



*Volvo 480 Turbo 1988*

- 1. Fördomar och fakta om elbilar**
- 2. Gamla Jaguar-batterier blir energilager**
- 3. Teslas batterier verkar inte påverkas av mycket snabbladdning**
- 4. Volvos nya idéer om tvästegad automatlåda och bilspel för åksjuka**
- 5. Vinfast är världens tredje högst värderade biltillverkare**
- 6. Alfa Romeo 33 Stradale**
- 7. Premiär för nya Volkswagen Passat**
- 8. Prov Hyundai Kona Electric en välväxt Nirokusin**
- 9. Test Porsche 911 GT3 RS**
- 10. Prov Porsche 718 Spyder RS en taklös racer**
- 11. Veteranbilar byggs om och blir elektriska**
- 12. Tjeckiens president undertecknar nya körregler i lag**
- 13. Normmän körde Volvo-buss 40 000 mil på ett år**
- 14. Så körs Scantias nya solbil i Sverige med 100 kvm solceller**
- 15. Två av tre lastbilar kör tomma**
- 16. Tvärnit för Sveriges första permanenta elväg**
- 17. I dag gäller nya regler för A-traktorer**
- 18. Volvo 480 siktade högt**
- 19. Goodwood Revival 8 - 10 September 2023**

## Teknikens Värld

### 1. Fördomar och fakta om elbilar

Publicerad 31 aug 2023 kl 18:12

Hur svårt är det egentligen att leva med en elbil? Enligt en undersökning som gjorts på uppdrag på Circle K är det inte så krångligt som man kan tro.



Elbil, kan det vara något? På många sätt tycks de vara en vattendelare, antingen är man entusiastisk anhängare till elbilar, eller så när man ett glödande förakt mot dem. Åtminstone verkar det så om man får tro debatten i kommentarsfält och på sociala medier.

Ibland ventileras välunderbyggda åsikter, ibland handlar det om ogrundade fördomar, oavsett läger. Särskilt det där med fördomar vill bränslebolaget Circle K slå hål på och har därför bett Kantar Sifos webbpanel att svara på vad de tycker om elbilar. Allt förstås för att väcka lite uppmärksamhet för sina egna snabbbladdare.

Enligt undersökningen är många av de argument som talar emot elbilar ogrundade, när man frågar de som gjort slag i saken och skaffat sig en elbil. Ett av de vanligaste är att det skulle vara ont om **laddningsmöjligheter längs vägarna**. Enligt Circle K skulle 44 procent av de tillfrågade inte skaffa en elbil på grund av just detta. Elbilsägarna själva tycker att detta är en mindre sak, 35 procent uppger att de ser det som ett problem.

En annan faktor är den minskande räckvidden i kyla. Här upplever 28 procent detta som ett huvudargument till att inte skaffa elbil. Av elbilsägarna är det 47 procent som inte upplever det som något problem.

Bland de tillfrågade är elbilens lägre klimatpåverkan det viktigaste argumentet till varför man skulle skaffa elbil, medan 75 procent av de som redan har en elbil sätter samma faktor högst. Bland spekulanterna är lägre drivmedelskostnad viktigt för hälften av dem, medan 80 procent av ägarna håller samma fenomen högt.

Sedan finns det förstås frågor som undersökningen inte svarar på, där man får gissa att de som redan äger en elbil i dag också kan ha haft andra ingångsvärden än de som inte gör det. Det kan handla om allt från vad man har för resvanor, **var man bor** och vilka möjligheter man har att ladda hemma – det sista är särskilt intressant, eftersom 29 procent av de som kör en bil med traditionell drivlina uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil, medan bara 12 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem. Kan det bero på olika förutsättningar från början?

### RESULTAT AV UNDERSÖKNINGEN

#### Elbilar är dyrare att köpa än fossildrivna alternativ

- 58 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 59 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 12 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.

#### Oro över tillgången på laddning längs vägarna och att behöva ändra körmönster jämfört med fossildrivna bilar

- 44 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 35 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 36 procent av elbilsägarna uppger att detta som inget/litet problem.

#### Kan inte ladda hemma

- 29 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 12 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 74 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.

#### Elbilar fungerar dåligt i kyla

- 28 procent av de som kör en bil med traditionell motor uppger detta som ett huvudargument mot att byta till elbil.
- 22 procent av elbilsägarna uppger att detta är ett problem/stort problem.
- 47 procent av elbilsägarna uppger detta som inget/litet problem.



Daniel Östlund



## 2. Gamla Jaguar-batterier blir energilager

Posted by Kristofer Rask augusti 28, 2023

JLR-koncernen där Jaguar ingår har inlett ett samarbete med Wykes Engineering i Storbritannien. Tillsammans ska de bygga ett av Storbritanniens största energilagringssystem för lagring av sol- och vindkraft.



Wykes första energilager använder sig av 30 begagnade högspänningsbatterier som suttit i prototyper och testfordon av Jaguar I-Pace. De 30 batterierna ger en total lagringskapacitet på 2500 kWh.

Batterierna som sitter i Jaguar I-Pace har samma passform och format för att kunna placeras direkt i de containrar som Wykes använder. De behöver alltså inte byggas om. Något som gör installationen betydligt enklare.

JLR ska innan slutet på 2023 leverera tillräckligt med batteriet för en total energimängd på 7500 kWh. Det är tillräckligt mycket för att försörja 750 hushåll med el under en dag.

I framtiden är tanken att använda äldre uttjänta elbilsbatterier med en restkapacitet på 70 till 80 procent. Det är tillräckligt med kapacitet och ger batterierna ett andra liv efter tiden i elbilen, innan de återvinnas till nya batterier.



**Kristofer Rask**



### 3. Studie: Teslas batterier verkar inte påverkas av mycket snabbladdning

Posted by Kristofer Rask augusti 30 2023

Recurrent har över en tid övervakat och samlat in data från fler än 12 500 Tesla-bilar i USA för att ta reda på hur mjukvaran och säkerhetsmekanismerna i batterihanteringsystemet (BMS) ska säkerställa en lång livstid på batterierna.



Ett av de största orosmomenten är att frekvent snabbladdning skulle kunna skada batteriet.

Den oron säger att batteriet på lång sikt åldras snabbare än om man laddar långsammare med AC-laddning.

Recurrent har nu redovisat sin data, och resultatet är överraskande och går emot de flesta tidigare uttalanden om hur man bäst tar vara på batteriet. Den visar nämligen att batteriet i varken Tesla Model 3 eller Model Y tycks påverkas av frekvent snabbladdning.

– Vi jämförde bilar som snabbladdar minst 90 procent av tiden med bilar som snabbladdar mindre än 10 procent av tiden. Alltså personer som nästan uteslutande snabbladdar sin bil och personer som väldigt sällan snabbladdar, skriver Recurrent i studien.

