväxt. Redan 2016 annonserade Mateusz Morawiecki att han vill se en miljon elbilar i Polen senast 2025. Enligt senaste statistiken för 2019 såldes det i Polen 555 000 nya bilar.

Polen har redan skaffat sig en framskjuten plats gällande batterifabriker. Koreanska LG Chem har byggt en av Europas största batterifabriker i polska Wroclaw och denna fabrik ska byggas ut de kommande åren. 2022 ska det byggas elbilsbatterier motsvarande 65 GWh i Wroclaw.



[20 bilder](#)

[Izera \(elbilskoncept från Polen\)](#)

Feber

8. Fiat 500 nu med en liten extra dörr på passagerarsidan.

AV BOBBY GREEN 2020-10-23 KL 10:00.

Gör det enklare att komma in i baksätet.



FILM: <https://youtu.be/PtypQAn2Nsk>

Fiat presenterar nu en ny version av nya eldrivna 500:an och den här kallas för 500 3+1. Den får en liten extra dörr på passagerarsidan som ska göra det enklare att komma in i baksätet - mycket likt lösningen Mazda RX-8 har. Den nya versionen är speciellt framtagen för föräldrar som har ett eller fler barn, och då ska alltså den lilla dörren underlätta när dessa ska i och ur. Dörren är som ni kan se bakhängd och av säkerhetsskäl går det endast att öppna denna när framdörren redan har öppnats. Dörrkonstruktionen ökar vikten på bilen med 30 kilo.

Prislappen i Italien startar på 31.900 euro.





[Eldrivna Fiat 500e tar sig 32 mil på en laddning](#)
[Kostar från 37.500 euro](#)



[Nya eldrivna Fiat 500 läcker ut](#)
[Läcker?](#)



[Fiat 500 är en riktigt härlig klassiker](#)
[Habegär](#)

BILSPORT**9. Nya Jaguar XF – insidan i fokus.**

Publicerad: 2020-10-06 kl 14:56.

Jaguars nya XF har fått ett rejält lyft från föregångaren. Modellen är tillgänglig både som sedan, vilken kallas Saloon, och kombivarianten Sportbrake. Förutom en genomgripande designmässig uppdatering både utvändigt och, kanske främst, invändigt så är möjligheterna att hålla förare och bil uppkopplade det som lyfts fram mest av den anrika brittiska biltillverkaren.



En ny front med ny och större grill samt generösare luftintag. Nya strålkastare med Jaguars "Double J" RDL. Bak har XF fått ny stötfångare och uppdaterade bakljus.





I filmen nedan visar Jaguar i detalj hur designen skiljer sig från föregående modell.

FILM: <https://youtu.be/FbD65b7P0Zw>





*Helt nya inredningsalternativ och material har lyft känslan i kupén.
Aktiv bullerdämpning och luftrening med nanoteknologi bidrar vidare till förarmiljön.*

Jaguars egna infotainmentsystem Pivi Pro har därför fått ta en prominent plats i mittkonsolen i form av en 11,4 tums välvd HD-pekskärm. Menysystemet har förenklats och enligt tillverkaren ska 90% av de vanligaste funktionerna nås från hemskärmen med ett eller två klick.

Trådlös laddning av smartphones, signalförstärkning och en separat strömkälla för snabb uppstart är andra saker som ska förbättra uppkopplingsmöjligheterna i bilen. Dessutom gör bilens Software-Over-The-Air system att uppdateringar av bilens mjukvara sker automatisk och trådlöst, utan besök på verkstad.



Centralt på mittkonsolen hittas en 11,4 tum stor välvd pekskärm, från vilken bilens infotainmentsystem kan kontrolleras.



Kombiversionen Sportbrake bjuder på ett generöst bagageutrymme.



Stolarna har fått förbättrad stoppning samt bättre täckning av stolsvärme och kylning. Dessutom har samtliga nackstöd fått en jaguar på språng i relief.



Samtliga motoralternativ kan fås med fyrhjulsdraft. Den starkaste motorn på 300 hästkrafter har dock det som standard. Dieseln och bensinmotorn på 250 hästkrafter är bakhjulsdrivna som standard.

Drivlinan är även den ny och totalt finns det tre olika motoralternativ att välja mellan, där alla är turboladdade fyror på två liters slagvolym.

De två bensinmotorerna är uppdaterade varianter av de tidigare motorerna som nu ger 250 respektive 300 hästkrafter. 0-100 km/h nås med Saloon på 6,5 sekunder med motorn på 250 hästar, medan den kraftfullare motorn klarar det på 5,8 sekunder. Det tredje alternativet är en helt ny mildhybrid diesel på 204 hästkrafter, med en förbrukning på bara 4,9 l/100 km.

Den kraftfullare bensinmotorn kommer med fyrhjulsdraft som standard, medan det är tillval med de två övriga motorerna. Kraften når drivhjulen via en åttastegad automatlåda.

Mycket har gjorts för att förbättra miljön i kupén. Nya XF har till exempel aktiv buller-reducering. Det vill säga att sensorer känner av eventuellt buller och motverkar det genom att skicka ut en "motsatt" ljudvåg. Ett speciellt luftreningssystem kallat Cabin Air Ionisation renar luften med hjälp av nanoteknologi, medan ett PM2,5 luftfilter tar bort även mikroskopiska partiklar och allergener från luften.

Nya Jaguar XF går att beställa redan nu och priset för XF Saloon börjar på lite mer än 375.000 kronor (£32.585). Sportbrake kostar något mer och börjar istället strax under 400.000 kronor (£34.605).

Daniel Daleke



10. Prov: Renault Clio E-Tech Hybrid – komforthybrid.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-22, 05:54

Renaults Clio E-Tech är en klassisk hybrid à la Prius. Den går inte bara extra snålt utan är också ovanligt komfortabel.



