



*Saab 9-3 Convertible 1998–2003.*

1. Ännu ett Takata-dödsfall bekräftat.
2. Mercedes GLA återkallas.
3. Honda vill köra helt elektriskt vid 2040.
4. Cadillac blir elbilmärke.
5. Volkswagen Polo facelift.
6. Nya BMW M3 och M4 får nu M xDrive-fyrhjulsdraft.
7. Maserati firar sin racinghistoria med specialversioner.
8. Opel Mokka provkörd.
9. Ny typ av bältessträckare anpassar sig efter användaren.
10. Northvolt och Volvo i samarbete.
11. Stölderna av katalysatorer ökar kraftigt.
12. Automatlådan har gått från udda till att finnas överallt.
13. Framtidens lastbil 1966.
14. Autobanchis storverk.
15. Grattis Opel Regent!
16. Varför använder inte Formel 1 stängd cockpit?

## 1. Rapport: Ännu ett Takata-dödsfall bekräftat.

Publicerad 23 april. TEXT Magnus Kvandal.

**Takatas livsfarliga krockkuddar har skördat ännu ett offer.**



**En man i South Carolina, USA** har avlidit efter att krockkudden i hans Honda Accord från 2002 exploderade vid en krock. Det [skriver amerikanska NPR](#).

Olyckan inträffade i januari i år. Honda har tillsammans med amerikanska myndigheter undersökt bilen efter krocken och kommit fram till att gasgeneratoren till krockkudden hade brustit.

**Enligt NPR** är det nu 28 personer världen över som har dödats av Takatas krockkuddar. De flesta dödsfallen har skett i USA, men även i Australien och Malaysia.

Krockkuddarna är laddade med explosivt ammoniumnitrat som ska orsaka en liten explosion som blåser upp kudden vid en kollision. Problemet är att kemikalien kan bli mer explosiv över tid, speciellt på platser med hög luftfuktighet. Det som händer då är att explosionen sliter sönder en metallbehållare och skickar dödliga metallfragment in i bilens kupé.

**Felet har orsakat** den mest omfattande återkallelsen i bilindustrins historia, med omkring 100 miljoner påverkade bilar från en [mängd olika märken](#).

Honda säger att bilen som var involverad i olyckan i South Carolina återkallades 2011 och att företaget då gjorde över 100 försök att nå dess ägare. Trots det blev den aktuella bilen aldrig åtgärdad.

**Honda uppmanar ägare** av drabbade bilar att få dem åtgärdade, speciellt om de är av äldre modell.

**Relaterade artiklar:****Takata-skandalen: dessa bilar berörs**

Lista över alla fordon som amerikanska trafiksäkerhetsorganisationen NHTSA begärt att Takata ska återkalla.

**Uppköparen av Takata utreds för defekta airbags**

Företaget som tog över efter konkursen granskas nu själva av amerikanska myndigheter för felaktigheter i produktionen.

**Takata manipulerade testresultat**

Tillverkaren av livsfarliga krockkuddar undanhöll data från bilindustrin.

**Två nya dödsfall kopplas till Takata**

Honda säger att två olyckor med dödlig utgång i Malaysia berodde på Takatas splitterspridande krockkuddar.

## 2. Mercedes GLA återkallas – krockkudde kan lösa ut i onödan.

Publicerad 2021-04-26 kl 7:02.

### FÖRST PÅ VI BILÄGARE.

**Krockkudden i Mercedes GLA kan lösa ut trots att den är avstängd och trots att en barnstol är placerad i passagerarstolen.**



**Mercedes låg förra året** högst upp på listan över märkena med [flest återkallelser](#). Det är dock en utmärkelse som inte är helt negativ – det innebär att de kvalitetsbrister som upptäcks också åtgärdas.

Nu har en allvarlig produktionsmiss upptäckts i crossovermodellen Mercedes GLA. Jordningen till krockkudden på passagerarsidan kan vara felaktigt gjord och i värsta fall kan en elektrostatisk laddning, som inte leds bort, göra att krockkudden löser ut i onödan.

**Det kan även inträffa** om krockkudden avaktiverats på grund av en barnstol i det främre passagerarsätet. Det kan därmed inte uteslutas att krockkudden löser ut trots att den inte ska, vilket är en allvarlig säkerhetsrisk.

Mercedes i Sverige har inga uppgifter om hur många svenska bilar som omfattas, men problemet gäller alltså Mercedes GLA tillverkade mellan 19 februari 2020 och 12 augusti 2020.

– **Berörda bilägare** kommer bli kontaktade och få felet åtgärdat, säger Charlotta Letsikas, informationschef på Mercedes i Sverige, till Vi Bilägare.

Läs också: [Bilmodellerna som återkallats mest – Mercedes i botten](#)



**Erik Söderholm**

**Läs mer om:**



**[Mercedes visar tre nya laddhybrider: CLA, GLA och CLA Shooting Brake](#)**  
**[Ännu fler Mercedesmodeller blir nu elektrifierade.](#)**



**[Mercedes GLA sträcker på sig](#)**  
**[Andra generationen har blivit en decimeter högre och fullproppad med den senaste tekniken.](#)**



**[Nya Mercedes GLA har digital premiär i december](#)**  
**[11/12 är datumet att lägga på minnet för den som vill följa presentationen.](#)**

### 3. Honda vill köra helt elektriskt vid 2040.

AV FRODE WIKESJÖ.

2021-04-24 KL 11:00.

**Och ingen ska behöva dö av krock i deras bilar vid 2050.**



Honda meddelade nyligen att de har som mål att endast sälja el- eller bränslecells-bilar i de större bilmärnaderna vid 2040. Redan vid 2030 räknar de med att 40 procent av deras bilar kommer vara någon form av el- eller bränslecells-bil och vid 2035 räknar de med att den siffran ska ligga på 80 procent i de största marknaderna.

Honda säger att de kommer uppnå detta mål genom sin e:Architecture-plattform som ska driva företagets elbilar under senare halvan av detta årtionde. Fram tills den plattformen är klart kommer Honda använda GM:s Ultium-batterisystem för sina elbilar.

Honda har också planer på att förbättra sitt förarassistanssystem till 2030 med målet att inga ska behöva dö i trafiken på grund av bil- eller motorcykelkrockar vid 2050.

Honda kommer investera runt fem miljarder yen i forsknings- och utvecklingsinitiativ de närmaste sex åren.



**Frode Wikesjö**



[Honda visar prototyp av elektrisk SUV](#)  
[SUV e:prototype](#)



[Honda visar upp nya HR-V](#)  
[Nu bara som hybrid](#)



[Honda presenterar världens första bil med självkörning i nivå 3](#)  
[Testas nu på gatorna i Japan](#)

#### 4. Cadillac blir elbilmärke – elsuven Lyriq först ut.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-04-22

Under bilsalongen i Shanghai visade Cadillac upp den nya elbilen Lyriq.



Den nästan fem meter långa elsuven bygger på GM:s Ultium-plattform, kommer med bak-hjulsdrift, 340 hästkrafter och får ett batteri på 100 kWh som ska ge nära 50 mils räckvidd. Snabbladdning är möjligt med upp till 190 kW och laddning hemma med 19,2 kW.