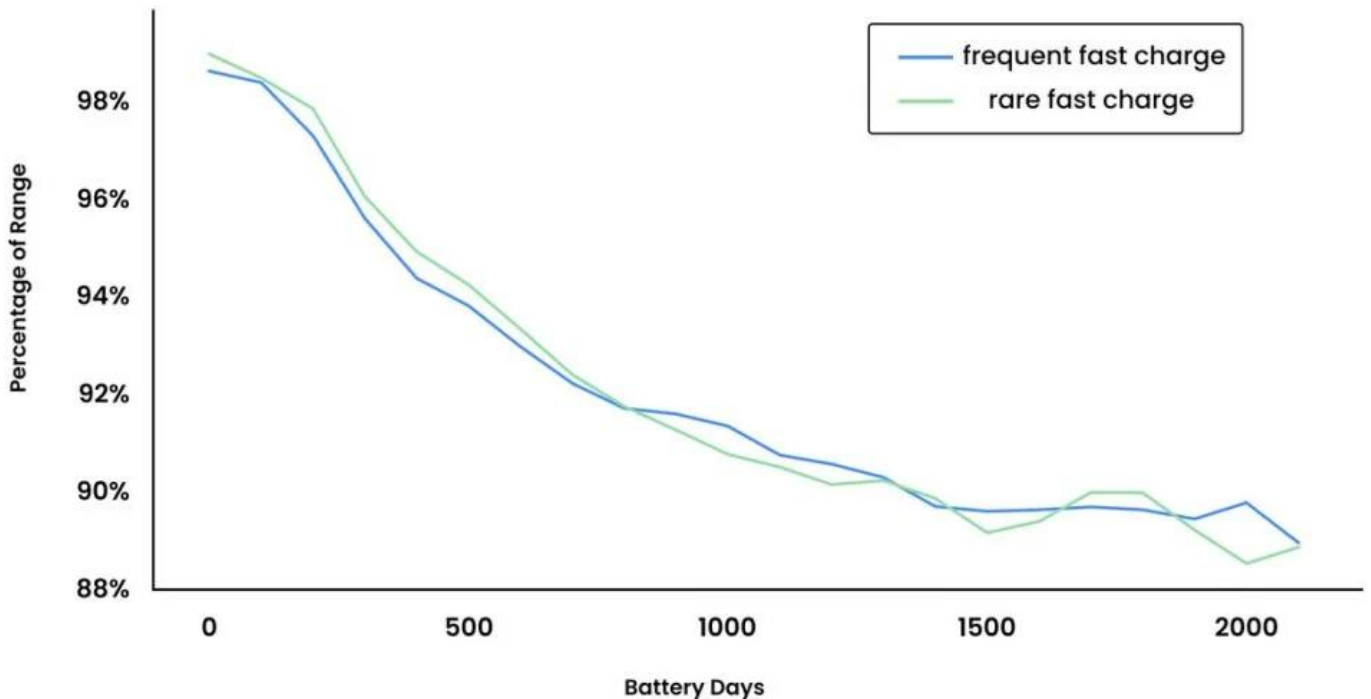
#### **Tesla Model Y**

Data från 4400 Tesla Model Y visar att batterikapaciteten minskar under de första 1000 dagarna (ca 3 år). Något som gäller de flesta elbilarna idag, oberoende av fabrikat. Däremot visar den att degraderingen på de bilar som snabbladdats ofta följer samma utveckling som de som snabbladdats mer sällan. Alltså ingen skillnad.



## Impact of Frequent Fast Charging

Tesla Model 3 - 6,300 vehicles



Recurrent ([www.recurrentauto.com](http://www.recurrentauto.com)) provides electric vehicle battery health reports for EV owners, shoppers and dealers. This infographic is ©2022 Recurrent and may only be reproduced with permission and attribution. [contact@recurrentauto.com](mailto:contact@recurrentauto.com)

### Tesla Model 3

För Tesla Model 3 har Recurrent samlat in data under en betydligt längre tid och för betydligt fler fordon. Data från 6300 Model 3 under 2000 dagar (ca 5,5 år) visar att det även här inte finns någon skillnad på degraderingen mellan en bil som snabbbladdats ofta och inte. Den visar också att degraderingen avtar vid ungefär fyra år. **Något som flera andra studier också visat på.**

I Teslas manual för Tesla Model 3 finns det **ett avsnitt** som handlar om just snabbbladdning. Den säger att batteriets högsta möjliga laddningseffekt kan avta efter en "för stor mängd DC-snabbbladdningar". Men inget om degraderingen i sig. Tesla skriver vidare att man reglerar laddningstakten genom mjukvara när batteriet är för kallt, när batteriet nästan är fulladdat och i takt med att batteriets egenskaper ändras med användning och ålder för att bevara livslängden.



### Kristofer Rask

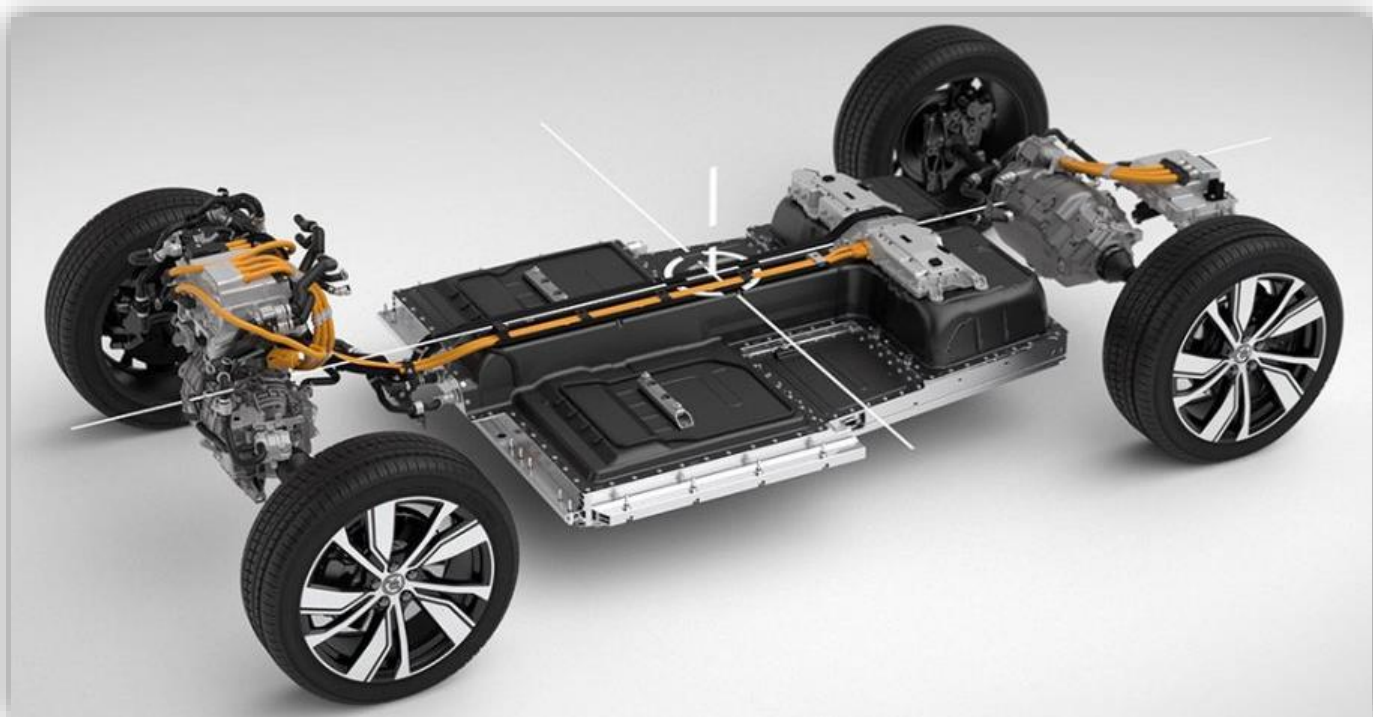
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. **[Mer information och kontakt.](#)**

#### 4. Volvos nya idéer: Tvåstegad automatlåda och bilspel för åksjuka

Publicerad 2023-08-31 kl 16:30

Text Erik Söderholm

En ny växellåda för elbilar med två steg kan öka effektiviteten i Volvos kommande elbilar. Dessutom finns planer på ett nytt bilspel för åksjuka.



Innan sommaren sökte Volvo Cars patent för bland annat ett **smartare krocksystem** som kan avgöra hur allvarlig en olycka är. Nu är det dags för en ny omgång patentansökningar och mest intressant är en tvåstegad växellåda för elbilar.

De allra flesta elbilar har ingen konventionell växellåda, men det finns undantag. Porsche använder en tvåstegad växellåda för att öka effektiviteten och accelerationen i elbilen Taycan.

En av nackdelarna är att det i vissa fall kan märkas ett litet ”ryck” när växellådan går från första till andra steget eller tvärt om. Det är dock inte alls lika tydligt som i en manuell växellåda.

**Volvo skulle eventuellt** kunna använda sig av liknande teknik för att göra framtida elbilsmodeller effektivare. Men ingenjörerna på Volvo har också tagit fram en särskild lösning för att minska risken för oönskade ryck i transmissionen. Lösningen beskrivs som ”pålitlig och relativt enkel”.

Med Volvos system fortsätter elmotorn skicka vridmoment till hjulen även när växellådan går från andra till första växel och något ryck kan därmed inte kännas. Tanken är att första växeln ska användas i låg fart och att andra växeln kan aktiveras i hög och jämn fart, till exempel långkörning på motorväg.

**En annan idé som** Volvo Cars sökt patent på är ett "underhållningssystem" som ska roa uttråkade passagerare i framtida förarlösa Volvobilar.

