



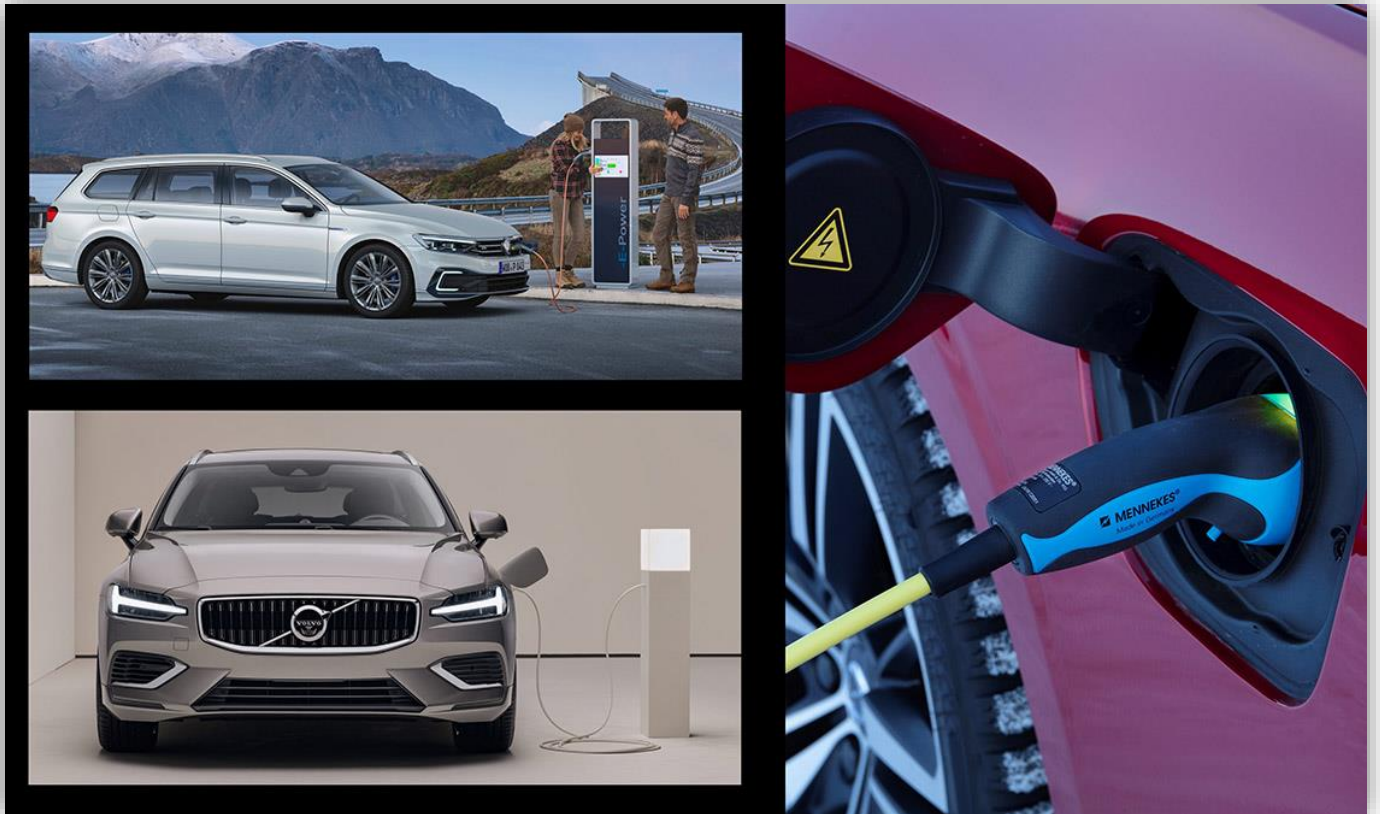
*Renault Frégate 1959.*

- 1. Får miljoner i klimatbidrag för laddhybrider som exporteras.**
- 2. Sportbilar som både blev av och inte.**
- 3. Uniti om vägen framåt: Vi fortsätter.**
- 4. Lancia ska bli som Mercedes.**
- 5. Lightyear ska lansera solcellsbil för 300 000 kronor.**
- 6. Lexus nya elektriska superbil blir blixtsnabb.**
- 7. Mazda MX-5 uppdateras lätt.**
- 8. Shelby visar upp nya värstingmodellen med minst 912 hästar**
- 9. Nu kommer nya vätgashybrider från Peugeot, Citroën och Opel.**
- 10. Nästa år får Volkswagens elbilar Plug & Charge.**
- 11. Elektriska superbilar letar efter sätt att ta bort vikt och kyla ner sig.**
- 12. Dra släp med elbil.**
- 13. Lastbilsjättar satsar på laddningsnätverk.**
- 14. Sensation när svenske miljardären köpte Bugattin.**
- 15. Citroën Méhari den franska strandskojaren.**
- 16. Panhard Dyna har alltid varit en sällsynt bil.**
- 17. Det blir SVENSKA rallyt trots allt?**

## 1. Får miljoner i klimatbidrag – exporterar laddhybrider.

Av Maths Nilsson 13 December, 2021.

Debatten har varit intensiv om att elbilar och laddhybrider som fått klimatbonus i Sverige försvunnit ut ur landet efter att bidrag i mångmiljonklassen betalats ut.



*Volkswagen Passat och Volvo V60 är två av de mest exporterade laddhybriderna i Sverige. Efter att de fått omkring 30 000 kr i klimatbonus exporteras många bilar.*

Frågan om export av klimatbonusbilar som fått bidrag är en het politisk potatis. Dagens PS kan avslöja att Volvo Cars helägda bolag är Sveriges näst största exportör av svenska laddhybrider med 844 bilar under 2021. Störst är BCA Vehicle Remarketing – många bilar går till Östeuropa. – Även bilar som fått klimatbonus i Sverige har exporterats, bekräftar Emelie Öhrstig, vd för Volvo Bil.

### **Skulle bli återbetalningsskyldig**

Ifjol föreslog regeringen att den som fått klimatbonus skulle bli återbetalningsskyldig om bilen exporterades inom fem år, oavsett om bilen bytt ägare i Sverige. Förslaget fick kritik och drogs tillbaka. Ännu så länge är det fritt fram att exportera bilen efter att den fått klimatbonus.

Statens kostnader för klimatbonus har skenat de senaste åren och i år kommer 4,8 miljarder kronor att betalas ut till ägare av elbilar och laddhybrider. Nyligen fick riksdagen öka klimatbonusen med 1,9 miljarder kronor efter att pengarna tagit slut.



*Volvo Bils vd Emelie Öhrstig bekräftar att klimatbonusbilar exporteras. "Länder som Norge och Nederländerna har varit ute tidigt med infrastruktur för laddbara bilar och med stor efterfrågan där har Volvo Bil svarat mot den. Det gör att även bilar som fått klimatbonus i Sverige har exporterats".*

### **Ökat 19 procent**

Dagens PS har granskat exporten av bilar i Sverige hittills under 2021. Fram till och med 10 december hade totalt 93 951 bilar exporterats från Sverige, enligt Transportstyrelsen. Av dessa var 8488 laddhybrider och 1775 var elbilar. Det innebär att exporten av laddhybrider ökat med 19 procent, medan elbilarna ligger på samma nivå som förra året.

Granskningen avslöjar att Sveriges näst största exportör av laddhybrider som varit registrerade i Sverige och som torde ha fått klimatbonus är Volvo Bil, ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar. Hittills under 2021 har Volvo Bil exporterat 844 laddhybrider från Sverige, enligt statistik från Transportstyrelsen.

### **Tjänstebilar åt Volvoanställda**

Laddhybriderna kan tidigare ha varit tjänstebilar till anställda hos Volvo Cars, Geely och Polestar. Volvo Bil i Göteborg AB är ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar AB. Volvo Bil tillgodoser anställda inom dessa koncerner med förmånsbilar och erbjuder även anställda möjligheten att köpa bil privat.

De säljer även hyrbilar till M Car Sharing och Hertz. Volvo Bil säljer drygt 25 000 Volvobilar per år, hittills i år har de exporterat 3308 bilar.

### **Svårsålda i Sverige?**

De flesta av de 844 laddhybrider som Volvo Bil har exporterat är av SUV-modellen XC90 och kombi V60. Volvo Bil säger sig ha bättre efterfrågan på bilarna utanför Sverige. För en privatperson i Sverige är det inte givet att det är billigare att köra laddhybrid än en vanlig bil.

– Volvo Bil arbetar hela tiden med att optimera flödena av begagnade bilar som kommer tillbaka (exempelvis returnerade tjänstebilar) och då tittar man på flera parametrar, bland annat efterfrågan på bilar i olika länder, utvecklingen av olika marknader och efterfrågan av olika motorer. Det förklarar varför vissa begagnade Volvobilar exporteras, säger **Emelie Öhrstig**, vd för Volvo Bil, i ett skriftligt uttalande till Dagens PS.