Cadillac angav inga exakta laddningstider, men skriver att det med snabbladdare ska gå att ladda omkring 30 mils räckvidd på 30 minuter.

För att förbättra räckvidden har Lyriq fått ett avancerat system för regenerativ bromskraft. En kontroll på ratten ska kunna styra inbromsningen med hjälp av elmotorn, men exakt hur det skiljer sig från andra bilar där det kan ställas i olika steg framgick inte.





Lyriq ska börja säljas första halvan 2022 och har fått ett pris från 59 990 dollar, omkring 500 000 kronor.

Plattformen erbjuder också ännu större batterier och fyrhjulsdraft. Om Lyriq även kommer med det har Cadillac inte sagt något om.

Men när det kommer till elbilar i allmänhet gav tillverkaren tydligt besked. Från och med nu kommer alla nya modeller från Cadillac vara rena elbilar. Inom kort ska ytterligare fyra elsuvar i olika storlekar presenteras, samt modellen Celestiq som beskrivs som en lyxig eldriven sedan.

Befintliga modeller med förbränningsmotorer ska Cadillac sluta sälja senast år 2030.

Med det tar Cadillac ledningen i övergången till eldrift inom General Motors. För koncernen som helhet är det sagt att man ska sluta sälja bilar med förbränningsmotorer till 2035.

Om och när Cadillac Lyriq även letar sig över till Sverige är ännu oklart.



Carl Undéhn

## 5. Volkswagen Polo facelift officiell.

PUBLICERAD: 22 APR 2021, KL 13:09.

Volkswagen visade i dag upp den senaste versionen av storsäljaren Polo. Bland nyheterna märks en omdesignad front och stort fokus på LED-ljus. Nytt är även att det delvis självkörande systemet IQ.Drive Travel Assist för första gången går att få som tillval till Polo, en modell som inte längre erbjuds i Sverige.



Den tyska biljätten avslöjade under dagen hur det senaste ansiktslyftet till Volkswagen Polo kommer att se ut, och det är överraskande mycket som faktiskt är nytt. Bara av bilderna att döma går det att skönja att en hel del tid och kraft har lagts på att uppdatera modellen. Framför allt sticker den nya fronten ut, men även baktill har det hänt saker.

Det som kanske sticker ut allra mest är alla nya ljuslösningar. I fronten har en LED-ljusrand integrerats som går från de nya strålkastarna till VW-loggan. Strålkastarna går nu för övrigt att få med IQ.Matrix LED-teknik, ett interaktivt ljussystem som tidigare endast gick att få till [Touareg-suven](#). Bakljusen har gjorts om och fått en ny [Golf 8](#)-inspirerad form och på bakluckan har Polo-namnet flyttats några hack nedåt.

Filbytesassistent och adaptiv farthållare är numera standard i Polo och man kan även välja till IQ.Drive Travel Assist, vilket möjliggör delvis automatiserad körning. Volkswagen har förändrat sina utrustningspaket något och de fyra nivåer som nu erbjuds är Polo, Life, Style och R-Line. Enligt företaget har ingångspaketet nu betydligt mer utrustning än vad som tidigare var standard.



*Nya Golf? Nej då, uppdaterade Polo.*

Som standard ingår bland annat multiratt, mittairbag, 8-tums display, AC, Composition ljudsystem, Bluetooth, samt el-hissar och elektriskt infällbara backspeglar. Går man upp en nivå till Life får man 15-tumsfälgar i stället för 14-tums som är standard, App-connect, armstöd, extra USB-port och utökade invändiga läderdetaljer.





I Style-paketet ingår till exempel IQ.Matrix LED-strålkastare, LED-dimljus, Ronda aluminiumfälgar, parkeringshjälp och digitala systemen Digital Cockpit Pro och Ready2Discover. Väljer man att lyxa till ordentligt med R-Line händer det så klart grejer även utvändigt.

Stötfångarnas särpräglade R-design, pimpade luftintag, 16-tums Valencia-fälgar och en glanssvart diffusor gör att R-Line särskiljer sig från övriga nivåer.

Motormässigt är det 1,0-liters bensinaren för hela slanten, från 80 via 95 till 110 hästkrafter. Även en gasdriven TGI-motor med samma lilla volym är aktuell, den har 90 hästkrafter. Motorpaletten känns igen från [uppdaterade syskonet Seat Ibiza](#), som även får ha kvar 1,5-litersmaskinen på 150 hästkrafter. Det är oklart om Polo behåller den. Dieselmotorerna är dock ett minne blott.

Däremot kommer [Polo GTI](#) att leva vidare och en uppdaterad variant dyker upp under 2022, sannolikt med samma 2,0-litersmaskin som i dag, möjligtvis med annan effekt än de 200 hästkrafter som ges i dag.

Vad priserna kommer landa på förtäljer inte avtäckningen, men försäljningen av uppdaterade Volkswagen Polo sägs börja redan nästa månad så det bör inte dröja alltför länge innan vi får reda på kostnaden. Dock är det irrelevanta uppgifter för den svenska marknaden då Polo inte längre säljs i vårt land. Anledningen är att Polo-baserade [T-Cross](#) har lyckats snärja suv-vurmande svenskar runt sitt finger.

### [GALLERIER 19 bilder Volkswagen Polo facelift 2022](#)



**Tim Dahlbacka**



**Mattias Rabe**

## 6. Nya BMW M3 och M4 får nu M xDrive-fyrhjulsdraft.

**PUBLICERAD:** 21 APR 2021, KL 17:58.

För första gången någonsin kommer BMW M3 och M4 att erbjudas med fyrhjulsdraft när senaste generationen introduceras i Competition-utförande. Nu med svenska priser.



I standardutförande kommer G80-familjen av [BMW M3 och M4](#) även fortsättningsvis att vara bakhjulsdrivna. Den legendariska ättelinjen [M3](#), som först såg dagens ljus då [E30 M3](#) lanserades 1986, har alltid varit just bakhjulsdriven. Första modellen, som numera är både mytomspunnen och dyrkad av entusiaster världen över, var en ren motorsportprodukt – för att kunna klassa in rätt delar till både grupp A och DTM. Sedan dess har mycket hänt, men under årens lopp har ändå de olika generationerna M3 behållit sin bakhjulsdrift. Tills nu.

I och med G80-familjen kommer fyrhjulsdriften till M3 och M4 Competition. [Benämningen M xDrive känns igen från bland annat M5](#) och innebär en kompetent och prestandaorienterad fyrhjulsdraft med flera inställningsmöjligheter. I grund och botten är en bil med M xDrive fortfarande bakhjulsdriven, men då greppet blir sämre kommer kraft att skickas till framhjulen. Hårdvaran i den tekniska lösningen är välkänd, det handlar om en elektroniskt styrd hydraulisk koppling med flera plattor med anpassningsbar fördelning av drivmoment mellan fram- och bakaxel, som det heter på BMW-språk. Vi förväntar oss inget annat än exakt skärpa och direkt ingrepp, vilket vi tidigare sett hos just M xDrive.