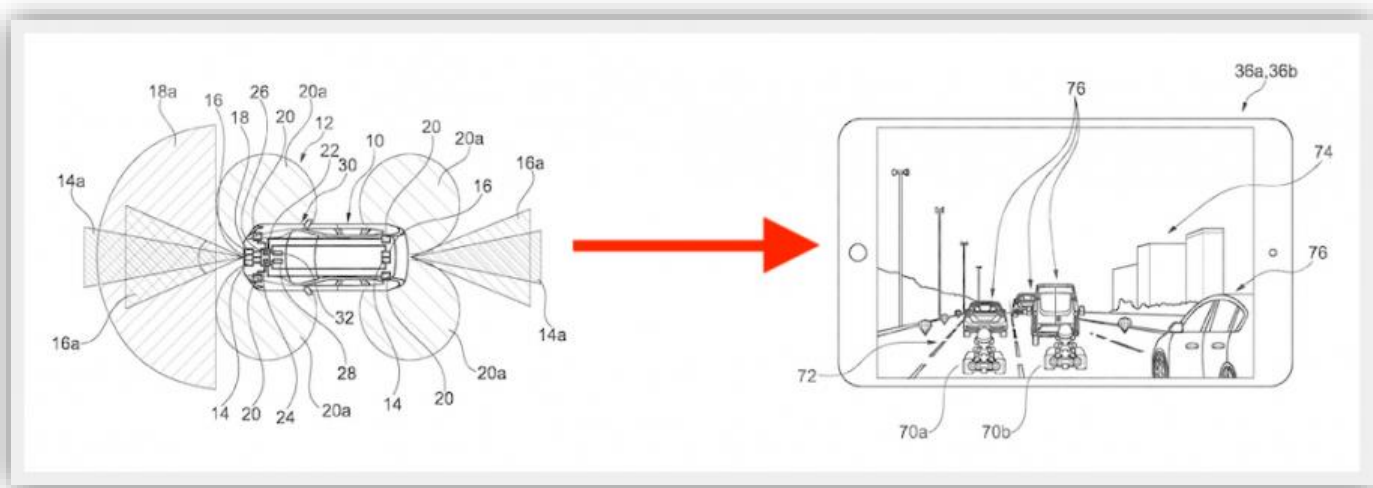
I beskrivningen kan det låta som ett vanligt bilspel. Men det är mer avancerat än så. Volvo planerar att koppla ihop passagerarens mobil eller surfplatta med bilens sensorer och kameror trådlöst, för att göra bilspelet mer realistiskt och för att minska risken för åksjuka.

På så sätt kan bilspelet på skärmen visa exakt de fordon och fotgängare som befinner sig runt om bilen i realtid, och även simulera exakt det väder som råder utanför bilen. Systemet kan även simulera de vägar, broar, hus och andra objekt som bilen passerar.

"Det gör spelet mer intressant och underhållande för passagerarna och kan minska åksjuka som ofta orsakas av skillnader mellan en upplevd, virtuell värld och verkligheten", står det i patentansökan.

**Eftersom sensorerna** och kamerorna på självkörande bilar är dyra tror sig Volvo också kunna täcka en större del av kostnaderna om bilspelet till exempel kräver ett månadsabonnemang.

Som vanligt med patentansökningar är det oklart om någon av idéerna blir verklighet.



*Volvos egna skisser på hur systemet är tänkt att fungera.*



**Erik Söderholm**

**Läs också:**



**[Finesserna som kan dyka upp i nya Volvomodeller](#)**

## Teknikens Värld

### 5. Vinfast – världens tredje högst värderade biltillverkare

Publicerad 29 aug 2023, kl 15:02

Efter ett förvånande börsrally har Vinfast klättrat rejält. Nu är de världens tredje mest värdefulla biltillverkare. Har passerat både Porsche, Volkswagen och Mercedes.



För snart två veckor rapporterade vi om att den vietnamesiska elbiltillverkaren **Vinfast rusat på börsen efter introduktionen 14 augusti**. Då var värderingen lika högt som Ford och General Motors tillsammans. Då låg marknadsvärderingen på totalt 85 miljarder dollar, 935 miljarder kronor. Spektakulära siffror för en nykomling som **Vinfast**, grundades 2017, som dessutom bara exporterat cirka 3 000 bilar och är långt ifrån att gå med vinst.

En av exportmarknaderna är USA och där har man endast sålt knappt ett par hundra bilar. Men det verkar inte ha avskräckt folk från att köpa aktier i företaget. På knappt två veckor har Vinfast nu seglat upp till att bli världens tredje mest värderade biltillverkare efter **Tesla** och **Toyota**. Därmed petades **Porsche** från tredjeplatsen, och det med rejäl marginal. I nuläget är Porsche värderat till 99,95 miljarder dollar, medan Vinfast värderas till hela 191,23 miljarder dollar. Alltså sanslösa 2 100 miljarder kronor. Det betyder att Vinfast inte placerar sig långt ifrån tvåan på listan, Toyota som värderas till 226,31 miljarder dollar. Tesla placerar sig fortfarande i topp med en värdering på 758,01 miljarder dollar.

Volvo Cars är på 34:e plats på listan, värderat till 11,61 miljarder dollar.

Vid börsintroduktionen i USA 14 augusti öppnade man på 10,45 dollar per aktie, bara en dag senare låg värdet på 37 dollar, och efter en liten svacka ligger det i dagsläget på 82,35 dollar. Bara 15 dagar efter börsintroduktionen. Vietnams rikaste man och grundare till Vinfast, Phạm Nhật Vượng, äger fortfarande 99,7 procent av företagets aktier. Något som gör att det endast finns drygt 1,3 miljoner offentligt tillgängliga aktier.



Robin Törnros



## 6. Alfa Romeo 33 Stradale – bensin eller el?

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-08-31 Uppdaterad: 2023-08-31

Supersportbilen säljs med vass turbo-V6:a eller helt eldriven med ännu mer effekt – en andlig uppföljare till en sällsynt sportvagn.



*Supersportbilen säljs med vass turbo-V6:a eller helt eldriven med ännu mer effekt.*

**FILM:** <https://youtu.be/Vnb7MSpti3c>

**Alfa Romeo 33 Stradale** är en ikon från slutet av 1960-talet som bara tillverkades i 18 exemplar. Det var egentligen en 230-hästars landsvägsversion av tävlingsbilen Tipo 33. Original-Alfa Romeo 33 Stradale har en skönsjungande tvåliters V8 som varvar till 10 000 v/min.

**Nu återupplivar Alfa Romeo klassikern** med en modern supersportbil med samma namn. Nya 33 Stradale ska byggas i 33 exemplar och toppar 333 km/h. Alla är redan sålda och kanske är det därför som Alfa Romeo inte anger någon prislapp.

**Formgivningen av nya 33 Stradale är en ren hyllning** till originalet och har klassiska sportbilsformer.

Trots den högst begränsade upplagan kan 33 Stradale beställas med två olika drivlinor: Dels en bensindriven med en 3-liters V6:a med dubbelturbo som ger 620 hästkrafter via en åttastegad dubbelkopplingslåda. Dels en helt eldriven version med över 750 hästkrafter och 45 miles räckvidd. Troligen är det samma drivlina som **Maserati GranTurismo Folgore** med tre elmotorer och 760 hästkrafter.



*Originalen är en lågbyggd tävlingsbil som modifierats för vägkörning.*





**Alfa Romeo är även svävande på frågan om acceleration.** 0-100 km/h ska i vart fall gå på under tre sekunder. Däremot är de specifika i frågan om bromssträcka från 100 km/h, antagligen för att siffran är passande: 33 meter.

Alfa Romeo 33 Stradale kommer att säljas i två olika utföranden, Tributo och Alfa Corse.



[Läs mer om nya Alfa Romeo 33 Stradale här.](#)

## 7. Premiär för nya Volkswagen Passat

Publicerad 2023-08-31 kl 0:01 Text Erik Söderholm

Här är alla nyheter



*Nya Volkswagen Passat bygger på en uppdaterad variant av VW-koncernens arkitektur MQB, kallad MQB Evo. Designen ska kännas modernare och lyxigare än tidigare, med inspiration från elbilen ID.7. Som tillval finns en ny generation av de aktiva strålkastarna IQ Light.*

**Volkswagen** har visat upp en ny generation av storsäljaren Passat. Den nya modellen kommer som laddhybrid med räckvidd på omkring tio mil.

**Trots den starka** suv-trenden är Passat fortfarande en av VW-koncernens viktigaste modeller. Hittills i år står dock Passat bara för åtta procent av Volkswagens svenska nyregistreringar, vilket nästan är en halvering jämfört med samma period i fjol.

Med nya generationen Passat, som är den nionde i ordningen sedan premiären 1973, hoppas Volkswagen kunna lyfta försäljningen igen och locka kunder som hellre vill ha en vanlig kombi än en suv.

**Nya Volkswagen Passat** växer ordentligt: den är hela 14 centimeter längre än föregångaren och mäter 4,92 meter på längden. Det är bara tre centimeter kortare än Volvo V90.

