



*Nash-Healey Roadster 1951*

- 1. EU vill införa digitalt körkort och nollgräns för rattfylla**
- 2. Försäljningen av elbilar rasar**
- 3. Drog in 31,6 miljoner på tre månaders jobb**
- 4. Saudisk oljejätte går in i Renaults nya motorbolag**
- 5. Första bilderna på elbilen Nio ET5 som kombi utvecklad för Europa**
- 6. Mercedes-AMG One slår Nürburgringens varvrekord**
- 7. BMW:s rekordvinst trots färre bilar**
- 8. Volvotvillingen Zeekr X får 428 hk**
- 9. Hummer EV 4 ton och 1 000 hästkrafter provkörd**
- 10. Beslagtar rattfyllonas bilar och kör dem till kriget Ukraina**
- 11. Lightship L1 är husvagnen för elbilar som inte kortar ner räckvidden**
- 12. A-traktorer ska få gå 45 km/h föreslår EU-kommissionen**
- 13. Supersport från Schweiz**
- 14. En svensk Mercedes-Benz 540K med magisk historia**
- 15. Nash-Healey**
- 16. Fernando Alonso tar pallplats 100 i F1**



## 1. EU vill införa digitalt körkort och nollgräns för rattfylla

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2023-03-08, 13:40

EU-kommissionen vill införa gemensamma trafikregler, som noll promille som alkoholgräns för unga förare.



*Fysiska körkort kan bli ett minne blott inom EU, ifall kommissionens nya förslag går igenom.*

**Det är svårt för polisen att kontrollera utländska körkort.** EU-kommissionen menar att detta försvårar brottsbekämpning och därför vill de införa ett gemensamt digitalt körkort.

– 40 procent av alla trafikbrott som begås av utländska medborgare leder ingenstans eftersom gärningsmannen inte kunde identifieras eller för att det inte gick att kräva in bötesbeloppet, sa EU-kommissionär Adina Vălean vid en presskonferens där hon presenterade EU-kommissionens förslag om ett digitalt körkort och gemensamma trafikregler.

– **Dagens förslag [om digitalt körkort] tar itu med problemet** genom att förbättra det gränsöverskridande samarbetet. De som kör farligt får inte komma undan.

Ett gemensamt digitalt EU-körkort ska även göra det enklare att stoppa personer som har indraget körkort.



*Ett digitalt körkort kan lätt uppdateras med ny bild och nya behörigheter.  
Det behövs inte ordnas ett nytt kort för varje ändring.*

– Om någon kör så farligt att en EU-medlemsstat anser det lämpligt att dra in körkort ska den personen inte få köra i något annat EU-land. Detta är en no-brainer när det gäller trafiksäkerhet. Men idag kan man köra i andra länder även om man förlorat körkortet i sitt hemland.

### **Enklare med digitalt körkort**

**Förutom att underlätta för rättsväsendet** ska ett digitalt körkort också göra livet lättare för innehavarna. Förutom en plastbit mindre i plånboken ska det digitala kortet också vara lättare att förnya. Dessutom slipper man skaffa nytt kort när man tar kort för tungt släp eller på annat sätt utökar sina behörigheter.

Under en övergångsperiod kommer fysiska och digitala körkort användas parallellt, enligt förslaget.

### **Gemensamma trafikregler med nolltolerans mot alkohol**

**Det är stor skillnad** mellan de olika trafikreglerna inom unionen. Nu vill EU harmonisera reglerna. Det innebär i praktiken att alla kommer få lika tuffa regler som vi har i de nordiska länderna.

Men på en punkt får även vi i Sverige se en skärpning, om förslaget går igenom. EU-kommissionen vill se en sänkning av gränsen för rattfylla till 0,0 promille under de två år man har provotid.

### **17-åringar ska få övningsköra tung lastbil**

**För att locka fler till chaufförsyrket** föreslår EU-kommissionen att gränsen för att övningsköra tung lastbil (C-kort) sänks till 17 år. Idag är gränsen 20 år i Sverige, eller 18 år om man går särskilt gymnasieprogram för godstransport.



### Trendbrott: Färre miste körkortet 2022



### Därför blir färre av med körkortet trots ökad rattfylla



### Transportstyrelsen säger nej till 4,25 ton med B-körkort



### Föräldrar kan mista körkortet om minderåriga barn kör för fort med A-traktor



### 159 procent fler tar automat-körkort än för fem år sedan



**Magnus Fröderberg**

## 2. Försäljningen av elbilar rasar: "Iskallt"

Av Isabel Hallqvist

10 Mars, 2023

Sedan klimatbonusen togs bort för tre månader har försäljningen av elbilar minskat kraftigt. När månadskostnaderna nu ökat med flera tusen kronor, vill svenska konsumenter hellre ha andra alternativ.



### Svenskarna köper allt färre elbilar.

"Marknaden är iskall för privatkunder", säger **Mattias Bergman**, vd på branschorganisationen Mobility Sweden, [till SVT](#).

### Som en "av- och på-knapp"

Sedan klimatbonusen på 50 000 till 70 000 kronor togs bort för tre månader sedan, syns en tydlig nedgång i försäljningen.

"Det är en markant nedgång på elbilar sedan bonusen försvann. Det är nästan som en av- och påknapp. Det har slagit jättemycket", säger Johan Åkhagen Holm, vd på bilfirman RA Motor, [till SVT](#).

### Upp till 5 000 kronor mer

För privatpersoner som leasar sin elbil har månadskostnaden ökat med flera tusen kronor.

En liten elbil har nu blivit omkring 2 500 kronor dyrare i månaden. Enligt Mobility Sweden står borttagen bonus för cirka 2 000 kronor, och höjd ränta cirka 500 kronor.

Det betyder att en bil som kostat 3 000 kronor i månaden nu har en månadskostnad på cirka 5 500 kronor.

Ännu högre månadskostnad är det för en större och dyrare elbil, som kan ha en ökning med 3 000 till 5 000 kronor.

Kostnaden påverkas dessutom ytterligare av inflationen.

### **Kommer märkas av i höst**

Det görs allt färre beställningar av elbilar idag.

