



RHD Auburn 851 Supercharged Boat Tail Speedster.

1. Ford säljstoppar och återkallar elbilen Mustang Mach-E i Sverige
2. Porsche betalar 800 miljoner för utsläppsfusk
3. I Renaults framtidsvision ska vätgas ge elbilen längre räckvidd
4. Bentleys första "S"-hybrid
5. Hyperbilen hintar om framtiden
6. Caterham 170R provkörd
7. Så fungerar nya laddroboten Ziggy
8. Koenigseggs startar Sveriges största vingård
9. Köpa begagnad bil: 10 bästa tipsen
10. Volvo Lastvagnar testar vätgasdriven lastbil
11. Ammoniakdriven traktor med nollutsläpp
12. Audi levererar elbilsbatterier till rickshaws
13. Cykeln som sprack
14. Snubbe bygger egen GT40
15. Porsche 911 Targa var en klurig lösning på tuffare regler
16. Ursaaben i test
17. Titta på den lilla Honda Acty-brandbilen
18. Mini-Batmobil med förbjudna fläkten ska slå fartrekord

1. Ford säljstoppar och återkallar elbilen Mustang Mach-E i Sverige.

PUBLICERAT 20/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Ford återkallar och leveransstoppar elbilen Mustang Mach-E i Sverige. Cirka 3.200 bilar har ett säkerhetsfel som gör att batterikontakterna kan överhettas och gör att bilen tappar drivningen. – Det finns inga rapporterade skador eller olyckor, och ägare av Mach-E kan fortsätta köra sin bil som vanligt, säger Fords svenska PR-chef Erik Lindham till Carup.



Ford tvingas nu stoppa leveranserna av elbilen Mustang Mach-E i Sverige och återkalla 3200 bilar som sålts i Sverige. [Vi har tidigare berättat att felet hos Mustang Mach-E berör USA](#), men även svenska bilar är drabbade, bekräftar Ford för Carup. Orsaken till stoppet och återkallelsen är ett säkerhetsfel som gör att batterikontakterna kan överhettas och i värsta fall göra att bilen tappar drivningen.

– Även vi i Europa berörs av detta. Antalet bilar som berörs i Europa är ca 42 000 varav ungefär 3.200 finns i Sverige, säger Erik Lindham till Carup.

– Berörda ägare kommer att få information om detta från Ford. Åtgärden, som det ser ut just nu, blir en Over-The-Air uppdatering som man beräknar finns tillgänglig under juli månad. Om kunden önskar går det givetvis lika bra att besöka en handlare för att få uppdateringen implementerad, säger Erik Lindham till Carup.

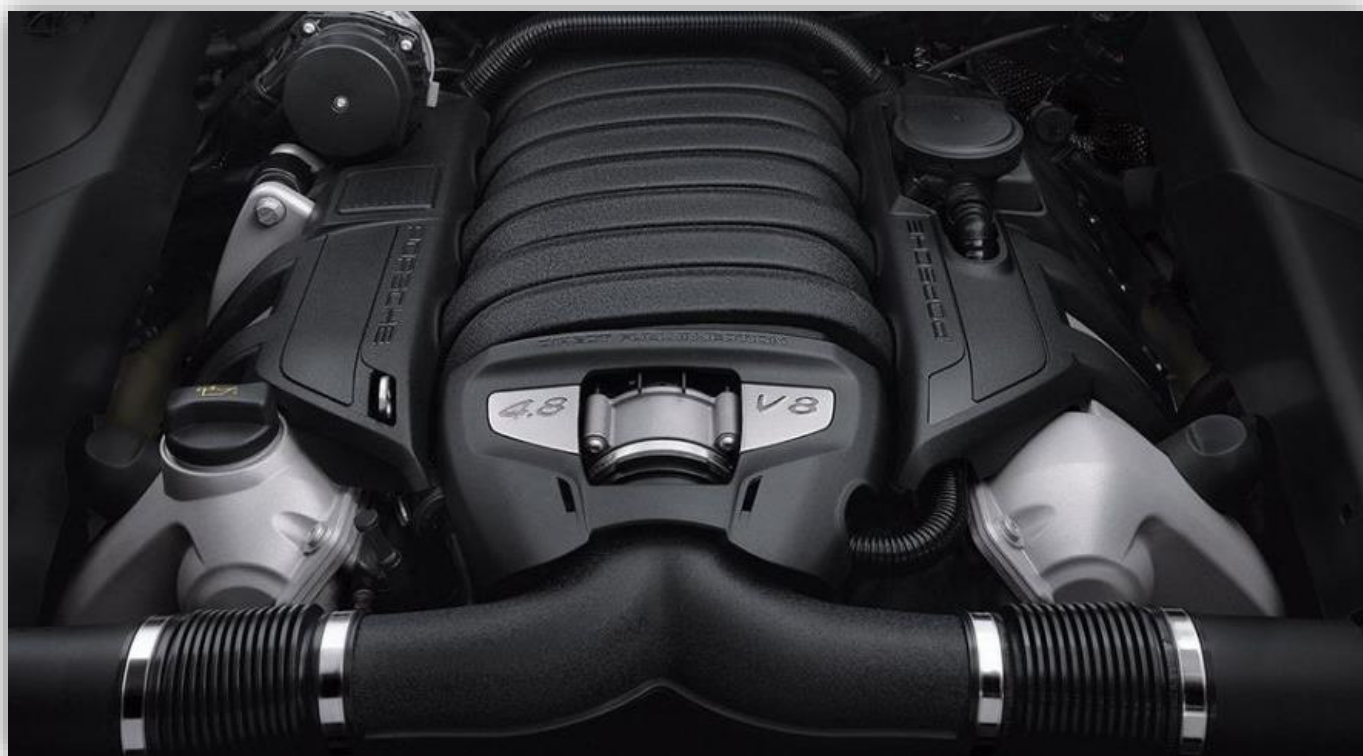
Totalt i världen är det 49 000 av 100 000 Mustang Mach-E som tillverkats från 27 maj 2020 till 24 maj 2022 som är drabbade. Problemen beror på att bilens kontakter till högspänningsbatteriet kan överhettas. Om bilen drabbas kan den tappa drivningen när den körs, eller bli omöjlig att köra alls, enligt Fords meddelande till återförsäljarna.

Ford är inte det enda bilmärke som har problem med sina nya elbilsmodeller. Nyligen berättade Carup att Hyundai avbokade köpeavtalen hos 1200 svenska köpare då de inte kan leverera årsmodell 2022 av elbilen Hyundai Ioniq5.

2. Porsche betalar 800 miljoner för utsläppsfusk.

Publicerad 2022-06-17 kl 11:25 (uppdaterad 2022-06-17 kl 11:31). Text Erik Söderholm.

Porsche går med på att betala upp till 11 000 kronor till enskilda bilägare i USA men erkänner ändå inget fel.



Porsche har gått med på en så kallad förlikning i USA som innebär att biltillverkaren betalar motsvarande 811 miljoner kronor för att avsluta en rättsprocess kring misstänkt utsläppsfusk, skriver [Reuters](#).

Totalt handlar det om en halv miljon bilar av modellår 2005–2020 som ska ha haft felaktiga siffror för förbrukning och utsläpp. Bilägarna som stämt Porsche får utbetalningar på mellan 2 500 och 11 000 kronor.

Trots att rättsprocessen alltså avslutas erkänner Porsche inget fel eller brott. Stämningen och förlikningen gäller enbart bilar som sålts i USA och inte i Europa.

Enligt bilägarna har Porsche ändrat utväxlingen och modifierat mjukvaran på de bilar som skulle utsläppstestas i laboratorium.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Porsche utreder nytt utsläppsfusk i flera modeller.



Mer utsläppsfusk misstänkt hos Volkswagen.



Mitsubishi erkänner utsläppsfusk.



Mercedes anklagas för utsläppsfusk i 170 000 dieselmilar.

DAGENS NYHETER.**3. I Renaults framtidsvision ska vätgas ge elbilen längre räckvidd.**

PUBLICERAD 2022-06-17 kl 10:10. TEXT Jan-Erik Berggren.

Nästa Renault Scenic går i produktion om två år med fokus på nya återvunna material och en mer hållbar produktion. Det franska bilföretaget arbetar också med en motorteknik som känns spännande men kanske krånglig – eldrift med vätgas som räckviddsförlängare.