**”Inte kommit lika långt som andra länder”**

**Enligt Transportstyrelsens siffror är 844 av de bilar ni exporterat laddhybrider. Är detta bilar som har fått klimatbonus i Sverige, och varför exporterar ni dem ut ur landet?**

– Efterfrågan på nya laddbara bilar är stor i Sverige men det betyder inte att marknaden för begagnade laddbara bilar har kommit lika långt som i andra länder.

– Länder som Norge och Nederländerna har varit ute tidigt med infrastruktur för laddbara bilar och med stor efterfrågan där har Volvo Bil svarat mot den. Det gör att även bilar som fått klimatbonus i Sverige har exporterats, säger Emelie Öhrstig.

**BCA störst i Sverige på export**

Den allra största exportören av laddhybrider från Sverige är auktionsföretaget BCA Vehicle Remarketing AB. De är störst på bilexport i Sverige och har i år exporterat 4481 bilar, bilar som i stor utsträckning kommer från vagnparksägare och leasingbolag.

Av bilarna som de sålt och exporterat från Sverige i år är 1058 bilar laddhybrider, enligt Transportstyrelsen.

**Går till Östeuropa och Portugal**

– Exporten överhuvudtaget har gått upp, ungefär 40-50 procent av vår försäljning går på export. Svenska bilar är populära i bilbristens Europa. Olika länder har olika lagar och bonussystem, många laddhybrider är populära i Portugal och Östeuropa, vilket många kanske inte trodde, säger **Joachim Ågren**, försäljningschef på BCA Vehicle Remarketing.

**Ser ni något känsligt med att sälja bilar som fått klimatbonus vidare för export från Sverige?**

– Nej, inte alls. Vi agerar på uppdrag från våra kunder och säljer inte själva, utan förmedlar. Vi har kunder som kräver att klimatbonusbilar stannar i Sverige, vi har också kunder som vill att de ska exporteras. Vi är bara den förlängda armen som hittar rätt köpare och till rätt pris, säger Joachim Ågren.

**Kan du berätta vilka kunder som inte vill exportera laddhybrider?**

– Nej, det kan jag inte.

**De mest exporterade laddhybriderna 2021:**

Volkswagen Passat  
**2 026**

Volkswagen Golf  
**511**

Mitsubishi Outlander  
**1 433**

BMW 3 Series  
**363**

Volvo V60  
**533**

Kia Optima  
**354**

Volvo XC60  
**519**

Volvo XC90  
**332**

## MOTORNYTT

Volvo V90  
**280**

BMW 5 Series  
**268**

Mercedes-Benz E-Class  
**243**

Kia Niro  
**221**

MINI Countryman  
**160**

Hyundai Ioniq  
**130**

BMW X5  
**105**

Volvo XC40  
**101**

BMW 2 Series Active/Gran  
Tourer

**89**

Volvo S90  
**87**

BMW 2 Series  
**75**

Toyota RAV4  
**63**

Porsche Cayenne  
**62**

Kia Ceed  
**60**

Mercedes-Benz GLC-Class  
**53**

Ford Kuga  
**46**

Audi A6  
**43**

*Källa: Transportstyrelsen/Car.info*

### Laddhybriderna som Volvo Bil exporterat 2021:

Volvo XC90	246
Volvo V60	214
Volvo XC60	179
Volvo V90	79
Volvo XC40	67
Volvo S90	49
Volvo S60	10
Summa	844

*Källa: Transportstyrelsen*

## Laddhybriderna som BCA Vehicle Remarketing exporterat 2021:

AUDI	A3 40 E-TRON	1
AUDI	A3 SPORTBACK E-TRON	1
AUDI	A6 55 TFSI E	3
AUDI	A6 AVANT 55 TFSI E	2
BMW	225XE ACTIVE TOURER	1
BMW	225XE IPERFORMANCE	18
BMW	330E	9
BMW	330E IPERFORMANCE	19
BMW	330E XDRIVE	26
BMW	530E	1
BMW	530E IPERFORMANCE	14
BMW	530E XDRIVE IPERFORMANCE	5
BMW	I3	1
BMW	I3S	1
BMW	X1 XDRIVE25E	2
BMW	X2 XDRIVE25E	1
BMW	X5 XDRIVE40E IPERFORMANC	1
CHEVROLET D1JCI	VOLT	1
HYUNDAI	IONIQ	3
KIA	CEED	2
KIA	NIRO	4
KIA	OPTIMA	13

## MOTORNYTT

KIA	XCEED	3
KIA NIRO 1.6 P-HEV DCT6	NIRO	6
KIA OPTIMA SW P-HEV ADVA	OPTIMA	6
KIA OPTIMA SW P-HEV KOMF	OPTIMA	2
MERCEDES-BENZ	C 350 E	1
MERCEDES-BENZ	CLA 250 E	1
MERCEDES-BENZ	GLA 250 E	1
MERCEDES-BENZ	GLC 350 E 4MATIC	2
MINI	COUNTRYMAN COOPER SE ALL	31
MITSUBISHI	MITSUBISHI OUTLANDER	143
MITSUBISHI CWO	MITSUBISHI OUTLANDER	3
OPEL D1JOI	AMPERA	1
PEUGEOT	3008	5
PORSCHE 2220000	PANAMERA TURBO S E-HYBRI	1
RENAULT	CAPTUR (E-TECH PLUG-IN H	1
RENAULT	MEGANE E-TECH PLUG-IN HY	1
SEAT	LEON	1
TOYOTA	TOYOTA PRIUS PHV	1
VOLKSWAGEN, VW	GOLF	203
VOLKSWAGEN, VW	PASSAT	365
VOLVO	S60 T8 TWIN ENGINE	1
VOLVO	V60	3

VOLVO	V60 T6 TWIN ENGINE	1
VOLVO	V60 T8 TWIN ENGINE	4
VOLVO	V90	1
VOLVO	V90 T8 TWIN ENGINE	17
VOLVO	XC40	1
VOLVO	XC40 T5 TWIN ENGINE	2
VOLVO	XC60 T8 TWIN ENGINE	19
MERCEDES-BENZ	C 300 DE	9
MERCEDES-BENZ	E 300 DE	82
MERCEDES-BENZ	E 300 DE 4MATIC	2
VOLVO	V60 TWIN ENGINE	9
Summa		1058

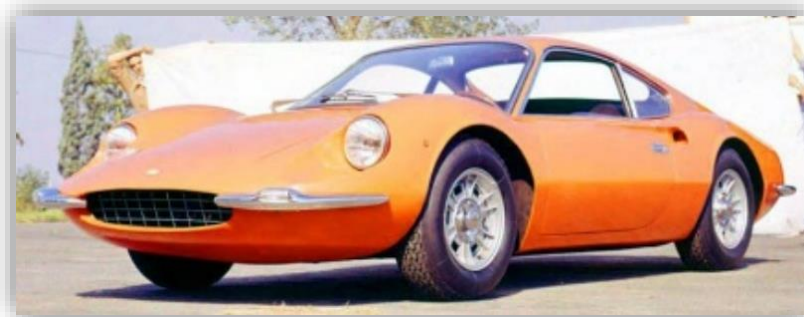
*Källa: Transportstyrelsen*

## Klassiker

### 2. Sportbilar som både blev av och inte.

Publicerad 11 december. **TEXT Mårten Carlsson.**

**Vilt, vågat och ibland blir det galnaste verklighet.**



### BILDSPEL

### 3. Uniti om vägen framåt: Vi fortsätter.

Av Johan Kristensson

2021-12-17 kl 16:49.

**Elbilsstartupsen Uniti har lyckats samla ihop tillräckligt med intresserade investerare för att inte omedelbart ansöka om konkurs.**



Uniti har samlat ihop investeringslöften som totalt överstiger 650 000 euro, motsvarande 6,7 miljoner kronor, och därmed överträffat det egna målet om en halv miljon euro.

I början av december meddelade elbilsstartupsen från Lund att konkursen är nära om de inte lyckas samla in pengarna. Enligt Uniti är bolaget i förhandlingar med en kinesisk investerare om ett sammangående, men den utlovade bryggfinansieringen för att täcka Unitis löpande drift ska ha fastnat i den kinesiska byråkratin.

#### **270 personer**

Genom de nu insamlade investeringslöftena från totalt över 270 personer, de flesta befintliga aktieägare, meddelar bolaget att det fortsätter sin resa mot att bli en biltillverkare, enligt ett inlägg [på LinkedIn](#).

