



Wolseley 15/50 1956–58

1. Geelys nya fabrik ska producera elbilar åt Polestar.
2. Intervju: Polestar Sveriges vd Martin Ölund.
3. Fiat Chrysler anklagas för fusk.
4. Fiat Chrysler och PSA-gruppen får grönt ljus av EU?
5. Mercedes-Benz blir större ägare hos Aston Martin.
6. VW-chefen om utsläppskravet: "Osäkert in i det sista".
7. Ny banbrytande standard för trådlös laddning.
8. Nya EU-regler ska ge renare batterier.
9. Prov: Land Rover Defender.
10. Bilfrågan: Assistance ej hundraprocentig.
11. Fläktremsbyte på 5 sekunder med motorn igång!
12. A-traktorn gör upp med mopedbilen.
13. Det här är Hyundais minsta elbil.
14. Volvo Duett 1953–1969.
15. Chevrolet Caprice var tystare än Rolls-Royce och billigare än Mercedes.
16. Rafflande reklam!
17. 55 år sedan sista PV:n!
18. Televerkets trehjuling.
19. Mästare igen – nu kritiserar Toto Wolff Formel 1.

1. Svenska klimatbonusbilar: 46 miljarder kronor riskerar hamna i utlandet.

PUBLICERAD: 27 OKT 2020, KL 13:00 av **MATTIAS RABE**.

Svenska systemet med klimatbonusbilar är inte enbart en ekonomisk förlust, beräkningar av Chalmers Industriteknik visar att det även är en miljömässig förlust.



En ny rapport från Chalmers Industriteknik, som presenteras i 2030-kalkylatorn som tagits fram på initiativ av Kvdbil, visar att var tredje nyregistrerad klimatbonusbil i Sverige exporteras efter i genomsnitt två år. Klimatbonusbilar är elbilar, laddhybrider och gasbilar med inga eller låga utsläpp som av staten subventioneras med upp till 60 000 kronor, ett belopp som nästa år ökar till 70 000 kronor samtidigt som maxgränsen för subventionsberättigande sänks från 70 till 60 gram koldioxid per kilometer.

Den stora andel klimatbonusbilar som fraktas till utlandet innebär att Sverige har gått miste om utsläppsminskningar på närmare 200 000 ton (200 miljoner kilo) koldioxid sedan [dagens bonus-malus-system togs i bruk i mitten av 2018](#). Det motsvarar utsläpp från all biltrafik i Sverige under en vecka.

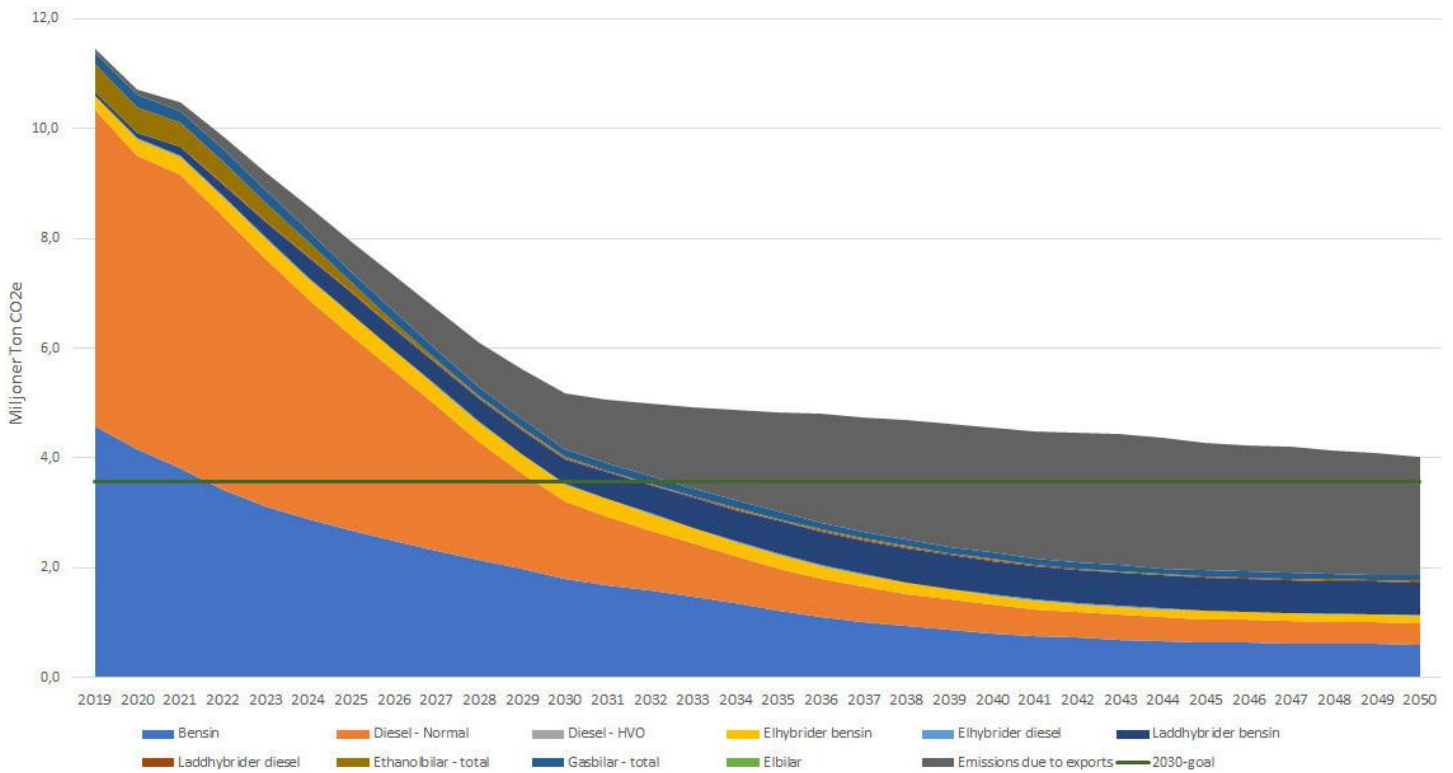
Fortsätter exporten i samma takt kommer Sverige att 2030 ha gått miste om utsläppsminskning på sex miljoner ton (6 miljarder kilo) koldioxid vilket enligt Chalmers Industriteknik motsvarar 34 utsläppsfria biltrafikdagar årligen.

– För varje dag som går försenas omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Stoppas inte exporten kommer det bli mycket kostsamt, både för klimatet och för Sveriges skattebetalare, säger Lars Nykvist, vd Kvdbil.

Enligt kalkylerna är en exporterad klimatbonusbil inte lika miljövänlig som en klimatbonusbil som stannar kvar inom Sveriges gränser. Det beror helt enkelt på att den svenska elproduktionen är betydligt mer miljö- och klimatvänlig än den genomsnittliga elproduktionen ute på europeiska kontinenten.

– Det är elmixen som avgör hur ren elbilen är. I Sverige har vi en elmix som innebär låga koldioxidutsläpp, men ute i Europa där mycket av elproduktionen kommer från kol och olja är klimatvinsterna inte lika stora. Om bilarna stannar kvar i Sverige skulle vi inte bara minska våra egna utsläpp utan också de globala utsläppen, säger Jakob Lagercrantz, vd 2030-sekretariatet, som har varit delaktig i analysarbetet.

Predicted CO2 emissions of Swedish passenger cars



Åtskilliga miljarder kronor försvinner ur landet

Men det är inte bara miljövinsten som minskar vid fortsatt stor export av svenska klimatbonusbilar, även ekonomiskt är det en förlust för Sverige och landets skattebetalare. Chalmers Industriteknik har räknat fram att om det fortsätter som i dag försvinner 45,8 miljarder kronor till utlandet.

– Dagens system är ineffektivt och inte vad klimatet behöver. Det är dags att sätta stoppa för miljardrullningen, säger Lars Nykvist.

CO2-utsläpp och kostnader kopplade till exporten av bonusbilar	Klimatpåverkan i Sverige till 2030	Klimatpåverkan globalt till 2030	Statens kostnader till 2030
Utan exportstopp	6,0 miljoner ton CO2	4,3 miljoner ton CO2	45,8 miljarder kronor
Förslag från Miljödepartementets promemoria	1,3 miljoner ton CO2	0,4 miljoner ton CO2	3,9 miljarder kronor
Förslag från Miljödepartementets promemoria som gäller retroaktivt*	0,6 miljoner ton CO2	0,1 miljoner ton CO2	0,9 miljarder kronor

* Siffrorna består i kostnader/utsläpp som redan uppstått.

Nytt förslag: Återbetalningsskyldighet

Regeringen har i en så kallade promemoria (PM) lagt fram ett förslag om att klimatbonusbilar registrerade från och med den 1 januari 2021 och som avregistreras inom en tidsperiod av fem år, av annan anledning än skrotning, ska göra första ägaren återbetalningsskyldig. Dock anses en lagändring av denna typ ha för långsam effekt.

För att få till en mer kraftfull effekt förespråkar en del en lagändring som även fungerar retroaktivt, vilket skulle innebära ytterligare sänkning av koldioxid i Sverige på 700 000 ton i Sverige och att 2030-målet för svenska biltrafiken nås 2031, ett år för sent. Sett i ett globalt perspektiv skulle besparingen nå upp till 280 000 ton koldioxid, samtidigt skulle statens utgifter bli lägre, 920 miljoner kronor i stället för tre miljarder kronor.

– Det räcker inte med ett regelverk som har till syfte att minska exporten av kommande generationer miljöbilar. Ska klimatmålet nås måste vi agera här och nu och då krävs ett system som gäller retroaktivt. Dessutom motiveras inte utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige, om en så stor andel laddbara bilar försvinner ur landet, säger Lars Nykvist.

Svenskar mot dagens system

I samband med Chalmers Industritekniks beräkningar har Kvdbil låtit genomföra en Sifo-undersökning om svenskar inställning till export av svenska klimatbonusbilar. 1 033 personer mellan 18 och 79 år, som representerar rikets demografi, har i början av september månad fått frågor vars svar tydligt visar att en kraftig majoritet är mot nuvarande system. 74 procent anser att det är fel att klimatbonusbilar exporteras ut ur Sverige och 79 procent menar att den som mottagit bonus, det vill säga den statliga subvention som utbetalades vid köp av klimatbonusbil, ska bli återbetalningsskyldig om bilen exporteras till utlandet inom en femårsperiod.

I början av året beslutade Kvdbil, som en av Sveriges största företag för bilförmedling, [att sluta med export av svenska miljöbilar till utlandet](#).