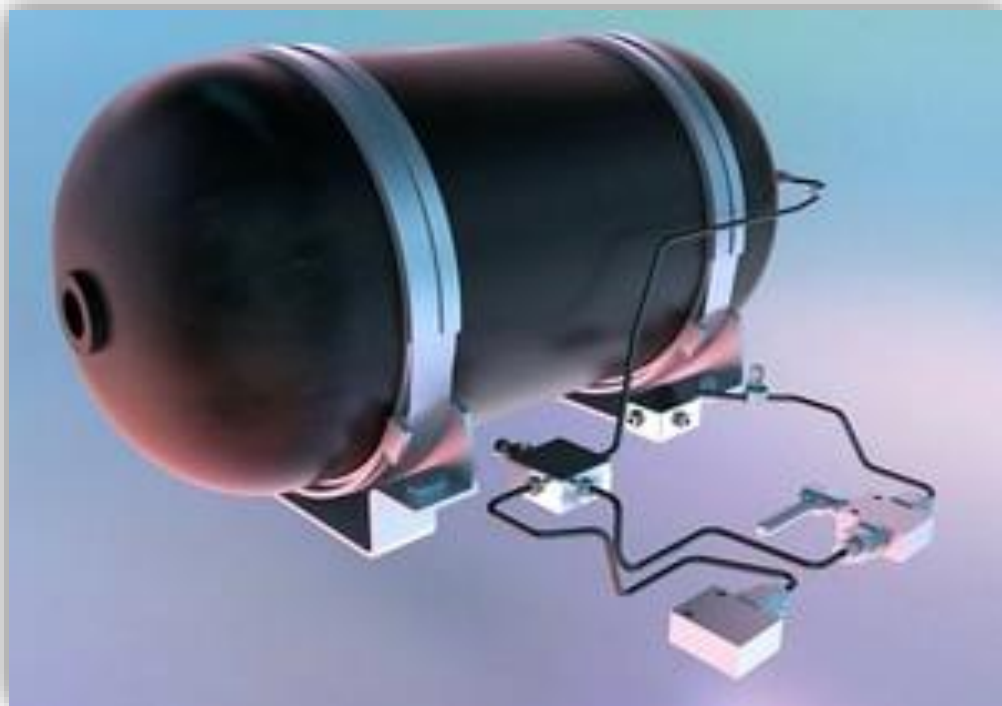


*På utsidan är den här väldigt lik nästa Renault Scenic.
Och fronten kommer vi att få se mer av.*

Det är mycket som händer under ytan hos Renault. För att visa upp en del av alla tankar och idéer har Renault gläntat på dörren till drömverkstaden i Paris och plockat fram konceptbilen Renault Scenic Vision.

På utsidan är det här väldigt nära nya Renault Scenic som ska presenteras 2024. Fronten är också Renaults framtida ansikte. Den som tycker att det påminner om dagens Peugeotbilar har inte helt fel. Renaults vd Luca de Meo plockade över designchefen Gilles Vidal från Peugeot 2020. Det är Vidal som ritat dagens Peugeotbilar med de tydliga "lejonanderna".

Enligt Vidal har Renaults omritade logotyp använts för att hitta vinklar och linjer i fronten. Grillen kommer också att användas på fler Renault-bilar framöver.



Vätgastank på 2,0 kilo ska räcka för 30 mil extra räckvidd.

Backspeglarna, som har kameror, känns igen från Audi och Honda. Bilderna från backspeglarna projiceras på skärmar längst ut på instrumentbrädan.

Hjulen är helt täckta när bilen rullar över en viss hastighet men är synliga när bilen står stilla. Det är nästa steg i utvecklingen som försöker balansera utseendet på bilen – täckta hjul ser möjligen inte så snyggt ut men de ger lägre luftmotstånd och förbrukning.

Om Renault står nära en produktionsfärdig bil på utsidan blickar de längre fram från insidan. Här har Renault lekt lite mer och några saker sticker ut.

En är att en stor bildskärm ersatts av flera små – en för varje funktion. Där andra försöker gömma teknik och funktioner i olika menyer går Renault åt motsatt håll och vill visa upp en avskalad och öppen teknik. Man ska se hur givare och reglage rör på sig. En enda stor bildskärm sveper under vindrutan och ska ge förare och passagerare all nödvändig information.

Ratten är liten och det är steer-by-wire som gäller – en teknik som ersätter de traditionella mekaniska styrsystemen med att mjukvaran styr bilen, ett steg mot helt självkörande bilar.

I Scenic Vision har bilens ljudsystem försetts med mikrofoner och högtalare i nackskydden – för att alla i bilen ska kunna prata med varandra utan att vända sig om. Renault förklarar designen med att regler för självkörande bilar fortfarande ligger långt bort i tiden, och den här konceptbilen vill mer vara här och nu. Enligt Renault ska bilen hjälpa till med rätt information och rätt förutsättningar för förare och passagerare.

Bilen ska också kunna hjälpa till att rena luften i kupén och även den luft som befinner sig runt bilen – en slags rullande luftrenare.

Renault har valt att behålla namnet Scenic trots att den här bilen ser helt annorlunda ut jämfört med tidigare generationer. Förr hade Scenic stora sido- och vindrutor men ökade säkerhetskrav innebär att ljusinsläppet nu kommer från taket.

När Renault funderar på framtidens bränsle handlar det om el och vätgas. Renault har plockat den vätgasteknik de utvecklat för sina transportbilar och lagt ihop den med batteritekniken från sina elbilar.



Istället för att gömma tekniken vill Renault visa upp den.

Resultatet blir en elbil som ska klara 50 mil på energin från batteriet på 40 kilowattimmar. Bränslecellen i bilen laddas med vätgas och har ett batteri på 15 kilowattimmar. Först ska bilen köras på el, och sen på vätgas. Den totala räckvidden blir 50 plus 30 mil enligt Renaults beräkningar. Då ska det räcka med en vätgastank på två kilo. Här är inget egentligen nytt men kombinationen kan vara intressant för marknader som inte kommer att klara av att bygga många snabbladdare.

Men vätgas och bränslecell som räckviddsförlängare är en kombination som kan kännas dyr och krånglig. Renaults produktkommunikationschef Guillaume Jolit erkänner att det handlar mer om en idé än ett faktiskt exempel på en fungerande lösning för hur bilen ska drivas.

Klart är i alla fall att Renault utvecklat en egen bränslecellsteknik och företaget tror att tekniken kan vara klar för större personbilar och transportbilar från och med 2030.

Förutom design och motor har Renault lagt ner en hel del arbete på de material som använts till Scenic Vision. Ledstjärnan har varit hållbarhet och återvinning. Bilen är till exempel inte lackad svart utan använder ett slags damm från en koldioxidfälla för att få plåten mörk och svart i olika nyanser. I inredningen används ljuskällor för att ge olika ytor olika färger i olika vinklar.

Enligt Renault är stål fortfarande det svåraste materialet att återvinna från en bil. Bilföretagets målsättning är att gå från 25 procent återvunnet material i bilarna till 35 procent inom fem år. En stor del handlar då om att återvinna metaller från elbilarnas batterier.



Jan-Erik Berggren

4. Bentleys första "S"-hybrid.

Publicerad: 2022-06-17 00:00. Text: Joakim Nyberg.

Det finns vissa heliga bokstäver som oavsett tillverkare, ja nästan till och med sammanhang, är solklara benämningar för något extra. För Bentley är bokstaven "S".



Nya Flying Spur S är första gången Bentley erbjuder en hybriddrivlina i uppställningen av S-modeller. En V6:a på 2,9 liter ackompanjeras av en elmotor för att leverera totalt 536 hk och 750 Nm. Sprinten till 100 går på endast 4,1 sekunder för den stora sedanen.

Ett alternativ med V8 finns också tillgängligt. Flying Spur gör då 0-100 på en tiondels sekund kortare tid. Ingen stor uppoffring behöver alltså göras för de som tilltalas av hybriderna.

Hela den nya S-linjen av modeller debuterar på Goodwood Festival of Speed den 23-26 juni.



5. Hyperbilen hintar om framtiden.

Publicerad: 2022-06-18 kl 00:00. Text: Joakim Nyberg.

Cadillacs Project GTP är ett koncept av bilen man kommer tävla med i både IMSA WeatherTech SportsCar Championship och FIA WEC. Mer än det är konceptet också en hyllning till märkets arv och en vink till framtiden.



FILM: <https://youtu.be/KWWCJe8Fwqc>.