Men hur få som köper en elbil nu kommer att synas först i höst när de inregistreras, enligt Mobility Sweden.

Det väntas bli ett stort tapp bland privatkunderna.

Däremot märks inte den minskade försäljningen av lika mycket bland företagskunder.

### **Tvärnit hos bilhandlarna**

I början av februari kunde [Dagens PS rapportera](#) att januari månads försäljning av bilar var den lägsta januari-mätningen på över ett decennium.

Inte sedan 2009 har det sålts så få bilar under årets första månad.

Och det var framför allt försäljningen av elbilar som hade minskat.

### **Missa inte:**

[Tvärnit hos bilhandlarna – försäljningen går ner.](#)

[Fem länder där du inte visste att det fanns elbilar.](#)

[Analys: 100 procent elbilar i Europa inom 12 år.](#)



**Isabel Hallqvist**

**CARUP**

## **3. Guldregn på Volvo: Drog in 31,6 miljoner på tre månaders jobb**

**PUBLICERAT 10/03/2023**

**AV MATHS NILSSON**

Volvo Cars toppchefer tjänar fina pengar. Tidigare vd:n Håkan Samuelsson drog in 31,6 miljoner kronor på tre månaders jobb. Nye vd:n Jim Rowan fick nöja sig med 36,2 miljoner kronor – ändå en månadslön med bonus på 3,88 miljoner kronor.



Under torsdagen blev **Volvo Cars årsredovisning för 2022** officiell. Företaget är Sveriges största privata arbetsgivare och under 2022 jobbade 21 371 svenskar hos Volvo Cars, en minskning med 1 347 personer. Trots att Volvo sålde betydligt färre bilar steg omsättningen kraftigt till 330 miljarder, även vinsten ökade till 20,8 miljarder kronor.

Att vara vd för Volvo Cars är ett mycket lukrativt jobb. Före vd:n Håkan Samuelsson slutade 20 mars 2022 efter nästan tio år på vd-posten, men verkar ändå ha fått lön för hela året. Trots att han var vd i mindre än tre månader under 2022 fick han 13,1 miljoner i lön och 18,5 miljoner i bonus, totalt 31,6 miljoner i ersättning. Ovanpå på det kommer pensionsavsättning på 8,8 miljoner kronor.

Jim Rowan tillträdde 21 mars 2022 och har under året bland annat visat upp nya Volvo EX90.

Nye vd:n Jim Rowan tillträdde som vd den 21 mars 2022, men hans fasta lön blev lägre än för Håkan Samuelsson. Men för den sakens skull är han inte precis lågbetalad. Drygt nio månaders jobb renderade i en lön på 12,2 miljoner och bonus på 24,5 miljoner i bonus, totalt 36,2 miljoner kronor. Pensionsavsättningen blev 4,6 miljoner kronor.

Månadsersättningen landar på 3,88 miljoner kronor när de rörliga ersättningarna räknats in. I intervjuer har Jim Rowan uttryckt att man inte ska jobba för mycket och att balansen är viktig. Om Rowan jobbar åtta timmar per dag är timlönen 24 250 kronor.

Jim Rowan kom närmast från Ember som tillverkar och säljer uppvärmningsbara kaffemuggar. Innan dess var han vd på dammsugartillverkaren Dyson. Som chef på Dyson var han den som skulle hjälpa Dysons grundare James Dyson att starta ett nytt elbilmärke. Dessförinnan var Rowan COO för mobiltillverkaren BlackBerry.

När Jim Rowan tillträdde för knappt ett år sedan stod Volvo Cars aktie i 56 kronor. Idag står aktien i 49,70 kronor, men börsklimatet för fordonsaktier har varit tufft.

#### 4. Saudisk oljeförbrukare går in i Renaults nya motorbolag

Publicerad 2023-03-09 kl 15:05

Text Erik Söderholm

Tillsammans med en saudisk oljeförbrukare ska Renault och Volvoägaren Geely bilda ett nytt bolag som utvecklar nya förbränningsmotorer.



**Flera biltillverkare har planer på att dela upp verksamheten i olika delar – en för elbilsutveckling, och en för att fortsätta med förbränningsmotorer. En av dem är Renault. Nu har Saudi Aramco, en oljeförbrukare som sitter på en av världens största oljereserver, tecknat avtal om att bli minoritetsägare i Renaults nya bolag som ska bildas tillsammans med Volvoägaren Geely.**

Företaget ska helt fokusera på att utveckla förbränningsmotorer och hybriddrivlinor och oljeförbrukarens investering kommer enligt Geely ”stötta tillväxten för företaget och bidra med forskning och utveckling”.

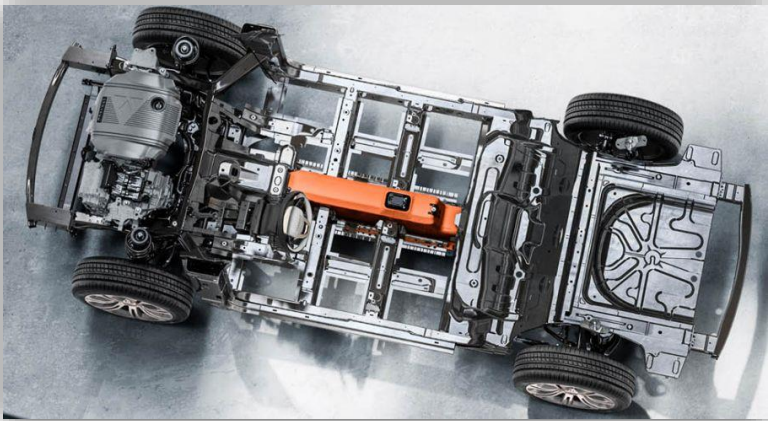
**Geely siktar på att** företaget ska leverera över fem miljoner motorer och växellådor till bilar med förbränningsmotorer per år. Till företagets förfogande står 17 fabriker och fem utvecklingskontor.