2. Geelys nya fabrik ska producera elbilar åt Polestar.

Anders Nilsson 2020-10-26.

Ska årligen producera 32 000 bilar.



Geely planerar att bygga en ny fabrik i Kina där de ska producera elbilar åt Polestar. Fabriken ska varje år producera 32 000 elbilar.

Polestar har på sistone varit på tapeten, när deras modell Polestar 2 [tvingats återkallas](#), samtidigt som [räckvidden inte var lika lång](#) som de hade räknat med. För att expandera till andra marknader planerar nu Polestars ägare, kinesiska Geely, att bygga en ny fabrik.

Enligt källor till [Reuters](#) ska Geely bygga en elbilsfabrik där de kommer producera Polestarbilar. Zhejiang Geely Holding Group planerar att bygga en fabrik som klarar av att årligen bygga 30 000 premium-elbilar. Fabriken ska byggas väster om den kinesiska staden Chongqing. Det är inte första gången som Geely har planer på att bygga en ny fabrik. Polestar 1 produceras i Chengdu och Polestar 2 i Taizhou, och även [Polestar Precept](#) planeras att byggas i Kina.

LÄS MER: [Så långt måste Polestar 2 köras för att ta igen utsläppen på XC40](#)

Både BMW och Tesla kommer skala upp sin elbilsproduktion i landet och därmed triggas det igång Geelys planer. Kinesiska Geely äger både Volvo Cars och Lotus, nästan 50 procent av malaysiska Proton och 9,7 procent av Daimler.

[Polestar planerar att expandera](#) till andra marknader genom att sälja större och sportigare modeller. Enligt Polestars VD handlar det om Mellanöstern och Asien-stillahavsregionen. Geely ska även bygga ytterligare en fabrik i Kina som producerar bilar åt Lotus.

Geely och Polestar har avböjt eventuella kommentarer.

Relaterade artiklar



[Här startar Polestar produktionen av nya elbilen](#)



[Ny elbilsplattform för Volvo avslöjad genom Zero Concept](#)



[Coronaviruset tvingar Volvo till fabriksstopp](#)



[Provkörd: Elbilen som ska byggas i Saab-fabriken](#)



3. Intervju: Polestar Sveriges vd Martin Ölund.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-10-26, 11:37.

Vi har intervjuat Polestars Sverigechef angående den trassliga starten för Polestar 2.



Martin Ölund

• **Ägarna drabbas av att bilarna inte startar eller att de plötsligt stannar, vad är det som händer?**

– Det är väldigt tryggt att vi har Volvos 96-åriga erfarenhet bakom oss och vi kommer att lösa allt. Det är också att elbilar framöver kommer att vara enklare att fixa fel på. När det gäller bilarna som stannar har vi ett åtgärds paket med en 90-minuters uppdatering av mjukvaran och den är i full gång. Den gäller 595 bilar i Sverige. Alla är kontaktade. Startproblemen håller vi på att analysera, vi vet inte vilka åtgärder som ska göras, men alla som vill får lånebil – och vi vet inte om detta fel gäller alla bilar."

• **Många har hört av sig och sagt att man inte får svar när man ringer eller mejlar, varför är det så?**

– Vi har inte återkopplat tillräckligt snabbt till alla kunder, men vi håller på att ta in mer resurser för att bli bättre. Vårt fokus har legat på att leverera bilarna så snabbt som möjligt och tyvärr blev svarstiderna lidande på grund av detta. Men vi har också enormt många nöjda kunder.

- **Har ni testat bilarna tillräckligt mycket eller är kunderna försökskaniner? Har ni släppt ut bilarna för tidigt till kunderna?**

– Vår ambition var att ha funktionen over the air-uppdateringar klar när bilen släpptes. Men tyvärr tog programmeringen mer tid än vad vi planerade för. Arbetet med digitala funktioner tar helt enkelt mer tid än vad vi trodde. Att vi inte har alla uppdateringar klara är givetvis tråkigt men allt ska realiseras löpande, over the air-funktionen kommer under nästa år.

- **Var görs programmeringen?**

"Vi gör den inhouse, på Torslanda."

- **Tesla har haft over the air-uppdateringar i över tio år, hur kan det komma sig att ni inte är klara med den ännu?**

"Som sagt, det var vår ambition, men arbetet drog ut på tiden."

- **Det talas om problem med kylfläktar till batterierna och även fel med värmepumpar, det är inte mjukvara.**

– Vi håller på att analysera allt detta. Det som är fantastiskt med dagens tekniska samhälle är att feedbacken går så snabbt från kunderna. Arbetet går snabbare och vi är under konstant utveckling. De kunder som fått sin bil får uppleva alla fördelar med elbilar, men tyvärr tvingas några åka till verkstad.

- **Har bilen en värmepump till uppvärmningen av kupén?**

– Bilen har ett kyl- och värmesystem som använder vatten som medium. Det finns en kylkompressor och en värmepatron som båda tar sin energi från högvoltsbatteriet. När kupén, eller batteriet behöver värmas startar alltså High Voltage Coolant Heater, som maximalt kan ge 7kW effekt. Pumpar och ventiler reglerar vart värmen skall distribueras. Vid körning uppkommer, även om de är små i en elbil, förluster i inverter och elmotorer. Denna energi tas tillvara och bidrar till att värma kupé och batterier vid behov.

- **Är produkten klar?**

– Det här är absolut inte en experimentprodukt, men alla märken drabbas av fel.



Elbilskatastrofen: Ägarna vansinniga på kundbemötandet



Alrik Söderlind om Polestar och Volkswagens kundtjänsthaveri:



Alrik Söderlind

4. Fiat Chrysler anklagas för fusk – kan kosta dem 57 miljarder kronor.

PUBLICERAD: 27 OKT 2020, KL 15:20.

Av MATTIAS RABE.

En brittisk grupptalan mot FCA-koncernen för fusk med utsläppen hos dieslbilar har väckts. Fem miljarder pund kan det kosta Fiat och Chrysler som påstår att anklagelsen saknar grund.



En grupptalan mot Fiat Chrysler Automobiles, FCA, har väckts i Storbritannien med hjälp av brittiska, brasilianska och amerikanska jurister som tillsammans går under namnet PGMBM. Grupptalan grundar sig i en anklagelse om att FCA har använt fuskande anordningar i runt en halv miljon dieslbilar sålda i England och Wales sedan 2008, bilar som därmed har upplevts leva upp till kraven ställda av brittiska och europeiska myndigheter men som i själva verket uppges släppa ut mer (kväveoxider, NOx) än maxgränserna.

Bilmärkena som är berörda av det påstådda fusket är Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Iveco och Suzuki. Sistnämnda, Suzuki, ingår inte i FCA-koncernen men har bilmodeller som är utrustade med dieselmotorer som är utvecklade av FCA.

Grupptalan innehåller en punkt om ekonomisk kompensation till berörda bilägare. Knappt 114 000 kronor per bil ger en totalsumma på drygt 56,8 miljarder kronor.

LÄS OCKSÅ: [Fiat köper utsläppsrätter av Tesla för att komma undan böter](#)



*Bilarna som anklagas för fusk är av flera olika bilmärken, även utanför koncernen.
Se samtliga märken och modeller i listan nedan.*

En talesperson för FCA har för brittiska [Auto Express](#) sagt att företaget anser att fusk-anklagelserna helt grundlösa och att de kraftfullt kommer att bestrida dessa.

FCA har tidigare varit under lupp. Första gången strax efter uppdagandet av [Volkswagens fusk med miljontals dieslbilar världen över](#), då uppmättes i Tyskland på tok för höga NOx-utsläppsvärden hos en Fiat 500X. Kort därpå rapporterades det att tyska transportmyndigheten Kraftfahrt-Bundesamt, KBA, [hittat fuskanordningar i FCA-bilar och att ett tyskt försäljningsförbud av Fiat låg inom räckhåll](#).

Även i USA har FCA-koncernens bilar [granskats för fusk av EPA](#), vilket ledde till att [USA:s justitiedepartement skickade in en stämningsansökan](#). Det slutade i fjol med att de båda parterna nådde en förlikning som kostade FCA motsvarande sju miljarder kronor.

Bilmodellerna som anklagas för att innehålla fusk.

Fiat

500, 500C, 500L, 500X, Bravo, Doblo, Ducato, Florino, Grande Punto, Punto, Punto Evo, Panda, Scudo, Talento, Tipo och Qubo.

Alfa Romeo

159, Brera, Giulietta, MiTo och Spider.

Jeep

Cherokee, Commander, Compass, Grand Cherokee och Renegade.

Iveco

Alla modeller.

Suzuki

S-Cross, SX4 och Vitara.



5. Mercedes-Benz blir större ägare hos Aston Martin i utbyte mot elbilsteknik.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-10-28, 11:55.

Går från 2,6 till 20 procents ägande utan att betala en krona.



Mercedes-Benz ökar sitt ägande hos Aston Martin från 2,6 till 20 procent. I utbyte ska Aston Martin få ta del av ny teknik, inklusive nästa generations hybrid- och elbilsteknik, rapporterat [Automotive News](#).

– Nu har vi tillgång till AMG:s hela drivline-line up. Med det nya samarbetet kan vi använda deras teknik för att vi skräddarsy våra egna drivlinor och göra de mer unika i framtiden, säger Aston Martins vd, tillika Mercedes-AMG:s förre vd, Tobias Moers.

Genom detta samarbete får Aston Martin lite större andrum i en redan ansträngd balansräkning. Samtidigt innebär samarbete inte att Mercedes går in med faktiska pengar i Aston Martin, utan vinsten för den brittiska tillverkaren ligger i att helt enkelt slippa att själv stå för utvecklingskostnaderna.

Aston Martin har nyligen fått igång leveranserna av sin suvmodell DBX, en modell som man såklart hoppas mycket på. Får man spekulera kanske det någon typ av hybriddrivlina i den bilen framöver. Eller varför inte helt eldriven.

[**Aston Martin: "Elbil är perfekt för lyxbilskunderna"**](#)

[**Aston Martin räddas av miljardär - Geely snuvade på affären**](#)

[**Film: Lyssna på Aston Martins högvarviga V12-motor i Valkyrie**](#)

[**Officiell: Aston Martin DBX är märkets nya suv – kostar från 2,2 miljoner**](#)



6. Fiat Chrysler och PSA-gruppen får grönt ljus av EU?

Anders Nilsson.

2020-10-26.

Sammanslagning värd 38 miljarder dollar.



Bilkoncernen Stellantis kan bli ett faktum om Europeiska kommissionen godkänner sammanslagningen mellan Fiat Chrysler och PSA-gruppen som är värd 38 miljarder dollar. Samtidigt siktar den framtida koncernen på att spara runt fem miljarder euro, utan att behöva stänga några fabriker.