– GTP-hyperbilen visar Cadillacs framtida sportbilstestetik. Vi har mycket mer att visa upp framöver. Allt från den faktiska tävlingsbilen till fantastiska produktionsbilar, så företagets ledande exteriördesigner, Chris Mikalauskas.

Tävlingsbilen kommer att drivas av en 5,5 liter stor DOHC-V8 tillsammans med det, för LMDh-bilarna, typiska hybridsystemet.





6. Caterham 170R provkörd.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg - 16/06/2022.

Gammalt koncept är kanske mer relevant nu än någonsin.



Dagens sportbilar är objektivt sett bättre än någonsin tidigare, men kan samtidigt ofta kritiseras för att inte leverera samma nöje som sina föregångare. De är för stora, för tunga, och för dyra att äga. Då de sörplar i sig en hisnande mängd bensin, och är så kliniskt kompetenta att de måste framföras i en hiskelig fart för att vara riktigt underhållande, rimmar de också dåligt med vårt allt mer medvetna samhälle.

Det finns emellertid ett fåtal märken som i körglädjens tecken envist biter sig fast vid gamla, minimalistiska koncept. Ett av dessa är Caterham, som fortfarande bygger vidare på den grundidé som Lotus lanserade med sin Seven år 1957. Vi begav oss ut i Upplands-skogarna för att provköra märkets nya minsting 170R.

Märkets lättaste bil någonsin

Att syna de tekniska specifikationerna för Caterham 170R kräver en viss grad av mental omkalibrering om man är van vid moderna sportvagnar. Bilen är designad för att klassas in i det japanska Kei-reglementet, och motorn är därför en kompakt turbotrea från Suzuki med en volym på bara 660 cc – eller 0,66 liter på konventionellt bilspråk.

Effekten ligger på 85 hästar vilket idag framstår som försvinnande lite, men då 170R är märkets lättaste bil någonsin med en vikt på smått ofattbara 440 kilo behövs det egentligen inte mer pulver.

0-100-sprinten avverkas på 6,9 sekunder och toppfarten ligger på 160 blås, så det är förvisso inte något fartmonster vi har att göra med, men den är definitivt snabb nog för att vara rolig.



FILM: <https://youtu.be/Qdt8tFvGNeg>.

Fördelarna med den låga vikten är också fler än att man inte behöver en stor motor. Det gynnar också bränsleförbrukningen, och man kommer undan med små nätta bromsar, däck och fjädringskomponenter, som både är billiga att ersätta och inte slits lika snabbt som på en tyngre bil.

Att man har lyckats uppnå en så oerhört låg vikt är ett resultat av att bilen i grunden främst är ämnad för bankörning, och därmed är i stort sett helt befriad från all komfort- och säkerhetsutrustning.

När andra tillverkare ska bygga en lätt bil slänger de på lite kolfiberdetaljer och plockar bort AC:n och MMI-systemet, men här finns det inte ens dörrar eller vindruta. Kupévärme är inte heller standard, men finns som tillval.

Ett nöje reserverat för den smärte och smidige

Det första man slås av när man ser 170R för första gången är hur otroligt liten den är. Andra Caterham-modeller erbjuder både längre hjulbas och bredare kaross, men i denna märkets minsting är det långt ifrån garanterat att man får plats. En person i sällskapet kunde inte komma ner i de tigha kolfiberstolarna, och jag själv fick ta av mig skorna för att kunna sköta pedalerna.

Men mödan med att träckla sig ner bakom den borttagbara ratten är snabbt glömd när man ger sig ut på vägen. Att sitta lågt och blicka ut över den långa motorhuven och se hur framhjulen rör sig genom kurvorna och över guppen är en speciell känsla.

Eftersom man sitter helt i det öppna, och så nära marken att man kan nudda asfalten med handen, är också fartkänslan enorm, och de kompakta dimensionerna gör bilen oerhört lättplacerad även på trånga småvägar. Detta är således en bil som man kan ha roligt med på allmän väg utan att färdas i helt antisociala hastigheter.



Man slås också snabbt av den oerhörda direktheten i alla kontroller. Den superkorta växelspaken måste bara röras några få centimeter mellan växlar, och man märker knappt att man vrider på den lilla nätta ratten i kurvorna.

Bromsarna saknar servo och kräver således en stadig fot på pedalen, men är oerhört effektiva och lättmodulerade. Dessutom är känslan genom kontrollerna närmast telepatisk. Bilen gör exakt vad man vill, man känner precis allt som händer under hjulen, och helheten är en analog, gammaldags och väldigt tillfredsställande körupplevelse.

Den lilla responsiva turbomotorn är lekfull och bidrar med en modern touch, med mycket vrid i mellanregistret och härligt turbokvitter när man släpper på gasen.

Mer komfort finns att tillgå

Att köra en bil utan framruta eller värmare en kall kväll i slutet av maj har självklart sina avigsidor, och efter en dryg timme bakom ratten kändes det som att min panna var på väg att gå i upplösning till följd av frostsador.

Men i övrigt är komforten faktiskt inte så katastrofal som man kan tro. Sätena är förvisso knepiga att komma på plats i, och med fyrpunktsbältena spända är det svårt att sträcka eller vända på sig, men både sitt- och fjädringskomforten är ändå ganska god.

Vill man ändå ha en mer komfortabel, vägorienterad upplevelse kan man istället beställa sin 170 i S-version. Man går då bland annat miste om diffbromsen och de sportiga stolarna, men får i gengäld svarta lädersäten med vanliga trepunktsbälten, vindruta och till och med dörrar och sufflett. Man sparar då även runt 20 000 kronor jämfört med R-modellen.

Oväntat relevant i dagens samhälle

Nya Caterham 170R är i grund och botten en ren prestandaleksak för bankörning och so-
liga landsvägsseskapader, och kommer aldrig att vara en riktig konkurrent till moderna sportbilar. De senare bjuder allt som oftast på en oerhört bred palett av färdigheter, och är snudd på lika kompetenta i förorten som på racingbanan.

I många fall används emellertid dessa mångsysslare som just rena prestandaleksaker, och frågan är varför man då ska kånka runt på en massa tung, bränsleslukande och fördyrande lyxutrustning. Caterham 170R är förvisso inte billig i inköp med ett pris runt halvmiljonen, men för den som ställer körkänslan i första rummet är den ändå ett intressant alternativ. Konceptet är 65 år gammalt, men kanske mer relevant nu än någonsin tidigare.

Caterham 170R (2022)

Motor: 0,66-liters, 3:a, 85 hästkrafter, 116 newtonmeter

Kraftöverföring: 5-växlad manuell växellåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 6,9 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Vikt: 440 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 3180/1470/1090 mm

Pris: 502 300 SEK

BETYG

Första intryck



SAMMANFATTNING

Caterham 170R är i grund och botten en ren prestandaleksak. Den kan inte mäta sig med moderna sportbilars mångsidighet, men är perfekt för den som prioriterar körkänslan över allt annat. Med sin låga vikt är den dessutom snål på både bränsle och slitagedelar, och kommunicerar sådan fartkänsla att man kan ha kul på vanliga vägar i normala hastigheter. Konceptet är 65 år gammalt, men kan vara mer relevant nu än någonsin tidigare.

4



TOTAL POÄNG



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Redaktör. Redaktionens hobbyeck med en förkärlek till bilar av det äldre och lite underligare slaget. Utöver bilar är det stora intresset segling. Kör bland annat en Saab V4 från 1974 och en Fiat 500 från 1971.



7. Powerbank för elbilar – så fungerar nya laddroboten Ziggy.

PUBLICERAT 19/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Här är roboten som kan lösa laddkaoset. Ziggy kan ladda elbilar oavsett var de står parkerade. Roboten laddar bilen utan att behöva tillgång till fast laddplats – som en powerbank för bilar.



FILM: <https://youtu.be/lvyQwPzUNp0>.

Elbilsrevolutionen innebär att många garage och parkeringsplatser måste byggas om totalt för att ge skapad tillgång till laddning. Men nu kommer en robot som kanske kan lösa problemet. EV Safe Charge presenterar Ziggy, en robot på hjul som själv kör fram till elbilar och ser till att de blir laddade, oavsett om de står på en laddplats.

Ziggy har ett eget batteri som laddas upp och sedan kan den användas som en mobil powerbank för elbilar och överföra ström utan att vara kopplad till elnätet.

– Ziggy är en flexibel och enkel lösning för praktiskt taget alla kontor, gallerior eller lägenhetskomplex för att hjälpa till att möta växande laddningsbehov hos sina hyresgäster och gäster utan dyra, tidskrävande infrastruktur- och installationsinvesteringar, säger Caradoc Ehrenhalt, grundare och VD för EV Safe Charge.