Utöver detta så kommer M-differentialen att arbeta för att maximera greppet för bakhjulen. En effektivt arbetande differentialbroms är A och O i en bil som BMW M3/M4, helt enkelt för att kraften annars går upp i rök.



## BIL OCH TRAFIK

### Nya BMW M3 Competition – tre snabba från provkörningen

Fyrhjulsdriften M xDrive kan liksom hos M5-modellen anpassas av föraren. I grund och botten kommer bilen alltid att vara mer bak- än framhjulsdreven, men det går att ställa över ännu mer kraft bakåt. Och, givetvis, så går det att stänga av fyrhjulsdriften och göra även M3 och M4 Competition rent bakhjulsdrivna.

Priset för M3 Competition Sedan M xDrive ligger på från 957 000 kronor och M4 Competition Coupé M xDrive kostar från 977 000 kronor.



### GALLERIER 44 bilder BMW M3 Competition Sedan M xDrive



### GALLERIER 41 bilder BMW M4 Competition Coupé M xDrive



**Linus Pröjtz**

## 7. Maserati firar sin racinghistoria med specialversioner.

PUBLICERAD: 25 APR 2021, KL 15:56

95 år efter Maseratis debut i racingvärlden hyllar italienarna sig själva med unika upp-lagor av Levante-suv-en och Ghibli-sedanen kallade F Tributo.



Maserati har en lång historia inom motorsporten och är på väg tillbaka till racerbanan med [nya supersportbilen MC20](#), efter flera års frånvaro. För 95 år sedan vann företagets grundare Alfieri Maserati på Targa Florio med märkets första racerbil Tipo 26.

Detta ska givetvis firas och Maserati avser att göra det i stil med ett särskilt trimpaket för suven Levante och sedanen Ghibli. Paketet kallar man F Tributo och kommer bland annat med gula bromsok och matchande invändig styling som ska föra tankarna till bilen [Juan Manuel Fangio](#) rattade i Maseratis Formel 1-debut.

Levante F Tributo levereras med svarta 21-tums Anteo-fälgar och Ghibli F Tributo med motsvarande Titano-fälgar. Bilarna kommer finnas tillgängliga i två färger – en röd kallad Rosso Tributo och en blå kallad Azzuro Tributo.

Vad specialversionerna kommer kosta och om de kommer vara tillgängliga för Europa är dock dessvärre inte helt klarlagt ännu.

### [GALLERIER 16 bilder Maserati F Tributo \(Ghibli och Levante\)](#)



**Tim Dahlbacka**

## HÖGSTA VÄXELN

### 8. Opel Mokka provkörd i Stockholm.

Av Marcus Berggren - 24/04/2021.

Opel tar i med hårdhandskarna.



Opel Mokka lanserades 2012 och blev snabbt en hit bland de som värdesatte bra insteg över precis allt annat. Designmässigt såg den ut som något som hade ritats med en muntlig beskrivning av vad en äldre kvinna vill ha i en bil som utgångspunkt. Utöver en bristfällig design lyckades den inte leva upp till den stenhårda konkurrensen. Den var lite som bilvärldens motsvarighet till lådvinet – den gjorde jobbet man förväntade sig av den men hade fler tillkortakommanden än en dvärg. Trots detta sålde den väldigt bra – vilket säger en hel del om klientelet – och var en av flera modeller som Opel erbjöd som närmast kunde liknas med narkolepsi på hjul. Den nya generationen delar bottenplatta med åtta nya koncernsyskon i Stellantis-familjen och det har nu blivit dags för Opel att visa att de minsann kan de med. Låt oss ta reda på om så är fallet genom att lägga i Högsta Växeln och provköra nya Opel Mokka.

Jämte föregångaren ser nya Opel Mokka ut som Margot Robbie bredvid Susan Boyle. Opel har länge präglats av att i många fall tillverka hyfsat halvdana bilar. Och när de väl har byggt något som genuint är bra – [Opel Insignia](#) – har de haft en oförmåga att faktiskt få ut bilar på de svenska vägarna. Det är dock fortfarande lite "hit or miss", nya [Opel Corsa](#) är ingen jättehitt direkt.



Min provkörning av nya Mokka var uppdelad i två dagar. Den första dagen fick jag testa den bensindrivna varianten som ska locka med ett utseende värt att skriva hem om, en prislapp som känns rimlig, och en premiumkänsla som man tidigare kanske inte har förknippat med Opel. Tyskarna har premierat form före funktion – även om nya Mokka är bredare än föregångaren är den mindre när det kommer till alla andra parametrar.





Baksätet är åt det trängre hållet men det går inte att förneka att Opel Mokka ser riktigt frän ut. Vissa ytor och reglage har dock en bristfällig kvalitetskänsla och infotainmentsystemet må se bra ut men det är förhållandevis komplicerat. Kupén är ett potpurri av premiumslag och tveksamma materialval.

I bensinutförande framstår nya Opel Mokka som en oerhört rimlig proposition. Den är billig samtidigt som man som kund får en mini-SUV som ser riktigt tuff ut. Under huven finner man en trecylindrig liten pjäs som erbjuder en sportig ljudbild och tillräckligt med krut för att kännas rapp. Oavsett drivlina förblir Mokka framhjulsdreven och är inte riktigt så rolig att köra som utseendet förmedlar; en Ford Puma är exempelvis betydligt roligare att ratta. Komfortmässigt lyckas Opel Mokka för det mesta väl även om bilen ibland känns något stötig, något som troligtvis kan åtgärdas med mindre fälgar.





Som elbil erbjuder Opel Mokka en mognare upplevelse än sitt bensindrivna syskon. Likt alla andra elbilar känns den pigg men den rent prestandamässigt ligger Mokka-e på samma nivå som den bensindrivna varianten. Räckvidden på närmare 30 mil är i paritet med segmentet i övrigt som har växt så det knakar. Mokka-e är välutrustad men även ganska dyr jämfört med sina rivaler men den gör det mesta bra med ett utseende som heter duga. Ett längre test i framtiden får utröna hur den verkligen står sig jämfört med sina många konkurrenter. Något som dock är säkert är att Opel har gjort väldigt bra ifrån sig.

#### Fakta Opel Mokka

Från 199 900 SEK  
130hk  
0-100 på 9,2 sek

#### Fakta Opel Mokka-e

Från 369 900 SEK  
Upp till 32 mils räckvidd  
136hk  
0-100 på 9,0 sek

#### Konkurrenter

[Ford Puma](#)  
[Nissan Juke](#)  
[Renault Captur](#)  
[Peugeot 2008](#)

★★★★☆

#### Första intryck

##### SAMMANFATTNING

Att förra generationen Mokka och den nya generationen Mokka de facto delar släktband känns lika osannolikt som att ta sig in i Nordkorea utan att upptäckas. Förra generationen är den i familjen som aldrig åstadkom någonting medan nya generationen är den första som lyckades plugga på universitet. Skillnaderna är påtagliga – tack vare Stellantis – och resultatet är en Mokka som erbjuder ett fräckt utseende, hyfsade utrymmen och komfort, och en förhållandevis stor grad körglädje.