[Fiat Chrysler](#) och PSA-gruppen kommer antagligen få grönt ljus av EU för en sammanslagning på 38 miljarder dollar. Därmed skapas den fjärde största bilkoncernen i världen säger källor till [Reuters](#).

Får de grönt ljus av Europeiska kommissionen skulle bilkoncernen Stellantis vara ett faktum, en koncern som skulle kunna sälja [Jeep](#) SUVar till USA, för att finansiera utvecklingen av utsläppsfria fordon i Europa och Kina.

Fusionen [tillkännagavs i slutet av året](#) och skulle förena märken såsom Fiat, Jeep, [Dodge](#), Ram och [Maserati](#) med [Peugot](#), [Opel](#) och [DS](#), samtidigt som de riktar in sig på att minska kostnaderna med fem miljarder euro, utan att behöva stänga några fabriker.

LÄS MER: [Officiell: Nya elektriska Fiat 500 som kupémodell](#)

För att dämpa EU:s oro för kartellbildning har PSA-gruppen erbjudit sig att stärka den japanska konkurrenten [Toyota](#) som de har ett gemensamt företag med, genom att öka produktionen och sedan sälja den för inköpspriset. FCA och PSA kommer också tillåta att deras återförsäljare i vissa städer reparerar bilar från konkurrerande varumärken.

Källorna till Reuters säger att ett formellt beslut kan tas av EU i slutet av året. FCA och PSA hoppas kunna slutföra fusionen under första kvartalet 2021.

Covid-19 har gjort omställningen till el mer komplicerad för biltillverkarna. Förra månaden omstrukturerade FCA och PSA villkoren för sin affär för att spara pengar och höjde även sina kostnadsbesparingar på grund av det ekonomiska nedfallet som pandemin har orsakats.

Företagen har sagt att runt 40 procent av besparingarna kommer från produktrelaterade kostnader, 40 procent från inköp och 20 procent från andra området, såsom marknadsföring, IT och logistik.

LÄS ÄVEN: [Därför vill de två biljättarna gå ihop](#)

Relaterade artiklar



[Peugeot Citroën köper Opel av GM](#)



[Fiats europachef Altavilla slutar](#)



[Solcellsbedragarens 149 lyxbilar säljs på auktion](#)



[Sondors crowdfunderar trehjulig elbil](#)

7. VW-chefen om utsläppskravet: "Osäkert in i det sista".

Publicerad 2020-10-26 kl 15:39, text Erik Söderholm.

Herbert Diess är övertygad om att elbilar blir bättre både miljömässigt och ekonomiskt än bensinbilar inom sex år.



Volkswagens stora satsning på att minska utsläppen kommer nästan enbart innehålla elbilar – så kallade syntetiska bränslen och vätgasbilar är inget som koncernchefen Herbert Diess vill lägga särskilt mycket resurser på.

Han tänker dock inte sätta något slutdatum för när bensin- och dieselmotorerna ska fasa ut helt.

– **De striktare** koldioxidreglerna kommer oundvikligen leda till slutet för förbränningsmotorn. Senast 2026 kommer elbilen vara bättre både klimatmässigt och ekonomiskt, säger han i en intervju med [Tagesspiegel](#).

In i det sista kommer det vara osäkert om Volkswagen klarar EU:s nya utsläppskrav eller tvingas betala böter. Utrullningen av Volkswagen ID 3 har tagit lång tid och den är enormt viktig för att koncernen ska kunna sänka utsläppssiffran.

– **Det kommer bli** väldigt nära. Än så länge har vi inte uppnått försäljningsmålen för elbilar i den utsträckning vi hoppades på.



Erik Söderholm



8. Ny banbrytande standard för trådlös laddning.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-10-27, 17:14.

Snart kan det bli vanligt med trådlös laddning tack vare en ny standard.



Att behöva plugga in och ur laddsladden är en nackdel för elbilar jämfört med bilar med förbränningsmotorer.

– Att ladda din elbil ska vara lika enkelt som att parkera och gå därifrån, säger Jesse Schneider, som lett arbetet med utvecklingen av standarden på SAE International, i ett [uttalande](#).

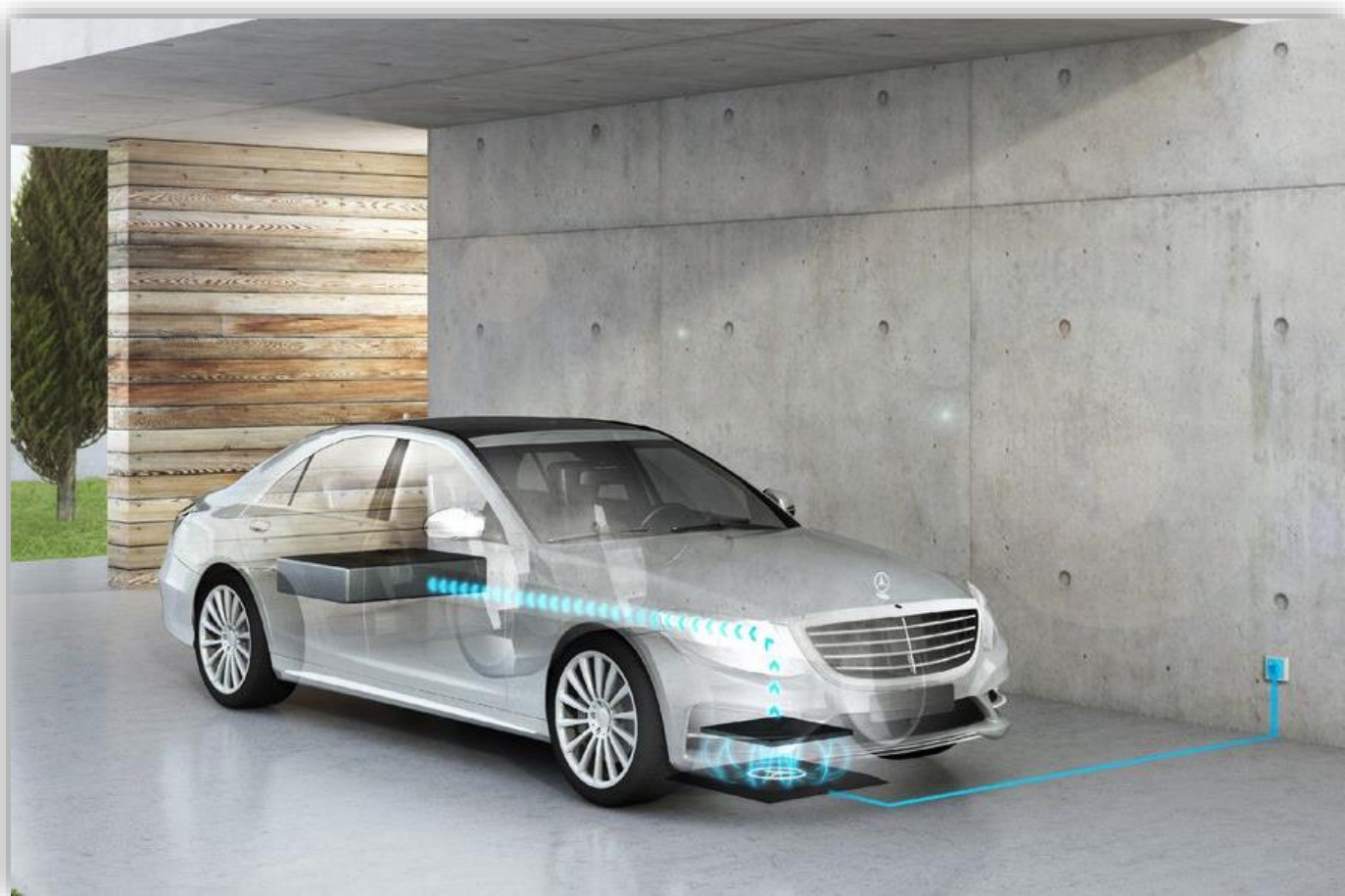
Sedan 2007 har organisationen SAE International arbetat med att ta fram en standard för trådlös strömöverföring till bilar. Nu är äntligen standarden J2954 klar och om något år kan vi vänta oss bilar med stöd för trådlös laddning.

I standarden beskrivs vilken hårdvara som fordon och laddare behöver ha, men också hur de ska kommunicera med varandra. I dagsläget gäller standarden bara för enkelriktad ström. Med dubbelriktad energiöverföring kan komma framöver för att bilen ska kunna förse en fastighet med ström vid behov.

J2954-standard gäller bara för stillastående laddning och är alltså inte en lösning för laddning på väg under färd. Laddarna måste vara monterade över mark, men standarden kan framöver komma att gälla laddare som är nedsänkta i vägytan.



Laddeffekterna är 3,7, 7 respektive 11 kW. Med andra ord är standarden inriktad på laddning vid parkeringsplatser och inte på snabbladdningsstationer. SAE International har studerat möjligheten att utöka effekten till 22 kW, men det är inte med i den första versionen av standarden.



Sämre verkningsgrad på grund av effektförluster kan vara ett problem med trådlös laddning, men verkningsgraden beräknas till 94 procent vid ett avstånd på 25 centimeter. Detta är något som kan komma att förbättras i framtiden.



[Därför är trådlös laddning mycket viktigare än de flesta tror för elbilsomställningen](#)



[Volvo forskar kring trådlös laddning av elbilar](#)



[Tekniken bakom vägen som ge obegränsad räckvidd – därför skippar Sverige trådlös laddning](#)



9. Nya EU-regler ska ge renare batterier.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-26, 11:38, uppdaterad 2020-10-26, 13:00.

Nya EU-regler ska stoppa miljöfarliga batterier och råvaror till elbilar.



EU-kommissionens vicepresident Maros Sefkovic har satt ner foten och sagt att under 2023 ska nya EU-regler för import av batterier och råvaror till elbilar börja gälla. Målet är att EU ska garantera "de klimatvänligaste batterierna på planeten"

En del i regelverket är att råvarorna ska vara spårbara så att man kan kontrollera att de tas fram på ett sätt som är bra för miljö och arbetare. Den som inte följer reglerna blir avstängd från marknaden.

Tillverkare utanför Europa ska tvingas betala en koldioxidskatt för sin produktion så att de inte får någon konkurrensfördel mot europeiska fabriker som redan koldioxidbeskattas.

Även reglerna för hur batterier återvinns ska ses över.