Roboten ska finnas på marknaden från nästa år och hämtas till elbilen med hjälp av en mobilapp, eller en app som finns i infotainmentsystemet i fordonet. När laddningen är klar åker den tillbaka till hemmabasen för att själv laddas upp inför nästa bil. EV Safe Charge planerar att hyra ut Ziggy-robotar till kunder. Ziggy kommer att vara utrustad med två stora skärmar för information eller interaktiv reklam.

8. Koenigseggs nya satsning – startar Sveriges största vingård.

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 18/06/2022

Här är Koenigseggs nya oväntade satsning. Familjen von Koenigsegg blir Sveriges största vinodlare. Nyligen planterade de 85 000 vinstockar på en ny vingård på Bjärehalvön.



Koenigsegg är inte bara framgångsrika med sina hyperbilar, som gjorde rekordvinst med 70 miljoner kronor förra året. Grundaren Christian von Koenigsegg har byggt upp ett imponerande affärsimperium vid sidan av bilmärket. Bland annat har han en stor aktiepost i Tesla och är storägare i den svenska belysningssuccén Plejd.

Nu ger han sig in i nästa satsning tillsammans med sin hustru Halldora von Koenigsegg. Familjen har startat en ny vingård på Bjärehalvön, uppger [Bjäre.nu](https://bjare.nu). I dagarna har 85 000 vinstockar planterats på 20 hektar mark på gården. Det gör den till Sveriges största vinsatsning någonsin, och det är också den största planteringen som gjorts i världen i år.

– Ja vi har haft ett stort vin-intresse länge och samlar på en del viner. Efter att ha smakat riktigt gott svensk vin på Vejby Vingård blev vi inspirerade att göra slag i saken och driva upp vår egen vingård, säger Halldora von Koenigsegg till [Bjäre.nu](https://bjare.nu).

Vinodlingen finns på Barkåkra i Ängelholms kommun och Lervik i Båstad. Koenigsegg planerar att skapa nydanade viner genom kreativitet, traditionell teknik kombinerat med modern biodynamik och ett kreativt sinne. Vinet kommer dock inte att ha samma märke som sportbilar.



Christian och Halldora von Koenigsegg håller på att bygga upp Sveriges största vinsatsning någonsin. Familjen har länge haft ett stort vinintresse.

– Haha, nej vinet kommer inte att heta Koenigsegg men såklart kommer det att finnas en koppling mellan vinerna och oss. Satsningen är en del i vår företagsgrupp och det är självklart att varumärket är starkt, men hur det ska komma att kopplas till vinsatsningen får vi återkomma till längre fram.

Sedan tidigare finns det ett vin som heter Koenigsegg, men det kommer från Österrike och är ej att förväxla med vår svenske sportbilskung. Christian von Koenigsegg är inte den första sportbilmogul som börjar med vinodling. Lamborghinis grundare Ferruccio Lamborghini hade stora vinodlingar och hans vinmärke existerar än idag. Det finns också ett mousserande vin som heter Ferrari, men det har inget med Enzo Ferrari och bilmärket att göra.



Maths Nilsson

*Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.
Nås på maths.nilsson@carup.se*

9. Köpa begagnad bil: 10 bästa tipsen – detta ska du kolla.

Publicerad 2022-06-17 kl 10:50 (uppdaterad 2022-06-17 kl 11:03). Text Redaktionen.

Dags att köpa begagnad bil? Då finns det några saker du måste komma ihåg att kolla. Här går vi igenom punkterna du inte får missa innan bilköpet. Vi ger dig tio tips för en tryggare, smartare och bättre begagnataffär.



Att köpa begagnad bil kan verka krångligt, men det behöver inte vara så invecklat som du tror. Det finns några enkla tips och knep som du kan använda dig av för att undvika obehagliga överraskningar.

I den här artikeln guidar Vi Bilägares oberoende experter till ett tryggare bilköp.

Du går absolut in i det bästa förhandlingsläget om du är påläst, och har lite hum om pris-lägen och garantier. Det gäller också att veta var man kan söka relevant information.

Osäker på om du ska köpa bil privat eller hos bilhandlare? Följ den här guiden.



1. Välj rätt modell

Specificera dina krav på bilen. Det allra bästa är att utgå efter de dagliga behov som finns och att ta mindre hänsyn till situationer som bara dyker upp vid enstaka tillfällen varje år. Det kan med andra ord vara onödigt att köpa en minibuss bara för att man en gång varje vinter åker till fjällen med sju personer eller att man skaffar en fyrhjulsdriven suv bara för att dra upp båten.

Därmed inte sagt att man inte ska ta ut svängarna, bilkörningen är också en ren lustupplevelse för många – exempelvis att åka öppet under fina sommardagar.

2. Skaffa överblick

När du har specificerat kraven gäller det att skaffa överblick. Bara genom att studera bilannonser på nätet går det att få en bra översikt av utbud och priser. På de flesta annons-sajter kan man söka efter bilar på ett mycket detaljerat sätt, utan att ange märke eller modell är det möjligt att söka efter den biltyp man önskar.

Information om begagnade bilar och fällor och fel hittar du till exempel i våra [tester av begagnade bilar](#).

3. Provkör bilen

När du fastnat för en bil måste den självfallet provköras, och det är smidigast att göra hos en bilhandlare. Ta en ordentlig tur och känn efter om körställning, ljudnivå, motor, insteg och lastutrymme passar dig och de behov du har.

Tänk också på att stänga av stereon under provkörningen så att du lättare kan höra om ovanliga ljud från motor, växellåda, fjädring eller liknande dyker upp.

4. Köpa bil privat eller hos handlare?

Lås dig inte för det ena eller andra alternativet. Hos en bilhandlare blir köpet tryggare eftersom du oftast får med dig någon form av garanti, men i gengäld kommer du i direkt kontakt med den säljare som kört bilen vid en privat affär.

Här bör också bilen vara billigare, men några löften kan sällan utfärdas, så vida inte bilen i sig själv har kvar några gällande garantier. Minst intressant är att köpa bil av privatpersonen som handlar med bilar "på fritiden".

GARANTIER OCH KÖPLAGAR

- Köper du bil av en privatperson får du inga garantier och du har också mindre chans att få ersättning om du upptäcker fel i efterhand. I princip är det bara om säljaren skriftligt i köpeavtalet garanterat något som senare visar sig vara falsk upplysning, som köparen kan kräva ersättning.
- Köper du av bilhandlare har du bättre skydd. För det första ger de nästan alltid någon form av garanti, från en månad upp till ett eller till och med två år. Vanligast är MRF-garantin på tre månader/500 mil.
- Vidare kan du också åberopa konsumentköplagen. Den gäller för alla fel som anses vara ursprungliga. Lagen skyddar konsumenten i tre år efter köpet, men det är under de första sex månaderna som förutsättningarna är bäst. Då ska säljaren bevisa att felet inte var ursprungligt. Resterande tid är bevisbördan omvänd, då ska köparen bevisa att felet fanns vid leveransen.
- Viktigt är också att köparen reklamerar felet när det upptäckts, och senast inom 14 dagar.



5. Undersöka begagnad bil

Det här är det svåraste momentet, men ju fler bilar du granskar, desto mer lär du dig av vad du ska kontrollera extra noga. En bra checklista finns i här nedan.

Plåt och lack

- Undersök bilen i dagsljus. Kolla efter färgskiftningar i lackeringen, ser det ut som om någon eller några delar av bilen är omlackerad?
- Titta längs bilens karossidor, är plåten så slät som den ska vara? Titta runt lister och rutor och även i hjulhus efter färgrester.
- Lyft på gummilisterna runt dörrar och insteg. Öppna alla dörrar och luckor och leta efter översprejningar och svetsskarvar. Lyft på mattor i kupé och i bagageutrymme och leta efter fukt och rost.

•

Däck och fälgar

- Kolla mönsterdjup på däcken och se till att inget är snedslitet.

Strålkastare och bakljus

- Det ska inte finnas spår av fukt på insidan av lampglasen och de ska inte vara spruckna.
- Kolla efter stenskott och repor.

Lås

- Alla dörrar och luckor ska gå att låsa, har bilen fjärrlås kontrollera ändå om nycklarna fungerar i låsen.
- Kolla också att samtliga nycklar finns och att de fungerar. Alla nya bilar levereras med minst två uppsättningar nycklar, ofta tre.