Daniel Li som är chef för Geely Holding Group beskriver företaget som ett ”globalt ledande och hållbart drivlineföretag”. Han specificerar inte exakt vad som blir ”hållbart” med företagets verksamhet, men Renaultchefen Luca de Meo uppger att det finns planer på både syntetiska bränslen och vätgas i framtiden.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Renault ska använda svenskutvecklad plattform**



**Renault: Förbränningsbilarna har mycket kvar att ge**



**Fasar ut bensin och diesel – men det finns en "plan B"**



## 5. Första bilderna på elbilen Nio ET5 som kombi – utvecklad för Europa

Skriven av Kristofer Rask

Publicerad 2023-03-09

I sommar ska Nio presentera sin första helt eldrivna kombimodell speciellt utvecklad för Europa. Det är sedanmodellen Nio ET5 som enkelt sagt får ett större bagage.



Genom att Kinas ministerium för industri och informationsteknologi (MIIT) nu typgodkänt modellen får vi redan nu på förhand se de första bilderna på kombi.

Någon storlastande kombi verkar det däremot inte röra sig om. Bilderna visar ett sluttande bakparti som påminner om Taycan Cross Turismo. Lastvolymen är okänd men bagaget lär ändå bli betydligt större och mer praktiskt än sedanmodellens 386 liter.

Storleksmässigt mäter kombi-ET5 4790 mm i längd, 1960 mm i bredd och 1499 mm på höjden. Hjulbasen är oförändrad från sedanmodellen och är på 2888 mm.

– Kombimodellen av Nio ET5 kommer att ha premiär i Europa. Modellen har utvecklats speciellt för europeiska konsumenter, sa Nios medgrundare Qin Lihong vid ett evenemang tidigare i år.

Nio erbjuder idag två storlekar på batteri i sina ebilar, 75 och 100 kWh. Senare kommer också ett betydligt större batteri på 150 kWh. Kombimodellen lär också få dessa standardiserade Nio-storlekar på batteriet.

Precis som sedanmodellen blir Nio ET5 som kombi fyrhjulsdreven och får två motorer med en total effekt på 360 kW (482 hk). Några uppgifter om räckvidd på kombi finns inte idag, däremot har ET5-sedanen en räckvidd på 456 till 590 kilometer (WLTP) beroende på batteristorlek.



## 6. Mercedes-AMG One slår Nürburgringens varvrekord

1 319 199 visningar 10 nov. 2022



FILM: <https://youtu.be/ESsAY83ZGG8>.

Varvet avslutades den 28 oktober 2022, enligt Mercedes. De valde Nürburgrings 24-timmarsvinnare och DTM-konkurrenten Maro Engel som förare för försöket, som ägde rum en kylig höstdag där delar av banan inte var helt torr. Ändå kunde AMG One besegra den tidigare rekordhållaren, Mercedes-AMG GT Black Series, med över åtta sekunder-ingen litet gap.

## 7. BMW:s lyckokast: Rekordvinst – trots färre bilar

Publicerad 2023-03-10 kl 14:16

Text Erik Söderholm

Trots utmaningarna som hela bilbranschen ställts inför de senaste åren redovisar BMW en rekordvinst för 2022 – en ökning med nästan 50 procent jämfört med 2021. – Vi har uppnått solida resultat under instabila förhållanden, säger BMW-chefen Oliver Zipse i en kommentar.



*BMW drar in nästan 90 000 kronor per såld bil, visar nya siffror.  
Förra året levererades en rekordvinst.*

Att vinsten efter skatt ökat så kraftigt, till 211 miljarder kronor, beror till stor del på att BMW lyckats hålla priserna uppe och fokuserat på att bygga de mest lönsamma modellerna. En analys Vi Bilägare gjort visar att elbilarna BMW i4 och iX till exempel blivit upp till 57 500 kronor dyrare på ett år. BMW iX3 har å andra sidan blivit betydligt billigare, men det är en utgående och mindre populär modell.

Hög efterfrågan och långa väntetider på upp till 18 månader gör också att säljarna inte behöver rabattera bilarna.

**Extra intressant** blir rekordvinsten när BMW samtidigt minskade antalet levererade bilar till 2,4 miljoner under 2022, vilket är fem procent färre än året innan. BMW levererar alltså färre bilar, men ökar vinsten kraftigt. Vinsten per bil ligger på nästan 90 000 kr.

Elbilsförsäljningen för BMW har fördubblats jämfört med 2021 och står nu för nio procent av de bilar som BMW levererade. Snittutsläppet för de bilar som levererades var 105 gram koldioxid per kilometer, en minskning med nio procent.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Volkswagen tjänar mer pengar på varje såld bil**



**Så mycket kostar BMW:s nya prestandasuv**



**Mycket nytt när BMW X5 och X6 når halvlek**

## 8. Volvo-tvillingen Zeekr X till Sverige redan i år – får 428 hk

PUBLICERAT 09/03/2023 AV MATHS NILSSON

Designen är gjord i Göteborg – och utvecklingen har letts av en svensk ingenjör. Redan i år börjar nya kinesiska elbilen Zeekr X att säljas i Sverige. Modellen blir en tuff konkurrent till tvillingmodellen Volvo EX30 som den delar teknik med.



Zeekr är ett nytt elbilmärke från Volvo Cars huvudägare Geely. Nu kommer uppgifter från bland annat [Carnewschina](#) att nya modellen Zeekr X ska lanseras i Europa redan i år. Lanseringen sker till en början i Sverige, Norge och Nederländerna efter att bilen har haft officiell premiär på Shanghais bilsalong i april. Redan nu vintertestas Zeekr X i Sverige.

Zeekr X har många svenska beröringspunkter. Bilen delar teknik och plattform med kommande [Volvo EX30](#), [Geelys så kallade SEA-plattform](#). Utvecklingen av tekniken har letts av svensken Kent Bovellan som har ett långt förflutet på Saab och Volvo.

Designen är gjord i Göteborg på Geelys designcenter. Zeekr X utseende har tagits fram under ledning av designchefen Stefan Sielaff som varit designchef för Bentley och haft toppositioner hos Audi, Volkswagen och Mercedes.

Zeekr X går att få utan traditionella dörrhandtag, utan öppnas istället med knappar på B- och C-stolpen. Både rutorna och backspeglarna saknar ramar. Belysningen i fronten består av 41 olika LED-ljuspunkter och Zeekr får dessutom panoramatak.