KUMHO TYRE

Better, All-Ways

Ett av marknadens bredaste utbud av dubbdäck med fler än 130 olika dimensioner till PV, SUV och C-däck



SVENSKA DAGBLADET

10. Prov: Land Rover Defender.

Julia Brzezinska Publicerad 2020-10-27 kl 19:30.

Vi provkör ett stycke bilhistoria. För första gången sedan 1948 uppdaterar Land Rover brittiska ikonerna Defender – en bil lika helig som David Attenborough. Är terrängdugligheten kvar eller har entusiasternas farhågor om att den förvandlats till en lyxsuv besannats?



Få saker är så brittiska som Defender, även om märket nu byggs i Slovakien och ägs av indiska Tata Motors. Dagens bilindustri i ett nötskal.



Du kan välja till en kyld minibar eller ett tredje säte mellan förar- och passagerarsätet.



*Interiören i magnesium och neopren är digital och maffig.
Infotainment och grafik är i toppklass.*

Vad är bättre reklam för återkomsten av Defender än att göra extrema stunttrick i nya James Bond-filmen? No time to die skulle ha gått upp på bioduken i april men coronapandemin kom i vägen och sedan dess har man skjutit upp premiären två gånger. I filmen ser man helsvarta exemplar av den brittiska terrängvagnen komma flygandes genom luften för att offras i lerig terräng – dyrt men ack så snyggt och välplacerat.

Jag vet inte om det bara är jag men fordon av den här kalibern får mig att vilja smita från E4:an och styra mot tundra, stäpp och savann. Med det sagt hivar jag mig upp bakom raten, här sitter man så högt att man ser ner i kupén på andra bilar.

Som fordon betraktat befinner Defender sig högst upp i näringskedjan tillsammans med jämlingar som Mercedes Geländewagen och Jeep Wrangler. De äter trottoarkanter, gräs, sand, grus, snö, sten, och lera som snacks.

Vi sätter kurs mot lämpligare miljö. I Tungelsta utanför Stockholm har min motorkollega Mikael Lindberg en offroadbana som bör få Defender att bekänna färg. Motorvägskörningen är behaglig, tack vare den åttavxlade automatlådan är varvtalet lågt även i motorvägsfart.

I Tungelstas terräng byter vi språk och ursäktar på förhand vår grekiska. Lågväxel aktiveras, (som förenklat betyder att bilen går hälften så snabbt men blir dubbelt så stark) och diffar låses (som förenklat betyder att hjulen driver lika snabbt fram och bak samt på höger och vänster sida.)

I skogen tar det emot när grenarna rispar mot den blänkande lacken. Vi fortsätter genom finkornig sand, vilket för övrigt är anledningen till varför man har snorkel och inte för att motorn ska kunna andas i vatten som många tror. Bilen gungar över tuffa stenpartier och den kalla drycken i minibaren kluckar.



*Land Rover har gjort sig (o)frivilligt kända för egensinniga bakdelar.
Ingen lär ha missat den asymmetriska baken på Discovery.*

Kontrasterna är stora mellan den lyxiga inommiljön och den rustika utomhusmiljön. Uppför det branta berget aktiverar vi ett av de förinställda körlägena och fortsätter klättra, bitvis bara med två hjul i marken.

Tack vare – återigen grekiska – lågväxel, diffspärrar och korta överhäng sker det odramatiskt. Det knacker lite om den elektroniska diffen på bakaxeln (som inte är lika robust som en mekanisk diff). Och tack vare kameror som visar vad som finns runtom oss behöver vi aldrig kliva ut för att läsa av terrängen.

Men entusiasterna är inte lika begeistrade över återkomsten. Ur-Defendern levde på sina offroadmeriter och kunde liksom Sir Attenborough ta med dig på en resa varthelst i världen. Men så var den också så bullrig att den inte gick att köra utan hörselkåpor.

Den nya är också med på äventyr. Defender bygger på en robustare aluminiumplattform (D7x) än Range Rover, Range Rover Sport och Discovery som ger lägre vikt och bättre vridstyvhet än föregångaren.

Den har mer extrema påkörnings-, bryt- och avkörningsvinklar än systerbilarna men även bättre än Mercedes och Jeeps dito. Vilket betyder att den teoretiskt sett kan ta sig upp och ner för brantare sluttningar.

Nej, den är inte lika hard core som sin föregångare. Land Rover har offrat de stela axlarna och ramverksbygget till förmån för en lättare kaross med luftfjädring och individuella hjulupphängningar som på ren svenska betyder att bilen inte är lika robust som tidigare men sju resor mer bekväm, lite mer allround, lite tystare och lite bränslesnålare.

Men varför förnyar man sig efter så lång tid?



Det avhuggna kantiga hörnet på bakänden känner vi igen från originalet – snyggt! Defender har en markfrigång på 29 centimeter för den som ska ge sig ut i naturen.

Föregångaren var populär men konstruktionen var uråldrig och skulle ha fått det allt svårare att klara avgasregleringar och säkerhetskrav. Det handlar förstås om pengar. Gamla Defender 110 kostade under 400 000 kronor medan nya börjar på 735 000 kronor. Det är nästan en fördubbling av priset – men en rejäl dos av lyx och komfort är avgörande för att attrahera kunder i Kina och USA. Dessutom står elektrifieringen i farstun, där Land Rover samarbetar med BMW inför nästa generation elektriska fordon.

Samtliga motoralternativ som säljs från månadsskiftet är mildhybrider, vilket innebär att de stöttas av en liten elmotor. Men laddhybriden P400e som kan rulla upp till 43 kilometer på ren el är kanske det mest intressanta alternativet för stadsbor och det lär även stötta fyrhjulsdriften positivt i terrängen.

Defender finns i en kort 90- modell, 110-modellen som vi kör, och framöver väntar en längre 130-modell. Tillbehörslistan är lång. Man kan kryssa i minibar, luftpump, vattenslang, stege, taktält, skjutbart tygtak, extrasäten fram och på tredje raden men hårda tillbehör som rocksliders och bogserögla saknas.

Instrumenteringen är i samma klass som vilken lyxbil som helst.

Dessutom går det att göra programuppdateringar ”over the air” som i de senaste elbilarna – frågan är om det hjälper när man håller på att törsta ihjäl i Kalahari?

Förmodligen hade Margaret Thatcher kunnat lokalisera sin son Mark, som 1982 höll på att stryka med efter att han kört vilse i Sahara i samband med den mytomspunna Dakar-tävlingen, lång tidigare om han suttit i nya Defender.

Ja traditionalisterna gråter men finkostymen gör att Defender kommer att hitta nya beundrare och den får åtminstone mig att drömma om jak och lejon på nätterna.

Specifikationer | Land Rover Defender.

Grundpris: 735 900 kronor, testbilen kostar 927 000 kronor.

Förbrukning: 9,1 l/100km

Koldioxidutsläpp: 240 g/km (WLTP)

Kväveoxidutsläpp: 54,4 mg/km (WLTP)

Motor: 2,0 liter fyrcylindrig diesel

Max effekt: 240 hk

Max vridmoment: 430 Nm

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda från ZF, fyrhjulsdriven

Skatt: 18 244 kronor (de tre första åren)

Tjänstevikt: 2 553 kg

Dragvikt: 3 500 kg

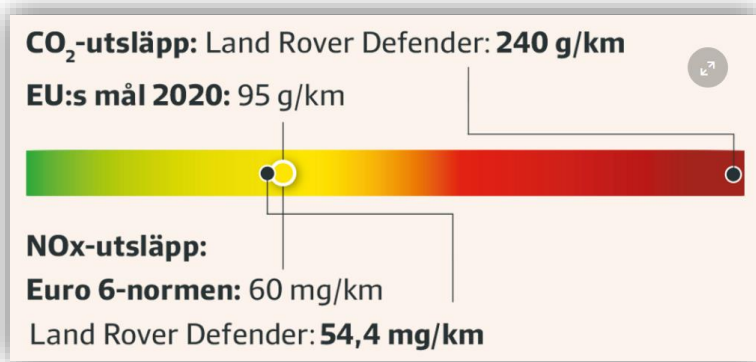
Markfrigång: 29 cm

Vaddjup: 90 cm

Längd/bredd/höjd: 4,75/1,99/1,92 meter

Bagageutrymme: 857–1 946 liter

0–100 km/h: 9,1 sekunder



Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Vi kör den kraftfulla dieselmotorn som ger bra bett i en så stor bil. Växellådan är smidig men eldriften i laddhybriden lär bidra till en ännu mjukare gång och ha positiv inverkan även i terrängkörning.

Ekonomi

Betyg: 2 av 6

Nya Defender är nästan dubbelt så dyr som den gamla. Tjusningen med den gamla bilen var att den var populär bland kungligheter och arbetare men det nya priset kommer ändra på det.

Miljö

Betyg: 2 av 6

Förhöjd malusskatt på 18 244 kronor det tre första åren på grund av av mycket höga CO₂-utsläpp. Samtliga bilar med modellår 2021 är mildhybrider, dessutom finns P400e som laddhybrid med upp 43 kilometer räckvidd på ren el.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Maffig kör- och sittställning. Man har bra överblick och bilen är extremt stabil i hög fart och även vid tuffare körning. Fickparkering underlättas av de många kamerorna.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Velar, Discovery och Evoque har fått 5 av 5 i betyg av Euro NCAP, vilket indikerar att även Defender kan få högsta betyg. Man sitter hellre i en stor Defender än en småbil när olyckan är framme.

Helhet

Betyg: 5 av 6

Defender är fortfarande en allätare när det kommer till terräng. Finkostymen har tagit ett kliv in i en värld av hybridisering, samt gjort underverk för komforten. Sammantaget en bil med stor karisma men den känns inte lika solid som en Mercedes G-wagen och inte lika stryktålig som Wrangler.

Två rivaler



Mercedes G350 d.

Pris: 1 058 000 kronor.



Jeep Wrangler Rubicon.