Under huven

- Det ska vara rent och snyggt, inget oljeklet men gärna lite dammigt eftersom ett helt nytvättat motorutrymme kan tyda på att säljaren har något att dölja.
- Kolla nivåer på broms-, servo- och kylvätska.
- Motoroljan ska vara gyllenbrun och eventuell automatolja klarröd. Skruva av oljelocket och leta efter beige eller grått klägg, ett tecken på att det kommer in fukt i oljan. Om det är mycket kan det vara topplockspackningen som har gått sönder och då blir det dyrt.

Under bilen

- Under bilen ska du leta efter oljeläckage från motor och drivlina, oljedropp ger nedslag på besiktningen och är ofta dyra att tätta.
- Avgassystemet ska inte vara rostigt eller läcka, det gäller även bromsrören.

Gunga, ryck och dra

- Ryck i hjulen och känn efter glapp, gunga på bilen i alla hörn och känn hur stötdämparna reagerar och lyssna efter knäppningar och gnek. När du släpper ska bilen sluta gunga direkt.

Säten och bälten

- Fungerar alla bälten? Finns alla nackskydd? Hur ser klädseln ut, leta efter fläckar och brännhål. Kolla även klädseln på dörrar och i tak.

Elfunktioner

- Vrid på tändningen. Tänds alla varningslampor? De ska släckas när motorn startas. Alla instrument ska fungera och alla elfunktioner som torkare, elbakruta, fläkt, blinker etc ska fungera.
- Att luftkonditioneringen blåser kallt är viktigt men inte alltid enkelt att kolla. Ofta kan man kolla om AC-pumpen går igång genom att tomgången sänks en aning när man trycker på knappen, men det är ingen garanti för att den fungerar. Att laga en trasig AC kan kosta tiotusentals kronor.

HÄR KAN DU FÅ RÄTT

- Att ha rätt är inte samma sak som att få rätt. Skulle säljaren inte avhjälpa felet på det sätt du anser vara befogat kan du vända dig till Allmänna Reklamationsnämnden. ARN:s beslut är inte bindande för säljaren, men alla handlare som är anslutna till MRF, Motorbranschens Riksförbund, har åtagit sig att följa rekommendationerna.
- Du kan också stämna säljaren i tingsrätten, det gäller även om säljaren är privatperson. Det kan dock bli dyrt och ta lång tid, och även om du vinner i sak går det inte att vara säker på att få ersättning för alla kostnader.
- I samtliga fall med reklamationer är det viktigt att spara all dokumentation, skriftväxlingar, arbetsorder, garantihandlingar, kvitton med mera.

6. Kolla dokumentationen

- Serviceboken är en värdehandling. Kontrollera att alla servicebesök är gjorda vid rätt miltal, att eventuella rostskyddskontroller är inprickade och att kamremmen, om bilen har en sådan, är bytt vid rätt milintervall. Tyvärr förekommer förfalskade serviceböcker.
- Är du det minsta osäker kan du kontrollera uppgifterna med den verkstad som ska ha utfört servicen. Tänk också på att bilen bör ha varit servad på en auktoriserad verkstad – nödvändigtvis inte märkesverkstaden – om eventuell nybilsgaranti ska fortsätta att gälla.
- Se också till att bilens instruktionsbok finns med, och de anvisningar som handlar om extrautrustning, typ ljudanläggningen och billarm.



7. Undersök ägaren

Vid privataffär kan det vara läge att undersöka om bilen verkligen står registrerad på den person som säljer den. Legitimation är tryggt att visa upp för båda parter. Tidigare kunde det vara svårt att fastställa om ägaren till fullo ägde bilen, men numera finns i de flesta fall ett äganderättsförbehåll om bilen är köpt på avbetalning eller om den leasas.

Det går alltså inte att skriva över en bil på en ny ägare utan att kreditgivaren godkänner det.

Ett kvitto från säljaren som visar att han eller hon betalt bilen vid en tidigare affär, eller ett samtal till förra ägaren, ger besked om bilen belastas av en skuld. Det är alltid bra att försöka få kontakt med förra ägaren för att få bakgrundsinformation.

Hos [Transportstyrelsen](#) finns en e-tjänst för att söka uppgifter om annat fordon. Skriv in bilens registreringsnummer och följ anvisningarna. Via sms kan Transportstyrelsen leverera namn och adresser på fordonets två senaste ägare.

Lite mer om bilens historik kan också [Carfax](#) bidra med till en kostnad. Antalet ägare, godkända besiktningar och fordonsidentifiering finns med bland uppgifterna, dock inte eventuell skadehistorik – uppgifter som försäkringsbolagen håller inne med. Även sajter som [Car.info](#) och [Biluppgifter](#) har historik om enskilda bilar.

VID PROVKÖRNINGEN

- Går motorn jämnt och tyst på tomgång? Svarar den bra vid gaspådrag? Klarar den att belastas vid låga varvtal?
- Känn på koppling och växellåda. Tar pedalen lagom högt upp och jämnt? Prova alla växlar och var inte för försiktig.
- Bromsa både löst och hårt. Om det vibrerar i bilen och/eller pedalen vid lätt inbromsning är bromsskivorna skadade.
- Kör i olika hastigheter och leta efter vibrationer. Kolla också att bilen inte drar snett, vare sig vid acceleration, jämn fart eller inbromsningar.
- Lyssna efter oljud från fjädringen på ojämnt underlag, bäst är om du hittar ett fartgupp.



8. Pruta på begagnad bil

I bilaffärer ingår så gott som alltid en marginal för prutning. Du kan själv lägga ett bud eller be säljaren att ange sitt lägsta pris. Du kan villkora köpet genom att vara beredd att betala säljarens begärda pris, men under förutsättning att bilen exempelvis förses med nya däck, stereo eller att den är nyservad.

En mindre skada, exempelvis stenskott på vindruta eller lack, är ett givet prutargument.

9. Köpeavtal för begagnad bil

Ett avtal kan vara muntligt eller skriftligt, och det är upp till parterna att bestämma vad det ska omfatta. Bilhandeln har ett standardavtal som blir bindande först när båda parter skrivit under. Om du lägger handpenning före leverans, se till att få kvitto på detta och att ni är överens om vad som händer med pengarna om affären inte kan slutföras.

Huvudregeln är att man inte ska betala bilen förrän vid leverans, om säljaren går i konkurs kan du förlora både pengar och bil.

Vid privataffär det tryggt för båda parter att använda sig av [Konsumentverkets köpekontrakt](#).

10. Leveransen

Se till att ordna försäkringen i förväg. Från det att du tar över bilen är du ansvarig och om det händer något på hemvägen kan det bli problem. Se också till att du får kvitto, oavsett om du köper bilen privat eller hos bilhandlare. Registreringsbeviset om ägarbyte ska skrivas under av båda parter och det är säljarens uppgift att skicka in det till Transportstyrelsen.



Köpa begagnad bil privat eller hos bilhandlare?



10. Volvo Lastvagnar testar vätgasdriven lastbil.

AV BOBBY GREEN. 2022-06-20 KL 08:30.

Kanske lanseras i slutet av 2020-talet.



FILM: <https://youtu.be/nmzfmn898J0>.

Nu har Volvo Lastvagnar börjat testa en prototyp-lastbil med vätgasdrivna bränsleceller. Denna släpper bara ut vattenånga och har en räckvidd på upp till 100 mil, att tanka tar under en kvart. Bruttovikten kommer att ligga på 65 ton och de två bränslecellerna har en kapacitet att generera 300 kW el ombord på lastbilen. Bränslecellerna levereras av företaget cellcentric som är ett samriskbolag mellan Volvokoncernen och Daimler Truck AG. Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar säger följande:

"Vi har utvecklat den här tekniken några år nu och det känns fantastiskt att se de första lastbilarna köra på testbanan. Kombinationen av lastbilar med batteridrift och de kommande med bränsleceller gör det möjligt för oss att hjälpa våra kunder att helt få bort sina CO2 utsläpp vid körning oavsett transportuppdrag."

Om några år kommer man att börja inleda tester av dessa bilar och om allt går som man vill kan de börja levereras till kunder i slutet av 2020-talet.



Bobby Green



**Mercedes vätgasdrivna lastbil godkänd för allmän väg.
Börjar rulla i Tyskland på test nu.**



**Naturvårdsverket vill se fler vätgasstationer.
Svenskt företag får investeringsstöd på 355 miljoner kronor.**



**Anglo American börjar använda eldriven gruvtruck.
Världens största.**



11. Ammoniakdriven traktor med nollutsläpp demonstrerad av Amogy.

Av Jake Richardson. Publicerad Den 6 juni 2022.