– Den är rymlig och känns större än tidigare, men har fortfarande rätt dåligt takutrymme bak för långa personer på grund av soltaket, säger Vi Bilägares utsände Magnus Kvandal som provsuttit på plats vid premiären.

Volkswagen lyfter fram komforten som ett av de främsta försäljningsargumenten. Passat har fått bättre innerutrymmen tack vare fem centimeter längre axelavstånd, nya elektroniska stötdämpare, bättre ljudisolering och nyutvecklade, ergonomiska stolar med massage. Som tillval finns ett akustikpaket med bland annat laminerade rutor.



**Volkswagen Passat** får både bensin- och dieselmotorer utan laddkontakt, **till skillnad från Volvos modeller**, men kommer också som laddhybrid i två varianter kallade Passat eHybrid med 204 eller 272 hk. Elräckvidden är numera omkring tio mil tack vare ett 19,7 kWh stort batteri.

Dessa kan även snabbladdas med 50 kW vilket är ovanligt i laddhybrider.

På i sidan märks en tydlig nyhet: de fysiska knapparna på ratten är tillbaka, efter **hård kritik** från både motorjournalister och bilägare. Passat får senaste generationen infotainmentsystem som kallas MIB4, med 12,9 eller 15 tum stor skärm, och som **premiärvisades i ID.7**.

– Infotainmentsystemet känns mycket bättre och modernare än tidigare, säger Magnus Kvandal.

**Volkswagen Passat kommer** enbart som kombi (kallad Sportscombi) och enbart med sex- eller sjustegad automatlåda (DSG). Fyrhjulsdraft är standard på de starkare varianterna men finns inte till laddhybriderna. Dragkrok är tillval och maximal släpvtikt är 2 200 kilo.

Modellen lanseras under första kvartalet 2024 och försäljningen startar i höst. Priserna är inte klara. Tillvalen kommer till stor del bakas ihop till olika paket för att hålla nere antalet individuella tillval. I standardutrustningen ingår bland annat Apple Carplay och Android Auto, klimatanläggning, adaptiv farthållare, filhållningsassistent och backkamera.

Det finns ännu inga uppgifter om den upphöjda versionen Passat Alltrack kommer tillbaka.

#### **MOTORERNA**

- **Laddhybrid:** 204 eller 272 hk (1,5-liters bensinmotor)
- **Bensin:** 150 hk (mildhybrid) samt 204 eller 265 hk (ej mildhybrid)
- **Diesel:** 122, 150 eller 193 hk

Det är inte säkert att alla motorversioner ska säljas i Sverige. De båda laddhybriderna och mildhybriden kommer dock säljas i Sverige, liksom någon eller några versioner med fyrhjulsdraft. Dubbelkopplingslådan DSG är standard i alla varianter.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Volkswagens löfte – efter kundernas kritik**



**Volkswagens senaste idé: Blinkersspaken kan ryka**



**Efter kritiken – nu kommer knapparna tillbaka**



## 8. PROV: Hyundai Kona Electric – välväxt Nirokusin

Publicerad av Heinrich Lindner 2023-08-31 Uppdaterad: 2023-09-01

Bearbetning Tobias Mersinger

Den eldrivna versionen av Hyundai Kona var redan från början en bästsäljare. Efterföljaren ska bli minst lika framgångsrik, men har växt så det knakar.



*Den nya generationen av Hyundai Kona har vuxit med hela 15 centimeter på längden.*

### VAD ÄR NYTT?

**Designen av den nya Konagenerationen** skulle kunna dela en ocean, men detta är åtminstone en bil som man lägger märke till. Nykomlingen känns mer vuxen än sin föregångare och det beror inte enbart på den massiva tillväxten (Kona är hela 15 cm längre och är numera 4,35 meter lång) utan även på linjeföringen.

En slät front med laddlucka och standardmonterade LED-strålkastare fram och baken domineras av tredelade bakljus som sträcker sig över hela bredden. Däremellan? Ett virrvarr av ytor, ljuskanter och karaktärslinjer. Det verkar som om Hyundai haft beslutångest under formgivningsprocessen.

Fördelen med det nya formatet är självklart större innerutrymmen. Kupén har dessutom begåvats med moderna och ganska coola digitalinstrument och smarta reglage. Allt känns logiskt och är väl placerat, alla grundläggande funktioner är inom omedelbart räckhåll.



*Körlägesväljaren har flyttats bakom ratten och föraren informeras med hjälp av två breda 12-tumsskärmar.*

Den eldrivna versionen av Kona har två olika motoralternativ, men vi får nöja oss med den effektsvagare versionen vid provkörningstillfället: motorn genererar en maximal effekt på 156 hk och 255 Nm och får ström från ett batteri med en kapacitet på 48,4 kWh, vilket är en liten förbättring jämfört med föregångarens. Den hade bara 136 hk och ett batteri på 39,2 kWh.

Den starkare versionen får en motoreffekt på 218 hk som matas av ett batteri på 65,5 kWh. Enligt tillverkaren ska versionen med det lilla batteriet ha en WLTP-räckvidd på drygt 360 km.

Mycket mer än så vet vi dessvärre inte, mer information om prestanda, räckvidd och förbrukning kommer under hösten lagom till marknadsintroduktionen. Då får vi även ta del av de svenska priserna. Än så länge vet vi bara att grundmodellen börjar på 42 000 euro på kontinenten, alltså knappt 497 000 kronor med dagens växelkurs.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

**För körfunktionerna finns ett vred på höger sida** av ratten och det är i stort sett det enda föraren behöver när man befinner sig på vägen i en Kona. Det mest dominanta intrycket vi får under vår korta tur är att Kona upplevs som avslappnad, smidig och att allt sker utan ansträngning.

Elmotorn känns pigg trots den ganska låga effekten och förbrukningen i landsvägsfart ligger på runt 16 kWh/100 km om man tar det lite lugnt och kör förutseende.

Kona Electric är även utrustad med en intelligent regenereringsfunktion och den gillar vi direkt. Det enda du som förare behöver göra är att lyfta högerpedalen, sedan bromsar bilen effektivt ned till stillastående bakom framförvarande trafik.



*Karossidorna har ett par markanta veck kors och tvärs. Snyggt eller fult, vad tycker du?*

**Det fina komfortintrycket** avrundas med ytterst bekväma säten både fram och bak och bilens utmärkta fjädring. Dessutom har man gott om plats i baksätet, inte minst i huvudhöjd vilket definitivt inte är en självklarhet i segmentet.

#### **BORDE JAG KÖPA DEN?**

Hyundai har verkligen gjort bra ifrån sig med nya Kona Electric: komfortabelt chassi, gott om plats överallt, effektiva assistansfunktioner och en avslappnad drivlina.

Kona Electric är gott och kort sagt en ytterst förnuftig elbil och dessutom utan större svagheter. Bortsett från den kanske lite klena motorn.

#### **TEKNISK INFO/Hyundai Kona Electric (48,4 kWh)**

**Motor:** Elmotor, 156 hk, 255 Nm. Batterikapacitet 48,4 kWh.

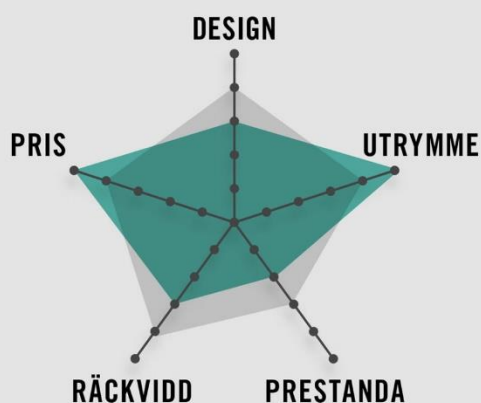
**Kaross:** L/b/h 4 350/1 825/1 575 mm. Axelavstånd 2 660 mm. Bagagevolym 466–1 300 l.

**Prestanda:** 0 – 100 km/h i.u. Toppfart i.u. Räckvidd 360 km.

**Pris:** Ej fastställt.

## PERSONLIGHET

- Hyundai Kona Electric
- Kia Niro EV



## SUMMERING

**Bäst:** Fin komfort, stora innermått, utmärkta assistansprogram.

**Sämst:** Motorn är kanske i klenaste laget.





## 9. Test: Porsche 911 GT3 RS

Uppdaterad: 30 aug. 2023

Publicerad 30 aug. 2023

För exakt 50 år sedan drog Porsche skynket av märkets första RS-modell – 2.7 RS. Nu förknippas beteckningen med det mest extrema som tyskarna erbjuder.