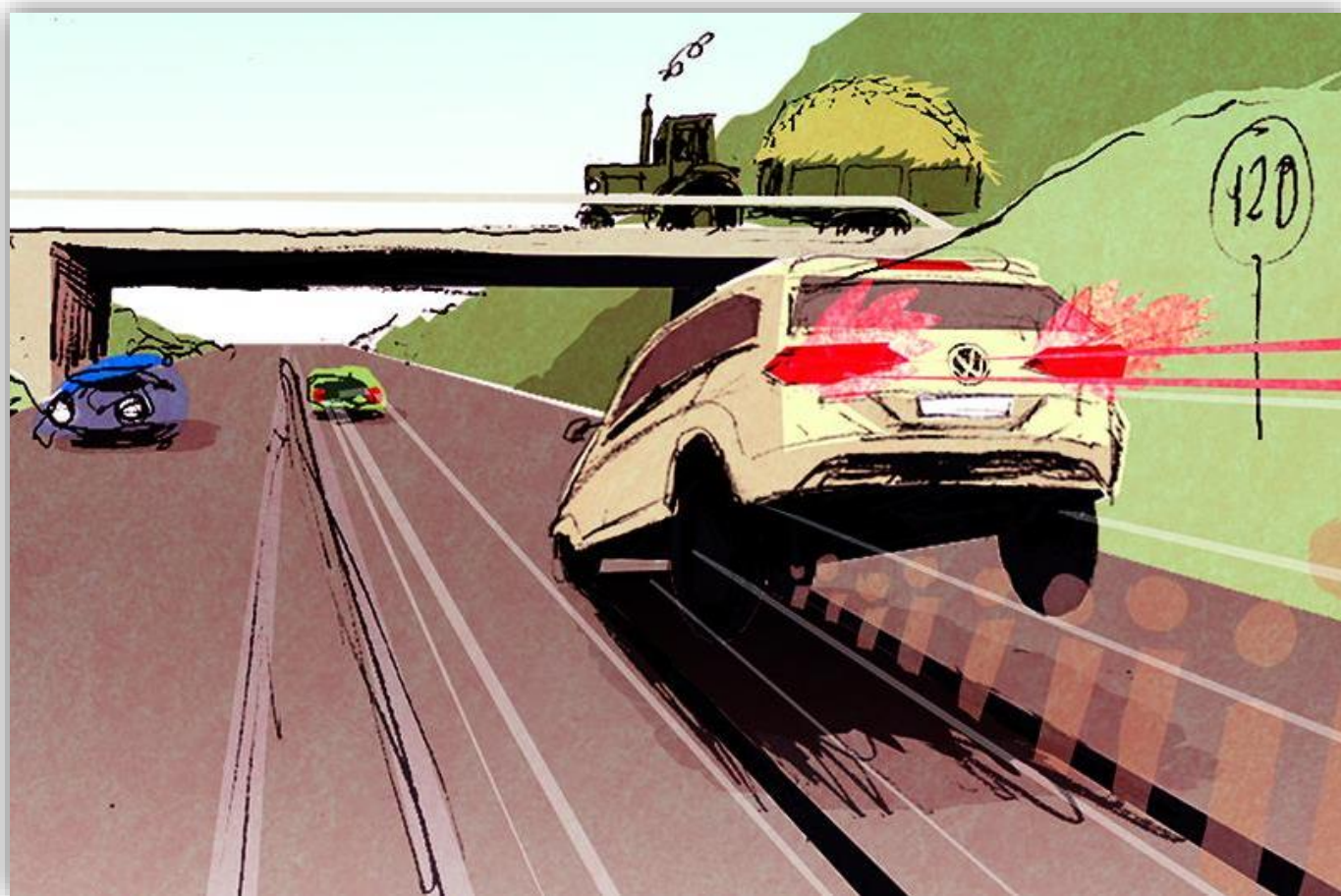
Pris: 605 900 kronor.

11. Bilfrågan: Assistance ej hundra procentig.

Publicerad 22 oktober.

TEXT Redaktionen

"Det händer att bilen plötsligt bromsar hårt under en korsande väg med annan lägre hastighetsgräns." Vi Bilägare svarar.



Fråga:

Min bror har köpt en Passat årsmodell 2020 med headup-display och information av hastighetsskyltar. Han använder också möjligheten att bilen justerar hastigheten efter vilka hastighetsgränser som gäller. Men det visar sig att bilen inte läser av hastigheten från vägs skyltarna via kameran i bilen. Man tar uppgiften från kartsystemet. Konsekvensen blir fel information om gällande hastighet. Dessutom händer det att bilen plötsligt bromsar hårt då han passerar under en korsande väg med annan lägre hastighetsgräns. VW anger att trafikskyltarna sitter i fel höjd som skäl. Han har inte fått någon återkoppling på vad man gör åt problemet. Det är viktigt att Vi Bilägare testar av tillförlitligheten i system som har med hastighet och körsäkerhet att göra.

Åke Sandberg

Svar:

Det här är en aktuell fråga med tanke på bilarnas allt mer avancerade assistance-system. Så här svarar Marcus Thomasfolk, kommunikationschef för VW Group i Sverige: "Rent tekniskt är denna funktion (prediktiv farthållning) ganska komplicerad och är en kombination av flera källor av indata. Systemet hämtar information både från skyltavläsning, kartdata samt uppgifter om vägens klassning." Men det betyder också att systemet måste fungera med de förutsättningar som finns, exempelvis ändringar av en vägs klassning och hastighetsbegränsning, navigationssystemets senaste uppgradering och skyltavläsningen via en kamera, som exempelvis kan få syn på en avfarts hastighetssänkning. Men kameran kan ju också blockeras på grund av dålig sikt. Det händer ju också med kollisionsvarnings-system. Man kan alltså inte vänta sig en hundraprocentig funktion. Det var förmodligen också en av anledningarna till att det förslag (ISA) som lades fram inom EU – att bilar från och med 2022 skulle vara försedda med hastighetsanpassning som skulle göra det omöjligt att köra fortare än tillåtet – ändrades till att bli en upplysning om gällande fartgräns. Förutsättningarna för att göra bilen ansvarig för rätt hastighet finns inte ännu. Föraren är ansvarig för att bilen framförs i korrekt hastighet vad än assistance-systemet lämnar för uppgift.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Läs mer om:

[Nya uppgifter om nästa Volkswagen Passat – kommer med eldrift](#)

[Här är de första uppgifterna om nästa modellgeneration.](#)

[Volkswagen Passat W8 är en framtida klassiker: "Förtjänar att bevaras"](#)

[Vid början av 2000-talet ville många hoppa upp i premiumsegmentet. Volkswagen var ivrigast.](#)

[Volkswagen Passat W8: "Går som ett spjut och dricker som en svamp"](#)

[Volkswagen har många uddamodeller på sitt samvete, men frågan är om inte den här är galnast av dem alla?](#)

[Bilfrågan: Värmepumpen ger fler mil?](#)

["Det borde väl bli skillnader i resultat om testerna görs vid varm eller kall utetemperatur? Eller tänker jag fel?"](#)

12. Fläktremsbyte på 5 sekunder med motorn igång!

PUBLICERAD: 10 JUN 2014, KL 21:26, **UPPDATERAD:** 22 OKT 2020, KL 20:51.

Att byta fläktrem behöver inte vara speciellt knepigt eller ta lång tid. Det visar denna film prov på.



Killen i filmen nedan gör något väldigt ovanligt och farligt. Han byter fläktrem/generatorrem på en Volkswagen Typ 1, det vill säga en Bubbla, från 1967 med motorn igång!

Operationen tar inte mycket mer än fem sekunder och man måste sälla sig till skaran av imponerade efter att ha sett bytet.

Utan att förta hans färdighet för snabba rembyten så skulle vi vilja se hur det går om remmen vore lite mer spänd.

Vi vill också passa på att tydligt höja ett varningens finger: gå inte ut och prova det här på din bil. Det kan vara förenat med livsfara!

I filmen nedan får vi se ett betydligt långsammare rembyte på en Typ 1, men ändå snabbt. Det är lite mer "enligt skolbok" men visar ändå en del av hur enkel konstruktion Volkswagens storsäljare Bubblan var, och andra samtida bilar, till skillnad mot dagens bilar som kräver helt annan kunskap.

FILMER: <https://youtu.be/BQhfcdQf1QA>
<https://youtu.be/XY00niyyJXg>

13. A-traktorn gör upp med mopedbilens.

Publicerad: 2020-10-21 kl 07:15 Text: Gunnar Ljungstedt.

A-traktorn har alltid varit ett alternativ för ungdomar som vill åka "bil", men ett förlegat och snårigt regelverk har gjort fordonstypen onödigt besvärlig att bygga och leva med. Den senaste tiden har reglerna dock reviderats och blivit mer anpassad till sin samtid. Idag är det busenkelt att bygga A-traktor!



NYA REGLER. *Idag är LGF-skylden det enda som avslöjar fordonsslaget. I princip kan man bygga på en fabriksny bil. Bygger man exempelvis på en Dacia kan en sprillans ny A-traktor bli billigare än en ny mopedbil, med bättre bekvämlighet och säkerhet på köpet.*

Att bygga A-traktor har inte varit något för alla. Det vanligaste för några år sedan var att en personbil byggdes om till något pickupliknande med omfattande karosseriarbete, och att dubbla växellådor monterades för nedväxling. Inget som vem som helst svängde ihop på parkeringen.

Fördelen var väl att det fostrade många framtida bilbyggare, men nackdelarna var desto fler. Bland annat drev det upp priset på traktorerna. Kunde man inte bygga själv fick man köpa färdigt, och då köparna var fler än objekten blev prisbilden på rena vrak löjligt hög. Innan den 20 maj 2018 behövde man inte ens kontrollbesikta A-traktorer, så det fanns mycket hemskt i omlopp.

Ytterligare var en lagligt nedväxlad A-traktor svår att leva med, extremt högt motorvarv i 30 km/h kostade motorer, bränsle och bekvämlighet. Det vibrerade och väsnades. Kravet var att traktorn fick gå i högst 10 km/h vid 2/3 av motorns maxvarv på lägsta växlar.

Över 13 procent

Men så hände något. Elektronisk hastighetsbegränsning utan nedväxling godkändes, först med dispens men efter den 15 juli 2020 blev det helt fritt fram.

Nu går det plötsligt att konvertera i princip vilken bil som helst med enkla medel. Barlast-flak är inte nödvändig sedan ett tag tillbaka, så några karossmodifieringar behövs inte. Det gör att det befintliga beståndet av kapade Duetter, kapade 740: or och japan-pickisar på kort tid blandats ut ordentligt med moderna personbilar där endast LGF-skylden skvallrar om registreringsformen. Ja, och ett antal Poppys på instrumentbrädan, men det är faktiskt inget regelkrav även om man ibland kan tro det.

Nyregistreringen har exploderat, knappt två månader efter regeländringen hade Sveriges bästa av registrerade A-traktorer ökat med över 13 procent!

Elektronisk hastighetsreglering är frälsningen. Men det ställer också nya krav. Antingen går man in och petar i motorstyrningens programvara, som en optimerar snabbt åt andra hållet, eller så monterar man en h-reg-box som reglerar på tändning eller med gasspjäll (om man har elektriskt spjäll). Givetvis måste det vara mer eller mindre omöjligt att manipulera för att bli godkänt.