– Nu ska vi bekräfta detaljerna med de som avgett löften, skicka ut kontraktsförslag för signering och samla in de nödvändiga pengarna tills vi har stängt finansieringsrundan i januari. Därefter tilldelas investerarna sina aktier och vi kommer att ha tillräckligt med medel för att både betala av några existerande åtaganden samt fortsätta vår verksamhet under första halvåret 2022, skriver Thomas Westrum, marknadschef på Uniti, i ett mejl till Ny Teknik.



### 51 procent av aktierna

Det eventuella sammangåendet med den ännu ej namngivna Shanghaibaserade investeringen, som skulle innebära att den tar över 51 procent av aktierna, är fortfarande på bordet.

Brygginvesteringen skulle enligt ett avtal ha överförts den 30 november, men befinner sig nu en kö för godkännande av kinesiska myndigheter, enligt bolaget. Den kinesiska investeringen uppskattar att det kan ta ett halvår, enligt Thomas Westrum.

– Under tiden fortsätter vi att arbeta för att genomföra affären, samtidigt som vi är öppna för andra möjligheter, säger han.

### Seglar över Atlanten

Den kinesiska investeringen har enligt Uniti en omfattande produktionskedja för elfordon i hemlandet. Initialt är planen att Uniti ska hjälpa det kinesiska bolaget att lansera deras fordon på den europeiska marknaden.

Unitis vd Lewis Horne har just inlett en Atlantöverfart med segelbåt, enligt ett inlägg på Instagram, och har inte gått att nå.



JOHAN KRISTENSSON

#### 4. Lancia ska bli som Mercedes.

AV ERIK WEDBERG PUBLICERAD: 13 DEC 2021, KL 21:07.

Lancia ska åter bli ett märke att räkna med, och det delvis genom en satsning på eldrift. Det italienska märkets chef Luca Napolitano förklarar nu att man har Mercedes som målbild.



Lancia, det anrika italienska märket som för en tynande tillvaro, ska återlanseras och siktet är inställt på lönsamhet snarare än volym. Det berättar Lancias märkeschefen Luca Napolitano i samtal med Automotive News. Napolitano har presenterat en tioårsplan för Stellantis-chefen Carlos Tavares och den baseras i stora drag på tre modeller: [Nya Ypsilon som kommer 2024, en kompakt, eldriven crossover som kommer 2026 samt en eldriven småbil som lanseras 2028.](#)

– Vi måste jobba och vi måste ha riktmärke, vilket för oss är Mercedes. Jag menar inte att vi ska konkurrera med Mercedes, det vore naivt. Men de är ett bra exempel på vad vi siktar mot. Volym är viktigt, men vårt mål handlar främst om lönsamhet, säger Luca Napolitano.

Lancia finns i dag endast på den italienska marknaden, och säljer endast en modell – småbilen Ypsilon. Men Lancia ingår numera i den 14 varumärken starka Stellantis-koncernen som har gett sina märken [tio år att visa sina värden och att de förtjänar fortsatt levnad.](#)

**LÄS OCKSÅ:** [Stellantis avslöjar elframtiden för premiummärkena Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia](#)

Medan Alfa Romeo och DS siktar på att ha fortsatt närvaro internationellt ska Lancia fokusera på Europa, i första hand Tyskland och Frankrike utöver hemmamarknaden Italien. I nästa steg tar man sikte på Spanien, Belgien, Österrike och de nordiska länderna. Enligt Luca Napolitano ska Lancia vara det märke inom Stellantis som bygger sina bilar med högst grad av återvunna material, men någon nysatsning på motorsport blir det inte.

– Vår aggressiva elektrifieringsatsning och fokus på segment som är stora i Europa kommer att hjälpa oss, säger Luca Napolitano till Automotive News.

## 5. Lightyear ska lansera solcellsbil för 300 000 kronor.

Av Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2021-12-16.

Den nederländska solcells bilen Lightyear One har ännu inte lanserats. Tanken är att den ska börja byggas i liten skala hos finska Valmet nästa år. Men redan nu finns planerna på efterföljaren Lightyear Two och den ska bli betydligt billigare än företagens första modell som idag går att förbeställa för omkring 1,5 miljoner kronor.



Lightyear Two ska istället få ett pris från 30 000 Euro, lite drygt 300 000 kronor, och om allt går enligt planerna ska den lanseras 2024. Trots det lägre priset ska Lightyear Two baseras på mycket av den teknik som tagits fram för Lightyear One.

Företaget Lightyear grundades 2016 vid det tekniska universitetet i Eindhoven. Idén bakom deras första modell Lightyear One är att det går att få en lång räckvidd även med ett litet och därmed billigt och lätt batteri om förbrukningen hålls nere.

Utöver det har Lightyear One solceller i karossen som enligt företaget ska kunna bidra med upp till sex mils räckvidd per dag. Genom sin extremt aerodynamiska kaross och låga vikt har utvecklarna kört 71 mil med ett batteri på 60 kWh.

Hos Lightyear Two ska batteripaketet vara ännu mindre och vilken räckvidd vi kan räkna med meddelas inte. Däremot att Lightyear Two precis som sin storebror kommer utrustas med solceller på taket som kan ladda batteriet.

Lightyear berättade om den kommande modellen i samband med att de släppte nyheten om ett samarbete med LeasePlan. Det nederländska leasingbolaget, som även finns i Sverige, har redan reserverat 5 000 exemplar av Lightyear Two.

## 6. Lexus nya elektriska superbil blir blixtsnabb.

Av Maths Nilsson 15 December, 2021.

Lexus kommer att släppa en en elektrisk version av sportbilen LFA. Bilen ska göra 0-100 km/h strax över två sekunder.



*Lexus nya elektriska superbil får "the Secret Sauce" från ikoniska Lexus LFA.*

Under Toyotas elbilsdag i går visades inte mindre än 15 elektriska prototyper upp. En av de mest anslående modellerna var en elektrisk version av sportbilen Lexus LFA.

Den tidigare modellen av Lexus LFA har en V10-motor, men snart är det eldrift som gäller. – Lexus kommer att utveckla en nästa generations batteridrivna elektriska sportbil som ärver körsmaken, eller "the Secret sauce", av prestanda från LFA, sa koncernchef Akio Toyoda.

Han bekräftar att bilen blir ruskigt snabb och kommer att göra 0-100 km/h på omkring två sekunder.



*Sju kommande elektriska Lexus-modeller visades upp.*

## 7. Mazda MX-5 uppdateras lätt.

PUBLICERAD: 17 DEC 2021, KL 10:43 AV MATTIAS RABE.

**Mazda håller fast vid sin lilla roadster MX-5, som även finns som "coupé". Inför nästa modellår har japanerna valt att göra några smärre justeringar.**



*Dagens Mazda MX-5 presenterades 2014 och kom ut på vägarna under våren 2015.*

[Mazda MX-5](#) är en av de största, moderna ikonerna som rullar på fyra hjul. Sedan avtäckningen av första generationen 1989 har mer än en miljon exemplar rullat ut till ägare runt om i världen varav runt en tredjedel till kunder i Europa. Försäljningsmässigt har MX-5, som är världens mest sålda roadster, genom åren stått sig bra på vår kontinent, bortsett från pandemiåret 2020 då siffrorna kraftigt vek av nedåt. Tappet landade på drygt 65 procent. Hittills i år, fram till och med oktober, är europeiska MX-5-försäljningen starkare än under motsvarande period i fjol. 6 408 bilar, varav 74 i Sverige, är 54 procent mer än året innan, men ändå långt bakom vad motsvarande period 2019 bjöd på (11 800 bilar).

Nu ska denna artikel dock inte handla om MX-5:s försäljning, däremot om de uppdateringar som Mazda inför på modellen under modellår 2022 och som når svenska Mazda-handlarna i mars.

Största nyheten är av teknisk karaktär och beskrivs av Mazda så här:

**"Mazdas ingenjörer har utvecklat ett nytt system som kallas Kinematic Posture Control (KPC). Systemet är till för att förbättra bilens balans och precision vid hård kurvtagning och registrerar skillnaden i hastighet mellan bakhjulen i den aktuella kurvan, för att applicera ett väl avvägt bromstryck för det bakdäck som går i innerspår."**

Mazda har alltså försett MX-5 med torque vectoring-teknik som väldigt många bilar, även vanliga personbilar, i dag är utrustade med. På svenska brukar tekniken kallas vridmomentsfördelning.

Vi kan misstänka att en redan väldigt körglad bil med KPC-systemet blir ännu körgladare.



*Även RF-varianten med fällbar hardtop (som bildar ett sorts targatak) tar del av 2022-nyheterna, dock inte nya sufflettfärgen, av förklarliga skäl.*



*Nya sufflettfärgen.*

De andra nyheterna är en ny läderklädsel som fått namnet Terracotta och som kompletterar den svarta läderklädsel samt Alcantara-klädda Recaro-stolar som finns sedan tidigare, en ny sufflettfärg i mörkblått samt en ny karosfärg vid namn Platinum Quartz.