# 3.5

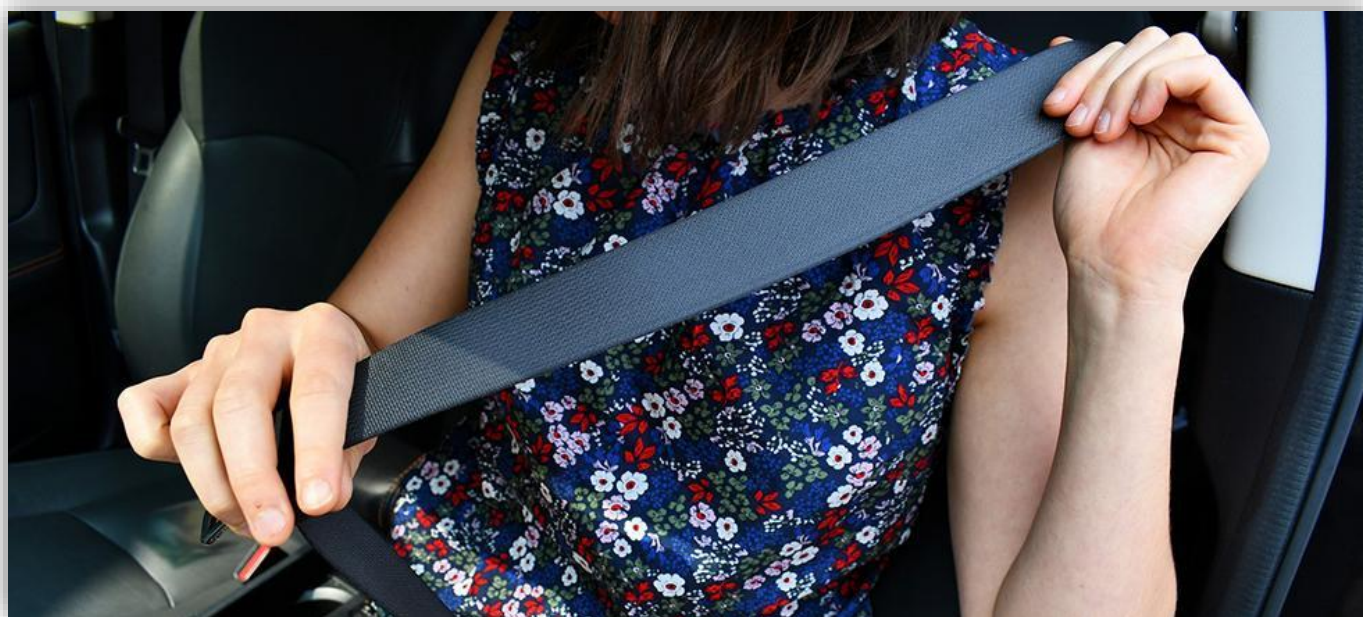
★★★★☆

TOTAL POÄNG

## 9. Ny typ av bältessträckare anpassar sig efter användaren.

Publicerad 23 april.

**Sensorer ska kunna avgöra vikt, kön, ålder och kroppsbyggnad på personen som använder bältet.**



**Företaget Veoneer**, med rötter i svenska säkerhetsföretaget Autoliv, ska tillsammans med fordonstestaren AVL under kommande två år utveckla ett nytt system för bilbälten som tar hänsyn till användarens ålder, kön, kroppsbyggnad och vikt

**Med hjälp av 3D-sensorer** ska det nya systemet kunna avgöra fysik, sittposition, vikt och kön på den som bär bilbältet och på så sätt anpassa bältesåtdragningen vid krock. Projektet kallas "Smart RCS" och är en förkortning av Restraint Control Systems.

– Smart-RCS kommer innebära att vi kan erbjuda ett individ- och situationsanpassat skydd. Detta är ett viktigt steg mot att öka säkerheten för alla i bilen,” säger Tom Herbert, produktchef på Veoneer.

**I gruppen passiv krocksäkerhet**, alltså system som jobbar skadeförebyggande för att minimera effekterna vid en olycka, ingår bland annat bältessträckare, som känner av att en kollision är nära och drar åt bilbältet för att minimera skadekonsekvenserna. Men problemet med passiv krocksäkerhet är att systemet inte passar alla utan är utformade för en viss typ av människor. Vanligaste utgångspunkten är en man som är 175 centimeter lång och väger 78 kilo. Det här hoppas Veoneer och AVL nu kunna ändra på.