Renault Clio E-Tech Hybrid vinner i längden.

VAD ÄR NYTT? Renault har lanserat en trio hybridbilar under det gemensamma namnet E-Tech, varav Megane och Captur är laddhybrider och Clio är vanlig hybrid. De har alla en 1,6-liters bensinfyra utan turbo på 91 hästar och en elmotor på 67 hästar. Det finns också en startmotor med 33 hästar som hjälper till att rulla igång bilen. Sammanlagt är systemeffekten 140 hästkrafter i Clio och 160 hästar i laddhybriderna.

Idag är det ovanligt med sugmotorer. Anledningen till att Renault inte valt att ge motorn lite extra kraft med turbo eller kompressor är officiellt att det gör motorn mindre och då kan den få plats i fler bilmodeller.

Vi tror att andra förklaringar kan vara att hålla nere kostnaderna och spara soppa. Vi vet ju att turbo och överladdning lätt ger högre förbrukning. Renault prioriterar lågt pris framför hög prestanda.

Renault Clio E-Tech har även andra likheter med Megane och Captur – alla de tre serierna har fått en ansiktslyftning som bland annat innebär en ny interiör med digitalt instrumentkluster och en stor central pekskärm för att styra infotainmentsystemet.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? I en tid där alla tycks ha ambitionen att göra sportiga bilar är Clio ett välkommet undantag. Den har en mjuk och behaglig fjädring som ger fin komfort, både i stad och på landsväg. Stolarna och den mjukt växlande lådan bidrar också till den bekväma upplevelsen.



Förarmiljön känns modern och komforten är hög.

Men motorn då? Är det något drag i den?

Så där. Men trots 20 färre hästar än Megane och Captur känns Clio rappare och smidigare tack vare lägre vikt. Och de båda elmotorerna gör att bilen rullar igång smidigt på el.

Den svaga sugmotorn gör samtidigt att det saknas bottendrag. Man får varva upp en stund för att känna att det kommer lite extra kraft. Men det är knappast en upplevelse som ger något större endorfinpåslag.

BORDE JAG KÖPA EN? Även om Clio inte är så värst underhållande är det en bil som vinner i längden. Bra utrymmen, modern förarmiljö, bra ekonomi och en komfort i klass med större bilar gör att Clio är lätt att leva med – och trevlig att åka i.

RENAULT CLIO INTENS E-TECH

TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensin, 1 598 cm³ (91 hk 144 Nm) + elmotor (67 hk, 205 Nm) + startmotor (33 hk, 50 Nm). Systemeffekt 140 hk. Automatisk multimode-växellåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 050/1 798/1 440 mm. Axelavstånd 2 583 mm. Tjänstevikt ca 1 238 kg. Bagagevolym 243 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,9 sek. Toppfart 186 km/h. Förbrukning 4,4 l/100 km. CO₂ 98 g/km.

PRIS: 246 900:–. Skatt 606:–, 1 516:– efter 1 april 2021.

SUMMERING

BÄST: Stor infotainmentskärm, låg förbrukning, hög komfort.

SÄMST: Ingen laddhybrid, svagt bottendrag, ingen turbo.





11. Prov: Ferrari Roma – F1-racer i smoking.

Av Heinrich Lingner, Publicerad 2020-10-23 05:55.

Som en F1-racer i smoking, så beskrivs Roma av tillverkaren i en marketingvideo. På landsvägarna mellan Turin och Genua får Roma visa om den håller vad Ferrari lovar.



Ferrari Roma är mycket mer än en coupéversion av Portofino.

Fyrsitsiga modeller från Ferrari brukar inte ha det lätt. Inte för att de på något sätt är tråkigare eller ens särskilt mycket långsammare än sina tvåsitsiga bröder men väldigt få av de mer familjevänliga bilarna lyckas uppnå samma ikonstatus. Kanske är det därför att man har dragit till med en 250 GT Lusso från 1962 som förebild i pressmappen.

Videomaterialet sparar inte heller på kopplingar till Fellinis "La Dolce Vita" eller den legendariska kortfilmen "C'était un rendezvous" där en osynlig bil väcker Paris på morgonkvisten med ett oförglömligt V12-soundtrack. Men egentligen behöver Roma inte allt ståhej. När vi ser bilen i Piemonte på morgonen möts vi av en helt annan karaktär: elegant och kompakt, men samtidigt muskulös och självsäker.

Framför allt känns bilen lågmäld trots sina skulpturala former. Det beror till stor del på avsaknaden av alltför många loggor. Visst kan man skymta Ferraritexten mellan bakljusen och dessutom några knallgula Cavallinivapen men mycket mer än så blir det inte.

Inne i kupén hälsas man däremot välkommen av modellens namn på den centrala infotainmentskärmen. Instrumentplaceringen och andra viktiga funktioner har gjorts om men frukta icke, det centrala styrdonet är fortfarande ratten som sig bör i en Ferrari. Visserligen har man även moderniserad kringlan och många av Romas nymodigheter hade man lätt kunnat undvara.



620 hästar i lyxförpackning. Den 3,9 liter stora V8:an med dubbelturbo hör till F154-familjen, precis som alla andra åttacylindriga Ferrarimotorer.

På rattekrarna hittar vi numera moderna touchytor som kräver en del tillvänjning för att inte ofrivilligt drunkna i den massiva menystrukturen som man knappast hade förväntat sig i en Ferrari. Men i ärlighetens namn är det ju knappast tekniken som lockar i en bil från Modena utan snarare drivlinan. Det är alltså bara i ytterst sällsynta fall man känner behov av att leka med touchytorna.