Plockar ur original

Detta har öppnat upp för en helt ny bransch. Fler och fler företag erbjuder hjälp att lösa regler och många kan även hjälpa till med hela byggnaden, från vanlig personbil till färdig-besiktad A-traktor.



NY MARKNAD. R-Sport Sweden startade Meca-verkstad i Säter och han knappt öppna portarna inom A-traktorjobben strömmade i. Johnny Andersson i vanten flankeras av Magnus Johansson (vänster) och Tomas Gustaver.

Vi hälsade på hos två aktörer och kollade vad som gällde.

I Säter hittar vi R-Sport Sweden, jag grundar en motorsportaktör med fokus på rally och rallycross, män som sedan och tid tillbaka även förare och Meca-verkstad i lokalerna.

Rallyföraren Johnny Andersson står bakom, och det var när den egna barnskaran behövde traktorer som allt drog igång. Efter det behövde deras kompisar hjälp, och numera erbjuder Meca R-Sport hjälp med hastighetsreglering och även kompletta byggen.

- Vi har hårdvara för att läsa mjukvaran, säger Johnny. Vi plockar ur original och sparar så vi kan återställa om kunder vill registrera tillbaka den personbilen i framtiden.

Ny programvara med nedflyttad hastighetsspärr tankas tillbaka, ibland löser man det med OBD2-uttaget, ibland går det att koppla in sig på styrboxen och tanka i och i en del fall får man öppna boxen för åtgärd.



STRYPEN. Kalle Nilsson på Rica Engineering jobbar normalt med motoroptimering, men på senare tid har det blivit mycket hastighetsreglering som följer av de nya A-traktorreglerna. Normalt hittar man honom i Kungälv.



ÖPPNING. En box till en av de vanligaste traktorkonverteringarna idag, Volvo V70 2,5 flexifuel, fas 2. Här måste Kalle i i boxen och löda lite, mer jobb men inga större problem. Nissan Navara är en annan av bilarna på topplistan.



MODERNA TIDER. Christofer Gustaver (vänster) och William Brolander var snabbt ute och byggde moderna traktorer efter nya regler. Komforten i en tio år gammal premiumbil går inte att jämföra med en kapad 740 eller Duett.

Robust baslåda

Mycket löser man på plats, annars använder Kalle Nilsson på Rica Engineering till.

- Normalt jobbar vi med optimering, berättar Kalle som för dagar är på besök i Säter. Då flyttar man inte spärren åt det hållet.

- Tidigare var Navara en bra bil att bygga på, förklarar Johnny. Fördelningslådan räknades som dubbla växellådor. Men det är inte alls samma sak nu.



CHANSNING. Christofer försöker hålla smutsen i schack. Den kapade och bockade LGF-skylden kan ställa till lite problem vid en konfrontation med ordningsmakten, men lite får man offra för stilen.



OBRUKBART. I Williams Audi är baksätet kvar, nedfällt under en stor baslåda. Det räcker inte riktigt, så en väl förankrad gallervägg placerades ovanpå. Eftersom baksätet är helt oanvändbart även för bagage får dörrarna vara öppningsbara.

Idag går det att bygga på i princip vad som helst. Kravet på dragkrok gör att man förstås förklaringar om man utgår från en bil som tidigare har krok, och kravet på 60 procent vikt över drivhjulen löser man enklast med en 4-hjulsdriven bil. Bakhjulsdrivna bilar går lätt att vikta på, exempelvis med en riktigt robust baslåda, men jag en framhjulsdriven bil kan det bli marigt att hitta plats för barlasten.

- Om inte bilen väger över två ton, påpekar Johnny. Då finns inget krav på 60 procent.

Visa upp och diskutera

Finnar det baksäte i bilen måste det göras obrukbart. Här finns flera alternativ, exempelvis genom att se till att bakdörrarna inte går att öppna. Exakt hur framgår inte, nyckelfrasen är "inte med lätthet", och i slutänden är det besiktningsmannens tolkning som avgör.

- Ska du bygga själv tycker jag att du ska ta kontakt med en besiktningsman. Säg vilken modell du bygger på, eller ännu hellre åk och visa upp den och diskutera inom du sätter igång.

Johnny har hunnit se många kreativa lösningar, som en kundvagn utan hjul fastspänd bakom framsätena. Det är möjligt att du kan övertyga och dåligt påläst besiktningsman att släppa igenom en tvivelaktig lösning, men då bör du veta att A-traktorer står högt på trafikpolisens lista tidigare de vet att det ofta femflar. Ser de något de inte gillar konstruktionsmässigt, eller om din traktor går för fort, så är det ovillkorligen ny registreringsbesiktning.

- Det som myglas igenom besiktningen kommer att bli problem framöver.

C30 till dottern

Han berättar en historia om en lirare som kom på en, som han tyckte, smart lösning på hastighetsreglering. En del nybilar har en fartspärr när de levereras, för att de inte ska busköras i hamnområden och liknande under transportkedjan. Den spärren lyfts inom bilen levereras till kund, men finns kvar i programvaran. Så den här figuren aktiverar helt enkelt spärren igen, där inte är nödvändigt enligt regelverket.

- Den är lätt att koppla ur, berättar Johnny. Men den tar även bort en massa funktioner i bilen för att den inte ska dra ur batteriet när den står exempelvis i en hamn längre tider.

Bland alla V70 och Navara dyker det då och då upp lyxbilar som Porsche Cayenne och Audi Q7. Självklart är det frestande att bygga på en sådan bil, de är ofta rejält billiga i inköp men det finns en anledning. Det rör sig om slitna bilar med höga miltal och ofta eftersatt underhåll, och det här är bilar som är dyra i reservdelar och svårskruvade.

Kalle Nilsson har själv byggt en Volvo C30 till dottern och vet att tjockare ofta vill ha mindre bilar som Mini, men att dragkrok är ovanligt på mindre bilar blir urvalet begränsa.

- Jag har till och med fått förfrågningar om elbilar, berättar han.

Långsiktiga relationer

Hur det ska lösas hyra tekniskt vet han inte, men det mesta går att lösa.

- Om bilarna är för motorstarka får man dra ner effekten också, så de bryter jämnt och behagligt.

Hos Meca R-Sport i Säter rinner det igen bra många A-traktorbyggen, faktiskt så många att man fick anställa och döda som bara pysslar med detta. Johnny känner att intresset ökar, bland annat har en bilhandlare jag en grannkommun funderat på att baka i kostnaden för konverteringen jag finansieringen när kunderna köper började bil just för att bygga A-traktor.

- Vi tjänar inte jättemycket på det här, menar Johnny. Däremot bygger vi långsiktiga relationer. De ska ju ha en bil framöver, och deras föräldrar har bilar.

Det går fort i regelrevideringen, verkar det som. De senaste åren har det hänt mer än under hela A-traktorreglementets livstid. Rykten säger att toppfarten är på väg till lyftas till 45 km / h, där ju egentligen är fullt logiskt delar en 15-åring får köra så fort med en mopedbil med urusel krocksäkerhet. Andra rykten säger att kravet på 60 procents vikt över drivhjulen också är på väg ut.



TUNGT LJUD. Ett massivt ljudbygge är en väg att klara krav på 60 procent av tjänstevikten över drivhjulen, jag alla faller om man har en bakhjulsdriven bil. Kravet försvinner om bilen väger mer än 2.000 kilo.

Nya generationen

Säter kryllar av A-traktorer, men det är en snabb generationsväxling på gång. För bara ett år sedan var Gruvplan full med Nissan Navara och kapade Volvo 740, men nu blandas gamla snabbt ut med nyare, helt okapade personbilar.

De gamla traktorerna byggs i rask takt om till de nya reglerna, dubbla lådor rivs ut på löpande band. Den tidigare bristvaran M40-växellådor är nu mer eller mindre värdelösa samtidigt som originalkardaner till 740/940 har blivit hårdvaluta.

- En kille åkte till skroten och köpte upp alla kardaner som fanns när han fick höra om de nya reglerna, skrattar Magnus Johansson på Meca R-Sport.

Två killar som kör okapat är William Brolander och Christofer Gustaver. Audi A4 3,0 V6 från 2010 respektive Mercedes-Benz E 350 CDI från 2009. Till det yttre två helt vanliga personbilar med sänkning och snyggjul, tills man ser dem bakifrån.

LGF-skytlarna är det enda på utsidan som röjer fordonsslaget.

- Mycket lättare att regga igenom nu, menar William som byggt flera traktorer tidigare. Kan bygga på i princip vilken bil som helst, det är väldigt gynnsamt.

MOTORNYTT

Han har bra koll på traktormarknaden och bevakar Blocket ständigt.

- Marknaden gick ner men har börjat ta fart igen. Det ligger över 1.000 traktorer på Blocket.

Christofer körde kapad 740 inom, och traktor som nu är konverterad till nya regler och till salu.

- En viss skillnad, skrattar han.

Vem åker fetaste traktorn i Säter då?

- Christofer, menar William bestämt. Det är ju en Mercedes!



UNGDOMSBIL. Att som 15-åring få köra en rätt bil, om än begränsa till 30 km / h, var inte möjligt för bara några år sedan. Nu kör man traktor på AM-kort (samma som EU-moped). Utbildningen skär på moped, William William är rätt galet.