Modellen kan bli en tuff konkurrent till både nya Volvo EX30 och dagens XC40. Bilen är 445 cm lång, vilket är längre än XC40. Dessutom är hjulbasen hela 275 centimeter, vilket tyder på rejält benutrymme i baksätet.

Bilen kommer både med bakhjulsdrift och fyrhjulsdrift. Den bakhjulsdrivna versionen får 272 hästkrafter, medan den fyrhjulsdrivna prestandamodellen har hela 428 hästkrafter. Den sägs ska göra 0-100 km/h på omkring tre sekunder, toppfarten är 190 km/h.



**Maths Nilsson**

## 9. Hummer EV provkörd – 4 ton och 1 000 hästkrafter

Av Marcus Berggren 10 Mars 2023

Hummer har sedan 1983 varit en väsentlig del av det amerikanska försvarets fordonssflotta. Elektrifieringen har emellertid inte undgått någon och även det mest amerikanska som finns på vägarna har tvingats att byta spår. Vi begav oss till Florida, USA för att provköra Hummer EV.



*Vi provkörde bilen på plats i Florida.*

Att elektrifiera något så ikoniskt som en Hummer är ett sätt för GM att nå ut till de mest konservativa av elbilsfanatiker.

Hummer EV erbjuds i två utföranden – som pickup och som suv, och det var den förstnämnda vi fick stifta en (kort) bekantskap med.

### **Hummer EV är lika tung som två Mercedes E-klass**

Det första man behöver veta om Hummer EV är att den har en tjänstevikt på hela 4 111 kilogram vilket betyder att man i Sverige skulle behöva C-behörighet på körkortet för att framföra fordonet.

Exteriört har Hummer EV en otrolig närvaro, något som kan härledas till dess dimensioner som lätt kan förväxlas med ett hangarfartyg.

Det man möts av på insidan är dock inte samma rymlighet som man förväntar sig, men det är inte på något sätt trångt i kupén.

Kupén är pepprad med hårdplast som känns som att den kommer direkt från restlagret på en kinesisk leksaksfabrik, något som kan härledas till bilens mer robusta anda.

Materialen är tänkta att vara stryktåliga, det är således inte lyx som är bilens paradgren.

Taket går att plocka bort (tillval), vilket innebär att inredningen måste kunna klara av lite tuffare tag. Det gäller även bilens terrängambitioner som vi dessvärre inte fick testa på.



*Interiören är en funktionell historia.*

### **Som att ratta en tradare**

Vi testade toppmodellen av Hummer EV, som alltså stoltserar med hela 1 014 hästkrafter och 1 625 newtonmeter.

Det är nog för att katapultera det 4,1 ton tunga monstret till 100 kilometer i timmen på blott 3,1 sekunder med launch control-läget som heter **"Watts to Freedom"** på typiskt amerikanskt manér.

Det kommer även att dyka upp instegsvarianter, samt en mer rimlig suv-variant av Hummer EV.

Modellen presenterades med en variant kallad Edition 1 som sålde slut på bara tio minuter när den lanserades.

Körningen inleddes emellertid inte med ett accelerationstest, utan vi tvingades navigera den 5,5 meter långa Hummern ut från en trång vändplan.

Fyrhjulsstyrningen innebär att bilen känns bra mycket smidigare än man förväntar sig och sittpositionen gör att man har bättre sikt över vägen än om man hade suttit i ett flygledartorn.

Fjädringen upplevs som mjuk och komfortabel men är inte alltid med i matchen när underlaget går från slät floridiansk asfalt till inte så slät.

Något annat som letar sig in i kupén är vindljud – de kolossala backspeglarna i kombination med att Hummer EV har samma aerodynamiska egenskaper som en vägg gör att det skapas en del turbulens.

Styrningen är lätt och trots dimensioner som kan förväxlas med ett hangarfartyg är Hummer EV tillmötesgående.

Gasen i botten möts av en våldsam acceleration, men då körningen ägde rum på allmän väg fick vi ta det lugnt.

Kraften går direkt ner till alla fyra hjulen och trots den enorma mängden kraft känns bilen kontrollerbar.

Det sker utan drama även om att katapulteras mot horisonten i ett monster tveklöst är en dramatik upplevelse.



*Hummer EV är en så kallad SUT – Sport Utility Truck.*

### **Räckvidd och laddning**

Hummer EV har marknadens största batteri – det är hela 212 kWh stort – vilket räcker till en räckvidd på 529 kilometer enligt WLTP vilket inte är briljant.

Effektivitet är inte ett ledord för Hummer, något som gör den till något av en rullande paradox.

GMC Hummer EV sitter på koncernens Ultium-plattform, vilket möjliggör snabbladdning på upp till hela 350 kW. Det motsvarar 16 mils räckvidd per 10 minuter laddning.

I termer av praktiska kuriositeter är dragvikten 3 400 kilogram medan lastvikten är 590 kilogram.

Det är att jämföra med **Ford F-150 Lightning** som får dra 4 500 kilogram har en lastvikt på cirka 900 kilogram. Med det sagt är Hummer mer lagd åt lifestyle-hållet, inte minst i topputförandet, medan F-150 är ett arbetsredskap.

### **Summan av kardemumman**

GMC Hummer EV stoltserar med helt astronomiska siffror: 1 000 hästkrafter, 4 111 kilogram, 350 kW och 212 kWh. Precis som föregångaren är den tveklöst lika amerikansk som Hulk Hogan, på gott och ont.

Kvalitetskänslan är inte fenomenal och heller inte ljudnivån i kupén. Det kantiga och funktionellt lagda designspråket genomsyrar exteriören såväl som interiören, något som tveklöst passar biltypen.

Hummer EVs paradgren är utan tvekan i form av dess prestanda och utstrålning. Ett längre test får utröna hur den är att leva med och hur den presterar under mer dynamisk körning.

### **Högsta Växelns första intryck av nya GMC Hummer EV**

#### **Slutbetyg: 4/5**

GMC Hummer EV Pickup är den mest amerikanska tolkningen av en elbil som finns. Den är fullständigt enorm och överflödigt på alla sätt och vis.