Med ett undantag. Även startknappen är numera en beröringskänslig yta. Synd, en mekanisk anordning hade passat bättre till den ljuvliga åttacylinderns karaktär. Det krävs två tryck (vilket kanske beror på min tekniska inkompetens?) för att blåsa liv i motorn som vaknar med ett mer framträdande vrål än man först hade förväntat sig, bara för att i nästa sekund falla tillbaka till en tystare, brummande tomgång.

Precis som i andra åttacylindriga motorer ur F154-familjen roterar en 180-graders vevaxel även i Roma, som ger bilen en tändningsföljd som motsvarar den hos två kombinerade fyrcylindriga motorer.

Strax innan vi ska starta vår färd får vi ett sista tips av Ferraris teknikgäng. På grund av de halkiga vägarna ska vi helst köra bilen i läge Wet. Klart, det fixar vi. De olika körinställningarna väljer man precis som i de sportigare modellerna via det lilla vredet på ratten som på Ferrarispråk kärleksfullt kallas manettino. Som vanligt har man tillgång till fem olika steg: Wet, Comfort, Sport, Race och ESC off.

Egentligen räckte det gott och väl med Wet- och Comfortinställningarna för vår landsvägsfärd bland böljande vinodlingar och mikroskopiska byar, Sport och Race har vi enbart kunnat prova under en kort tid. Roma bjuder såklart även på språkstyrning som reagerar på kommandot "Ciao Ferrari". Vad annars? Vi har dock knappt provat funktionen eller den adaptiva farthållaren. Det är helt enkelt mycket roligare att befatta sig med hårdvaran i en Ferrari än med en mängd assistanssystem.



Dubbelkopplingslådans funktionsväljare har förpackats snyggt i en växelspakskuliss från fornstora dagar.

Drivlinan består bland annat av en åttaväxlad dubbelkopplingslåda med oljebadkoppling och torrsumpsmörjning som härstammar från SF90 Stradale. Men i Roma har den även begåvats med en mekanisk backväxel. Den nya lådan är därmed inte bara mindre än föregångarens utan även sex kilo lättare.

Det bästa är dock att man i Roma har återskapat den klassiska växelkulissen från gångna modeller, även om det var länge sedan det satt en mekanisk växelspak i kardantunneln.

Utanför kupén flyger vinodlingarna förbi och ortsskyltarna känns som vinetiketter: Barolo, Barbaresco, Serralunga och Monforte d'Alba. Ferraris tekniker hade förresten rätt, det är faktiskt ganska halt här. I resans första hårnålskurva steppar Romas bakdel ur leden men fångas lika snabbt av styrelektroniken. Jag hann inte ens reagera innan allt var normalt igen.

Det här var ju alldeles för enkelt. Wet byts mot Comfort och det hela börjar på nytt. I nästa sväng lämnar elektroniken en aning mer utrymme för förarens ego: sidosteg, nu hinner man styra emot, i nästa sekund blinkar antispinnsystemets varningslampa och det är som om ingenting har hänt.

Den ansvariga kallas på Ferrarispråk för FDE (Ferrari Dynamic Enhancer) och kontrollerar tillsammans med ESP bilens egenstyrningsförmåga. Det sker med hjälp av riktade broms-ingrepp och fungerar även i Raceläget. Ännu en nyhet i Roma.

Det känns som om motorn knappt behöver anstränga sig. Högerpedalen är halvvägs nere och den lilla coupén formligen flyger längs nästa raksträcka, vid 7 000 rotationer petar systemet i nästa kugge. Ännu en skarp sväng, inbromsning, nedväxling, justera styrvinkeln och fullgas. Det är fascinerande hur jämna och exakta bilens kolfiberkeramiska bromsar är. Att det rör sig om ett brake-by-wire-system hade man aldrig kunnat tro. I alla fall inte på gatan.



*Det viktigaste (alltså varvräknaren) står i centrum – om man vill.
Färddatorns funktioner styrs via tryckkänsliga ytor på ratten.*

Lika precist som bromssystemet är, upplevs även den extremt potenta motorn som nu har 20 hk mer än i Portofino vilket bland annat uppnås genom ändrade profiler på kamaxeln och högre varvtal i turbon. Det underlättar dessutom vid mjuka lastväxlingar och smidiga växelbyten. Vridmomentet anpassas kontinuerligt till de rådande omständigheterna genom en riktad laddtrycksstyrning.

Summa summarum står det alltså 620 hk och 760 Nm på papperet. Det låter imponerande men på de slingrande landsvägarna känns Roma inte alls övermotoriserad. Omkörningar kräver endast ett litet tryck på högerpedalen, oaktat aktuell växel, så länge det inte rör sig om den löjligt långa slutkuggen. Sprinten från noll till 100 km/h ska endast ta 3,4 sekunder och hastighetsmätarens nål slutar inte röra sig förrän den passerar 320 km/h-strecket. Det är så här en Ferrari ska vara!



*Upp till 272 liter rymmer bagaget. Dessutom kan baksätet fällas.
Då får man till och med plats med golfbaggen.*

Effekt finns det alltså gott om, alltid och överallt, oavsett varvtalet. Och skulle en oerfaren förare falla för övermodets laster finns det som tur är en uppsjö av assistanssystem som fångar bilen snabbt och diskret utan att tränga sig på.

Onda tungor påstår att Roma inte är mer än en coupéversion av Portofino, men det är inte hela sanningen. Mer än 70 procent av delarna är nytvecklade enligt Ferrari, men det absolut viktigaste är trots allt att Roma är en helt annan best än den lilla cabrioleten.