*Porsche 911 GT3 RS är det mest extrema som märket erbjuder.*

Vi begav oss till Mantorp Park för att provköra nya Porsche 911 GT3 RS.

Uttrycket härstammar från 1950- men även 1960-talet, då racingbilar såg ut som bilarna som kunderna faktiskt köpte och kopplingen mellan motorsport och försäljning var desto tydligare.

Det är exakt så fallet är med Porsche 911 GT3 RS och tyskarna erbjuder sina kunder att köpa en bil som är så nära en racingbil för gatan som man kan komma.

911 GT3 RS är farligt nära märkets Cup-bilar om man fortfarande vill ha en registreringsskylt på sin bil.

Den riktar sig mot de som tillbringar mer tid på banan än på vägen, och hela bilens tekniska gebit fullständigt skriker det.



*Vi provkörde nya Porsche 911 GT3 RS på Mantorp Park.*

### **En extrem form av funktion**

Resultatet är en bil som osar funktionalitet. 911 GT3 RS är långt ifrån en vacker bil. Istället är det funktion som har prioriterats ända ut i fingerspetsarna.

I termer av prestanda erbjuder nya GT3 RS egentligen bara 25 fler hästkrafter än förra generationen, och 15 fler än nuvarande GT3.

Framtill har bagageutrymmet ersatts av en centralt placerad kylare, något som gjorts för att frigöra utrymme i syfte att integrera en "rad aktiva aerodynamiska element".

Det är just på bilens aerodynamiska färdigheter som krutet har lagts, där tanken är att maximera hastigheter under kurvtagning.

I 285 km/h har den ett marktryck på hela 860 kilogram och i 200 km/h landar siffran på 406 kilogram.

### **Aerodynamik är A och O**

Det är ett resultat av både passiv och aktiv aerodynamik – den stora vingen ser inte bara häftig ut – den fyller även en funktion.

Den aktiva aerodynamik i form av vingar i fronten som regleras för att minimera marktryck på raksträckor och öka toppfarten medan det vid kraftiga inbromsningar hjälper till att få stopp på maskineriet.

På ratten finner du en rad inställningar för fjädringen – där du reglerar kompression och rebound både fram och bak – som riktar sig mot de mest entusiastiska av banförare.

Förr i världen tvingades man lägga en hel eftermiddag på att plocka isär en bil för samma inställningsmöjligheter.

Den fullständigt kolossala vingen är för första gången högre än taket på en Porsche-bil, vilket i sin tur gör att bakåtsikten inte inkräktas på. Även den jobbar aktivt och agerar luftbroms vid panikinbromsning.

### **GT3 RS vet inte vad komfort är**

Detta extrema fokus på att jaga varvtider är även märkbart i interiören som är en bestämt avskalad historia. 911 GT3 RS går att beställa utan luftkonditionering och infotainment, men vår testbil var utrustad med både och.



*Det krävs en hel del tid bakom ratten innan man börjar lära sig hur långt man kan pressa GT3 RS i kurvor.*

Med det sagt är skalstolarna förvånansvärt bekväma och handtagen i form av en tygöglå är inga problem att bekanta sig med.

Likt en ordinarie 911 är sikten bak bra – den stora vingen till trots – medan baksätet är obefintligt och i stället huseras av en störtbur. 911 GT3 RS har alltså ingen plats för bagage och liknande.

Ljudnivån i kupén på motorväg, inte minst på vår grova svenska asfalt, är dånande hög.

Porsche 911 GT3 RS är emellertid inte en bil man köper för att rasta på landsväg, utan mer eller mindre ett renodlat banmonster.

Att köra den på landsväg är lite som att ha spikskor på morgonjoggen. Fjädringen är stenhård men ändå följsam.

Det bör dock understrykas att man kan ha kul med GT3 RS även på landsväg, även om dess råhet och styvhet inte rimmar särskilt väl med svensk asfalt.

### **Ett instrument skapt för banan**

Vår körning på Mantorp Park bestod av två stinter à 6–7 varv efter en följevagn i form av en Cayman GT4 RS med Porsche-instruktörer bakom spakarna.

Vid första bekantskap framstår GT3 RS som förvånansvärt tillmötesgående, likt andra 911-varianterna.

Det är således inte en skräckinjagande upplevelse att hoppa in bakom ratten och köra ut på banan då bilen – i låga hastigheter – upplevs som bestämt familjär, förutsatt att man kört en modern 911 förut.

I takt med att hastigheten på banan ökar blir man mer och mer varse om vad GT3 RS är kapabel till. Ju mer man pressar, desto mer belönas man, men det är svårt att inte känna sig som bilens svaga länk.

Aerodynamiken innebär att man kan ta sig an kurvor i hastigheter som kräver att man kalibrerar om sina sinnen.

### **GT3 RS är bara för proffs**

Det är först när man inser att GT3 RS klarar mer än vad man själv gör som man börjar uppskatta dess kördynamiska egenskaper.

Om man verkligen pressar på börjar GT3 RS helt plötsligt uppvisa en mer lekfull sida. Med det sagt krävs det att man är en enastående bra bilförare för att verkligen kapitalisera på bilens förmåga och kunna nosa på dess gränser.



*Bilen trivs som bäst på bana.*

Porsche 911 GT3 RS är ett sanslöst kompetent verktyg vars främsta uppgift är att krossa varvtider.

Dess världsomvälvande förmåga att sig an kurvor som om den var fastklistrad i marken är enastående och vid varje kurva och varje varv uppmuntras man till att trycka lite hårdare, och hårdare, och hårdare.

#### **Vassare än någonsin**

Styrningen osar feedback och man är ständigt medveten om hur mycket man pressar bilen.

Porsche 911 GT3 RS erbjuder en strid ström av kommunikation och ingenjörerna i Stuttgart har gjort sitt yttersta för att vem som helst ska kunna hoppa in i bilen och känna sig bekväm bakom spakarna.

Förra generationen GT3 RS känns giftigare och hade mer av en benägenhet att hugga tillbaka. Fokus på nya generationen har lagts på tyskt ingenjörströleri i form av aerodynamik samt på att göra bilen mer tillmötesgående.

Men för att verkligen få ut något av körupplevelsen krävs det att du lägger otaliga timmar på banan och är exceptionellt skicklig som bilförare, vilket är både bilens styrka och akilleshäl.

#### **Summan av kardemumman**

Porsche 911 GT3 RS är en racingbil för den som insisterar på att ha en registreringsskylt. Man slipper ett helt stall med mekaniker och man kan anlända för egen maskin till banan.

Vi rekommenderar dock att man kör sin GT3 RS på släp och i stället tågar fram i en Porsche Cayenne eller annan lämplig dragbil.

Den känns genuint som en racingbil, och även om den är tillmötesgående på typiskt 911-manéer, krävs det en enorm kompetens bakom ratten för att man verkligen ska få något ut av det.

GT3 RS är sylvass och just kompetensen genomsyrar exakt allt med bilen. Allt är funktionellt med syfte att göra den så snabb som möjligt och den fokuserar helhjärtat på en enda uppgift.

Om du alltid har velat vara en racingförare har du nu chansen.



*Komfort har inte varit på tapeten när GT3 RS utvecklades.*

### **Porsche 911 GT3 RS (2023)**

**Motor:** 4-liters sexcylindrig boxermotor, 525 hästkrafter, 465 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 7-stegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift

**Acceleration 0–100 km/h:** 3,2 sekunder

**Toppfart:** 296 km/h

**Vikt:** 1 525 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4572/1900/1322 mm

**Pris:** från 2 680 000 SEK (testbil ca 2 900 000 SEK)

**Redaktionens helhetsintryck av Porsche 911 GT3 RS**

**Slutbetyg: 4,5/5**

Porsche 911 GT3 RS är det mest extrema det tyska märket erbjuder, såvida man inte blickar mot märkets faktiska racingbilar.

Som förare måste du vara mäkta kompetent för att få ut det maximala av körupplevelsen, men den tillåter alla att känna sig som racingförare.

**Läs även:**

[Porsche 918 testad – fortfarande lika makalös](#)

[Porsche 959 testad – en av historiens viktigaste bilar](#)

[Nya Porsche 911 S/T – manuell med GT3 RS-motor](#)



**Marcus Berggren**



## 10. PROV: Porsche 718 Spyder RS – taklös racer

Publicerad av Christian Gebhardt 2023-09-01

Bearbetning Tobias Mersinger

Uppdaterad 2023-09-01

Nästa generation Boxster blir uteslutande eldriven, men innan dess firar Porsche fossilbränslet med den högvarvande landsvägsprojekten 718 Spyder RS.