**Mazda MX-5 2022 GALLERIER 47 BILDER.**



## 8. Shelby visar upp nya värstingmodellen – minst 912 hästar.

Av Anders Nilsson 2021-12-19

Baseras på Mustang GT500.



*Nya Shelby GT500KR genererar minst 912 hästkrafter.*

**Shelby har visat upp nya Shelby GT500KR som baseras på Ford Mustang GT500. Bland annat får den en uppdatering på utseendet, och en rejäl effektuppdatering.**

Anrika Shelby har visat upp en ny version av [Ford](#) Mustang, The King of the Road, i form av nya Shelby GT500KR. Det har fått ett nytt utseende och en uppdaterad effekt.

Under motorhuven finns en kompressormatad 5,2-liters V8. Den har en ny kompressor, och andra uppgraderingar såsom större gas-spjäll, större luftintag, ny intercooler och ett uppgraderat avgassystem som gör att GT500 KR levererar minst 912 hästkrafter.

Dessutom har bilen fått justerbara fjädrar både fram och bak, så att markfrigången kan anpassas. Den har även fått uppgraderade stabilisatorstänger, omkalibrerad fjädring, och har Shelbys egna 20-tumshjuls.

Andra uppgraderingar är extensiv användning av kolfiber. Det betyder att motorhuven, den främre splittern, bakre diffusorn och gurneyflapparna är i kolfiber. Interiören i Shelbyn består av läderstolar och broderade golvmattor. Ett antal bilar kommer få speciella 60-årsmärken till minne av Shelbys lansering 1962.

För modellåret 2022 kommer endast 225 exemplar tillverkas. 180 av dem kommer enbart säljas i USA, och de kommer också vara den speciella 60-årsjubileummodellen. Men har man en [Ford Mustang GT500](#) årsmodell 2020 eller 2021, kan få uppgraderingarna om man transporterar bilarna till Shelby.

Prismässigt startar uppgraderingen från 54 995 dollar, motsvarande 499 000 svenska kronor. Vill du däremot ha en den nya bilen, så börjar priserna på 127 895 dollar, motsvarande 1,16 miljoner svenska kronor.

**Relaterade artiklar:**



**Nu kan du få Ford Shelby GT500 som lättviktare.**



**Historiska Shelby Mustangen: "Kan bli världens dyraste".**



**1965 Ford Shelby GT350R i originalskick säljs på auktion.**



**Så återskapas Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor.**

## 9. Nu kommer nya vätgashybrider från Peugeot, Citroën och Opel.

Publicerad 2021-12-16 13:19.

(uppdaterad 2021-12-16 15:44).

Text Erik Söderholm.

**Stellantis har börjat tillverka de nya vätgasdrivna laddhybriderna som ska locka hantverkare och andra transportbilsköpare.**



**Fler än en av** fyra av tio nya bilar som registreras i Sverige är eldrivna, men för transportbilar är den siffran betydligt lägre. Där står elbilar för bara en av tio nya bilar.

Utbudet av batterieldrivna transportbilar har ökat snabbt, men det finns även ett annat alternativ som stora koncernen Stellantis ska prova på. Det handlar om [vätgasdrivna transportbilar](#).

Peugeot, Citroën och Opel ska alla sälja skåpbilar med vätgasdrift och nu kommer beskedet att de nya modellerna börjat tillverkas.

**Tekniskt sett** är bilarna baserade på de batterieldrivna versionerna av samma transportbilar. Men här finns dessutom en bränslecell som omvandlar vätgas till rörelseenergi. Det handlar alltså om vätgashybrider.

Batteripaketet är på 10,5 kWh och ger en räckvidd på fem mil. När batteriet är urladdat tar bränslecellen på 45 kW vid och ger en total räckvidd på 40 mil.

**Det finns än så länge** få tankstationer för vätgas men Stellantis hoppas att köparna slår till på grund av den kortare tanktiden jämfört med att ladda en batterielbil.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



Vätgashybrid från Peugeot.



Opels nya laddhybrid med vätgas – klarar 40 mil.



Vätgashybrider på ingång: "Bästa av två världar".

## 10. Nästa år får Volkswagens elbilar Plug & Charge.

AV BOBBY GREEN.

2021-12-19 KL 09:30.

Och starkare snabbladdning.



Plug & Charge innebär att man bara behöver parkera sin elbil vid laddstationen, plugga in sladden och sen titta på när den laddas. Inget fipplande med brickor, kort, ringa en vän eller skicka en brevduda till en central i Korpilombolo för att laddningen ska starta. Det är en i raden av uppdateringar som Volkswagen introducerar till ID-modellerna nästa år. Andra saker är starkare snabbladdning, ett Battery Care Mode som ska förlänga livslängden på batteripacket, tvåvägsladdning (V2H) och ny navigation. Allt ingår i mjukvaran E 3.0 som snart nytillverkade bilar kommer ha förinstallerad och som befintliga ägare kommer att kunna ladda ner OTA. Kanske redan nästa vecka.

När det kommer till batteripacket på 77 kWh kommer man efter uppdateringen att kunna ladda med upp till 135 kW från tidigare 125 kW. Har man en ID.5 GTX kommer man kunna ladda med upp till 150 kW. Laddar man från 5 till 80 procent ska laddtiden kunna minskas med upp till nio minuter. Det nya batteriskötseläget begränsar den övre laddningsnivån (SOC) till 80 procent.



## 11. Elektriska superbilar letar efter sätt att ta bort vikt och kyla ner sig.

av admin.

december 17, 2021.

**Tunga batterier och överhettade motorer är hinder när nisch tillverkare som Ferrari elektrifierar sina bilmodeller.**



**OXFORD**, England — Ferrari och Mercedes-Benz är bland de biltillverkare som vänder sig till nystartade företag som det Daimler-ägda elmotorföretaget YASA för att få expertis och teknik för att lösa de unika utmaningarna med att elektrifiera superbilar.

Hastigheten har alltid varit av största vikt för superbilstillverkarna, och nu tävlar de om att bli elektriska innan klimatpolitiken förbjuder deras förbränningsmotorer i regioner som Europa, där tillsynsmyndigheterna planerar att tillåta att endast bilar med nollutsläpp säljs efter 2035.

Men batterier är oerhört tunga och elmotorer överhettas om de körs för hårt – stora problem för en nischindustri som tar ut hundratusentals dollar för lättviktsbilar som är utformade för både banan och vägen.

I år köpte Daimler YASA, som har utvecklat en högpresterande elmotor med "axialt flöde" som väger 23 kg, vilket är en bråkdel av en nästan 300 kg tung V-12-motor i en Ferrari, och som har ungefär samma storlek och form som en ratt.

YASA tillverkar redan motorer för Ferrari, den svenska superbilstillverkaren Koenigsegg samt ett icke namngivet brittiskt superbilsföretag. Det kommer nu att leverera till det högpresterande AMG-märket hos Daimler, som äger Mercedes.

Saietta är baserat bara några kilometer från YASA, som ligger i den engelska staden Oxford, och har utvecklat en serie vattenkylda axialflödesmotorer.

Företaget förbereder sig för att tillverka motorer för den stora asiatiska motorcykelmarknaden, men berättade för Reuters att det hade skapat en större prototyp och förde samtal med en tillverkare av hyperbilar, och att två andra hade visat intresse.

"Dessa tillverkare kan förbränningsmotorer framåt, bakåt och ut och in", säger Graham Lenden, Chief Commercial Officer på Saietta. "Men de känner inte till elektriska drivlinor och vad de letar efter är någon som håller dem i handen."

Detta är dock ett utforskat område, eftersom det ännu inte finns någon tydlig färdplan för elbilar för högpresterande fordon. Superbilstillverkarna kommer att behöva investera miljarder dollar för att överleva när förbränningsmotorerna försvinner, utan någon garanti för att den teknik de inför kommer att löna sig på lång sikt.

### **Vikten är fienden**

Superbilar och hyperbilar i den högsta kategorin – båda sportbilar med prestanda på gränsen till professionell tävlingsnivå – är en mycket lönsam och kapitalintensiv nischmarknad för biltillverkarna.

Konsultföretaget AlixPartners och dataföretaget IHS Markit uppskattar att mer än 152 000 sportbilar av "lyx" och "superlyx" med ett pris mellan 137 000 och 13,7 miljoner dollar kommer att säljas globalt år 2021, och att marknaden förväntas öka med nästan 50 procent till 223 000 bilar år 2026.