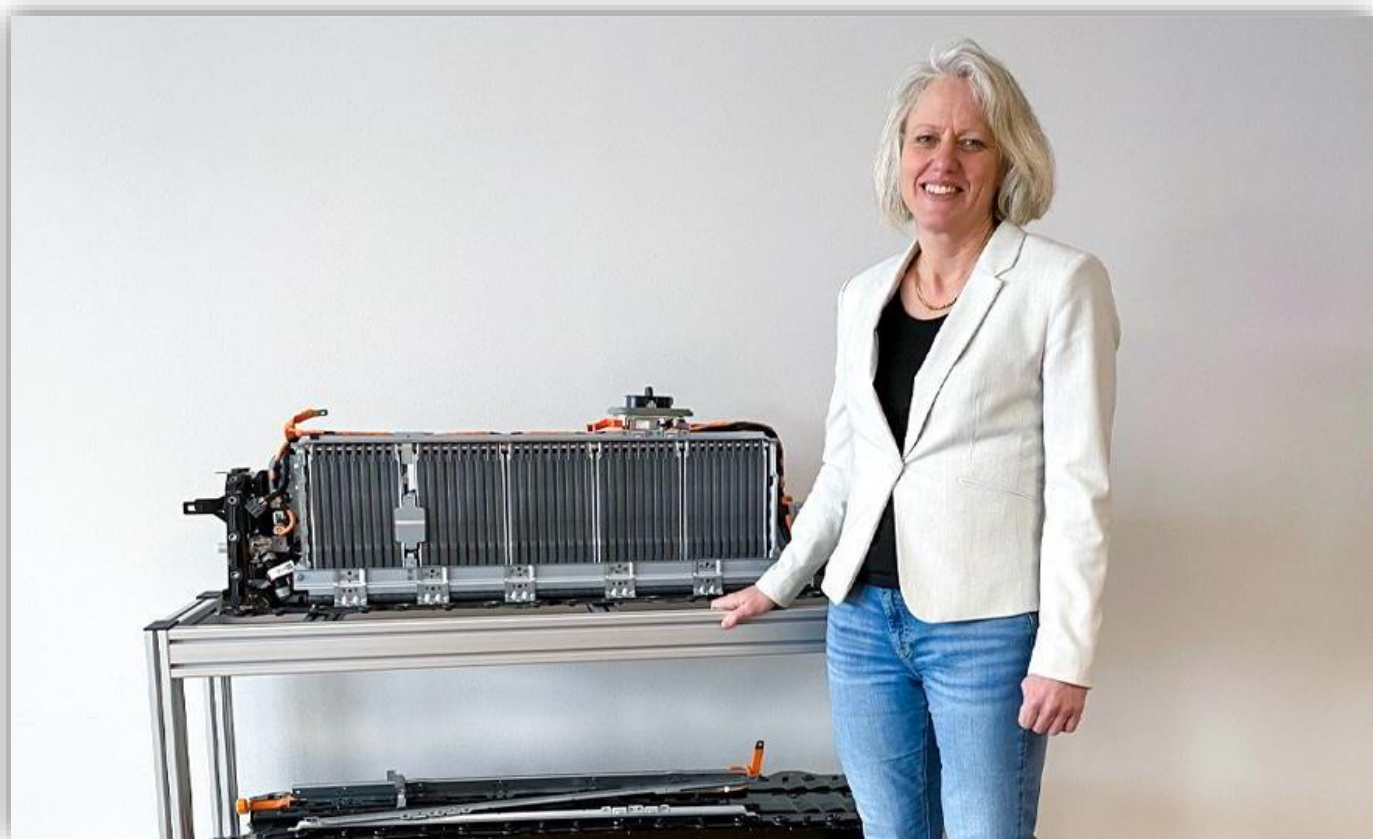
Maria Dahlin

## 10. Northvolt och Volvo i samarbete – ska testa återvunna batterier.

Publicerad 2021-04-23 kl 18:02.

**TEXT Magnus Kvandal.**

**Forskningsprojektet NyBat ska undersöka hur bra batterier tillverkade med råvaror från återvunna Volvobatterier egentligen är.**



*Anna Hägg är projektledare för NyBat.*

**Projektet är ett samarbete** mellan Volvo Cars, Northvolt, Chalmers och Uppsala universitet.

– Målet är att undersöka hur bra nya battericeller tillverkade från återvunna batterier kan bli. Jag ser fram emot att vi tillsammans kommer lära oss mer om batteriåtervinning, och att koppla ihop återvinningsprocessen med hur väl det färdiga batteriet fungerar, även efter lång tids användning, säger Anna Hägg, projektledare hållbara batterier på Volvo Cars samt projektledare för NyBat.

**Mer specifikt ska** man ta reda på hur icke-metalliska föroreningar påverkar batteriets prestanda, vilket det inte finns någon tidigare forskning på, skriver NyBat.

Att på ett effektivt sätt kunna återvinna batteriråvaror i nya batterier, och på så sätt skapa ett cirkulärt system, är viktigt för den långsiktiga hållbarheten för en elbil. Ny EU-lagstiftning med hårdare krav på detta är också på väg.

**Relaterade artiklar:**



**[Northvolt satsar på litiummetallbatterier](#)**

[Knyter till sig start-upen Cuberg som ska producera nästa generations elbilsbatterier med upp till 70 procent mer räckvidd.](#)



**[Volkswagen miljardsatsar i Northvolt – här är nya batteriplanerna](#)**

[Volkswagen investerar 120 miljarder i svenska batterifabriken Northvolt.](#)



**[Northvolt om magiska batterigränsen: 100 dollar per kilowattimme](#)**

[Passar även på att hylla Teslas nya teknik: ”Den är superimponerande.”](#)



**[Metaller från elbilsbatterier måste återvinnas mer: ”Resursslöseri”](#)**

[Ny rapport visar allvarliga brister.](#)



**[Northvolt och Hydro ska återvinna elbilsbatterier](#)**

[Men svenska elbilar får snällt vänta – Norge smiter före.](#)



## 11. Stölderna av katalysatorer ökar kraftigt.

Anders Nilsson 2021-04-21.

Ökade med över 4 000 procent förra året.



**Under förra året så inträffade det rekordmånga stölder av katalysatorer och tyvärr fortsätter den utvecklingen även i år.**

Under 2020 så ökade stölderna av [katalysatorer med 4 000 procent](#) och utvecklingen i år fortsätter vara negativ. Under det första kvartalet så ställs 1 870 katalysatorer visar nya siffror från Larmtjänst. Stölderna ökade med 233 procent jämfört samma period förra året. Då skedde 562 stölder. Skadekostnaderna i år beräknas till 67,6 miljoner kronor.

Enligt Larmtjänst är stölderna en bra inkomst för kriminella nätverk eftersom ädelmetallerna i bildelen har ett högt värde. Stölderna drabbar främst äldre [Toyota](#)-modeller, men även nyare transportbilar. Främst är det i Region Stockholm och Region Syd som stölderna inträffar.

**LÄS MER: [Polestar 1 tar farväl med gyllene specialversion](#)**

– Stölderna sker i syfte att komma åt de ädelmetaller som finns i katalysatorerna. En katalysator kan vara värd 5 000 kronor i metallvärde men skadekostnaden uppgår ofta till ca 30 000 kronor. Många av de drabbade bilarna är av äldre årsmodeller och är därför inte fullt försäkrade mot stöld. Katalysatorstölderna drabbar många bilägare hårt och det är därför viktigt att få stopp de här ligorna, säger Mats Galvenius, vd Larmtjänst.

Dessutom stals 702 strålkastare, radio/navigationsenheter och rattar/airbags och uppskattas ha en skadekostnad på 50,8 miljoner kronor. Det är en liten minskning från 712 stöder under samma period förra året Även här är stölderna koncentrerade till Region Stockholm och Region Syd.

När det kommer till rattar och radio/navigationsenheter så är det [BMW](#) som är särskilt utsatta, men även [Volvo](#), [Mercedes](#) och [Volkswagen](#) finns i riskzonen.

**LÄS ÄVEN:** [Efter skandalen på gokartbanan – får stenhårt straff](#)

Relaterade artiklar:



**[Bildels-stölden ökade med 4 000 procent](#)**



**[Stölderna av bildelar ökar dramatiskt](#)**



**[Så påverkades bilstöldrarna av Coronapandemin](#)**



**[Nya siffror: Så mycket har begbilar ÖKAT i värde](#)**

## 12. Automatlådan har gått från udda till att finnas överallt.

Publicerad 2021-04-25 kl 6:07. TEXT Fredrik Diits Vikström.

### BACKSPEGELN

Svenskarnas tycke för automatlådor har växlat upp och ned. Automaterna var på fram-marsch men i slutet av 1970-talet kom en helvändning.



**Automatlådan var länge** en udda företeelse i Sverige, mest förknippad med amerikanare och mer exklusiva bilar, även om tekniken fanns som tillval till många olika modeller, stora som små.

På 1970-talet skulle dock allt fler nybilsköpare upptäcka fördelarna med automatisk transmission.

**1972 passerades en** milstolpe, för första gången hade mer än var tionde ny bil automatlåda. Andelen automat ökade sedan år för år för att 1977 toppa på 20 procent, var femte ny bil var nu automatväxlad.

En del av ökningen kan tillskrivas Volvo 343. Volvo hade köpt DAF:s personbilsdivision och lanserade 1976 en ny mellanklassbil baserad på holländsk teknik. 343 fick samma typ av automatväxel som i tidigare DAF-modeller, den steglösa remdriften Variomatic ("Rem-johan" i folkmun).