Här kör man sportigare med skalpellskarp precision och ack så mycket mer känslor än i den påstådda systerbilen. Sittpositionen är annorlunda, man sitter djupare och smälter nästan samman med bilen. Världen utanför ser annorlunda ut när man jagar ideallinjen och siktar mot apex mellan de höga framskärmarna. Instyrningen är mer aggressiv än i den tillbakalutade cabben och understyrning lyser helt med sin frånvaro. Roma förblir faktiskt neutral så pass länge att man likaväl hade kunnat byta namn på den kompakta coupén till Schweiz.

Men vad har Roma gemensamt med Portofino egentligen? För det första är det en Ferrari som lämnar dig ifred om du endast vill komma från A till B. Här går det alldeles utmärkt att krypa runt i 55 km/h på sjätte växeln och bara njuta av pittoreska italienska småbyar samtidigt som man förvånas över den fantastiska fjädringskomforten de adaptiva tillvalsdämparna ger.

Ferrari Roma är inte ensam i sitt slag och har en hel del konkurrenter. Porsche 992 Turbo S exempelvis, som är dyrare och mer teknikstinn. Ett absolut monster på banan men något ospektakulär som GT. Varför inte nya McLaren GT som visserligen är en aning dyrare men betydligt mer extrovert än Roma. Här hänger det på vardagsdugligheten där den stegrande hingsten klarar sig långt bättre än engelsmannen.



Inte alls som Portofino. Roma visar prov på en alldeles egen design som drar sina influenser från ikoniska modeller som 250 Lusso och Daytona.

Åskmoln drar in över Piemont och letar sig väg österut mellan Medelhavet och Alpena. Den röda lacken glänser mörkare nu när vi tar avsked, hemlighetsfull, skulptural och sensuell. "Det här är mer än bara en bil, det är konst", inflikar en äldre herre full av beundran. "E piu di un'auto, questa e un'opera d'arte." Vi säger absolut inte emot.

TEKNISKA DATA FERRARI ROMA

MOTOR: V8, bensin, turbo, 3 855 cm³, 620 hk vid 5 750 r/min, 760 Nm vid 3 000 r/min. Åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

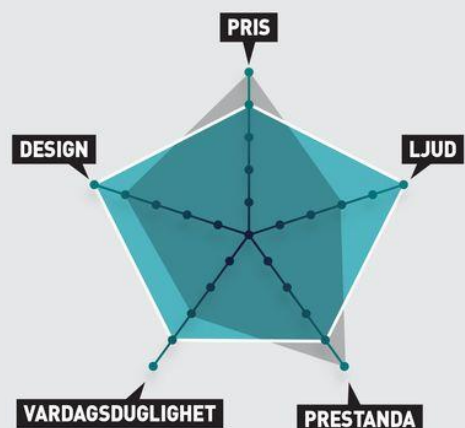
KAROSS: L/b/h 4 656/1 974/1 301 mm. Axelavstånd 2 670 mm. Tjänstevikt 1 570 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,4 sek.
Toppfart över 320 km/h.

PRIS: Cirka två miljoner kronor.

PERSONLIGHET

■ FERRARI ROMA
■ PORSCHE 911 TURBO S



SUMMERING

BÄST: Hög komfort, brutala prestanda, lättkörd och förvånansvärt vardagsduglig, prisvärd jämfört med konkurrenterna.

SÄMST: Vi ser gärna fler fysiska knappar.



SVENSKA DAGBLADET

12. Test: Honda Jazz.

Eric Lund Publicerad 2020-10-20.

En liten hybridbil som vill tänka stort.



Modellnamnet Jazz kom till Sverige 1985. Nya Jazz är precis som då lite högre än många konkurrenter. Innerutrymmena är mycket bra.

Hondas minsta modell har förnyats inifrån och ut. I centrum finns en annorlunda lösning för hybriddrivningen och en klipskt disponerad interiör.

Småbilar är ofta dömda till ett tufft liv. De är konstruerade med små budgetar för att kunna säljas till låga priser.

Kompakt format gör dem tjänliga i stora städer där de skuffas runt i smala gränder, parkeras utomhus och får utstå att bli kantstöta i trängseln.

Det inte är konstigt att småbilar för det mesta är ganska enkelt utförda transportkokonger. Men det finns undantag.

Runt millennieskiftet satsade både Audi och Mercedes-Benz på exklusiva småbilar. Resultaten hette A2 och A-klass.

De var inte lyxigare än andra småbilar, men konstruerade så att de skulle erbjuda storbilsegenskaper i fråga om utrymmen, komfort och säkerhet.

Båda hade korta motorhuvar och var byggda lite grann på höjden. Mercedes A-klass hade dubbla golv, där motorn skulle kunna tryckas in i händelse av en frontalkollision. Audi A2 var tillverkad av aluminium för att spara vikt.

Tjugo år senare har båda märkena fortfarande småbilar på programmet, men i form av traditionellt paketerade modeller. Helt utan den genialitet och det nytänkande som präglade föregångarna. Det lönade sig uppenbarligen inte för "fina märken" som Audi och Mercedes-Benz att utmana konventionerna.

Istället är det Honda som 2020 vågar lansera en modern uppföljare till A-klass och A2. Rättare sagt har Honda Jazz ända sedan 2001 varit konfigurerad på ungefär samma sätt. Den nya modellen är den fjärde generationen (eller femte, om vi räknar originalet från 1985) och sedan 2001 har Jazz vuxit knappt 22 centimeter på längden.



Honda Jazz påminner lite om det tidiga 2000-talets exklusiva småbilar, Audi A2 och Mercedes A-klass. Småbilar i nytänkande paketering.

Den Jazz jag sommaren 2020 hoppar in i är rakt igenom en ny konstruktion jämfört med den utgående versionen från 2013. Snoken har blivit en smula spetsigare, men alltjämt är det en småbil med minibussproportioner. Precis som A-klass och A2 hade en gång i tiden.