YASA:s grundare Woolmer sade dock att hans företags långsiktiga uppdrag från Daimler var att få ner kostnaderna i framtida versioner av sin motor så att biltillverkaren kan använda dem i hela sitt bilsortiment när den övergår till elbilar.

"Fordonsteknik skalas inte till volym över en natt, man brukar börja med premiumnisch-sektorer", säger Woolmer.

Tillverkarna av högpresterande elbilar måste i slutändan hitta sätt att utveckla lättare och kraftfullare batterier.

Men eftersom dagens batteriteknik inte kan konkurrera med bensinmotorns uthålliga kraft, omprövar de också allt från elmotorer till material för karosserier.

Axialflödesmotorer är platta, runda enheter – kallade "pannkakor" – som är lättare och effektivare än konventionella cylindriska "radialflödesmotorer", eller "korvar".

YASA:s motor är oljestyld, vilket innebär att den aldrig blir överhettad och är mycket effektivare än en konventionell motor, säger Tim Woolmer, som utvecklade enheten som en del av sin doktorsexamen vid Oxfords universitet och sedan grundade företaget 2009.

Eftersom motorn är effektivare kan den förlänga räckvidden för ett elfordon med upp till 7 procent, och eftersom den använder mindre energi kan biltillverkarna ta bort en del av de tunga batterierna och minska fordonets vikt med upp till 10 procent, tillade han.

YASA har en liten anläggning vid sitt huvudkontor i Oxford där man tillverkar motorer för Ferraris SF90 Stradale och 296 GTB hybridmodeller samt testmotorer för AMG. Daimler undersöker hur man kan skala upp denna produktion vid sina egna fabriker.

YASA:s vd Chris Harris sade att dess förvärv av det tyska företaget inte hade avslutat dess arbete med kunder som Ferrari.

”De vill att vi ska fortsätta att arbeta med våra superbilskunder eftersom det är det som är ledande”, tillade han. ”När tekniken mognar kan den sprida sig vidare.”

Ferraris teknikchef Michael Leiters beskrev YASA-motorn i sina hybridmodeller som en ”fordonsnyhet” och tillade att den italienska sportbilstillverkaren skulle stödja sig på leverantörernas tekniska expertis i sin strävan att bli elektrisk.

Om man inte har råd med en elektrisk superbil kan man köpa motsvarigheten inom elscooter som är en så kallad fatbike, kolla in dom på [Elscooter-Fatbike.se](http://Elscooter-Fatbike.se) hur cool är inte dom!

### **Batterirevolution behövs**

Bilföretagen ser också bortom motorer i sina planer för viktminskning.

Mate Rimac, vd för den kroatiska tillverkaren av elektriska hyperbilar Rimac, sade att både chassit och karossen i C-Two-modellen är gjorda av kolfiber och att batterierna utgör en del av bilens struktur för att spara vikt.

Företaget, som håller på att bilda ett samriskföretag med Volkswagenkoncernens lyxiga sportbilsenhet Porsche som kommer att inkludera VW:s varumärke Bugatti, använder också ”torque vectoring” för att öka prestandan – motorer i hjulen för att hjälpa till att ta kurvor.

Den brittiska sportbilstillverkaren Lotus har utvecklat en ny elektrisk plattform med lätta aluminiumlegeringar som minskar fordonets strukturella vikt med 37 procent och förbereder sin första helelektriska hyperbil.

Lotus, som ägs av kinesiska Geely och malaysiska Etika Automotive, är också verksamt som leverantör och ingenjör till andra biltillverkare. Företaget befinner sig i långt framskridna samtal om att leverera plattformen till en annan biltillverkare och har fått intresseanmälningar från flera andra, sade verkställande direktör Matt Windle.

”Med tanke på kostnaden och hastigheten för elektrifiering är samarbete den rätta vägen att gå”, sade Windle.

Den kinesiska biltillverkaren FAW har gått samman med det amerikanska ingenjör- och designföretaget Silk EV för att bilda Silk-FAW-företaget, som planerar att bygga elektriska sportbilar i Italien.

Företaget använder kolfiberkomponenter för fordonets chassi och satsar på en motor med hög varvtalseffekt med hjälp av kopparledningsteknik från flyg- och rymdsektorn för att minska motorns vikt med 20 procent, men undersöker även andra alternativ.

”Viktbesparing är ännu viktigare än högre effekt”, säger Roberto Fedeli, Silk-FAW:s vice ordförande för innovation och teknik.

Att minska vikten och använda effektivare motorer kan vara tillräckligt för de flesta rika sportbilsköpare som använder sina fordon för rekreation eller för att pendla och som sannolikt inte vill köra flera höghastighetsrundor på en racerbana.

De som gör det kan få vänta länge.

”Om inte batterierna genomgår en massiv revolution kommer man aldrig att kunna transportera den mängd energi som en bränsletank kan transportera”, säger YASA:s grundare Woolmer.

”För tävlingar av längre slag kommer det att dröja ett tag.”

## 12. Dra släp med elbil.

AV DANIEL ÖSTLUND.

PUBLICERAD: 15 DEC 2021, KL 15:02.

Är det fysikens lagar som påverkar energiförbrukningen när en elbil drar släpvagn? Låt oss titta lite närmare på hur det fungerar.



*Elektriska Audi e-tron med stor släpvagn på 1 800 kilo.*

Varför elbilar drar så mycket mer ström på motorväg än i stadstrafik [redde vi ut redan i förra veckan](#). Nu ska vi ta en titt på varför elbilar drar så mycket mer när de drar släpvagn. Anledningen är faktiskt precis den samma: elbilarnas energieffektiva drivlina.

En bil med förbränningsmotor slösar bort den största delen av den tillgängliga energin på värme som försvinner ut ur avgasröret. Sedan kan man använda en liten del åt att driva fram bilen, och hänger man på en släpvagn där bak går det åt ytterligare lite energi. Men i det stora hela gör det inte så stor skillnad.

Men en elbil använder den allra största delen av den tillgängliga energin åt att driva fram ekipaget. Förlusterna är små. Det betyder att om man häktar på en släpvagn går det åt mycket mer energi, eftersom ekipaget blir så mycket större och mer energikrävande att flytta på. Här försvinner inte tillskottet i den stora budgeten för allmänna värmeförluster.

Egentligen är det ett problem bara på grund av att dagens elbilsbatterier har så mycket lägre energitäthet än vanliga bränslen som bensin och diesel, samt det faktum att det tar lång tid att fylla på med ny energi. Laddning, alltså.



*Polestar 2 får på dragkroken dra upp till 1,5 ton.*

Men det finns ytterligare ett problem med att använda elbilen som dragbil. Eftersom batteripaketet har så låg energitäthet måste man använda väldigt mycket batterier för att kunna åka rimligt långt och det betyder att de väger en hel del. Och Transportstyrelsens regler säger att tågvikten, alltså totalvikten för bilen plus totalvikten för släpet, tillsammans inte får överstiga 3 500 kilo (avsett hur många kilo bilen faktiskt får dra) om man framför ekipaget på vanligt B-körkort.

I de allra flesta fall betyder det att man bara får häkta på små släp med låga lastvikter. Eller så får man ta på sig besväret med att köra upp för utökad B-behörighet (B96), vilket plussar på den sammanlagda totalvikten till 4 250 kilo.

Eller så biter man i det sura äpplet och skriver både teori och kör upp för behörigheten BE. Då får man dra släp med totalvikt på upp till 3 500 kilo, oavsett vad dragbilen väger.

Till slut gäller förstås att hålla koll på hur mycket bilen faktiskt får dra, alltså släpets tjänstevikt plus hur mycket man har lastat det med. Övervikt straffas med böter. Men om du drar ett släp med för hög totalvikt väntar åtal, dagsböter och indraget körkort. Det kan vara värt att ha i åtanke.



**DANIEL ÖSTLUND**

### 13. Lastbilsjättar satsar på laddningsnätverk: "Största investeringen hittills".

TT / Ny Teknik 2021-12-16 kl 11:01.

Buss- och lastbilstillverkarna Volvokoncernen, Daimler Truck och Scania-ägaren Traton Group ska skapa ett gemensamt företag för att bygga upp ett offentligt laddningsnätverk. "Vi är ibland konkurrenter och ibland samarbetspartner" säger Volvos styrelseordförande Carl-Henric Svanberg.



Laddningsnätverket ska serva tunga fjärtransportlastbilar och långfärdsbussar, skriver Volvokoncernen i ett pressmeddelande.

Siktet är inställt på att starta upp samriskföretaget 2022, vilket dock förutsätter att berörda konkurrensmyndigheter ger klartecken.

"Parterna åtar sig tillsammans att investera 500 miljoner euro, vilket antas vara den i särklass största investeringen hittills i laddinfrastruktur inom den europeiska tunga lastbilsindustrin. Planen är att installera och driva minst 1 700 högpresterande gröna laddningspunkter vid och nära motorvägar samt vid logistik- och destinationspunkter, inom fem år från etableringen av samriskföretaget", skriver Volvokoncernen.