*Nya Porsche 718 Spyder RS blir den sista i familjen med förbränningsmotor.  
En bil att njuta av i sol och på kurviga vägar.*

**När bilvärlden sakta men säkert** blir allt tystare och mer digital är en bil som Porsche 718 Spyder RS som en tvåveckorsvistelse på ett spa på Bali. Åtminstone för ljud- och motornördar.

Det här är trots allt den sista Boxstern med förbränningsmotor och man gör bäst i att inte slösa en endaste sekund: vrid om nyckeln till vänster om ratten och njut som om det vore din sista dag på jorden.

Den tvåsitsiga Spydern är ett motargument till allt som heter elbil. Digitalisering? Nej, tack. Istället för animerade instrument kan du njuta av analoga instrumentrundlar och kolfiberskalstolar som ingår i grundpriset. Deras låga position och sidostöd på skruvstädnsnivå rättfärdigar RS-tillägget redan när bilen ännu står stilla.



*Perfekt för landsvägen: ett puristiskt förarlandskap med analog varvräknare och skalstolar i kolfiber.*

**I grunden är 718 Spyder RS** en Cayman GT4 RS utan tak och utan den nästintill groteska vingen. Bilen saknar dessutom rundslagningskydd och marktryck för att göra lika bra ifrån sig på banan som sitt takförsedda syskon, men en bana är knappast det ideala området för en cabriolet ändå.

Med det sagt är Spydern absolut inte värdelös på banträffar. Men till och med Porsche avstod från att ens försöka sätta en bra varvtid på Nürburgring. Märkligt, med tanke på att man även gjort det med tungviktarna Cayenne och Panamera.

Det räcker med att smeka högerpedalen lätt för att mittmotorn ska hänga på gasen som om livet berodde på det. Motorn kommer precis som i 718 Cayman RS från Porsche 911 GT3, men har i Spyder RS tio hästar mindre än i organdonatorn. Man gör helt enkelt vad man kan för att bevara märkeshierarkin. Annars är allt precis som vanligt: fyra liter fördelat på sex cylindrar med enkelspjäll och 500 hk.

**Den stora skillnaden mot coupévarianten Cayman GT4 RS** är att luftintagen till mittmotorn sitter vid sidan om nackstöden i Spyder RS. När man ändå trodde att det inte kunde bli råare än GT4 RS, kommer Porsche och bevisar att det faktiskt går.

Snart är det dock snart slut med det roliga – 718 Spyder RS är det sista derivatet i Boxster/Cayman-historien, åtminstone i den delen av sagan där en förbränningsmotor spelar den centrala rollen. Efterföljaren kommer att vara strikt eldriven och testas redan för fullt på olika banor innan det är dags för försäljningsstart 2024.

Men vem bryr sig om en tystlåten efterföljare? Framför allt när boxersexan sprintar upp för varvtalsbandet med en frenesi som inte har någon jämlike: 7 000, 8 000, 9 000 varv – man får gåshud för mindre, och vi njuter för fullt i högvarvsmausoleet som Spyder RS tyvärr är.



*Aerodynamiken begränsas till en diskret ankstjärt.*

**Precis som alla andra RS-modeller** finns Spyder RS enbart med dubbelkopplingslådan PDK. Trist? Inte det minsta. Ett minimalt ryck i paddeln bakom ratten och PDK-lådan petar i nästa av sina sju växlar utan minsta fördröjning.

Sättet som Spyder RS tar sig uppför serpentiner och genom hårnålskurvor med sina Michelin Pilot Sport Cup 2-däck (som tillval på 10 kg lättare fälgar i magnesium) tar helt och hållet andan ur dig. Greppnivån är skyhögt och bilen verkar ta svängarna automatiskt. En lätt vridning av handlederna och bilen dyker in mot apex, ljuvligt! Vi fullkomligen älskar det sportiga servostödet och styrningens handfasta återkoppling.

Att precisionen slår allt är nästan en förutsättning, det här är trots allt en RS-modell från Porsche. Men Spyder RS kan detta även utan att man behöver teckna en tandvårdsförsäkring. Den taklösa RS-modellen ska nämligen fungera bättre för vardagsbruk än Cayman GT4 RS och därför har man reducerat fjäderstyvheten. Man kan dock fortfarande justera markfrigång, hjulvinklar, spår och kränghämmare individuellt efter tycke och smak.

**Med öppna sidorutor** och borttagen sufflett piskar vinden och motorsymfonin genom kuppén som en orkan.

”Sufflett” är visserligen att ta i från tårna, den minimala enlayers-tygmössan består av två delar och skyddar knappast från vädrets makter. Den ska snarare ses som ett solsegel, ett UV-skydd i bästa fall. Man får först montera regnskyddet innan bilen blir någorlunda vattentät.

Därmed är Spyder RS knappast lämplig att köras under årets så kallade sommar som liknar en ny syndaflod mer än något annat. Enligt Porsche själva tål det manuella tygtaket inte automatvätt, men det borde ju knappast vara något större problem:

Spyder RS är en bil för absoluta motornördar och de skulle väl ändå aldrig drömma om att inte tvätta sin bil för hand eller att köra den i regn, eller?



Med sina 1 485 kg (inklusive 75 kg förare) väger Spyder RS märkligt nog fem kilo mindre än Cayman GT4 RS. Lämnar man tygtaket hemma sparar man ytterligare åtta kilo.

## TEKNISK INFO/Porsche 718 Spyder RS

**Motor:** B6, bensin, 3 996 cm<sup>3</sup>, 500 hk vid 8 400 r/min, 450 Nm vid 6 750 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

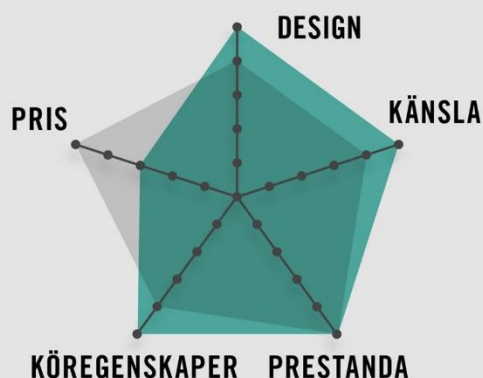
**Kaross:** L/b/h 4 418/1 822/1 252 mm. Axelavstånd 2 482 mm. Bagagevolym 275 l. Tjänstevikt 1 485 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 3,4 sek. Toppfart 308 km/h. Förbrukning 13,0 l/100 km.

**Pris:** Från 1 640 000 kronor. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- Porsche 718 Spyder RS
- BMW M4 Cabriolet Competition



## SUMMERING

**Bäst:** Fantastisk motor, fantastiska köregenskaper, fantastisk interiör (analog!), fantastiskt ljud.

**Sämst:** Den sista av sitt slag.





## 11. Veteranbilar byggs om – blir elektriska

Uppdaterad 31 aug. 2023

Publicerad 31 aug. 2023

Älskar du äldre veteranbilar men önskar att de vore mer miljövänliga?



*Porsche 911 rusar fram på vägarna – snart med en elektrisk motor?*

**Nu byggs gamla bensinbilar om och får nytt liv – med elmotorer.**

Moderna bilar i all ära – men vad kan mäta sig mot en Porsche 911, en Volkswagen-buss från 1974 eller en Saab Sonett från 1956?

Nu blir dessa skönheter ännu mer attraktiva – många vill bygga om de bensindrivna fordonen till elektriska – för att göra dem mer klimatvänliga.

**Motorer från skrotade Teslor**

Många hobby-entusiaster har låtit bygga om sina veteranbilar med elmotorer från skrotade Tesla-bilar. Det var så det hela började, enligt [Business Insider](#).

Nu ökar intresset för att bygga om äldre bilar – och marknaden för elektriska komponenter som kan installeras i bilarna blomstrar.

Koncept i sig är inte nytt – men det har nu blivit enklare att konvertera bilar från bensindrivna till elektrisk motor genom en mer avancerad och utvecklad teknik. Man tar bort bilens motor och ersätter den med bland annat batteri, elmotor och högspänningskablar.

## Får bidrag för att bygga om veteranbilar

I Frankrike har regeringen satsat tiotals miljarder euro för att uppmuntra privatpersoner att bygga om sina bensinbilar till elbilar, rapporterar [SVT](#). Privatpersoner får ett bidrag på 6000 euro, 70 000 kronor, för att installera en elektrisk motor.