Honda är en tillverkare som emellanåt orkar gå vid sidan av de gängse stråken i bilvärlden. Till exempel har Jazz bensintanken placerad under framstolarna. Det medger dels ett för storleksklassen ovanligt bra benutrymme i baksätet, dels att baksätet kan fällas på ett finurligt sätt.

I alla småbilar kan ryggstöden vikas fram så att bagageutrymmet kan svälja större prylar än matkassar och kabinväskor. Men i Jazz skjuts även sittdynan automatiskt framåt och ned mot golvet så att lastytan blir nära nog plan. En lösning som garanterat skulle få på moppe av ekonomiavdelningarna hos många andra biltillverkare.

Dessutom kan baksätets sittdynor fällas upp som på en biofåtölj. Det medger att höga prylar, krukväxter till exempel, kan fraktas stående på golvet bakom framstolarna. Under bagagerumsgolvet finns även ett litet stuvfack.

Honda gör även ett stort nummer av de nya framstolarna, som ska vara bekvämare än i föregångaren. Det är de kanske, men några under av komfort är de inte. Aningen över snittet för segmentet säger testlagets samlade ryggar.

Det mest spännande med nya Jazz är ändå drivlinan. Honda är världens största tillverkare av förbränningsmotorer (som kan sitta i allt från bilar och motorcyklar till gräsklippare, jordfräsar och portabla elverk). Men skiftet till elektrifierade drivlinor går snabbt även hos Honda. I vintras lanserades elbilen som heter E och Jazz kommer endast som hybrid.



En ergonomiskt väl utformad arbetsplats med digital instrumentering.

Även här har Honda valt en annorlunda lösning med två elmotorer. Bensinmotorn används primärt för att alstra ström till en elmotor som i sin tur laddar ett batteri. Elmotor nummer två får sin kraft från batteriet och driver bilen. Endast vid landsvägskörning används bensinmotorn för själva framdrivningen.

I stadstrafik går Jazz ofta på ren eldrift, mer än vad man är van vid i en hybrid som inte kan laddas med sladd. När strömmen i batteriet börjar sina startar bensinmotorn, som då "lever sitt eget liv" i förhållande till körningen. Den går på ett konstant varvtal och påverkas alltså inte av hur mycket eller lite föraren gasar.

Körkänslan kan i så måtto upplevas lite mysig, när ljud- och körupplevelse går i skilda spår. Men knepigheterna gör uppenbarligen nytta och det går att köra riktigt ekonomiskt med Jazz. En kamrat med faiblesse för ny teknik och snålkörning lyckades pressa ned förbrukningen under en utflykt inom stadstullarna till 2,9 liter per 100 km. Även utan ansträngning kan Jazz rulla på den angivna förbrukningen.

Samma hybridsystem kom för halvtannat år sedan i den större suv-modellen CR-V, men där var det svårt att uppleva samma nytta. Troligen kommer principen bättre till sin rätt i en liten bil.

Det är för övrigt svårt att inte trivas bakom ratten i Jazz. Alltifrån rattens utformning till styrningens utväxling och känsla bidrar till en alert och nyter personlighet. Drivlinans prestanda gör ingen sportbil, men Jazz är med på noterna även i hetsig trafik och känns inte trött ens i forcerat motorvägstempo.

Honda har introducerat ett nytt menysystem för manövrering av radio, navigation och andra funktioner. Väsentligt smidigare än tidigare varianter, men ändå en bra bit ifrån de bästa européerna.



Två elmotorer och en bensinmotor. Den sistnämnda driver bilen vid landsvägskörning.

Det finns gott som förvaringsfack för småprylar och flaskor. Testbilen har en ljus, behaglig tygklädsel och inredningen har inslag av ljusgrått som livar upp. Men dessa ingår i den högsta utrustningsnivån, Executive, och då kostar Jazz hela 262 900 kronor. I grundutförandet Comfort är priset 234 500 kronor.

Att Jazz har en avancerad drivlina och vissa kvaliteter som går utöver normal småbilsstandard är obestridligt. Men det finns konkurrenter som kostar väsentligt mindre och som ändå ger rimliga egenskaper, somliga har till och med bättre komfort än Jazz.

Ändå är det svårt att inte önska Jazz lycka och välgång på färden – den har ett uppsåt som förtjänar framgång



Baksätets sittdynor kan fällas upp, som på en biofåtölj.

Specifikationer | Honda Jazz

Grundpris: 234 900 kronor.

Förbrukning: 4,6 liter/100 km (WLTP).

Koldioxidutsläpp: 104 gram/km (WLTP).

Kväveoxidutsläpp: 6,0 mg/km.

Motor: 1,5-liters fyrcylindrig bensen, två elmotorer.

Kraftöverföring: enväxlad, framhjulsdraft.

Skatt: 1 098 kronor.

Max effekt: 98 hästkrafter (bensen), 107 (el).

Max vridmoment: 131 newtonmeter (bensen), 253 newtonmeter (el).

Tjänstevikt: 1 318 kg.

Längd/bredd/höjd (i meter): 4,04/1,69/1,53.

0–100 km/h: 9,5 sekunder.

Toppfart: 175 km/h.

Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

En mycket egensinnig hybridlösning där bensenmotorn främst används för att ladda elmotorns batteri. Växellåda saknas. Vid landsvägskörning kan bensenmotorn direktkopplas till drivhjulen.

Ekonomi

Betyg: 2 av 6

Nästan 235 000 kronor för Jazz i det enklaste utförandet. Det är en modig prissättning, även om den till dels motiveras av att Jazz är en mer finurlig småbil än flertalet konkurrenter.