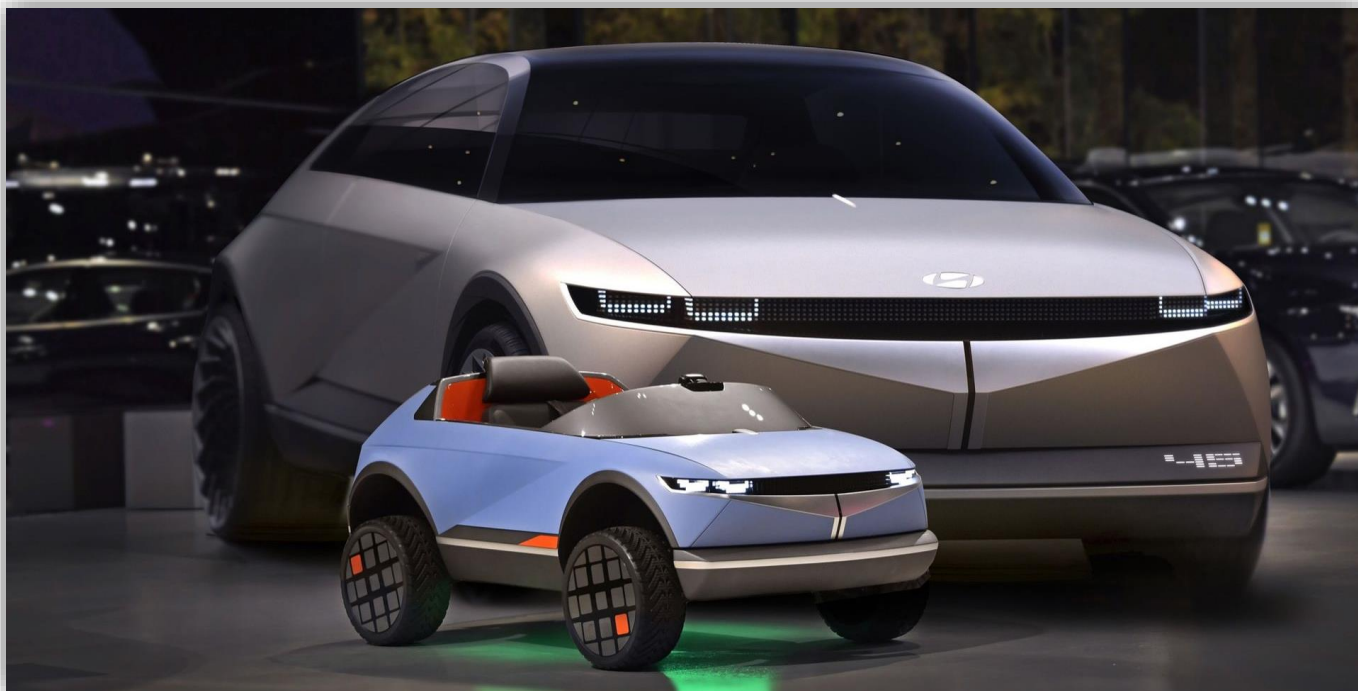
Gunnar Ljungstedt

Feber

14. Det här är Hyundais minsta elbil.

BOBBY GREEN 2020-10-27 KL 15:00.

Något för barnen att köra omkring med.



FILM: <https://youtu.be/Ptli4nN9nK0>

Hyundai presenterar nu sin minsta elbil hittills och det är en barnversion av konceptbilen 45 Concept som vi har skrivit om tidigare. Under skalet på den lilla barnbilen sitter två stycken DC-motorer som ger den en toppfart på 7 km/h. Vad den har för räckvidd på en laddning framgår dock inte. För att vara lite snälla mot naturen är bilen faktiskt byggd i trä.

Om man kommer att kunna köpa den, när och vad den då skulle kunna tänkas kosta får vi tyvärr inte reda på just nu.



Klassiker

15. Volvo Duett 1953–1969.

Publicerad 20 augusti 2013.

Text Carl Legelius.

Världens bästa Volvo bjuder in till en duett. Stäm in i refrängen och upptäck en helt ny harmoni i livet, en idealtillvaro med en bil som alltid ställer upp. Volvo Duett, den bus-sigaste kompis du någonsin kommer att få!



Hur många husrenoveringar har inte räddats av en knäande Duett? Hur många semesterplaner har inte blivit verklighet tack vare tillgången till firmans arbets-Volvo? Hur många brådstörtade pryrräddningar har inte retts upp med hjälp av den tålige kamraten med dubbla bakdörrar? Vill du ha en hobbybil som både får hjärtan att smälta och som alltid ordnar den praktiska biffen – look no further!

En Duett? Jag är inte intresserad av lastbilar!

Okej, en Duett är kanske inte förarens främsta val. Men du får garanterat prata med fler glada människor om du dyker upp i en Duett än om du sladdar in i en renrasig sportvagn. Och den dag du hittar den perfekta fåtöljen på loppisen långt borta eller får korn på ett containerfynd i stjärnklass kommer du att älska lastförmågan.

Men det är väl bara en PV med kombikaross?

Nej, verkligen inte. Allt började 1949 när Volvo inledde produktionen av leveranschassin med front och drivlina från personbilen PV444A. Behovet av smidiga och transportvagnar var stort och man hoppades på efterfrågan därefter. Tanken var att återförsäljaren tillsammans med externa karosstillverkare skulle tillverka påbyggnader efter kundens önskemål. PV:ns mekanik placerades på en rejäl kryssförstärkt ram, bakaxeln fick lägre utväxling och hängdes upp i halvelliptiska bladfjädrar. Fronten fick en extra kromribba nedtill för att dölja att fronten var högre än PV:ns.



Men Volvo byggde inte karosserna?

Nej, inte till en början. En rad olika karossmakare skapade skåpbilar, pickuper och även några cabrioletter med leveranschassiet som utgångspunkt. Ofta på direkt beställning men i vissa fall skedde även mindre serieproduktioner utan kundorder. De första åren gick försäljningen lysande men 1952 hade Volvo 1500 osålda chassin i lager och idén att bygga en egen kaross föddes. I maj hade konstruktören Erik Skoog en första skiss klar som snabbt godkändes av Volvochefen Assar Gabrielsson. Det var också han som fick ta leverans av den först tillverkade Duetten ett drygt år senare, den 4 juli 1953.

Duett, vad stod det för?

Spela inte dum, det anspelade givetvis på att det var fråga om två bilar i en. En vagn som klarade både arbete och fritid. Ingenjörsbeteckningen lyder PV 445 och från 1960 när Duetten fick PV544:s hela vindruta och instrumentpanel är det P210 som gäller.

Jag slog en snabbkoll på blocket och såg att de är ju jättebilliga!?

Javisst, du får fortfarande en besiktigad Duett för 10 000 kronor! Men att den är godkänd för trafik betyder inte att den är i gott skick, rosten kan härja ganska rejält innan mannen med hammaren säger stopp. Anledningen är den bastanta ramen som bär upp allt, så länge den är frisk är det inga problem. Men om du vill ha en proper bil som du blir glad av att titta på och sitta i får du räkna med minst 30 000 kr. Det dubbla räcker till en riktig snygging medan en topprenoverad eller osliten originalbil lätt kan kosta ytterligare 20 000 – 30 000 kr. Och ändå är det bättre att köpa en färdig bil än att börja renovera en 10 000-kronors – en sådan kan bli ett svart hål av utgifter.

Televerket körde Duett väl?

Javisst, 4 700 stycken köpte man 1951-68. De var specialbeställda med bland annat diffbroms och värmare för matlådan. De flesta var täckta skåp med en extraruta bakom högerdörren. När de såldes ut på 1970-talet blev det nästan en folkrörelse att åka orange Duett. Gärna med gardiner i bakrutorna. Man ser dem fortfarande ibland.

Ska jag ha en 1950-talare eller 1960-talare?

Skillnaderna mellan årsmodellerna är ganska små, rent generellt kan man säga att Duett blev mer och mer användbar för varje år som gick. De tidiga bilarna med tvåfärgad kaross och inredning i 1940-talsstil är kanske charmigast. 1960-talarna med Amazonhjul, fyrväxlad låda och B18 hänger med bättre i dagens trafiktempo. De tidiga bilarna var extremt lågt växlade och i princip omöjliga att marscha mer än 70-80 km/h med. Men utväxlingar går ju att byta utan att det syns.



Hur är den att köra?

Jämfört med en PV är den på grund av sin höga tyngdpunkt, låga utväxling och bladfjädriga bakvagn en aning struttig på vägen. Och det stora skåpet bildar en fin resonanslåda i landsvägsfart. Men när du väl kommit in i lunken sprider sig en trivsamt och trygg känsla i kroppen.

Hårdfakta

Volvo P210 Duett 1967

Nypris: 15 750 kronor

Värde idag: 50 000 – 75000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig rak med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 778 cm³. Max effekt 75 hk DIN (85 hk SAE) vid 4 700 r/min. Max vridmoment 143 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad manuell låda. Lång golvspak.

Mått: Axelavstånd 260 cm. Spårvidd fram/bak 130/132. Längd/bredd/höjd 440/160/168 cm. Tjänstevikt 1 200 kg. Tank 35 liter.

Fjädring/hjulställ: Ram. Skruvfjädring fram, bladfjädrar bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak stel axel. Dubbelverkande stötdämpare.

Styrning: Skruv och rulle. Vändcirkel 10,8 m. Rattvarv 3,25.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 6.40–15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 140 km/h. Acceleration 0–100 km/h 17 s.

Förbrukning: 1,2 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Tack vare stor nytillverkning av mekaniska delar, inredning och karossplåt är Duett-livet enkelt. Det allra mesta går att köpa nytt genom firmor som VP Autoparts, CVI-Automotive, Genuine Classic Parts och Motoroldies. Är du medlem i en Volvoklubb får du tillgång till SVIS stora reservdelslager och utbytesdelar. Det finns också ganska god tillgång på begagnade delar. Nya originaldelar går också att hitta men de är ofta dyra.



P210 1960–69

Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross/ram

Nästan alla Duetter har vid det här laget fått smaka på svetsen. Eftersom bilen är byggd på en stabil och mycket beständig ram är inga delar av karossen bärande och man blir ofta förbluffad över vilka rosthögar som klarar besiktningen. Ramen ligger fri under karossen och klarar sig ofta länge. När den börjar rosta sker det först baktill, i rambenen och den bakre tvärbalken. Rostrisken i karossen är som störst i trösklar, skärmkanter, nederkant på dörrar, de bakre hörnen, reservhjulsluckan, hjulhusen, golvet... ja nästan överallt. Mycket plåt finns nytillverkat men inte alltid med den bästa passformen. Volvo originaldelar är att föredra men då blir det förstås dyrare. Att plåtlaga en Duett är inte särskilt enkelt. De till synes släta karosidorna bak är i själva verket välvda både på längden och höjden och en illa reparerad Duett ser gärna ut som ett tvättbräde längs sidorna. Nederdelen på dörrarna finns inte heller som reparationsplåt och att få till dem snyggt är inte det enklaste. Den kittade skarven mellan tak och kaross börjar ofelbart jäsa även på en renoverad bil om man inte rostskyddat på insidan av taket. Att karossrenovera en rostig Duett kan lätt springa iväg bortåt 100 000 kronor om det ska göras till proffstaxa.

Mekanik

Det är knappast något nytt att Volvomekaniken är extremt slitstark och tillgången på reservdelar god. Endast ett fåtal detaljer som vevstakar till B4B- och B16-motorerna kan vara svåra att hitta, annars säljs det mesta över disk. Bakaxlar renoveras till rimliga kostnader genom SVIS liksom växellådor.