**Vi Bilägares testförare** Jan Ullén var överlag positiv vid första provkörningen:

"För den som har svårt att komma överens med växelspak och kopplingspedal i vanliga bilar – eller för den som i likhet med mig tycker att det år 1976 är lite larvigt att fortfarande ro fram en bil med växelspaken som på farfars tid – är DAF:s transmission ett stort plus."



*"En modern bil i den här klassen skall vara automatväxlad", sa reklamen för Volvo 343.*

**1977 såldes mer än 10 000** Volvobilar med Variomatic i Sverige, flest 343 men också av den mindre Volvo 66.

Det skulle dock inte dröja länge innan barnsjukdomarna visade sig. Tekniken krånglade och ägarna upptäckte snart att bilarna var orkeslösa och inte så snåla som utlovat. 1978 försökte Volvo rädda situationen genom att lansera en manuell 343 men ryktet var redan nedsvärdat.

***"Tekniken krånglade och ägarna upptäckte snart att bilarna var orkeslösa och inte så snåla som utlovat"***

**Ungefär vid den** här tiden vänder tongångarna om automatlådor.

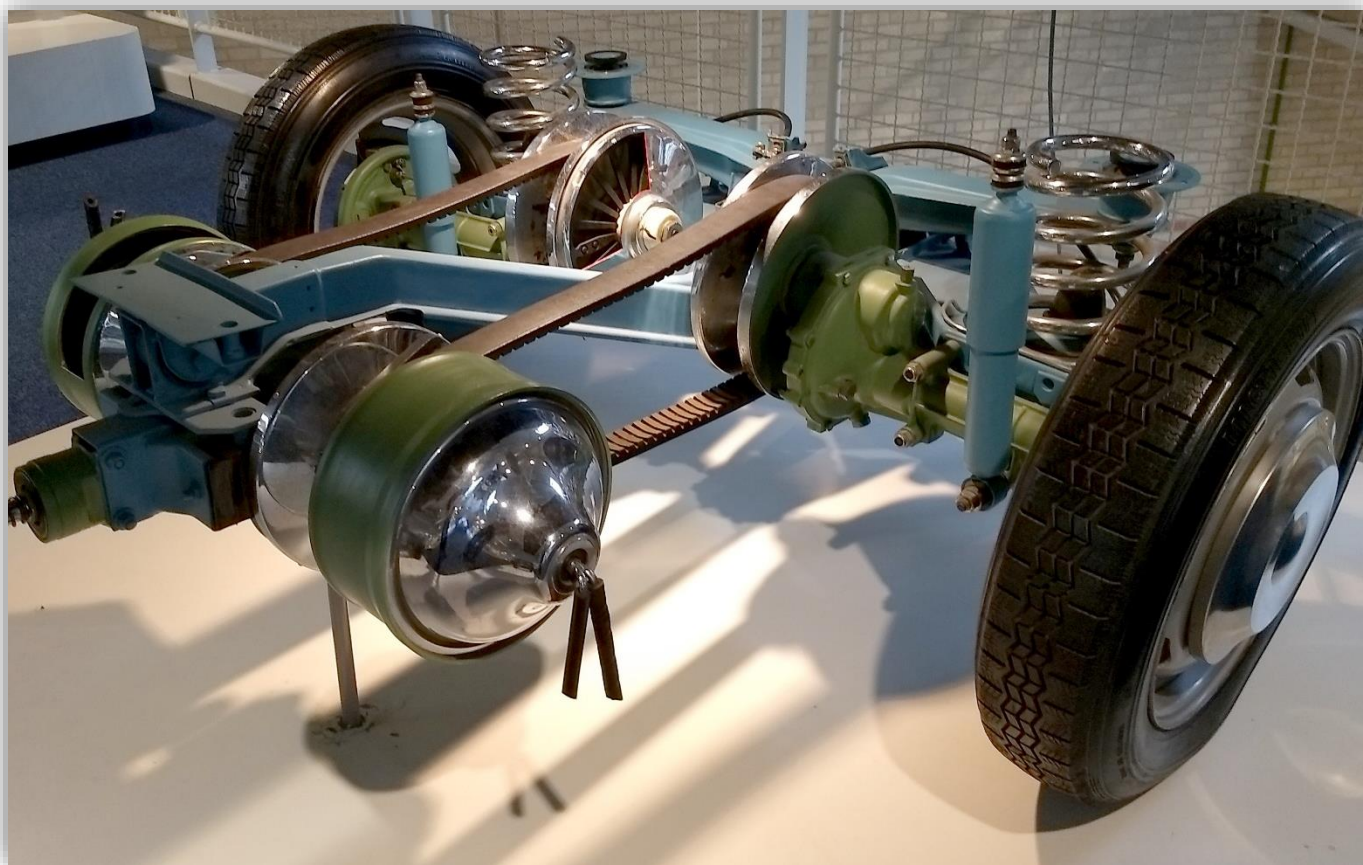
"Vi vill inte släppa spaken", utropar en rubrik i Vi Bilägare 1978 och artikeln slår fast att "automatlådor har det inte lätt här i landet". Argumenten emot är många: "ökad bensinåtgång, sämre acceleration, högre inköpspris." Det antyds även att en riktig bil ska vara manuell: "många anser kort och gott att det inte är att köra bil om man inte själv får peta i växlarna."

**Kanske är detta** talande för bilköparnas inställning för nu börjar automatlådorna tappa mark. 1987 slår andelen i botten, bara 6,7 procent av nybilsförsäljningen är automatväxlad.

Framåt 1990-talet börjar dock automatlådorna att bli bättre. Växlarna blir fler och elstyrning hjälper till att dämpa bränsletörsten. Ökad tjänstebilsförsäljning gör också att svenskarna köper allt dyrare bilar och med det följer fler automatlådor.

**Andelen automat** ökar sakta men stadigt under hela 90-talet för att 2013 passera nivån från 1977 och 2014 registreras för första gången fler automater än manuella. Vid det här laget har automatlådorna sex eller fler växlar och automatiska dubbelkopplingslådor har slagit igenom brett.

Övergången till hybrider och elbilar, som alltid är automatväxlade, har förstärkt utvecklingen och 2020 hade nästan åtta av tio nya bilar automatlåda.



### Fortfarande fler manuella i trafik

Ute på vägarna är de manuellt växlade personbilarna fortfarande fler än de automatväxlade, visar Transportstyrelsens statistik från januari 2021.

Läs också: [Volvos lansering av 343 – fick växelväljaren i handen](#)

#### Manuellt växlade

Totalt: 4 445 679

I trafik: 2 865 230

#### Automatväxlade

Totalt: 2 537 921

I trafik: 2 071 724

#### Totalt

Antal personbilar: 6 983 600

Andel manuell: 64 %

Andel automat: 36 %



Fredrik Diits Vikström

**Klassiker****13. Framtidens lastbil 1966.**

Publicerad 2021-04-26 kl 7:12.