Samriskföretaget kommer främst att prioritera snabbaddning som passar ihop med den lagstadgade 45 minuter långa viloperioden för lastbilschaufförer, men även laddning över natten.

Laddnätverket kommer att vara öppet för alla kommersiella fordon i Europa, oavsett märke.



[Ny Teknik publicera i dag en intervju](#) med Volvos styrelseordförande Carl-Henric Svanberg. Där pratar han bland annat om att elsituationen kräver flera kritiska beslut i Sverige. I intervjun berättar Carl-Henric Svanberg också om samarbetet med Traton och Daimler.

– Vi gör laddningsnät med Traton och Daimler, vi utvecklar bränsleceller med Daimler. Så man är konkurrenter ibland och ibland samarbetspartner. I hundra år har man hållit korten mot bröstet. Så det är kulturella skillnader man ska igenom, inte bara tekniska.

**När insåg Volvo att ni måste samarbete mer med era konkurrenter?**

– Det är först för ett par år sedan som det på allvar började växa fram. Den stora frågan för oss kom på vår kapitalmarknadsdag förra året då vi kom från en position där vi sa ”titta vi har också en elektriskt buss eller lastbil” till att säga ”okej, 2050 ska vi vara fossilfria. Och eftersom bilarna ska köra i tio år så blir det bara elektriska bilar vi säljer 2040”. Så plötsligt blev det bråttom och det tror jag var den stora acceleratören för oss, säger Carl-Henric Svanberg.

**RELATERAD ARTIKEL:**

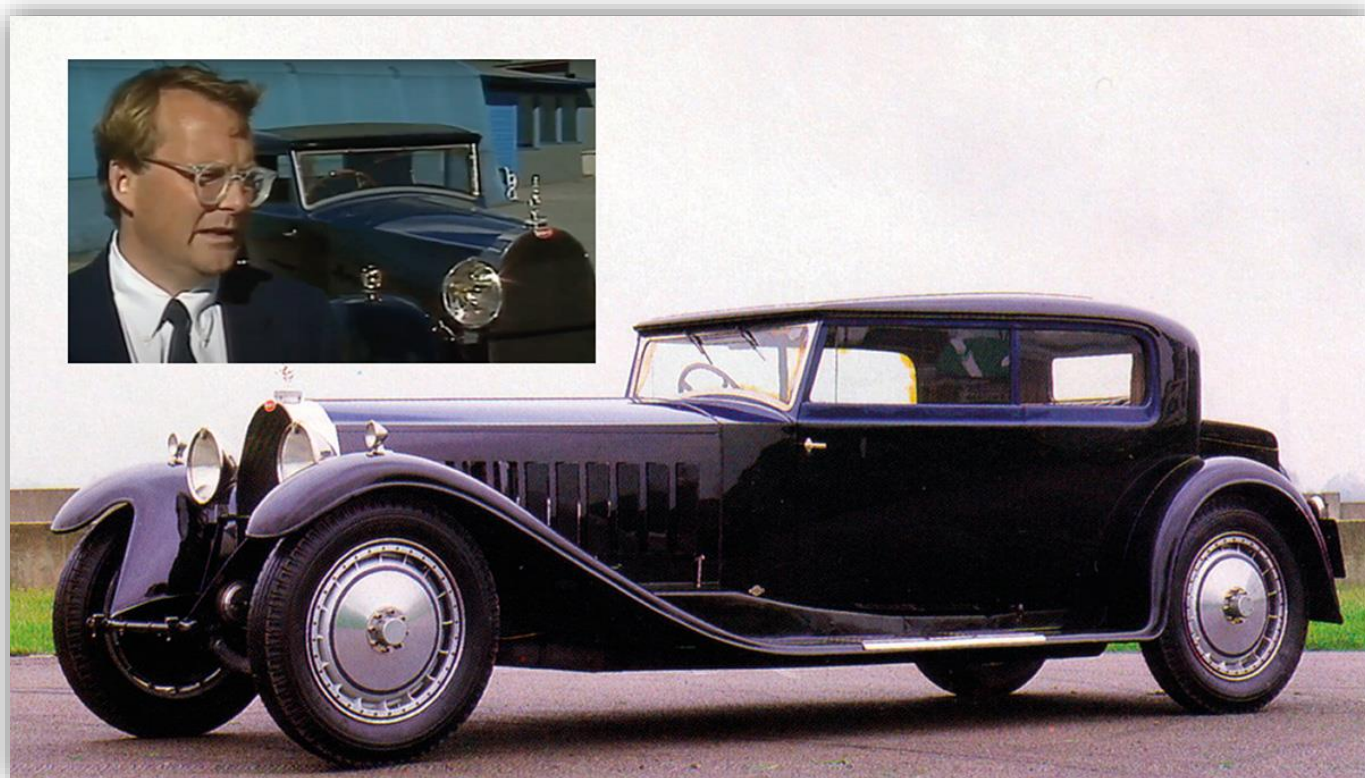


[Volvos autonoma lastbil ska gå i fjärrtrafik mellan städer i USA.](#)

## 14. Sensation när svenske miljardären köpte Bugattin.

AV Maths Nilsson. 17 December, 2021.

Den överlevde andra världskriget inmurad bakom en vägg. 1987 gjorde bilen sensation när svenske klipparen Hans Thulin ropade in den som världens dyraste bil. Få bilar har haft ett mer händelserikt liv än denna Bugatti Royale Type 41.



*När Hans Thulin ropade in Bugatti Royale Type 41 på auktion 1987 var det världens dyraste bil.*

Den överlevde andra världskriget inmurad bakom en vägg. 1987 gjorde bilen sensation när svenske klipparen Hans Thulin ropade in den som världens dyraste bil. Få bilar har haft ett mer händelserikt liv än denna Bugatti Royale Type 41.

Störst och pampigast av alla bilmodeller, Bugatti Royale Type 41 anses fortfarande vara den mest speciella samlarbilen du kan uppbringa. Modellen togs fram till världens mest förmögna människor i slutet av 1920-talet. Den var mer än dubbelt så dyr som en Rolls-Royce. Ettore Bugattis yngre bror, Rembrandt, var skulptör. Han formgav kylarfiguren till den mäktiga Royale.





*Kylarmaskoten i form av en elefant med fågelsnabel gjordes av Ettore Bugattis bror. Bara sex exemplar byggdes av Ettore Bugatti, men bilen var så pompöst lyxig att det dröjde fem år innan den första bilen såldes under depressionen.*

### 12,8-liters åtta

Bugatti Royale Type 41 hade en rak åttacylindrig motor på imponerande 12,8 liter, med för tiden häpnadsväckande effekten 275 hästkrafter. Motorn var så stark att den slog hastighetsrekord när den användes i ett tåg.

RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR RAIL  
**196** KILOMÈTRES A L'HEURE  
 CHRONOMÉTRÉ ÉLECTRIQUEMENT SUR 10 KILOMÈTRES

ÉRÉHITAGE A 150 Km/H. ARRÊT EN 750 MÈTRES

AUTOMOTRICES RAPIDES

**BUGATTI**

VITESSE – CONFORT – SÉCURITÉ

*Bilens motor var så stark att den slog världsrekord i ett franskt tåg.*



När andra världskriget slog till hade Ettore Bugatti fortfarande tre osålda bilar kvar. För att rädda dem undan kriget och tyskarna murade han in dem bakom en vägg i familjens hem i Ermenonville.

#### **Såld för två kylskåp och 3000 dollar**

När freden kom såldes två av bilarna till den amerikanska racerföraren Briggs Cunningham som fick den för två kylskåp och en liten summa pengar.

Han vårdade sina Bugatti-bilar ömt, vilket visade sig bli hans livs bästa investering. [1987 sålde han den ena på Christie's auktion för 5,5 miljoner pund.](#) En summa som i dag motsvarar omkring 215 miljoner kronor och gjorde Bugattin till världens dyraste bil.

Köpare var ingen mindre än den svenske fastighetsklipparen Hans Thulin som blivit mångmiljardär på några få år. Trots att världens börser börjat rasa en månad tidigare hade Thulin mod att ropa in världens dyraste bil.

#### **Gjorde vinst på bilen**

När Hans Thulins fastighetsimperium kollapsade som ett korthus i början på 1990-talet tvingades han sälja Bugattin. Men till skillnad från fastigheterna blev den en vinstaffär för Thulin. Han sålde bilen för 15,7 miljoner dollar i Las Vegas, men det är oklart var de pengarna tog vägen. [Hans Thulin gick i personlig konkurs och uppges i dag leva i en lyxvilla i Rio de Janeiro.](#)

Nästa anhalt för Bugattin blev Japan. Under 10 år levde den i ett underjordiskt garage i Tokyo. Strax efter millennieskiftet såldes den på auktion till Schweiz av en anonym samlare. Priset var något av en besvikelse: 10 miljoner kronor.