Miljö

Betyg: 4 av 6

Det går att köra snålt med nya Jazz och även när den inte körs med ägg under gaspedalen hushållar den effektivt med bensindropparna. Vid stadskörning väljer bilen ofta det helt eldrivna körläget.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Jazz har gladlynta köregenskaper, även om det inte är drivlinan som bidrar till dem. Istället är det styrningens och chassits egenskaper som gör att bilen känns flink. Komforten är bra för storleksklassen.

Säkerhet

Betyg: 3 av 6

Nya Jazz har i skrivande stund inte krocktestats av Euro NCAP. I avvaktan på resultatet håller vi ned betyget. Säkerhetsutrustningen är i alla fall god.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Honda Jazz vänder inte upp och ned på småbilsklassen, men den är ett på många sätt sinnrikt svar på många av de önskemål man kan ha på en bil i detta segment. Den hushållar med bränslet, den är klipst paketrad och har praktiska egenskaper som sticker ut. Tyvärr är den prissatt så att många köpare nog kan skrämmas.

Två rivaler



Citroën C3 Aircross Live

199 900 kronor.

110 hästkrafter. 141 gram/km.



Renault Clio Zen 100

177 900 kronor.

100 hästkrafter. 120 gram/km.

Eric Lund

13. Nya De Tomaso P72 byggs i USA.

Publicerad: 2020-10-23 kl 12:45.

Ja, det ikoniska superbilmärket De Tomaso är tillbaka. Redan förra året visade de upp den nya modellen de arbetar med, P72. Som passande nog ska tillverkas i just 72 exemplar. Bakom nysatsningen står Norman Choi, en förmögen affärsman från Hong Kong.



Nyligen gick företaget ut med infon att bilen ska byggas i USA. Produktionen beräknas starta under 2022. Motorn? Ja, en Ford V8:a, så klart. I gammal god stil. Men den här gången är rovan överladdad med en förväntad toppeffekt över 700 hästkrafter. Ekipaget kommer endast att erbjudas ihop med en manuell sexväxlad låda och priset landar kring 8 miljoner för hela kalaset.





14. Transportstyrelsen: PED0-skylden får vara kvar.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-10-23 kl 15:43.

Uppdaterad 2020-10-23 kl 18:53.

Regskyltar med lustig eller olycklig innebörd florerar på nätet. Men varför stoppas de inte av Transportstyrelsen? Vi har tagit reda på varför.



Bilden är ett montage, men regskylten finns på riktigt.

Det kan vara lite kul att skratta åt skylten LAG 20M (lagom) på fet muskelbil. Och kanske kan skylten HET 69A (den får du räkna ut själv) vara skoj att stila med.

Men för ägaren till registreringsskylten PED 04U (Pedo for you) var det en blandad upplevelse att hämta upp den nya bilen.

– **Jag insåg direkt betydelsen** och kände att det var en olycklig kombination. Men jag har inte grävt i möjligheterna att byta skylt. Tvivlar på att det går eftersom bilen är privatleasad, berättar bilägaren och tillägger:

– **Är det ingen på Transportstyrelsen som granskar skyltarna?**

Vi passade vidare frågan till Christofer Kärrdahl, senior strateg på Transportstyrelsen, och det korta svaret är nej. Det finns en spärrlista med kombinationer, men PED 0-kombinationer har inte varit med på listan.

– Nu kommer PED 0 att läggas till på listan. Att det inte skett tidigare beror på den mänskliga faktorn. När vi släppte de nya kombinationerna försökte vi vara så kreativa och ansträngde oss att komma på så många olämpliga kombinationer som möjligt. Men vår fantasi har sina begränsningar. Det är 26 miljoner olika möjliga kombinationer och att komma på allt som är olämpligt är övermäktigt, säger Christofer Kärrdahl.

Istället får den som är missnöjd med sin skylt begära en ny. Det är alltså upp till ägaren av skylten PED 04U att behålla skylten eller begära en ny.

– I det här fallet kommer vi att godkänna ett byte om det kommer in en begäran från bilens ägare.

Transportstyrelsen får regelbundet in önskemål om att byta registreringsskylt, men de flesta får nej. Som ett exempel har en Mercedes-ägare fått nej att byta sin skylt som det står BMW på.

– Det är en bedömning från fall till fall. Ägaren får motivera sig. Vi ändrar om kombinationen kan uppfattas som olämplig. Men det händer också att personer vars stulna skyltar används av andra för att slippa trängselskatt får byta skylt.

[På Transportstyrelsens webbplats finns en lista över spärrade teckenkombinationer.](#) På listan finns KKK (Ku Klux Klan) med, men inte NMR (Nordiska Motståndsrörelsen). Varför?

– **När listan gjordes var inte NMR så kända** som idag. På 70-talet var FNL kontroversiellt, men idag reagerar ingen på det.

– Vi har inte gjort någon ny övergripande granskning sedan 2013, men vi kan spärra kombinationer för nytilldelning. Däremot är det en för stor apparat att byta ut alla befintliga skyltar med kombinationen NMR. Istället får den som vill byta höra av sig.

De personliga skyltarna granskas manuellt, men det händer ändå att olämpliga teckenkombinationer slinker igenom.

– Vi kan inte ta tillbaka positiva beslut. Men vi kan ta en diskussion med ägaren om vi i efterhand får kunskap om skyltens betydelse.

[Regskyltarna som förbjudits i år](#)

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

[Kan du se vad det står på regskylten?](#)

[Hamilton köper regskylt för 2,4 miljoner](#)

[Den här registreringsskylten blev inte godkänd – kan du se varför?](#)



Magnus Fröderberg

Feber

15. Skolbussen som är redo för apokalypsen.

BOBBY GREEN 2020-10-23 KL 14:20.

Ser ut att klara rätt tuffa tag.