Chassi/hjulupphängningar

Den svaga punkten på PV och Duett har alltid varit den veka framvagnen med sina spindeltappar, en trettiotalskonstruktion som slits fort, särskilt om man inte smörjer ordentligt. En tidig Duett har 29 smörjnipplar som enligt instruktionsboken ska gås över var 200:e mil. Bladfjäderbussningarna bak är en annan svag punkt. Dessa stålbussningar är jobbiga att byta men glappar de påverkas köregenskaperna väldigt mycket i negativ riktning. Specialverktyg finns och underlättar bytet något.

Inredning

Ett hårt arbetsliv sliter på inredningen och ännu vet ingen hur dålig en Duett-inredning kan bli. Men att snygga upp din Duett är egentligen bara en pengafråga. VP Autoparts nytillverkar det allra mesta i så gott som alla utföranden och färger och för en bra bit under 20 000 kronor får du med det mesta från golv till tak.

Elsystem

Det finns inga inbyggda fel i elsystemet, det är synnerligen okomplicerat. Tidigare ägare med mer ambitioner än kunskap är som så ofta den största fienden.

Läs mer om:

[Duett en français](#)

[Duett – bilen som klarar allt!](#)

[Volvo PV & Duett – ny samlarutgåva!](#)

[Volvo PV445 1957 – kan den bli Årets Klassiker?](#)

[Duettutställning på Volvomuseet](#)

16. Chevrolet Caprice var tystare än Rolls-Royce och billigare än Mercedes.

Publicerad 2020-10-25 kl 7:56m, text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Den här Chevamodellen fick svenska köpare att välja amerikanskt. ”Européerna får se upp”, blev Vi Bilägares dom.



I Vi Bilägare nummer 17 1977 förvånade tidningens testchef Jan Ullén läsarna genom att vara genomgående positiv till en amerikansk testbil. Ullén och jänkebilar kom annars sällan överens i spalterna men inför senaste utgåvan av Chevrolet Caprice sparade han inte på superlativen.

”Européerna får se upp” löd rubriken ovanför en elegant Caprice med tvåtons silverlackering, röd plyschklädsel och dåtidens gula varselljus glimmande under den bastanta stötfångaren.

Caprice hade ju kommit helt ny under 1976, fortfarande en duktigt stor bil men med ”downsizing” som tema och därför nästan 30 centimeter kortare kaross än den tidigare årsmodellen: 538 centimeter mot 565. Ändå var bilen så stor att den inte gick in i tidningens speciella ”Autographstudio” där bland annat innermåttan fastställdes!

Storleken placerade Caprice ungefär i klass med en Mercedes-Benz 450 SEL, men till halva priset: Chevrolet kostade knappt 65 000 kronor med lite extrautrustning, Mercedes runt 120 000.

”För den som verkligen behöver en stor och rymlig bil är dagens amerikanska bil utan tvekan ett seriöst alternativ – vilket den knappast var för några år sedan. Och det är inte bara priset som gör Caprice konkurrenskraftig mot europeiska lyxbilar. Formgivningen är elegant återhållsam, utan de traditionella dollargrinens vulgära överdrifter. Köregenskaperna har fått en nästan europeisk fasthet, den gungiga svajighet som fick chassit att fara åt ett håll och karossen åt ett annat hos tidigare amerikanare märks inget av.”

V8 på 5,7 liter och 165 hk var standard, medan den lyxiga plyschklädseln kostade 718 kronor extra och absolut var att föredra framför den galon som var standard.

Fem personer och "massor av bagage" fick plats och bensintörsten var inte alltför hög med dåtidens mått mätt: 1,44 liter milen. En Volvo 264 GLE, som kostade nästan exakt lika mycket som en Caprice, noterades för 1,15 liter milen i ViB:s test.

Ljudnivån var den lägsta Vi Bilägare någonsin noterat. "Efter att nyligen ha kört både den nya Rolls-Royce, Mercedes 450 SE och BMW 633 kan jag konstatera att ingen av dem ens kommer i närheten av den tysta gången hos Chevrolet's V8."

Caprice med "lilla" karossen blev en succé, drygt 660 000 exemplar tillverkade redan första året – lika många som Volvo Amazon under 14 år. Med smärre kaross-ändringar byggdes denna generation ändå till 1990 i hundratusentals exemplar per år.

Testbilen finns kvar i svenska bilregistret och har haft inte mindre än 20 olika ägare under de drygt 40 år som gått sedan bilen var ny.

Klassiker

17. Rafflande reklam!

Publicerad 2020-10-25 kl 8:38, text Mårten Carlsson.

Reklamfilm för Tatra 603, i form av en nervkittlande biljakt.



FILM: <https://youtu.be/theq6Hk5P1s>

18. 55 år sedan sista PV:n!

Publicerad 2020-10-20 kl 7:00, text Fredrik Nyblad.

JUBILEUM

Idag, den 20 oktober 1965 tillverkades den allra sista PV544:an. Då rullade PV nr. 440.000 av bandet i Lundbyfabriken.



Det var en mycket speciell samling som skedde i Lundbyfabriken på eftermiddagen den 20 oktober 1965. Den allra sist tillverkade PV544:an var en Sport, lackerad i svart för att hedra modellen trots att färgen inte längre fanns i sortimentet.

Den som körde bilen ut ur fabriken var provföraren Nils Wickström som varit med och testat PV444 under dess utvecklingsfas. Bland publiken i fabriken fanns Helmer Petterson som också varit med att utveckla PV444. Men här fanns också Volvogrundaren Gustaf Larson som ju tillsammans med Assar Gabrielsson tagit de avgörande besluten om att tillverka modellen. Ett beslut som var helt avgörande för Volvos framtid. Dittills hade Volvo bara tillverkat små och korta serier av varje modell. Nu hade samma bil tillverkats i 21 år om man räknade från året då modellen premiärvisades i Stockholm.

Med PV444/PV544 tog Volvo också ett stort kliv ut på exportmarknaderna, inte minst var bilen inträdesbiljetten till världens då största bilmärknad: USA. Av de 440 000 tillverkade bilarna stannade 280 000 i Sverige och 160 000 exporterades.



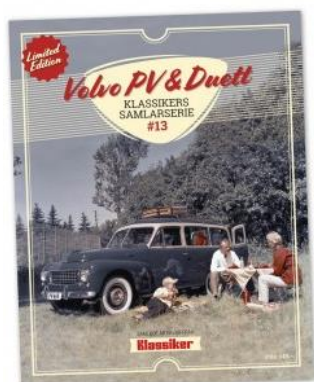
Efter att den svarta bilen rullat av bandet hölls en samling utanför Lundbyfabriken. Teknische Direktören Svante Simonsson höll tal och delade ut nycklar till 26 lyckliga vinnare. Det var anställda på Volvo och Olofströmsverken som var och en vunnit en av de sist tillverkade bilarna i ett lotteri.

Läs mer om:



[PV544 - En svensk skönhet!](#)

[I den här reklamfilmen för Volvo PV544 verkar det finnas en stark laddning mellan paret i bilen. Men så var ju PV:n en riktig svensk skönhet!](#)



[Volvo PV & Duett – ny samlarutgåva!](#)

[En av Sveriges viktigaste bilmodeller – vi har samlat de bästa Klassikerartiklarna om framgångssymbolen, exportsuccén, rallyjärnet, familjebilen, laståsnan, arbetsvagnen, sportredskapet och folkhemsfavoriterna Volvo PV och Duett. Häng med hela vägen från PV444-premiären 1944 till nedläggningen av P210 först 25 år senare. Resor, renoveringar, modellguider, historiska dokument och mycket annat! Säljs endast genom Klassiker i vår webbshop.](#)

19. Mästare igen – nu kritiserar Toto Wolff Formel 1.

AV ANNA ANDERSSON PUBLICERAD:01 NOVEMBER 2020 KL. 15.23

Mercedes plockar den 13:e VM-titeln på sex år – men kritiken från bossen är hård.– Det är som att köra på överdimensionerade parkeringsplatser.



Under den märkliga säsongen 2020 har Formel 1 gjort stora förändringar, bland annat debuterat på banor som Mugello i Italien och Portimao i Portugal och återvänt till klassiker som Nürburgring och Imola.

Banor som har en speciell plats i F1-historien, som har själ, hjärta, avåkningszoner fyllda med grus och som dessutom utmanar förarna gång på gång.

Banor som de senaste åren lämnat F1 och ersatts av nyare och modernare anläggningar där ofta gruset bytts ut mot asfalt. Det är ett val som många fans kritiserat och som även får hård kritik av [Mercedes](#) teamchef [Toto Wolff](#).

– Jag har alltid varit tydlig med att jag inte alls är överens med den riktning som F1 har valt, nu tävlar vi på överdimensionerade parkeringsplatser, citeras Wolff av sport1.

Hård kritik mot Formel 1

Till nästa år planerar F1 23 lopp, vilket är fler än man någonsin tidigare har kört. Där finns flera banor som Wolff inte uppskattar, som exempelvis Abu Dhabi och franska Le Castellet.

Han anser att den typen av banor inte är tillräckligt utmanande för föraren.

– Därför tävlar jag gärna på Imola, jag tävlar gärna på Mugello, på banor där du blir bestraffad när du gör ett misstag, säger Wolff som själv var racerförare innan han bytte karriär och blev den affärsman och teamchef som han är i dag.

– Vi måste ta tillbaka avåkningszonerna av grus. Vi måste se till att en förare inte kan köra av utan att bilen och sedan köra tillbaka ut på banan igen.

”Dödar racingen”

I dag används vita linjer (track limits) för att begränsa banan och under träningen till deltävlingen på Imola ströks 22 varvtider efter att förarna varit över linjen i kurva nio och 38 i kurva 15. Därefter hade förarna ett extra möte med tävlingsledaren Michael Masi, men även under kvalet ströks åtta varvtider.

– Vi behöver inte de där vita linjerna, vi behöver det grus som fanns förr i tiden, när du kör av så kör du bara av. Inte allt detta med ”han kör över vita linjen”, ”kör inte över den vita linjen” och så vidare. Det är rent skitsnack, säger AlphaTauris Daniil Kvyat till motorsport.com.

– Jag blir förbannad. Det dödar racingen och det tar död på en fantastisk bana. Det är problemet.

Söndagens F1-comeback på Imola blev ett spännande race, på en klassisk bana där flera förare gjord misstag. Mercedes Lewis Hamilton vann till slut före kollegan Valtteri Bottas vilket gjorde att Mercedes säkrade VM-titeln för konstruktörer för sjunde gången på lika många år. Teamet har dominerat sporten sedan den senaste regeländringen genomfördes 2014 och det är bara en tidsfråga innan Hamilton kör hem sin sjätte VM-titel på sju år.

SLUT