Med det är omöjligt att inte tycka om den samtidigt som den har en rad positiva egenskaper.



*Vi fick dessvärre ingen möjlighet att köra bilen i terräng.*

### **GMC Hummer EV Pickup (2023)**

**Motor:** Tre elmotorer, 1 014 hästkrafter, 1 625 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 3,1 sekunder

**Toppfart:** 170 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 529 kilometer enligt WLTP

**Vikt:** 4 111 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 5507/2380/2060 mm

**Pris:** Från cirka 1 500 000 SEK

Läs även: [Provkörning av Rivian R1T.](#)

Läs även: [Provkörning av Ford F-150 Lightning.](#)



### **Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



*GMC Hummer EV är fullständigt enorm.*



*Hummer EV:s prestanda är fullständigt chockerande.*



*Frunken rymmer upp till 320 liter.*

## 10. Beslagtatt rattfyllonas bilar – här körs de till kriget Ukraina

PUBLICERAT 10/03/2023 AV MATHS NILSSON

En ny lag i Lettland gör att du blir av med bilen för alltid om du kör rattfull med mer än 1,5 promille i blodet. Nu doneras rattfyllonas bilar till armén och sjukvården i Ukraina.

– Jag tycker det är en bra idé att skicka bilarna till Ukraina, man ska inte köra bil och dricka samtidigt säger en bilist.



FILM: <https://youtu.be/tDuOz2pPxN4>.

För att stävja det stora problemet med rattfylleri på landets vägar har Lettland infört en ny lag från 1 januari 2023. Den som kör rattfull och har mer än 1,5 promille alkohol i blodet får sin bil konfiskerad för alltid.

Tanken var att bilarna skulle säljas på auktion, men nu har landets myndigheter tänkt om. Istället doneras bilarna och skickas som hjälp till Ukraina. Där används dem både i armén och av sjukvården.

Redan nu har över 200 rattfyllon blivit av med sina bilar och nu går de första transportererna till Ukraina. Transporterna sköts av organisationen Twitter Convoy som varje vecka får 24 bilar som ska köras till Ukraina. – Ingen förväntade sig att det skulle bli så många bilar från rattfulla. De kan inte sälja dem så fort som folk dricker. Så det var därför jag kom med idén – skicka dem till Ukraina, säger Reinis Poznaks, grundare av Twitter Convoy, till [BBC](#).

Lettland har bland de högsta frekvenserna för rattfylleri i Europa, med omkring 3500 fall av grovt rattfylleri per år. Beslutet att skicka bilarna till Ukraina är inte helt okontroversiellt. En ägare hade satt fast en rysk flagga på sitt beslagtagna fordon, uppger Reuters. Ungefär en fjärdedel av Lettlands befolkning är etniska ryssar.



## 11. Lightship L1 är husvagnen utvecklad för elbilar – kortar inte ner räckvidden

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2023-03-09

Lightship L1 är husvagnen som inte kortar ner räckvidden på din elbil. Den har nämligen ett eget batteri och elmotor och driver fram sig själv utan att belasta dragbilen.



FILM: <https://youtu.be/CSEOml2FwVo>.

Eftersom det är en amerikansk innovation så handlar det inte om en liten pjäs. Vagnen mäter närmare 8,2 meter, och är tre meter hög. Men för att också minska luftmotståndet går taket att hissa ner så höjden blir två meter när det är dags att köra. Vikten är närmare 3,4 ton.

Batteriet är på 80 kWh och kan laddas upp antingen med kabel eller genom solpaneler som sitter på taket på husvagnen. Enligt Lightship ska batteriet och drivmotorn säkerställa att en elbil med "480 kilometer i räckvidd kommer fortsätta ha 480 kilometer i räckvidd" även när den drar vagnen.

Lightship RV ska kunna husera fyra till sex personer, har ett komplett kök, badrum och sällskapsytor. Stora fönsterpartier ska ge ett stort ljusinsläpp och den bästa utsikten. Priset startar på motsvarande 1,25 miljoner kronor och tillverkningen kommer starta 2024.

Med sina mått är husvagnen inte direkt anpassad för den svenska marknaden. Men liknande experiment med självdrivade husvagnar görs också i Europa. Bland annat [testar tyska husvagnstillverkaren Dethleffs en sådan](#).



Kristofer Rask



## 12. A-traktorer ska få gå 45 km/h föreslår EU-kommissionen

Av Magnus Fröderberg 2023-03-09 kl 17:31

Hårdare utbildning, 16-årsgräns och max 45 km/h är de nya förutsättningarna för att köra A-traktor om EU-kommissionen får bestämma. Transportstyrelsen säger nej, men det sista ordet är inte sagt.



EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till nytt ett körkortsdirektiv inom unionen. Som vi tidigare rapporterat vill de införa **digitala körkort**, att **17-åringar får övningsköra tung lastbil** och hårdare regler för A-traktor som innebär **16-årsgräns och ett B1-körkort med tuffare körutbildning**.

I gengäld vill EU-kommissionen att A-traktorer tillåts gå i 45 km/h i stället för dagens fartspärr på 30 km/h. **Den förra regeringen var inne på samma linje**.

– **Det har blivit alltmer populärt**, och det är ju viktigt för många ungdomar att kunna köra med sin A-traktor. Men det måste vara på ett säkert sätt, det måste också vara på ett sätt som inte skapar köer på 2 plus 1-vägar, **sa infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) hösten 2021** och gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan.

**"Ingen höjd hastighet, ännu"**, blev svaret från **Transportstyrelsen** när utredningen var klar. Däremot ville myndigheten gärna se skärpta säkerhetskrav med bakgrund till de ökade antalet olyckor med A-traktorer.

– **Att höja till 45 kilometer i timmen har aldrig** varit aktuellt eftersom alla traktorer med konstruktiv hastighet över 40 kilometer i timmen kräver B-körkort och därmed skulle det bli 18-årsgräns för att kunna köra A-traktor. Däremot har vi analyserat möjligheten att höja till 40 kilometer i timmen, men bedömer att det inte bör göras i detta läge när antalet olyckor ökat så kraftigt, **sa Josefin Hallenberg, utredare på Transportstyrelsen i november 2021.**

Transportstyrelsen utslöt dock inte att höja gränsen framöver. Men först efter att trafiksäkerheten förbättras.