#### **Enormt lång motorhuv**

De få som fått prova en Bugatti Royale Type 41 säger att körupplevelsen inte liknar något annat. Motorhuv du blickar ut över är enorm och mer än dubbelt så lång som hos en vanlig bil. Den raka V8:an lär ha ett aningen nervöst ljud. När kopplingen släpps upp glider bilen i väg majestätiskt och de enorma hjulen sägs svälja ojämnheter med bravur.

Vad en Bugatti Royale är värd i dag är svårt att uppskatta, ägarbyten är extremt sällsynta. Kanske är den fortfarande världens dyraste bil, men konkurrensen med Ferrari 250 GTO lär vara hård.

## Klassiker

### 15. Citroën Méhari — franska strandskojaren.

Publicerad 2021-12-19 14:20. TEXT Joakim Bergqvist.

Ett billigt och robust arbetsfordon eller kanske innebilen nummer ett? Citroën Méhari har lika många sidor som veck i plastkarossen.



*Citroën Méhari Plage 1983.*





*Lastytan var 1,6 kvadratmeter och fälldes flaklämman i trä ner förlängdes golvet med 28 centimeter.*

Att bygga en mer eller mindre terränggående bil baserad på teknik från de små A-modellerna var ingen nyhet. Citroën själva hade sin dubbelmotoriserade Sahara, flera karossmakare hade byggt prototyper på temat och på Elfenbenskusten hade den inhemska jeepen Baby Brousse blivit en framgång.

Den 11 maj 1968 var det premiärvisning för nya Dyane 6 Méhari. I pressreleasen kunde man läsa att Méhari baserades på Dyane 6-mekanik och var den första franska serietillverkade bilen att utrustas med kaross i ABS-plast. Karossen bestod av elva delar som tålde småsmällar utan att skadas och eventuella repor gick enkelt att polera bort då färgen var ingjuten i plasten.



Citroën Méhari 4x4 1979–83.

De Méhari is de meest vrijgevochten van de drie. Zo een die je overal tegenkomt, in en buiten de stad, op hobbelige wegen en op de snelweg. Overal voelt hij zich op zijn gemak.

Er zijn twee Méhari's: één met 2 x 2 zitplaatsen, waarvan de achterbank geheel kan worden neergeklapt en een besteluitvoering met twee zitplaatsen.

De carrosserie is gemaakt van kunststof, ABS, dat door en door gekleurd en krasvast is. Modder en stoffige klusjes verontrusten hem niet. Van binnen en van buiten kan hij schoongespoten worden. En er is altijd wel een reden om het dak open te maken of helemaal af te nemen: voor een buitengewone lading of buitengewoon mooi weer.

Door z'n vering en z'n grote wielen is hij opgewassen tegen slechte wegen en kunnen breekbare voorwerpen gemakkelijk vervoerd worden. De Méhari heeft een nieuw instrumentenpaneel gekregen en – wat meer is – een krachtiger motor met een dubbelpoorts carburateur, die een vermogen geeft van 21 kW ISO bij 5750 omwentelingen per minuut (29 pk DIN).

Olastad vägde den blott 525 kg men trots detta hade den en lastvikt på 400 kg. Méhari såldes in som en robust arbetsbil men Citroën såg även andra köparkategorier.

Om 2CV hade varit populär som antibil blev Méhari om möjligt ännu mer anti. Reklamfoton av nyförälskade par som spelade golf eller åkte runt på stranden kontrasterade hårt mot knegarbilderna. I USA såldes den in med orden "Mehari goes anywhere ... just for the fun of it".

### Läs mer om:



**Dekalspecial från Citroën - GSA till Dyane.**  
**Vi forskar djupare i djungeln av specialcittror.**



**Grattis Citroën Dyane!**  
**Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Diana har namnsdag hyllar vi Citroën Dyane!**



## 16. Panhard Dyna har alltid varit en sällsynt bil.

Av Jan-Eric C. Olfwenstam.

Januari 2017.

**Bilmärket Panhard är välkänt i världen, men inte på grund av någon storartad försäljning. Orsaken är att bilmärket startade redan 1890, då man började tillverka bilar under namnet Panhard et Levassor.**



*1957 Panhard Dyna 54 gavs en brödlimpeliknande design för minsta luftmotstånd.*

Företagets rötter sträcker sig bakåt ända till 1845 då man startade verktygstillverkning. 1867 kom René Panhard in som delägare och 1873 flyttade man verksamheten till Avenue d'Ivry i Paris. Faktiskt blev man kvar på denna adress ända tills den sista bilen av märket Panhard tillverkades 1967.

I samband med flytten kom ytterligare en delägare in i företaget, vilket var Emile Levassor. Den ursprunglige grundaren Perin gick bort 1886 och bolagsnamnet ändrades till Panhard et Levassor. Det är vid denna tid som man börjar intressera sig för tillverkning av gasmotorer. Det var onödigt att "uppfinna hjulet två gånger". Istället togs kontakt med belgaren Edouard Sarazin som var representant för den tyska firman Gasmotoren Fabrik Deutz. Men när Gottlieb Daimler samma år startade sin tillverkning av bensinmotorer, så var åter Sarazin i farten och tillskansade sig en tillverkningslicens! Olyckligtvis för honom avled han strax därpå, men änkan Louise Sarazin förfogade över Daimler-licensen.



*Större baklampor kom till 1957, liksom ändrad instrumentpanel och mindre förändringar i hjulupphängningen.*

Om det var kärlek, makt eller pengar förtäljer inte historien. Men det kan väl inte ha varit av något brinnande teknikintresse som änkan Sarazin redan 1887 gifte sig med Emile Levassor? I vart fall var det faktiskt hon som övertalade sin make att börja experimentera med självgående hästvagnar och 1890 tillverkade man två bilar! Därmed var bilmärket Panhard et Levassor ett faktum.



*1957 års nya design av instrumentpanelen var djärv och futuristisk.*



*Luckorna i torpedväggen kunde demonteras för att göra ingrepp på instrument, radio med mera.*

### **VARFÖR MODELLNAMNET DYNA?**

Under de följande decennierna utvecklades Panhard på liknande sätt som övrig fransk bilindustri. Men Panhard hade en ledande ställning i början. 1898 kunde man stå med att man var den största biltillverkaren i Europa och hade framställt 336 bilar. Men enbart under 1902 sålde man drygt 1.000 bilar.

Bilarna blev större och mer påkostade. Från 2-cyl motorer gick man till fyra cylindrar där den största blev på 18,279 liter! 1906 kom man även med en stor 6-cylindrig motor. Under 20- och 30-talen byggde Panhard et Levassor både en del små bilar, men också verkliga lyxvagnar av mycket hög klass. Vid denna tid ansågs det viktigt att hålla en stram, förnäm stil. Burgna bilköpare har alltid haft en viss förkärlek för det konservativa.



*1936 års mäktiga Panhard Panoramique.*



*Panhard Dynamic i 1939 års tappning!  
En verkligt tung pjäs, både till utseende och vikt!*

Men på 30-talet förändrades designen, sannolikt på ett nästan chockartat sätt för märkets normala kundkrets! Bilmodeller som Panoramique och Dynamic såg dagens ljus. Och speciellt i den förstnämnda var det verkligen meningen, att de åkande skulle se just dagens ljus! Som modellnamnet antyder eftersträvade man panoramautsikt. Detta löstes med ett böjt hörnfönster istället för en normal "A-stolpe". Grillen blev bakåtlutande och stänkskärmarna utpräglat svepande.



*Första modellen av Panhard Dyna var en liten knubbig figur!*



*Ungefär samtidigt med Panhard Dyna Z kom den lilla sportiga, 2-sitsiga Panhard Junior.*

Med detta som utgångspunkt kom Dynamic Type 160 22CV som 1939 års modell. Förutom den märkliga fönsterkombinationen gavs den en än mer sluttande grill, integrerade strålkastare i framskärmarna, delvis skyddade av ett tunt grillgaller, samt djupt neddragna stänkskärmar! Dynamic hade en 6-cylindrig slidmotor på 100 hk och 4-växlad låda. Beroende på karosserityp vägde dessa bilar 1.600—1.800 kg, men presterade en toppfart på 145 km/tim. En ansenlig hastighet för en europeisk vagn i slutet på 30-talet (givetvis med undantag för sportiga kompressormatade Mercedes-Benz och likställda).