För fransmännen har det nu blivit billigare att konvertera sin bensinbil än att köpa en ny elbil, och det kostar runt 14 900 euro, 175 000 kronor.

Det ges även ekonomiskt stöd till verkstäder som bygger om gamla bilar till elbilar.

### Hur miljövänligt är det?

Är detta en alltigenom miljövänlig lösning? Nej, inte om du bara låter din konverterade bensinbil stå stilla i ett garage. Att tillverka de litiumjonbatterier som finns i elbilar eller konverterade bensinbilar är i sig en resurskrävande och inte särskilt miljövänligt process.

Om batterierna inte används tillverkas de i onödan – [Time Magazine](#) jämför det med solpaneler som placeras i en mörk källare.

Vill du bygga om din veteranbil – se till att den då kommer till användning!



### Isabel Hallqvist

Reporter på Dagens PS med fokus på ekonomi.

### Läs även:



### Bilar för miljarder: Klassiska bilar pekar mot en mörk trend



### Unik Dusenbergs gömdes i hö under kriget



### Allt om Rolls-Royce världsberömda gudinna

## 12. Tjeckiens president undertecknar nya körregler i lag

Skriven av [ČTK](#) Publicerad 31.08.2023 kl 13:00:00 (uppdaterad den 31.08.2023)

Från och med nästa år sänks köråldern samtidigt som hastighetsgränsen höjs. Ändringar i poängstraffsystemet träder också i kraft.



President Petr Pavel **undertecknade en ändring** av vägtrafiklagen på tisdag och införde betydande förändringar i förarstraffpoängssystemet, böter och trafikregler. Detta ändringsförslag medför flera anmärkningsvärda ändringar.

### Köråldern sänks, hastighetsgränsen höjs

Från och med nästa år kommer individer att vara berättigade att få körkort vid 17 års ålder. Detta kommer dock endast att tillåtas under ledning av en kvalificerad mentor. Genom ändringen införs dessutom begreppet testkörkort.

På utvalda motorvägsavsnitt får den högsta tillåtna hastigheten höjas till 150 kilometer i timmen. Påföljderna för hindrande av spårvagnspassager skärps.

### ÄNDRINGAR I KORTHET

- **Körålder:** Från och med nästa år kan individer börja köra vid 17 års ålder, men endast under överinseende av en mentor.
- **Hastighetsgränser:** På utvalda motorvägssträckor kan hastighetsbegränsningen höjas till 150 kilometer i timmen.
- **Påföljder för spårvagnspassage:** Påföljderna för blockering av spårvagnspassager skärps.
- **Straffpoäng:** Förare kommer nu att få antingen två, fyra eller sex straffpoäng för brott. För rattfylleri kommer förarna att få sex poäng, en minskning från de tidigare sju, men de kan få administrativa böter på upp till 25 000 CZK, en ökning från nuvarande 20 000 CZK.
- **Avstängning av licens:** Att samla 12 straffpoäng kommer fortfarande att leda till att körkortet dras in.
- **Körkort och fordonsintyg:** Från och med nästa år kommer förare inte att behöva bära sitt körkort och fordonscertifikat. Den här ändringen kommer tidigare än det ursprungligen planerade utgångsdatumet den 1 juli 2025.



### 13. Norrmän körde Volvo 40 000 mil – på ett år

Uppdaterad: 30 aug. 2023

Publicerad: 30 aug. 2023

**Bussar har enormt höga krav ställda på sig vad gäller driftsäkerhet. Det är något en buss i form av en Volvo i Norge nu är ett kvitto på.**



*En Volvo-buss i Norge gick hela 40 000 mil på ett år.*

Bussen i fråga, en Volvo 9700 HD, trafikerar rutten Oslo – Måløy i Norge via ett antal stopp.

Totalt är rutten 1 220 kilometer lång, något den alltså avverkar dagligen.

**Det rapporterar norska Fjordingen.**

#### **Volvo som går och går**

Varje dag genomför den två turer. Den startar i Oslo klockan 09:30 varje morgon med ankomst i Måløy klockan 20:00.

Där väntar den en dryg timme innan avfärd tillbaka till Oslo igen klockan 21:10 och anländer i Oslo klockan 06:40 på morgonen.

Totalt 8–10 chaufförer rattar bussen på ordinarie basis och bussen rullar 22 av dygnets 24 timmar.

Den rullar nästan varje dag, med undantag för service, vissa helgdagar och liknande.

I Volvo 9700 HD finner man drivlina från Volvo Lastvagnar, varför de kan gå otroligt långt. Dessutom får bussar köra snabbare än lastbilar, något som gör att miltalet ökar snabbare.



*Bussar är unika i det att de i många fall rullar nästan dygnet runt.*

### Nytt rekord?

Rutten är enormt påfrestande för bussen och går 930 meter över havet vilket vintertid innebär rejäla mängder snö och stora temperaturskillnader.

Det rör sig dessutom om en väldigt kuperad rutt, något som gör att bussen måste jobba hårt, dag ut och dag in, samtidigt som den transporterar uppåt 65 passagerare beroende på utförande.

På blott ett år kördes bussen 401 608 kilometer, vilket är ett snitt på 1 100 kilometer om dagen. Rutten kallas för **Nordfjordsekspressen**.

En norsk klassiker

Sträckan Oslo – Måløy har varit i bruk sedan 1988 och är därför en av landets äldsta rutter.

Bussen har aldrig varit med om någon längre period då den varit ur bruk och servas frekvent.

Den fick nya dekaler när rutten bytte ägare från Nettbussar till Vy och är fortfarande i bruk.

**Läs även:** Han körde 32 000 mil på ett år

**Läs även:** Victor körde sin Toyota 164 000 mil – så mår den idag

**Läs även:** De körde från Kina till Sverige i en Scania



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

## 14. Så körs Scantias nya solbil i Sverige – med 100 kvm solceller

Publicerat 31/08/2023

av Maths Nilsson

Scania och ett svenskt åkeri börjar nu testerna unik hybridlastbil med 100 kvadratmeter solceller.



Bilen kan ladda in 5 000 km räckvidd enbart från solen per år i Sverige. I Spanien blir det 10 000 km.

– Bränslet är i dagsläget en ökande kostnad för åkeriföretagen och allt vi kan bidra med för att sänka denna kostnad kommer att gynna samhället på lång sikt, säger Daniel Sandh, VD på Eksjö Maskin & Truck.

Nu börjar Scania att testa sin nya hybridlastbil med solceller på släpet på allmän väg i Sverige. Lastbilens 18 meter långa släp är nästan helt täckt av solpaneler, vilket motsvarar ett hus utrustat med lika kraftfulla paneler. Solenergin ger hybridlastbilen en förlängd kör- räckvidd på upp till 5 000 kilometer årligen i Sverige. I länder som Spanien, med fler sol- timmar, kan lastbilen få 10 000 km räckvidd direkt från solenergi.

Den soldrivna lastbilen har utvecklats i ett forskningsprojektparti finansierat av statliga innovationsmyndigheten Vinnova, för att utveckla lastbilar med låg klimatpåverkan tack vare solenergi. Lastbilen är en laddhybrid på 560 hästkrafter.



FILM: [https://youtu.be/J-p\\_dK1h-iQ](https://youtu.be/J-p_dK1h-iQ)

De tunna, lätta och flexibla solpanelerna har en maximal verkningsgrad på 13,2 kWp (kilowatt topp). De beräknas leverera 8 000 kilowattimmar årligen vid drift i Sverige. Batterierna har en total kapacitet på 300 kWh, med 100 kWh på lastbilen och 200 kWh på släpet. Med de nya batterierna har lastbilen en räckvidd på el på 250 km.

– Scanias syfte är att driva omställningen mot ett hållbart transportsystem. Aldrig tidigare har solpaneler använts för att generera energi till en lastbils drivlina som vi gör i detta samarbete. Denna naturliga energikälla kan avsevärt minska utsläppen inom transportsektorn. Det är fantastiskt att ligga i framkant i utvecklingen av nästa generations lastbilar”, säger Stas Krupenia, chef för forskningskontoret på Scania.

Scania R-series solar-powered hybrid electric truck

Lastbilen är resultatet av ett tvåårigt forskningsarbete mellan Skåne, Uppsala universitet, Eksjö Maskin & Lastbil, Midsummer, Ernsts Express och Dalakraft. Solenergin minskar driftkostnaderna och lokala utsläpp avsevärt på grund av lastbilens egenproducerade energi.