Vi har tidigare skrivit om tillverkaren Torsus och deras Terrastorm som är en kraftigt modifierad Volkswagen Crafter. Men de har även andra modeller i utbudet, bland annat Praetorian. Nu har man byggt om denna som en skolbuss i amerikansk stil och den ser ut att kunna ta sig fram till den där skolan högst uppe på bergstoppen dit inga andra fordon når. Bygget baseras på ett chassi från MAN och som kraftkälla sitter en sexcylindrig dieselmotor på 6,9 liter som ger 290 hästar och 1150 newtonmeter i vrid. Drivningen sker på alla fyra hjulen och det finns två stycken låsdiffar. Markfrigången anges till 34 centimeter och man ska kunna vada genom 90 centimeter djupt vatten.

Vad planerna med denna skolbuss-version är återstår att se, men det är troligtvis inget vi får skjutsa ungar inom den närmaste tiden.



16. En dubbel hybridlösning ska rädda Europas lastbilsflotta.

2020-10-23 15:10.

EU:s lastbilar måste möta hårdare utsläppskrav. Forskare i Valencia har kombinerat en egen motor som simultant bränner bensen och diesel med elektrifiering i en ny hybridlösning.



Det Polytekniska universitetet i Valencia (UPV) anser att Europas åkerier står inför en stor utmaning: att få ner utsläppen från sina långa transporter så att de klarar EU-kraven satta för lastbilar till 2025.

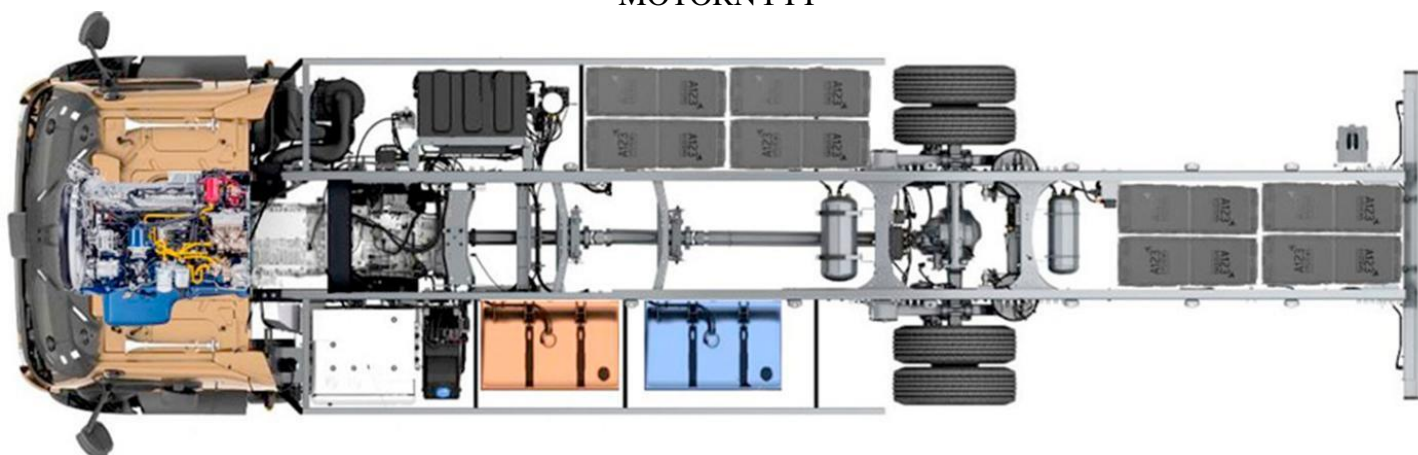
Då måste fordonens koldioxidutsläpp ha sjunkit med 15 procent, tillsammans med en minskning av flera hälsovådliga utsläpp från dieselmotorerna.

[Enligt forskarna i Valencia](#) är en parallell hybridlösning det bästa alternativet, och för ändamålet har de utvecklat en ny grön motor avsedd för lastbilar på 18-25 ton.

Det är en RCCI-motor, där förkortningen står för "reactivity controlled compression ignition". Den förbränner simultant ett högaktivt- och ett lågreaktivt bränsle, i det här fallet bensen och diesel. Lösningen ska ge en överlägsen effektivitet där 60 procent av bränslet omvandlas till kraft. Forskarnas motor kombineras med elektrifiering i ett fullt hybrid-system.

Enligt UPV:s teoretiska experiment kan deras dubbla hybridlösning sänka koldioxidutsläppen vid avgasröret med 15 procent, en minskning med 52 gram per ton och kilometer. Till detta kommer en minskning av kväveoxider (NOx) med 92 procent samt sotpartiklar med 88 procent. De två senare utsläppen är inte minst viktiga för de som bor i redan tungt trafikerade storstäder.

Med en korrekt kalibrerad elektrifiering kan deras motor arbeta vid sin högsta kapacitet med en 13 procent lägre bränsleförbrukning än en konventionell dieselmotor. Hybridfordon är samtidigt mer överkomliga prismässigt än exempelvis rena batterifordon.



- Målet med studien var att utvärdera den tekniska- och ekonomiska potentialen hos den parallella hybridtekniken kombinerad med multibränsleteknik som ett alternativ till ren elektrifiering. De siffror som vi har kommit fram till, både för koldioxid såväl som för några av de andra mest skadliga förorenande ämnena från förbränningsmotorer, har varit väldigt positiva, säger UPV-professorn Antonio Garcia som forskar vid CMT-Thermal Engines.

Volvo Group Trucks Technology och Aramco Overseas Company, båda baserade i Frankrike, har samarbetat med CMT-Thermal Engines i tio år och bolagen har medverkat till studien – som är publicerad i [Energy Conversion Management](#). Även när forskarna har tagit hänsyn till alla kostnader så ser deras parallella hybridlösning ut att vara lönsam.