Efter Andra världskriget ställde man ut en Dynamic på 1946 års Paris-salong, men kom aldrig i produktion. En ny tid hade tagit vid och Europa låg i spillror. Tillgången på råmaterial var ytterst begränsad.



*Panhard PL 17 som stationsvagn. Modellnamnet var naturligtvis Break.*



*En Panhard PL 17 med sitt mer långsmala luftintag och små skärmar över strålkastarna.*

Efterkrigstiden innebar småbilar i Europa. Produktionen av en helt ny Panhard startade 1947 i blygsam omfattning. Denna 380 cm korta lilla bil blev ju naturligtvis mer knubbig än dynamisk. Det var inte längre gångbart att behålla modellnamnet som därför avkortades på samma sätt som bilen — Dyna!

#### **EN MER STRÖMLINJEFORMAD VAGN**

Men den lilla 2-cylindriga boxermotorn surrade på högre än motsvarande konkurrenter och Renault 4CV fick snabbt övertaget, men också Citroën 2CV som dessutom var mycket billigare.

Tendenserna från åren närmast efter kriget höll bara under några år framåt. Europa byggdes upp, det fanns gott om arbete och en markant ökad levnadsstandard var ett nytt faktum. Folkbilen skulle bli nästa framgång. Efterfrågan ökade på rymliga men fortfarande små bilar. Samtidigt hade man det franska skattesystemet att anpassa sig efter. Det innebar fortsatt små motorer.



*Panhard PL 17 fanns även i en lyxmodell med läcker 2-färgslackering, mer kromlister och däck med vit sida.*



*Så fanns förstås Panhard PL 17 även som Cabriolet, men det är verkligen en sällsynt "fågel".*

Redan 1951 fick Louis Bionier uppdraget att rita en ny generation av Panhard Dyna. På Paris-salongen 1948 hade Panhard visat en experimentbil som Bionier hade skapat. Med sin utpräglade droppform såg den närmast ut som ett litet flygplan utan vingar. Men grundlinjerna till den nya Panhard Dyna hämtade Bionier från Dynavia, som experimentbilen hette. Nu gällde det att utgå från Dynavia, men ändå skapa en praktisk familjebil. Både front och akter måste bli mer nedsvängda för att minska bilens totallängd. Dessutom måste bilen förses med ett så rymligt bagageutrymme som möjligt och det ansågs helt nödvändigt att man kunde åka minst fem personer i den.



*Panhard 24 CT i all sin elegans! Borta var de runda formerna till förmån för sextiotalets kantiga formspråk. Men formgivaren var densamme.*

## EN OKONVENTIONELL TEKNISKT UDDA BIL

Man behöll konstruktionen med en 2-cylindrig boxermotor på 850 cc och luftkylning. Effekten ökade dock från 38 hk till 42 hk. Motorn var frontmonterad med drivning på framhjulen. Växellådan blev 4-växlad med den högsta växeln som en ren överväxel. Ettan var osynkroniserad och på 50-talet klagade en del Panhard-ägare över att synkroniseringen var ganska bristfällig på övriga växlar. Man rekommenderades då att växla långsamt eller dubbeltrampa! Det var alldeles tydligt att Panhard vände sig mer till bilentusiaster som ville leva ett liv tillsammans med sin bil, än att bara köra den bekymmersfritt. Därmed inte alls sagt att Panhard var en dålig bil — bara lite udda rent tekniskt sett.

Framvagnen var uppbyggd med dubbla, tvärliggande bladfjädrar. Bakhjulen försågs med halvindividuell upphängning med torsionsstavar och gummikuddar. Hydrauliska stötdämpare var standard runt om.

Längden ökade från 380 cm till 458 cm. Bredden ökade från 144 cm till 160 cm. Därmed blev Panhard en klart 5-sitsig bil och enligt reklamen ansågs den ha plats för sex personer!

Uppgiften var att konstruera en så stor och rymlig bil som möjligt, men med en så liten motor som möjligt. Dessutom skulle den vara bränslesnål och relativt snabb. Stora delar av bilen gjordes därför i lättmetall, bland annat karossen och motorn. Bilen byggdes upp i grupper för minskad vikt och lättare demontering. Från motorrummet är det även lätt att demontera instrument, vindrutetorkare, pedaler och radio!

När modellen introducerades 1953 hette den Panhard Dyna Z, men snart ändrades modellnamnet till Dyna 54. Vikten var då 630 kg körklar! Under de närmast följande åren ökade den dock något i vikt till lite drygt 700 kg. Toppfarten klockades till 128 km/tim.

### PANHARD DYNA SÅLDES DÅLIGT

Panhard Dyna var lite för dyr gentemot konkurrenterna och många bilfamiljer tyckte den var komplicerad. I Sverige såldes 49 exemplar 1953, men enligt uppgift blev det inte mer än fyra bilar till Sverige under 1954. Mellan 30 och 40 bilar såldes i Sverige de följande årsmodellerna.

1954 tillverkades totalt 13.585 Panhard, varav cirka 600 var den mindre och sportiga Junior. Fabriken brottades med ekonomiska problem och 1955 köpte Citroën 25 procent av aktierna. Resultatet blev 19.300 bilar det året och 38.000 bilar 1957.

1959 ersattes Dyna 54 av PL 17. I hastigheten kan tyckas att det är samma bil, men karossen blev helt ny med bibehållen särart. Modellbeteckningen PL står för Panhard och Levasor. Modellen tillverkades fram till maj 1965 då ungefär 130.000 exemplar tillverkats. Redan 1963 kom Panhard 24 CT som en tjugisig sportkupé. Tanken var att även en ny fyrdörrars sedan skulle komma, men så blev det inte. 1965 tog Citroën över det totala ägandet av Panhard och en utfasning av märket påbörjades. Istället kompletterades utbudet med modellerna av 24 B och 24 BT som hade som hade 25 cm längre hjulbas och därmed med blev hjälpligt fyrsitsiga. Den 20 juli 1967 rullade den sista Panhard personbilen ut från fabriken. Panhard som lastbilmärke levde dock vidare.





## 17. Sex sträckor klara – det blir SVENSKA rallyt trots allt?

Av Michael Åhman, Publicerad 2021-12-19, 18:45.

**Svenska Rallyt har skrivit avtal med samebyn. Därmed är hotet att rallyt skulle tvingas flytta från Sverige och Umeå till Finland sannolikt avväjrt.**



*Norrmannen Andreas Mikkelsen flyger fram i ett ovanligt snörikt Svenska Rallyt.*

**Rans sameby har nu undertecknat ett avtal** om att VM-rallyt kan köras inom byns betesmarker.

– Skönt att vi är i mål och nu hoppas vi på ett bra arrangemang, säger Magnus Andersson, ordförande i Rans sameby till SVT.

Avtalet innebär att sex specialsträckor nu är helt klara.

– Vi har inte ändrat uppfattning, vi jobbar hela tiden utifrån renens bästa. Nu har vi fått hjälp att ha någonstans att ta vägen när rallyt körs, både från rallyt och Umeå kommun, säger Andersson.

I går kväll publicerade Svenska rallyt en första tidsplan för tävlingen som ska köras 24-27 februari 2022. Men ännu är det inte komplett, då två sträckor inte är redo att publiceras.

– Att vi är sena och än i dag inte kan presentera en komplett tidsplan är inget vi själva önskat. Det har varit en stor utmaning och utan allt samarbete och all god vilja hade det inte gått att genomföra, säger rallyts vd Glenn Olsson till SVT.

**Nu återstår bara väntan på tillstånd** från Länsstyrelsen i Västerbottens län, och det kan ta sin lilla tid.

Tillståndet ska ut på remiss för att ge kommuner, myndigheter och berörda samebyar chans att yttra sig.

– Vi har mycket handläggning och utredning kvar att göra kring det här. Något tillstånd kommer inte före årsskiftet, säger Per Lundström, jurist på länsstyrelsen.

---

## RALLYTS STRÄCKOR

Listan är inte fullständig, två sträckor fattas fortfarande.

### **Fredag 25 feb:**

SS1: Kroksjö 1

SS2: Kamsjön 1

SS3: Sävar 1

SS4: Kroksjön 2

SS5: Kamsjön 2

SS6: Sävar 2

SS7: Umeå Sprint

### **Lördag 26 feb:**

SS8: Brattby 1

SS9: Okänt

SS10: Okänt

SS11: Umeå 1

SS12: Brattby 2

SS13: Okänt

SS14: Okänt

SS15: Umeå 2

### **Söndag 27 feb:**

SS16: Vindeln 1

SS17: Sarsjöliden

SS18: Vindeln 2

SS19: Sarsjöliden 2 (Power stage)

*Källa: Rally Sweden*



**Epok i graven – Svenska Rallyt lämnar Värmland.**

MOTORNYTT

**SLUT**