MASKINÖVERSATT.

Amogy, Inc., en Brooklyn, New York-baserad start, demonstrerade en ammoniakdriven traktor med nollutsläpp i slutet av maj 2022.



FILM: <https://youtu.be/4D8u4oULeCE>.

För demonstrationen blandade Amogy sin ammoniak-till-kraft-teknik till en standard medelstor John Deere-traktor, vilket gav den en kapacitet på 100 kW. Tekniken använder ammoniakkrackningsmoduler med ett hybridbränslecellssystem kombinerat med en vätsketank. Under demonstrationen kördes den ammoniakdrivna traktorn under flera perioder och det blev tankning. Demonstrationen ägde rum vid Stony Brook University i New York. (År 2021 demonstrerade uppstarten en ammoniakdriven, utsläppsfri 1 kW drönare.)

Amogy har fått finansiering från AP Ventures och Amazons climate change fund; det grundades 2020. Företagets VD, Seonghoon Woo, svarade på några frågor om traktordemonstrationen och tekniken för *CleanTechnica*.

Varför använda ammoniak som bränsle?

Ammoniak väcker allt större uppmärksamhet som en möjliggörare för utsläppsminskningar i svårreducerade transportsektorer som långdistanslastbilar, lokomotiv, luftfart och sjöfart. Producerad genom att kombinera väte med atmosfäriskt kväve har ammoniak använts av olika industrier i mer än ett sekel, främst som en kemisk föregångare till kvävegödselmedel. Ammoniak har emellertid också en relativt hög volymetrisk energitäthet jämfört med väte och befintliga batterikemier, vilket gör den till en attraktiv energibärare.

De senaste årens tekniska framsteg har inneburit nya möjligheter att använda ammoniak inom transportsektorn. Dessa inkluderar effektivare metoder för krackning av ammoniak för att generera väte för användning i bränsleceller eller förbränningsmotorer; framdrivningssystem optimerade för direkt användning av ammoniak; eller kombinerade metoder som kan innefatta blandning av ammoniak eller väte med konventionella bränslen.

På Amogy har vi utvecklat en kompakt, högeffektiv reaktor som spricker ammoniak och använder vätet för att generera kraft genom en bränslecell. Konstruktionen utnyttjar de överlägsna fysiska egenskaperna hos flytande ammoniak för att bära prestandafördelarna med väte långt ifrån försörjningskällan och gör det vid lägre drifttemperaturer och högre effektivitetsnivåer än alternativa konstruktioner.

Hur säkert är det? Är det brandfarligt eller explosivt?

Ammoniak är inte en brandfarlig eller explosiv kemikalie, men det är ett giftigt ämne. Trots sin toxicitet har materialet antagits och använts i industrimiljön i nästan ett sekel, vilket gav tillräckligt med erfarenheter, infrastruktur och protokoll för att hantera ammoniak på ett säkert sätt. Samma praxis tillämpas på transportområden som vill använda ammoniak som bränsle. Till exempel tillkännagav tillsynsmyndigheterna inom sjöfartsindustrin (kallad klassificeringssällskap) nyligen "riktlinje för ammoniak som bränsle" som finns [här](#). Amogy har lovat att följa strikta säkerhetsriktlinjer när företaget produktifierar sin teknik i framtiden. Det bör dock nämnas att ammoniak på grund av sin toxicitet inte är livskraftigt för konsumentfordon, varför Amogy endast riktar sig till kommersiella fordon. Vi ser inte ammoniak som ett aktivt bränsle för konsumentmarknaderna, där den strikta säkerhetsutbildningen och protokollimplementeringen är mycket svårare att uppnå.

Vad är ammoniakkällan och kostnaden? Är det kostnadsinkonkurrenskraftigt med bensin och diesel?

Per dollar per energibas utgör ammoniak cirka 2x större kostnad jämfört med konventionella bränslen (t.ex. bensin eller diesel). Denna kostnad är dock betydligt billigare än andra potentiella alternativa bränslen, t.ex. vätgas. Ammoniak produceras idag från naturgas, och det finns en stor pipeline av "blå" och "gröna" ammoniakprojekt som har tillkännagivits för att göra ammoniak på ett mer hållbart sätt när tekniken utvecklas och efterfrågan ökar från antagandet av nollutsläppsteknik som Amogy's.

Vi förväntar oss att kostnaden för "grön" ammoniak kommer att vara i paritet med diesel år 2035, eller potentiellt tidigare om koldioxidskatter antas då.

Är det säkert att förvara och hantera?

Ammoniak är redan en globalt handlad råvara, med 20 miljoner ton av kemikalien som skickas varje år bland nästan 200 hamnar. Närvaron av befintlig transport- och lagringsinfrastruktur utgör en klar grund för en framtida värdekedja för koldioxidfria bränslen inom sjöfarten. Ammoniak ger också större möjligheter till skalbarhet än alternativ som metanol och biobränslen, där begränsningar av koldioxidutsläpp och hållbar biomassaförsörjning utgör hinder för ett utbrett utnyttjande.



Behöver en konventionell traktor som drivs med gas eller diesel konverteras för att köras på ammoniak? Om så är fallet, vad är processen och kostnaden?

Ja, traktorn måste konverteras till en helt elektrisk drivlina från en dieseldrivlina så att elen som produceras av ammoniaken kunde driva traktorn direkt. Även om det kan vara svårt eller kostsamt att eftermontera dieselfordon som elfordon, innebär den ökande utvecklingen och förekomsten av elfordon att bilindustrin redan har kapacitet och kunskap att designa och bygga elektriska drivlinor som lätt kan drivas av ammoniak.

Kräver körning av en konventionell traktor på ammoniak extra underhåll eller reparationer? Påverkar det traktorns livslängd?

En konventionell traktormodell utrustad med Amogys teknik kommer inte att kräva extra, men olika typer av underhåll givet i stort sett olika interna strukturer. Vi förväntar oss dock inte att det skulle påverka traktorns totala livslängd. Amogy-systemets hållbarhet begränsas främst av den inbyggda bränslecellen, som presenterade marknadssjämförd livslängd inom bilindustrin.

Finns det en garanti för tekniken som gör det möjligt att konvertera en gas- eller dieseltraktor för att köra på ammoniak?

Detta är inte riktigt tillämpligt här, eftersom vår teknik för närvarande är i prototypfasen.

Hur länge kan du köra en traktor på ammoniak innan den behöver fyllas på?

Vid milda driftsförhållanden kommer denna traktor utrustad med Amogys kraftsystem att fungera 6+ timmar per enskild påfyllning. Räckvidden per påfyllning är ungefär hälften av dieseln, men den är ungefär 3x så energität som ett vätgasdrivet system och 5x lika energität som ett batteri. Dessa är de viktigaste konkurrenterna när det gäller utsläppsfria transporter. Dessutom är laddningen av flytande ammoniak en annan viktig differentiator att det är en vätskebaserad påfyllning, liknande vad vi normalt skulle göra på en bensinstation, vilket tar under 5 minuter medan väte / batterisystem kräver 30min (väte) till flera timmar (batteri) laddning.

När kan din teknik vara tillgänglig kommersiellt?

Vi förväntar oss att en kommersiell Amogy-produkt kommer att distribueras 2024 – 2025, med målet att tillämpa denna teknik inom sjöfartssektorn. Sjöfartssektorn har redan börjat utarbeta riktlinjer kring ammoniakanvändning som bränsle och stödja pilotprojekt på detta område för att följa kommande regler kring utsläpp från sjöfarten.

Tidslinjen mot kommersialiseringen kan dock påskyndas genom samarbeten med OEM-tillverkare och andra leverantörer.

Hur skulle det kunna fungera med stora lastfartyg och traktorsläp?

Eftersom länder runt om i världen strävar efter att nå nettonollutsläpp i mitten av århundradet beror framgången för globala insatser för utfasning av fossila bränslen på den tekniska utvecklingen inom transportindustrin. Tillsammans står person- och godstransporter för mer än en tredjedel av de globala koldioxidutsläppen från slutanvändningssektorer. Framstegen med utsläppsminskningarna hittills har främst koncentrerats till elektrifiering av personbilssegmentet. Men andra former av transporter - särskilt långdistansbilar, lokomotiv, luftfart och sjöfart - har visat sig vara mycket svårare att avkarbonisera.