- Om man väger in det nuvarande priset för batterier och de straffavgifter som föreslås av unionen för 2025 så ger multibränsletekniken i kombination med små batterier (upp till 10 kWh) den bästa lönsamheten för lastbilar mellan 18-25 ton. Om man använder större batteripack så kommer det att öka fordonets slutkostnad avsevärt. Förvisso kan kostnaden förväntas sjunka i takt med att litiumjonbatterier blir billigare under de kommande åren, men tills dess kommer det vara svårt att se en massproduktion av rena ellastbilar, säger Javier Monsalve som är en medlem i forskarteamet.

JOHN EDGREN



17. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 9.



FILM: <https://youtu.be/-VdrVERFFQc>

HÖGSTA VÄXELN

18. Nyhet: SSC Tuatara är världens snabbaste bil.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg - 20/10/2020.

Slår Bugatti med en toppfart på över 500 km/h!



FILM: <https://youtu.be/N22JfNHic1k>

Kommer ni ihåg uppståndelsen år 2005 när Bugatti Veyron blev den första produktionsbilen med en toppfart på över 400 km/h? Prestandan kändes så enorm och teknologin så överlägsen att man undrade om den någonsin skulle överträffas. Endast två år senare petades den emellertid från sin tron av amerikanska SSC och deras Ultimate Aero, som gjorde 410 km/h mot Bugattis 408 km/h.

Detta rekord har sedermera slagits av både Bugatti och Koenigsegg, men nu är jänkarna åter herrarna på täppan. Enligt Top Gear har en SSC Tuatara nämligen precis gjort nästan 533 blås!

Närmare bestämt kom racingföraren Oliver Webb upp i 532,93 km/h på State Route 160 i Nevada – samma väg som Koenigsegg Agera RS gjorde 457,94 km/h på några år tidigare. För att få ett rekord godkänt krävs det dock att man kör sträckan åt båda hållen, så kombinerat med en toppfart på 484,53 km/h i motsatt riktning landade det officiella rekordet på 508,73 km/h.

För att komma upp i så hiskeliga hastigheter krävs det föga förvånande ett ordentligt kraftpaket till motor, och i akterskeppet på SSC Tuatara bor en dubbelturbo-V8:a på 5,9 liter som utvecklar smått ofattbara 1 750 hästar på E85. Att vikten är måttliga 1 247 kg och att den slanka formen har ett CD på endast 0,279 var självklart också en faktor.

Det mest otroliga med rekordet är att Webb påstod att bilen fortfarande hade mycket kvar att ge när han släppte på gasen på grund utav en vindby. Det återstår alltså att se vad bilen faktiskt är kapabel till under rätt förhållanden.

Klassiker

19. Televerkets trehjuling.

Publicerad 2020-10-26 kl 7:09, text **Mårten Carlsson**.

”Inom tre till fyra år får vi nog se elbilar mer allmänt på gatorna.” Det trodde Televerkets direktör Lars Öjefors 1979.



I slutet av sjuttioalet skulle man satsa på eldrift i större skala. Televerket började med att elkonvertera ett antal Mercedes 307-bussar på prov.

Nästa försök var en helt egen liten elbil. Den konstruerades av Björn Örtenheim som var något av en pionjär i den svenska elbilsvärlden.

Genom Styrelsen för Teknisk Utveckling, STU (idag Nutek) fick han anslag för att ta fram detta lilla servicefordon åt Televerket.

Karossen gjordes av Björkskogs plast, var 285 cm lång och 142 cm på bredden. Vikten låg på 560 kilogram, hade plats för en person och c:a 50 kg last.

Batterierna satt i ett slags utbyttbar kassett under vagnens bakdel, 48 volts batteripacket ledde till två elmotorer på 1,5 kW var. Detta skulle räcka att komma fyra mil på.

Visionerna var stora, inom några år trodde man att hälften av Televerkets drygt 9000 fordon skulle vara eldrivna.

Ett litet antal, troligt 14 stycken, levererades till Televerket under 1979, men kom det att göras några fler? Enligt en källa skall dessa ha byggts ända fram till och med 1984. Hur många tjänstgjorde hos Televerket totalt?

Någon som vet mer om dessa små krabater? Kanske sett dom i trafiken, eller till och med kört dom?

Klassiker

20. Segercittra.

Publicerad 17 oktober, text Mårten Carlsson.

1959 vann Citroën ID19 totalsegern vid det berömda Monte Carlorallyt, detta utnyttjades även i den svenska reklamen.

CITROËN ID 19
totalsegrare
 i
Monte Carlo-rallyt 1959

I en av Europas mest krävande biltävlingar med en medelkörsträcka på ca 350 mil och med över 350 deltagare blev *CITROËN ID 19* totalsegrare.

Förutom totalseger vann *CITROËN* den franska motortidningen *L'Equipe*s pris för bästa placering av tre vagnar av samma märke.



Den framhjulsdrivna CITROËN
 har återigen visat sina överlägsna köregenskaper i uthållighet, styrka och säkerhet.

CITROËN ID 19 – segrarvagnen 1959

Begär demonstration! *Den flyger inte — det bara känns så!*

A U T O M O B I L E S **CITROËN** A K T I E B O L A G
 Virkosvögen 26 - Tel. 4491 50 - STOCKHOLM - Odengatan 52 - Tel. 34 54 18, 34 54 19
 CITROËN-service: Foresta - UDINGÖ - Tel. 65 76 19
 Aukt. försäljare över hela landet



21. Fredagsvideon: Kenny Bräcks alla vinster i Indycar.

2020-10-24.

Upplev svensk racingnostalgi.



För att komma i stämning inför söndagen kan du titta på Kenny Bräcks alla vinster i Indycar i videospelaren.

FILM: <https://youtu.be/e1BJRonzvc4>

Trevlig helg!



Anders Nilsson

SLUT