– **Olyckorna med A-traktorer måste minska.** Om de gör det är vi beredda att tänka om. EU-kommissionens lösning på problemet att en traktor inte får köras fortare än 40 timmen utan B-körkort är enkel – man kräver B-körkort för A-traktor. Närmare bestämt behörigheten B1 som i dag används för fyrhjuliga motorcyklar.

**Många år tills de nya "EPA"-reglerna börjar gälla**

**Vad vill vår sittande regering och vad händer framöver?**

– Mot bakgrund av kommissionens uppfattning om att det svenska systemet för A-traktorer inte är i överensstämmelse med det nuvarande körkortsdirektivet bör det nya beskedet ses som ett steg i rätt riktning, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson **i ett pressmedde-lande.**

**Nästa steg är alltså** att regeringen initierar en ny utredning – denna gång med EU-kommis-sionens förslag som grund.

Motsvarande process sker i alla andra EU-länder och förhandlingar drar i gång i minister-rådet. När medlemsstaterna är eniga om hela körkortsdirektivet ska rådet och Europa-parlamentet komma överens.

**Den här processen brukar ta ett antal år.** Till det ska läggas två till tre år innan reglerna antagits i respektive parlament och hunnit införas.



**EU vill införa digitalt körkort och nollgräns för rattfylla**



**A-traktor jagades i 180 km/h med polishelikopter – stoppades med spikmatta**



**Föräldrar kan mista körkortet om minderåriga barn kör för fort med A-traktor**



**A-traktorförare frias – kan ha halsat en flaska vodka på 30 sekunder**



**Transportstyrelsen vill skärpa kraven på A-traktorer – men inte höja farten**



**Magnus Fröderberg**

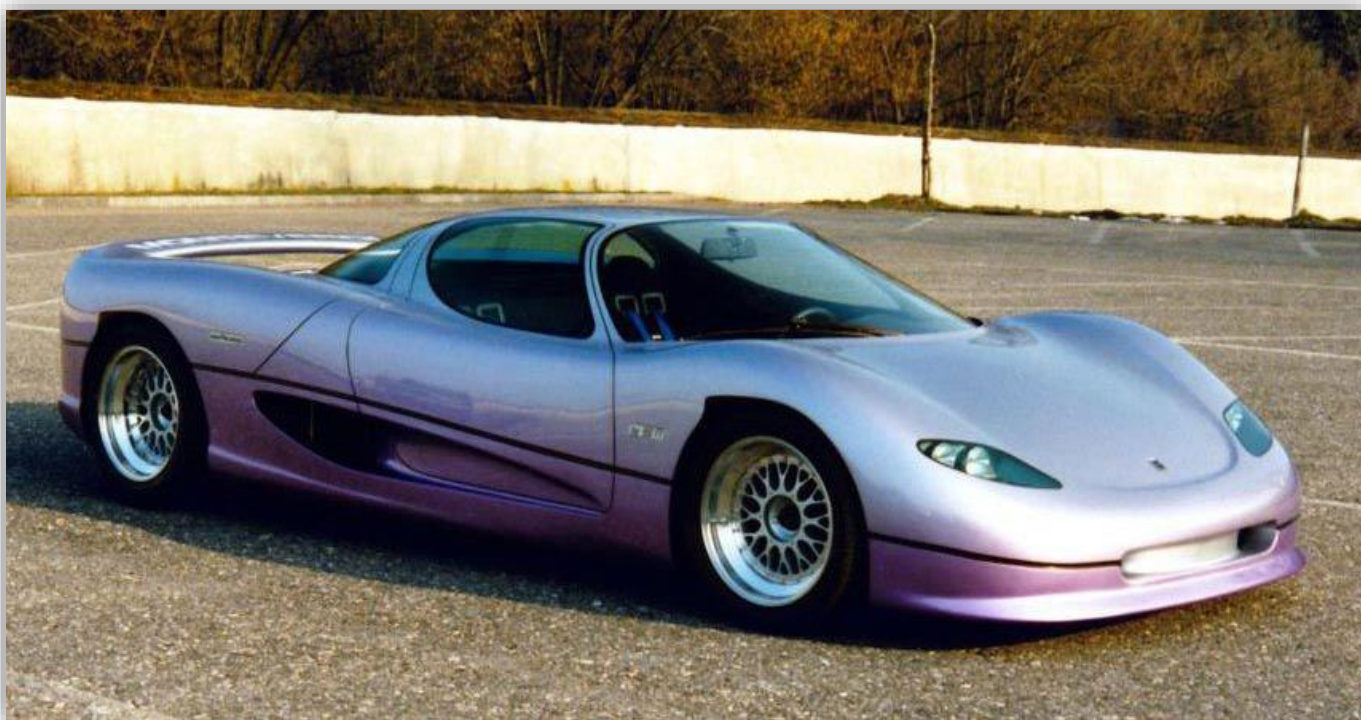
## Klassiker

### 13. Supersport från Schweiz

Publicerad 2023-03-09 kl 7:10

Text Mårten Carlsson

**Peter Monteverdi var baserad i Binningen, sydvästra delen av Basel och byggde exklusiva bilar i små upplagor.**



*Monteverdi Hai 650F1 var en förklädd formel-1 bil för gatan.*

År 1970 visade Monteverdi upp Hai som verkligen såg ut som och hade resurser som en supersportbil. Någon egentlig produktion fanns det nog ingen tanke på utan det handlade mer om att visa upp att man kunde.

Ett fåtal Hai kom att byggas 1970-74.

Så spolar vi fram bandet till 1990. Några Monteverdis hade inte lämnat Binningen på drygt tio år men Peter Monteverdi låg inte på latsidan för det. Det här året köpte han in sig i Formel-1 stallet Onyx. Dom hade klivit in i formel-1 cirkusen året innan och trots toppnamn som Stefan Johansson och J.J Lehto var framgångarna blygsamma. Ännu mindre så säsongen 1990 där dom blev obefintliga.