TEXT Mårten Carlsson.

Gasturbiner var framtidens melodi trodde man på sextioalet. Här visar Ford upp sin ultramoderna lastbil - Big red turbine truck.



**FILM:** [https://youtu.be/pv\\_SGS0UPUc?t=106](https://youtu.be/pv_SGS0UPUc?t=106)



## 14. Autobanchis storverk.

Publicerad 2021-04-25 kl 8:30.

TEXT Mårten Carlsson.

ITALIENSKT

**Med hela fyra meters längd var A111 den största bil Autobianchi gjorde!**



Ursprungligen fanns Bianchi, en cykeltillverkare som grundats redan 1885. Deras första bilar gjordes 1899 och vid sidan av det gjorde man lastfordon, motorcyklar och dyligt.

Efter andra världskrigets slut kom man inte igång med personbilar igen - inte på egen hand. 1955 gjorde man ett avtal om samarbete med Fiat och Pirelli och med dessa storföretag i ryggen kunde man göra bilar igen, nu under namnet Autobianchi.

Märket kom att fungera lite som ett bollplank hos Fiat. Här testade man nya idéer, som framhjulsdraft, hatchbackkarosser till exempel.

Framtidens småbilar skulle ha framhjulsdraft, det hade man förstått när Austin Mini slog igenom stort.

Fiat hade aldrig gjort något sådant. Deras första bil med det var Autobianchi Primula 1964. Primulan lade grunden för en ny liten småbil som skulle komma 1969 - Fiat 128.

Men parallellt arbetades det på en Autobianchi i samma division. En väldigt liten fyrdörrars sedan.

Trots att den skulle konkurrera direkt med 128:an, fick den godkänt. Men utvecklingen begränsades starkt.

Formen - en kompakt men ändå elegant liten sedan tog mer eller mindre direkt från den skrinlagda typ 123. Ett övertag mot 128:an var att man tog den större motorn på 1,4 liter från Fiat 124.

Autobianchi A111 presenterades i stort sett samtidigt som Fiat 128. Den mätte fyra meter i längd och 160cm över bredden. Det var en av de minsta fyrdörrars bilar som gjorts, men samtidigt den största modell någonsin från Autobianchi.

Dante Giacosa stod som konstruktör för båda modellerna, och här blir det mer tydligt vad som menas med Autobianchi som Fiats bollplank.



A111 var en udda bil, mer åt köpare som ville ha det annorlunda, Fiat 128 var tänkt att bli - och blev - en storsäljare.

Den hade man lagt extra krut på, till exempel hade Dante lyckats pressa ner formatet ytterligare 15 centimeter.

Trots sina likheter och starka släktskap stod sig A111 rätt slätt mot de nya Fiatmodellerna - som ju till stora delar härstammade ur just Autobianchi.

1972 ansåg man att det inte fanns plats för den udda A111:an mer, då hade man byggt drygt 57000 exemplar av den.

Fiat 128 kom att byggas runtom i hela världen i olika tappningar ända fram till 2003.

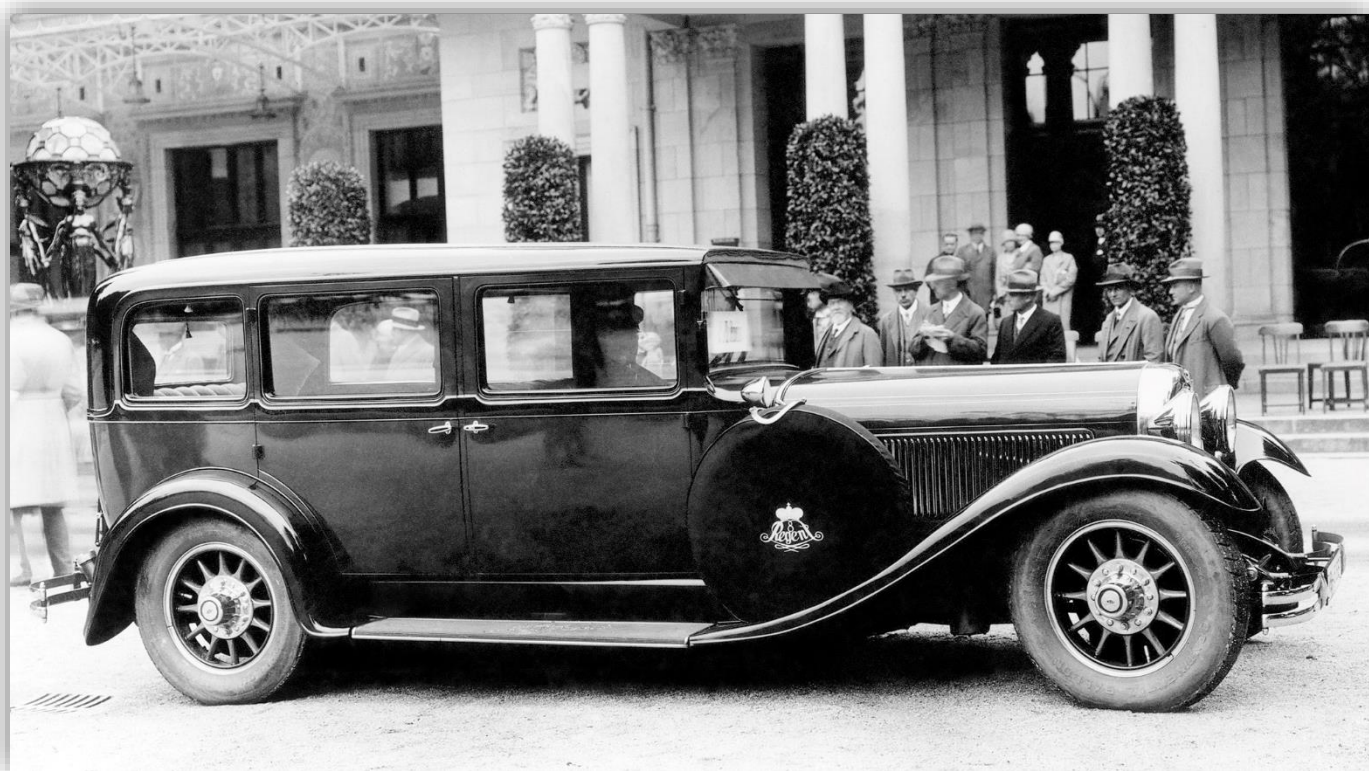


## 15. Grattis Opel Regent!

Publicerad 30 april 2009.

### DAGENS NAMNSDAGSBIL.

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när det är Konungens födelsedag och Mariana har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Regent.



*Opel Regent 24/110 PS Limousine 1928–29.*

Scania-Vabis hade en länge en modellserie känd under namnet Regent, men också bland personbilar har vi hittat några stycken Regent varav en som egentligen inte alls hette det.

Det italienska företaget **Innocenti** - känt bland annat för skotern Lambretta- tillverkade på licens från BMC både Hundkojan och 1100 med vissa modifieringar.