Frakt

För att säkerställa efterlevnaden av de globala utsläppsmålen råder det bred enighet om att sjöfartsnäringen måste övergå till en ny uppsättning bränslen och framdrivningstekniker. Lämpligheten hos enskilda koldioxidfria tekniker beror på storleken och driftsprofilen för ett visst fartyg. För små och medelstora fartyg som gör regelbundna korta resor, såsom passagerarfärjor, är energitäthetskraven för bränslen och framdrivningssystem relativt milda. Däremot är energitäthet en kritisk prestandaindikator för stora oceangående fartyg som containerfartyg, bulkfartyg och olje- och kemikalietankfartyg. Dessa fartygskategorier står för 85 procent av sjöfartssektorns nettoutsläpp av växthusgaser, enligt International Renewable Energy Agency.

Förutom sin höga volymetriska energitäthet och hanterbara kokpunkt har ammoniak flera viktiga fördelar som gör det till ett lämpligt val för oceangående fartyg såväl som mindre fartyg. Till exempel är det redan en globalt handlad råvara, med 20 miljoner ton³ av kemikalien som skickas varje år bland nästan 200 hamnar. Närvaron av befintlig transport- och lagringsinfrastruktur utgör en klar grund för en framtida värdekedja för koldioxidfria bränslen inom sjöfarten. Ammoniak ger också större möjligheter till skalbarhet än alternativ som metanol och biobränslen, där begränsningar av koldioxidutsläpp och hållbar biomassaförsörjning utgör hinder för ett utbrett utnyttjande.

Traktor Släpvagnar

För att minska koldioxidutsläppen från lastbilssektorn krävs en övergång från dieseldrivna motorer till alternativa bränslen och drivlineteknik. Precis som inom sjöfartssektorn beror det optimala valet av teknik på fordonets storlek och vikt och dess avsedda syfte och förväntade reseprofil. Fordon som reser inställda, korta rutter i begränsade områden är mer mottagliga för att drivas av batterier. Stadsleveransfordon och stadsbussar är utmärkta exempel eftersom båda fordonstyperna kan laddas på förutbestämda stationer längs deras rutter. För tunga fordon med lång räckvidd kan dock vikten av elektriska batterier och deras tillhörande laddningstider innebära betydande begränsningar. Detta scenario ger en möjlighet för bränslecellsbaserade framdrivningssystem som en potentiell lösning.

Bränsleceller omvandlar väte till el för att driva elektriska drivlinor. Som ett resultat delar bränslecellsbilar många av fördelarna med batterielektriska system utan att ådra sig extra vikt eller längre tankningstider. Dessutom visar bränslecellslastbilar högre prestanda än batteridrivna fordon under dåliga väderförhållanden.

12. Audi levererar elbilsbatterier till rickshaws.

PUBLICERAT 20/06/2022.

AV MATHS NILSSON.

Nästa gång du kommer till Indien kan du få åka med en elektrisk e-tron rickshaw. Audi har börjat leverera använda elbilsbatterier till Rickshaws. Bilarna byggs ihop av en tysk-indisk startup.



Audi satsar stort på elbilar och är ett av de bilmärken som ligger längst framme med flera elektriska modeller i sortimentet. Nu börjar Audi använda begagnade batterier från sina testflottor till att driva indiska rickshaws. Några få moduler räcker för de indiska trehjuliga taxifordonen.

– De gamla batterierna är fortfarande extremt kraftfulla, när de används på rätt sätt kan andra batterier ha en enorm inverkan, säger Prodip Chatterjee, medgrundare för Nunams.

Rickshaws kör ofta i låga farter och på korta sträckor, och då passar elektrifiering perfekt. Det finns redan rickshaws med blybatterier, men dessa har kort räckvidd och kort livslängd. Den nya elektriska rickshawen har dessutom solceller på taket för att ladda batterierna.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se

13. Cykeln som sprack.

Av Redaktionen / 21 maj 2008.

Plastcykeln Itera skulle revolutionera cykelindustrin. Så blev det inte. Istället blev den en symbol för misslyckade industriprodukter. Och frimärksmotiv i Afrika.



Fredagen den 13 oktober 1978, klockan 13.00, i rum nummer 13 på Styrelsen för teknisk utveckling hålls ett viktigt möte. Ett nytt cykelprojekt ska få sin första sponsor. Kanske borde projektledarna Lars Samuelsson och Jan Olsson ha tagit alla illavarslande omen på allvar. Men det gör de inte. En stund senare lämnar de mötet, lyckligt ovetandes om att de tagit ännu ett steg mot ett fiasko i världsklass. De ska bygga världens första plastcykel: Itera.

De flesta minns nog Iteran från början av 80-talet. Oftast treväxlade gråblå eller kaffefärgade plastvidunder som wobblade likt asplöv i snålblåst. Mer sällan sportmodellen i lingonmjölkrosa med bockstyre och Campagnoloväxlar. Tunga var de, närmare 16 kilo i standardutförande.

I dag har Iteran förevigats på ett frimärke från Tanzania. I England finns en Iteraförening. De anordnar klubbträningar i däckbyte eftersom det är något av det pilligaste en cykelmekaniker kan ge sig på. Däcken från skrotade Iteror har förresten visat sig passa perfekt till hästsulkys. Men hur kunde det gå så snett?

Egentligen börjar historien om Itera redan i december 1977. Volvo Personvagnar har planer på att utveckla en minibil och Lars Samuelsson och Jan Olsson får i uppdrag att leda projektet. I förbifarten knäcker någon den briljanta idén att bilen ska göras i plast.



Det får Lars och Jan att fundera. Nog måste det finnas fler produkter som kan tillverkas i plast? Snart har de lekt fram 200 förslag. Den produkt som visar sig erbjuda de bästa förutsättningarna är: en cykel. Cykeln döps till Itera, en förkortning av det fantasieggande "Industriell och teknisk rationalisering", och den ska byggas av ett statsägt plastföretag i Vilhelmina.

Cykelförsäljningen i Sverige har under 70-talet nått rekordsiffror, upp mot 400.000 sålda exemplar per år, och intresset för Itera-projektet är enormt. Aldrig tidigare har en industriprodukt fått så intensiv bevakning i svensk press. "Evighetsmaskinen – gjord av samma material som rymdraketer" står det i annonserna.

Den första september 1981 är det äntligen premiär. Press och företagare från hela Europa är på plats. Sloganen är "Nu trampar vi ur järnåldern!" Men något är fel. Intresset tycks plötsligt svalnat och omdömena innehåller mer ris än ros. Försäljningen visar sig bli en katastrof. Målet att första året tillverka 120.000 cyklar revideras kvickt.

Det blir 14.000 exemplar. Innan året är slut går företaget bakom Itera i konkurs och produktionen tas över av Procordia. De försöker i ytterligare två år att få fart på försäljningen, bland annat genom att hotta upp cykeln med stadigare styre och pakethållare i stål, men det är hopplöst. 1985 är sagan slut och Itera går i graven.

Så varför denna gigantiska flopp? Kanske beror det på att cykelmarknaden i början på 80-talet börjat mättas. Kanske vände sig marknadsföringen till fel målgrupp. Det höga priset på 1 650 kronor var satt för att profilera Iteran som en trendig livsstilspryl.

Eller beror floppen helt enkelt på att Iteran är en otroligt udda skapelse? Plastramen måste överdimensioneras för att bli tillräckligt styv och det gjorde den tung. Itera förklarade det med att cykeln skulle kunna exporteras till Afrika, där vägförhållandena var mycket tuffare. Det sviktande styret kändes läskigt svajigt. Och det bleka färgvalet är knappast vad vi kommit att förknippa med trendigt åttital.

Oavsett kan det visa sig att den gamla plastcykeln i ditt garage kan bli till nytta. Med lite tur blir den ett eftertraktat samlarföremål. Och den rostar aldrig.

Faktaruta

"Itera tillverkades i tre modeller: City, sport och touring. " Den enklaste var treväxlad medan värsta sportmodellen hade Campagnoloväxlar och bockstyre " Itera såldes i cirka 20 000 exemplar totalt.

Feber

14. Snubbe bygger egen GT40.

AV FRODE WIKESJÖ.

2022-06-19 KL 11:00.

Tog bara 4 000 timmar.



FILM: <https://youtu.be/22LDGtYT9rk>.

En fransk snubbe ville bygga sin drömbil, en Ford GT40, så han satte helt enkelt igång och gjorde det.