Trots att Stefan Johansson hade kvaddat två bilar på träning stod man med några nu rätt värdelösa Monteverdi-Onyx bilar över. Varför inte göra nåt kul med dom?

Monteverdi Hai 650F1 visades upp på Genevemässan 1992 och såg i allt ut som en modern superbil skulle göra. Men den var lite vassare än så för under skalet gömde sig i princip ett helt F-1 chassi. Motorn var en Cosworth DFR V8 - en ren F1 motor med allt vad det innebar. Namnet 650F1 stod för hästkrafter - det fick man ut vid 11 000 varv!



Kundunderlag fanns och en del order lär ha tecknats - men några salubilar kom inte att bli av. Men ändå gjordes tre stycken prototyper. Dom åkte allihop ganska omgående in i Monteverdis samling. Ett museum som inrymdes där bilarna en gång byggdes. Museet stängde dock 2016 och hela Monteverdisamlingen finns nu på transportmuseet i Luzern.



*Monteverdi Hai - originalet.*

## 14. En svensk Mercedes-Benz 540K med magisk historia

Av Marcus Berggren 8 Mars 2023

Innan andra världskriget drog igång lanserade Mercedes-Benz den legendariska modellen 540K. Totalt 419 bilar tillverkades innan andra världskrigets intåg, något som gör modellen riktigt ovanlig. En variant som är desto ovanligare är denna svenska pjäs.



*Denna Mercedes-Benz 540K har en svensk historia, något som den svenska flaggan och regskylten pekar på.*

Vi beskådade bilen i samband med **The Amelia** i norra Florida. De flesta 540K som tillverkades erbjöds i en rad olika karossutföranden av Mercedes egna karossbyggare Sindelfingen.

Endast 70 bilar tillverkades av externa karossbyggare, däribland denna **Mercedes-Benz 540K Cabriolet by Normalm of Sweden från 1938**.

Idag bor bilen i Savannah, Georgia, USA och ägs av herr och fru Robert S. Jepson Jr.

### **Svensk design**

Det var en Johan Oscar Olbager, designchef på Normalm, som ritade denna pärla. Den är således den enda av sitt slag i hela världen, vilket gör den till en riktig dyrgrip.

På *The Amelia* deltog den i klassen "europeiska förkrigsbilar med specialbyggd kaross" och kom på en andraplats. Den mörkblåa lacken och bruna interiören gifter sig riktigt väl.

Bilen levererades ny till **Max Gumpel**, en byggmästare och olympier, från Stockholm den 30 september 1937.



*Interiören är i nyskick då bilen varit totalrenoverad.*

Gumpel såg till att dubbla batterier installerades samt en extra stor bränsletank för långfärdsturer. Utöver det fick bilen en myriad av olika lampor.

Det mest prominenta inslaget är emellertid kylarprydnaden som är i form av en enorm staty föreställande **gudinnan Diana** – de vilda djurens och jaktens gudinna – som skjuter en pil upp i skyn.

Det sägs att Max Gumpel hade ett kortvarigt förhållande med ingen mindre än Greta Garbo och att hon ofta samåkte i bilen.

### **Mercedes-Benz 540K har alltid varit dyr**

Nybilspriset 1936 för en 540K var motsvarande 2,5 miljoner kronor.

Under huven ruvar en 5,4-liters kompressormatad rak åtta som i denna svenska pjäs fall producerar upp till 185 hästkrafter. Toppfarten var 170 kilometer i timmen.

Idag är en 540K värd upp till 150 miljoner kronor beroende på en rad faktorer.

### **2021 vann en Mercedes-Benz 540K Autobahn-Kurier Best in Show på anrika Pebble Beach.**

Det är emellertid något som har kritiserats då 540K har tydliga nazistkopplingar – exempelvis hade Hermann Göring en specialbyggd variant av den berömda modellen.

Med det sagt är 540K historiskt signifikant, något som återspeglas i bilens popularitet, inte minst i Concours-sammanhang.

**Läs även: [Två av historiens mest anrika bilar.](#)**

**Läs även: [De fem bästa sommarbilarna på auktion just nu.](#)**

**Läs även: [Fem bilar du har råd med under helgens auktioner.](#)**



*Denna 540K är en av bara 70 med en kaross från en externt karosseri.*



*540K erbjuds i en rad olika utföranden.*



**Marcus Berggren**

## 15. Nash-Healey

### Maskinöversatt från engelskan

I början av 1950-talet var Nash-Healey den första efterkrigstidens sportbil från en stor amerikansk biltillverkare.



*Nash Healey Roadster 1951.*

Vissa tror att Chevrolet Corvette från 1953 var Amerikas första äkta sportbil efter andra världskriget. Men, nej. Den äran går till den sällsynta, önskvärda sportbilen Nash-Healey från 1951-54.

Det kan hävdas att den lilla Crosley Hotshot 1949-52 var den första amerikanska sportbilen. Men det var i huvudsak en begränsad produktion 26,5-hästkrafts konvertibel version av den billiga Crosley-ekonomibilen och kom från en outfit känd för radioapparater och kylskåp.

Å andra sidan var den tvåsitsiga Nash-Healey en av de smartaste sportbilarna i början av 1950-talet. Det slog mycket större Nash-rivaler som Ford och General Motors för att marknadsföra med sin tvåsitsiga med flera år. Den tvåsitsiga Ford Thunderbird, som var mer av en kryssare än en sportbil, kom inte fram till modellåret 1955.

Som en bra "glidare" placerade sig Nash-Healey högt i tävlingar i världsklass. Det slutade en fantastisk tredje totalt 1952 vid det berömda Le Mans 24-timmarsloppet i Frankrike bakom två fabriksprototyper Mercedes-Benz sport/ racerbilar.

Nash-Healey nådde 160 km/h med endast en modifierad version av den inbyggda sexcylindriga motorn som hittades i vanliga familjebilar från Nash, som var en gammal, framstående amerikansk biltillverkare som vek sig 1957.