Innocenti 1100 skilde sig från det engelska originalet genom annan front med stående strålkastare och så hade rattens bus Slutning trollats bort. Den blev en succé och det var därför naturligt att Innocenti också skulle bygga efterträdaren Allegro.

Det fick inte lika bra. Först kunde namnet inte användas - i italienskt vardagspråk kan allegro betyda överförfriskad. Bilen kallades istället Innocenti Regent när den kom på marknaden 1974 som både 1300 och 1500. Den skilde sig från det engelska originalet främst genom en enklare och stilrenare grill samt annan instrumentpanel och ventilationsrutor på framdörrarna.

Produktionen upphörde redan efter 18 månader, enligt uppgift efter önskemål från Innocenti som gjorde bättre affärer med sin version av Mini.



*Opel 1.8 Liter "Regent" Saloon 1931–33.*



Opel 18c Cabriolet 1932

Opel 1.8 blev en succé på marknaden med drygt 30 000 bilar på tre år varav omkring 10% var av den mer påkostade modellen

Nu tar vi ett hopp 80 år tillbaka i tiden och till Opel Regent, en **åttacylindrig praktvagn** som bröderna von Opel presenterade på hösten 1928 för att konkurrera med **Cadillac**. Opel köptes av GM vid årsskiftet 1928/29 men 1929 tillverkades det ändå 25 stycken Regent. När GM Detroit i slutet av året upptäckte det, beordrades Opel att köpa tillbaka samtliga och **skrota dem!** Så skedde också.



*Detta är en 1936 års Opel Super 6 och inte en Regent fast den kallades så i Sverige.*

Nästa Regent från Opel var en utveckling av den modell som efter GM:s övertagande konstruerats i Detroit utan hänsyn till Opels tidigare modeller som nu helt utmönstrats. Det var en bil med **1.8 liters sidventilsexa** och amerikansk formgivning som sattes i tillverkning 1931. Regentversionerna kom 1932 och 1933 med antydning till strömlinjeform.

Opel Regent måste ha gjort ett starkt intryck i Sverige, för dess efterträdare Opel "6" 2 liter och senare **Super Six** kallades i folkmun för **Regent**, vilket man fortfarande kan höra trots att de aldrig officiellt i kataloger och prislistor benämndes så.



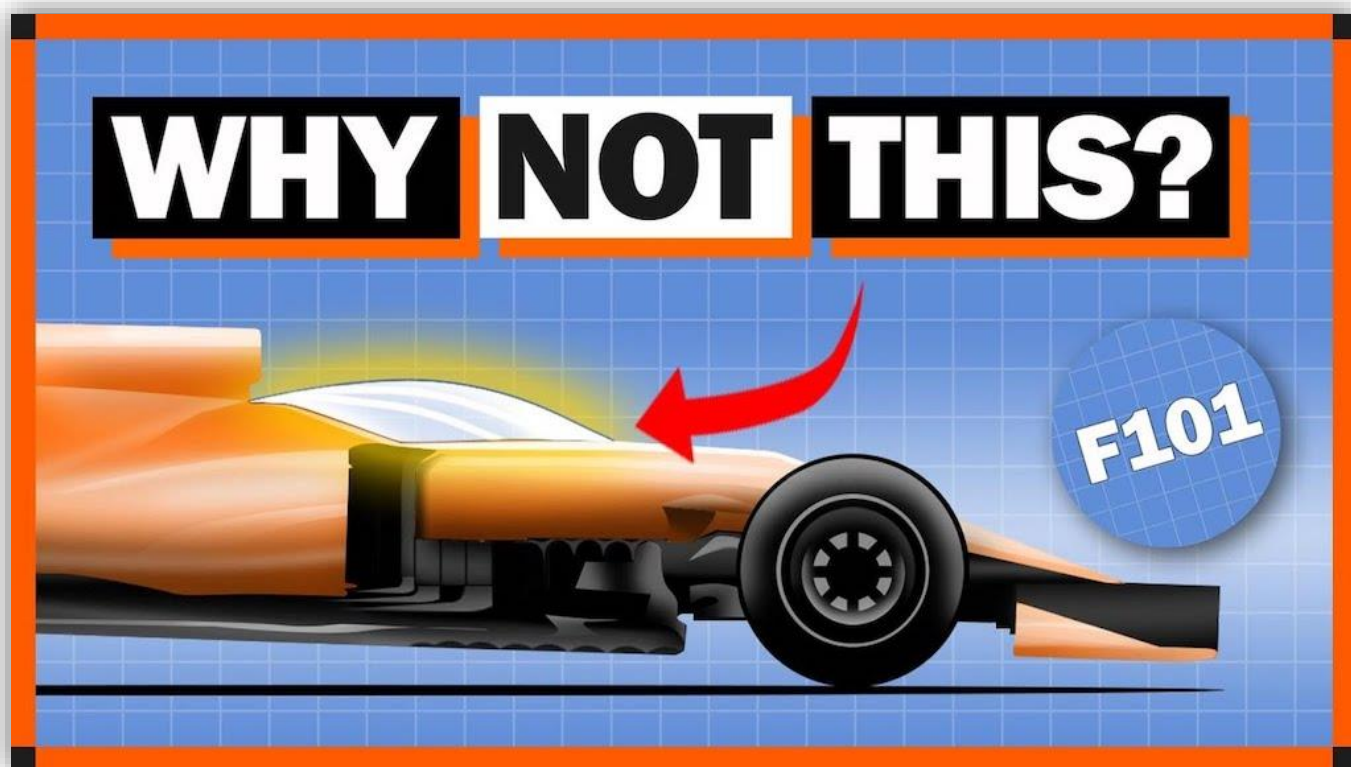
*Austin Allegro på italienska hette Innocenti Regent. Ingen succé.*



## 16. Varför använder inte Formel 1 stängd cockpit?

Av Robin Kjellberg. Publicerad 2021-04-24, 08:45.

Se förklaringen till varför Formel 1 och IndyCar använder olika förarskydd.



**FILM:** <https://youtu.be/fkbZ60JXXB8>

**Sedan säsongen 2018 har samtliga** Formel 1-bilar varit utrustade med en så kallad halo (skyddsåge) som syftar till att skydda förarens huvud. Den var dock till en början kritiserad av många som ifrågasatte dess utformning, bland annat för att den täckte en del av förarnas synfält.

Men efter att den blev obligatorisk har den skyddat mot flera dödliga utgångar och hyllas numera som en av F1:s viktigaste säkerhetsrevolutioner genom tiderna.

Charles Leclerc är en av förarna som räddats av halon efter att Fernando Alonsos McLaren kommit flygande över hans huvud på Spa-banan 2018. Även Romain Grosjean kan tacka FIA (det Internationella Bilsportsförbundet) då halon skyddade honom mot en fruktansvärd dödsfälla i Bahrain förra året.

**IndyCar använder sig istället av skyddsglas** som påminner om det man använder i moderna stridsflygplan. Varför gör inte Formel 1 det samma? I filmen förklaras för- och nackdelar med de olika säkerhetssystemen och nämner även en hel del intressant fakta.

**SLUT**