Projektet började 2017 och blev klart förra året någon gång. Sammanlagt tog bygget mer än 4 000 timmar och dessa timmar sammanfattas på 17 minuter i klippet ovan.

Vill man följa arbetet mer detaljerat så hittar man dryga 80 videos av bygget via länken: [youtube.com](https://youtu.be/22LDGtYT9rk)

**Everrati säljer en eldriven Ford GT40-kopia.
Har V8-ljud.**

**Häng med i en Ford GT40 på Goodwood.
Tom Kristensen rattar.**

**Fullt ös med en Ford GT40 på landsbygden.
Hej vad det går!**

15. Porsche 911 Targa var en klurig lösning på tuffare regler.

Publicerad 2022-06-19 kl 6:15.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

”Why don’t we just call it Targa”, sa försäljningschefen. Och så blev det.



Den tecknade annonsen inrymmer ofta en känsla som är närmast omöjlig att få fram med ett fotografi. Porsches välgjorda helsidor för 911 Targa i amerikansk press är ett exempel.

Prispåslaget för en Targa jämfört med en ”vanlig” 911 var 400 dollar och, vilket framgår av annonsen, kunden kunde under en kort tid välja mellan fast bakruta av glas eller en nedfällbar liten sufflett med bakruta av plast kring den innovativa störtbågen. Det senare var enda möjligheten på första årgångarna, från hösten 1966. Annonsen nedan är från tidigt 1968.

Targamodellen visades i augusti 1965 och föregicks av långa diskussioner om vad versionen med ”säkerhetsstörtbågen” skulle kallas. Att den behövdes var ställt utom tvivel, i USA hördes redan vid denna tid åtskilliga röster för att förbjuda öppna bilar, något som senare trädde i kraft 1976 då de sista amerikanska bilarna (på ett bra tag) med sufflett tillverkades.

Bland Porsches namnalternativ fanns ”Targa Florio”, efter det berömda landsvägsloppet i Italien, liksom ”911 Flori”. Till slut ska en försäljningschef helt sonika ha sagt ”Why don’t we just call it Targa” och så fick det bli. Ordet för bland annat ”nummerskylt” på italienska har med tiden blivit helt synonymt med Porsches speciella taklösning, fram till 1995. Då fick Porsche 911, nu i generation ”993”, en helt annan konstruktion med skjutbar öppning av taket och ingen markerad störtbåge.



Some day, all convertibles will have a roll bar.

At last. The basic problem of open car safety has been solved. With a roll bar fully integrated into the car's total design. The world's first production-series convertible to have it is now here.

That's the new Porsche Targa, the competition-bred car named for the Targa Florio (the punishing Sicilian mountain road race that's become one of Porsche's most successful proving grounds).

Like most Porsche innovations, the Targa's distinctive roll bar is a racing idea. That's why it's as logical and functional as

a safety pin. It makes the Targa secure as a coupe, with race-track protection for everyday driving. The stainless-steel-covered roll bar also separates top and back, so they can be used independently as well as together:

Top and windows down: Fully open to sky and breeze.

Windows up: Airflow stays out. A woman's hairdo is safe at any speed.

Top up and rear window down: Cool enjoyment of open-air, daytime driving.

Top and windows up: Closed-car com-

fort, shielded against rain, snow or cold.

Porsche offers the Targa in three versions, the 912, 911 and 911L, with the same air-cooled, rear-mounted engines and equipment developed for Porsche's coupes. Common to all Targas are Porsche's famous four-wheel disc brakes, full-synchromesh transmission, and the trouble-free performance inherent in every Porsche.

Coupe prices start about \$1990. East Coast POE Targa convertibles, \$400 more. For information, overseas delivery: Porsche of America Corporation, 901 Tryon Avenue West, Teaneck, N.J. 07666.

The new Targa by Porsche.



Permanent (laminated glass) rear window, optional at extra cost.



Calle Carlquist

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Porsches snikmodell – eller en lyxig Folkamodell?



”Den lever lagom stökigt i händerna på föraren”.



Folkmodellen som aldrig blev någon succé.

Klassiker**16. Ursaaben i test.**

Publicerad 2022-06-19 kl 10:24.

(uppdaterad 2022-06-19 10:47).

Text Mårten Carlsson

Spännande filmklipp från när Saab 92001 provkörs under fyrtiotalet och hur den såg ut då samt ett klipp från ett annat test i modern tid.



FILM: <https://youtu.be/bU7ly8-fozY>.



Mårten Carlsson

Småbilsklubben

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

17. Titta på den lilla Honda Acty-brandbilen som just har importerats till USA.**26.12.2020.**

Denna bedårande lilla brandman importerades nyligen till USA. Detta är en 1995 Honda Acty, tullklareringen har blivit helt laglig, eftersom bilen redan är över 25 år gammal. Den nya ägaren betalade \$8 550 för fire kei-bilen.



Tydligt brukade Honda Acty tjänstgöra i Japans brandkår. Bilens körsträcka är bara 15 tusen kilometer. Det har blivit möjligt att importera Acty först nyligen och dess registrering har inte slutförts ännu.

Så innan försäljningen togs sensorerna, pumpen och vattentanken bort från Acty. En piedestal för utrustning, sirener, lampor, ett högtalarsystem och en gummislang fanns kvar. Utöver de två sittplatserna i hytten har plattformen en extra bänk för brandkåren.

Honda Acty av andra generationen var utrustad med 500 och 600 cc-motorer, som var placerade under lastplattformen. De kombinerades med en fyr- och femväxlad manuell växellåda, eller 3-växlad automatisk. Dragkraft överfördes till de främre eller båda axlarna. Firefighter Acty från artikeln är utrustad med en manuell fyrhjulsdraft och en 656cc motor.

18. Mini-Batmobil med förbjudna fläkten ska slå fartrekord.

PUBLICERAT 20/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Den ser ut som en mini-Batmobil och har en förbjuden Formel 1-fläkt. Nya McMurtry Spéirling kan vara världens kvickaste elbil. Nu ska den slå rekord på Goodwood Festival of Speed.



FILM: <https://youtu.be/YzKK32SGzgU>.

Nya brittiska elbilmärket McMurtry Automotive har tagit fram en minst sagt udda skapelse som de ska visa upp på Goodwood Festival of Speed i veckan. Deras plan är att köra upp för Goodwoods berömda backe på rekordtid.

Och det finns förutsättningar att lyckas med tanke på hur snabb McMurtry Spéirling är. Den ensitsiga bilen ser ut som en mini-Batmobil, men sägs vara snabbare än en Bugatti Chiron, och ska till och med slå racerbilen Volkswagen ID R. Mini-Batmobilen gör 0-97 km/h under 1,5 sekunder.

Bilen har en spektakulär finess som inte använts sedan Niki Lauda vann Formel 1 på Anderstorp 1978. Bilen har dubbla fläktar som suger fast den mot marken och skapar ett enormt downforce, omkring 2000 kg. Enligt McMurtry har den mer downforce än en Formel 1-bil vid 240 km/h.

Utvecklingen leda av den tidigare F1-föraren Max Chilton. Och teamet bakom McMurtry verkar säkra på att de ska slå Volkswagen ID R:s rekord i backen.

– Vårt mål är att vinna evenemanget och vi känner att rekordet är inom räckhåll om allt stämmer in på oss. Naturligtvis är detta motorsport och man kan aldrig ta något för givet men vi dyker upp med ett mycket konkurrenskraftigt paket. Den sista gången en fläktbil tävlade i motorsport var när Niki Lauda dominerade 1978 års svenska Formel 1 Grand Prix, säger Thomas Yates, vd för McMurtry Automotive.



Bilen har fläktar som skapar enorm downforce.



McMurtry siktar på rekord på Goodwood Festival of Speed.



Maths Nilsson

...en god och trevlig service i **5** steg

3 Torka vindruta och torkarblad
Ge akt på behov

2 Fyll upp tanken
Torka bakrutan
Ge akt på behov

4 Upp med huven
Kontrollera:
a) oljenivån
b) kylarvatten
c) vätskan i vindrutespolaren
Ge akt på behov

5 Torka vindruta och torkarblad
Meddela gjorda iakttagelser
Tag emot betalning
"Tack och välkommen åter!"

1 Möt kunden snabbt
Hälsa trevligt
Vid kö, säg: "kommer strax"
Mobil Special eller Regular?
Full tank!

Mobil
EKONOMI SERVICE

SLUT