Nash visste att få amerikaner ägnade mycket uppmärksamhet åt Le Mans-loppet – känt i Europa – så det främjade inte Nash-Healeys Le Mans-visning.



*Nash Healey Roadster 1952.*

Idén till Nash-Healey kokades ihop på oceanångaren Queen Elizabeth i slutet av 1949. Det var där som cigarrkramande Nash-presidenten George Mason och den innovativa brittiska sportbilstillverkaren Donald Healey anslöt under ett slumpmässigt möte. De hade ett ömsidigt intresse för fotografering, och Mason hade en kamera än fascinerad Healey. Som ödet hade det diskuterade de tanken på att gemensamt göra en sportbil.

Mason ville liva upp Nashs image, och Healey sökte Cadillacs revolutionerande nya V-8 för ett av hans projekt, även om General Motors tackade nej till honom. När Mason och Healey nådde land hade Mason kommit överens om att finansiera en sportbil med den stora, starka Nash Ambassador sexcylindriga motorn, utrustad med dubbla förgasare, en varm kamaxel och ett speciellt cylinderhuvud.

Prototypen Nash-Healey tog en imponerande fjärdeplats mot erfarna rivaler på Le Mans 1950. Den hade en racerbilskropp eftersom Healey var en racingfanatiker. Men Mason var glad över att bilen gick så bra, och en snygg tvåsitsig produktionsversion följde snart.

Den första produktionsbilen hade en käck aluminium cabrioletkaross, treväxlad manuell växellåda med valfri överväxel och en läderinredning. Den debuterade i slutet av 1950 som en 1951-modell på Paris Auto Show - och på Chicago Auto Show i början av 1951.

Endast 104 av 1951 års modeller tillverkades eftersom bilens pris på 4 063 dollar var högt och de flesta amerikaner var obekanta med sportbilar. De kunde verkligen inte förstå en sportbil som heter Nash-Healey som såldes av konservativa Nash-återförsäljare. Återförsäljarna visste uppriktigt sagt inte vad de skulle göra med Nash-Healey.

Men veteranvägtestaren Tom McCahill skrev i en nationell välläst amerikansk tidning att han "aldrig kört en sportbil som hanterat bättre eller gett föraren så mycket kontroll i en (medvetet provocerad) power slide eller spinn."

Donald Healey, som kom med den berömda brittiska Austin-Healey sportbilen 1953, visste uppenbarligen mer än en sak eller två om sportbilar.



*Nash-Healey Le Mans Coupe 1953.*

Mason ville att Nash-Healeys styling skulle jazzas upp, så han bad Italiens Pininfarina, som gjorde Ferrari-karosser, att ändra den för 1952. Resultatet blev en tvåsitsig stålkropp med nedre vindruta, bakskärmsutbuktningar med små bakfenor och ett vanligt ovalt galler som omger strålkastarna. Mason ville att Nash-Healey skulle förbättra bilden av vanliga Nash-familjebilar, så en vanlig Nash hade så småningom ett Nash-Healey-stilgaller/ strålkastararrangemang.

Ytterligare tio hästkrafter lades till i en större version av den kraftiga Nash-motorn, vilket gav Nash-Healey totalt 135 hästkrafter, även om vissa källor säger att kraften höjdes till 140.

Den återställda andra generationens modell debuterade på Chicago Auto Show. Denna cabriolet från 1952 kostade dock mycket mer än en Cadillac cabriolet från 1952, som såldes för 4.163 dollar.

Nash-Healey var kostsam eftersom Nash skickade drivlinor och andra delar till Healeys outfit i England, som slutförde rullande chassi som sedan skickades till Italien, där Pininfarina tog på sig karosserna och slutförde slutmonteringen. Bilarna skickades sedan tillbaka till Nash i USA.

Årtionden senare gjorde Cadillac ungefär samma sak med sin Pininfarina-stil Allante sportbil.

Trots höga frakträkningar såldes 150 Nash-Healeys 1952 och 162 hittade köpare 1953, när en elegant Pininfarina-stil coupé gick med i cabrioletmodellen. Men cabrioletens pris uppgick till 5 908 dollar och kupén kostade svindlande 6 399 dollar.

Helsidesannonser för Nash-Healey dök upp i populära nationella tidskrifter som Life och Saturday Evening Post. Bilen var racy, bekväm och pålitlig och hade ingen konkurrens från Detroit förrän den första Corvette anlände i slutet av 1953. Den sexcylindriga Corvetten var vacker, men hade bara en automatlåda och floppade när de körde den på banor.

Den nu kämpande Nash förlorade enligt uppgift mer än 9 000 dollar på varje 5 000 dollar som Nash-Healey gjorde, till stor del på grund av låga produktionssiffror. Faktum är att försäljningen sjönk till 90 enheter 1954, då endast kupén erbjöds och hade det lägre priset på \$ 5 128. Några rester registrerades som 1955 års modeller.



*Nash-Healey Le Mans Coupe 1954.*

Totalt producerades 504 Nash-Healeys. Mer än hälften sägs överleva, även om de flesta vanligtvis bara ses på klassiska bilutställningar.

Jag har känt två Nash-Healey-ägare, och båda värnade om sin bil. Den ena var en förmoden Ferrari/Maserati-återförsäljare som kunde äga vilken bil han ville. Den andre äger fortfarande sin bil efter 45 år. Nash-Healey är den typen av bil.



## 16. Fernando Alonso tar pallplats 100 i F1

Av Anna Andersson

PUBLICERAD 2023-03-19

MINDRE ÄN 10 MIN SEDAN

23 mars 2003 tog Fernando Alonso sin första pallplats. Den 19 mars 2023 tar han sin 100:e.



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

Det har gått 20 år sedan **Fernando Alonso** tog sin första pallplats, då i en Renault i Malaysia. 209 år senare är han fortfarande kvar. 41 år gammal kör han in säsongens andra pallplats för Aston Martin.

Spanjoren är årets överraskning, men han är inte i närheten av Red Bull. **Max Verstappen** körde upp sig från plats 15 till plats två och Sergio Perez tog segern från pole position.

Det betyder att vi har samma prispall som i Bahrain, men i en annan ordning.

**SLUT**