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



## 15. Två av tre lastbilar kör tomma – globalt problem

Av Isabel Hallqvist Uppdaterad 01 sep. 2023 Publicerad 31 aug. 2023

**Möbler, livsmedel eller arbetsmaterial, vad fraktar lastbilar egentligen? På Europas vägar kör många fyllda med – ingenting.**



*På Europas vägar kör många lastbilar helt tomma.*

Du kanske någon gång har undrat vad lastbilarna på vägarna egentligen fraktar? I Storbritannien är svaret, i 2 av 3 fall: ingenting.

Enligt landets transportmyndighet färdas tunga lastfordon tomma över flera miljarder kilometer varje år. Det motsvarar att köra till månen och tillbaka 6 500 gånger, rapporterar [BBC](#).

Problemet är globalt. I EU kör en av fem lastbilar tomma, i USA är den siffran 15 procent.

Detta innebär inte bara onödiga kostnader för åkerierna (framför allt med tanke på de höga bränslepriserna), även utsläppen på vägarna ökar – helt i onödan.

Anledningen till att så många bilar kör tomma beror bland annat på logistikproblem. Exempelvis: lastbilarna kör med en last i den ena riktningen och kör sedan tillbaka tomma i den andra.

Därför arbetar flera företag med att hjälpa åkerierna bli bättre på att samordna sina resor och dela på lasten med andra aktörer. Med hjälp av digitala lösningar, kopplas åkerierna samman med verksamheter som är i behov av transport.

Förhoppningen är att antalet tomma bilar ska bli färre. Men i vissa fall är det oundvikligt att en lastbil inte kan köra ett annat företags last – en oljetank kan exempelvis inte forsla mejeriprodukter och frysta livsmedel kan inte köras i en lastbil med rumstemperatur.

**Läs även:**

[Hoppsan – svenska lastbilar blir 10 meter längre](#)  
[Svenska lastbilsjättar: Vi rundar inga sanktioner](#)

## 16. Tvärnit för Sveriges första permanenta elväg

Publicerad 2023-08-30 kl 17:08

Text Erik Söderholm

Kostnaderna drar iväg och nu avbryts Trafikverkets upphandling av elvägen på E20.



*Observera att bilden är en arkivbild – den visar inte den aktuella elvägen.*

Tanken var att Sveriges första **permanenta elväg**, på E20 mellan Örebro och Hallsberg, skulle vara färdigbyggd 2025. Men så blir det inte.

Trafikverket avbryter nu den pågående upphandlingen av elvägen eftersom kostnaderna för exempelvis teknik och kringtjänster inte täcks.

”Ökade kostnader har lett till att projektet saknar tillräcklig finansiering”, **skriver myndigheten**, och hänvisar även till omvärldsläget med inflationen och sämre tillgång på material.

– Det här är inte det scenario vi hade föreställt oss men det var ett nödvändigt beslut, säger Kenneth Natanaelsson, biträdande chef för Trafikverkets elektrifieringsprogram, och fortsätter:

– **Vi såg att de anbud** som kom in låg högt över den beräknade budgeten och att projektet inte längre skulle vara genomförbart.

Elvägen ska nu analyseras på nytt för att pressa ned kostnaderna och om det lyckas kan elvägen fortfarande bli verklighet.

## MER OM ELVÄGAR

- Elvägar laddar upp fordonen som kör på den medan de körs. Det kan vara en lösning för lastbilar som annars hade behövt tunga batterier för att kunna elektrifieras.
- Det finns flera olika tekniker som kan användas på elvägar, till exempel en skena i vägen eller luften som fordonen ansluter till eller överföring av ström på elektromagnetisk väg.
- Trafikverkets uppskattning är att kostnaden ligger på mellan 100 och 300 miljoner kronor per mil.



**Erik Söderholm**

### Mer från vi bilägare:



### Elvägar utreds för magnetfält



### Så ska bilägarna betala för att ladda på elvägen



### Klart: Här byggs Sveriges nya elväg



### Räckviddsrekord på elväg: 192 mil utan laddstopp

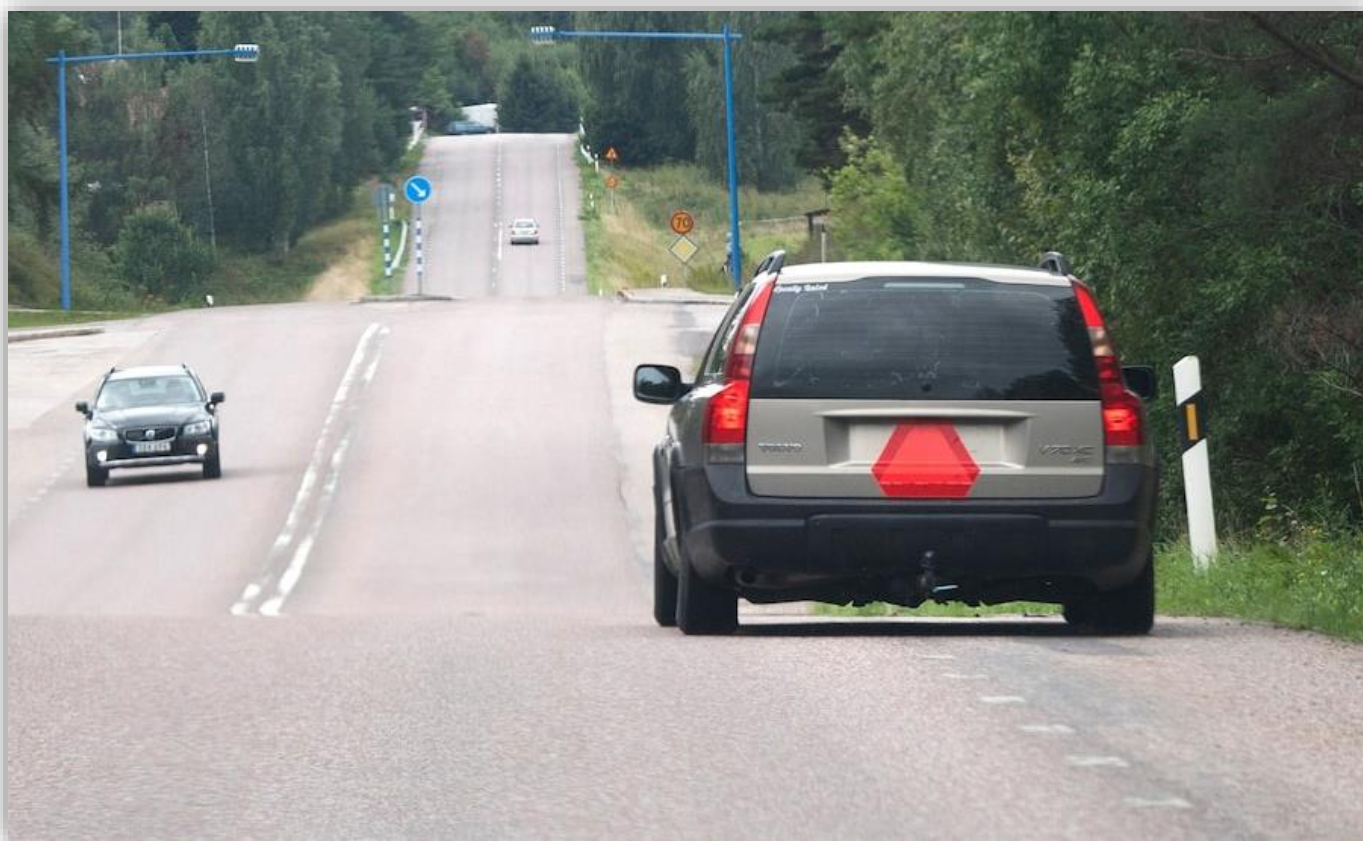
## Teknikens Värld

### 17. I dag gäller nya regler för A-traktorer

Publicerad: 31 aug 2023 kl 15:02

Uppdaterad: 31 aug 2023 kl 15:41

Från och med nu börjar nya regler att gälla för körning med A-traktor. Det innebär bland annat att den som färdas i en A-traktor måste använda bilbälte.



I dag den 31 augusti träder ett antal ändringar i trafikförordningen i kraft. Ändringarna gäller A-traktorer och innebär att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare, att det endast får sitta en passagerare per sådan plats, att den som färdas i en A-traktor **ska använda bälte** och att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen. Det uppger regeringen på sin hemsida.

Regeln om maxhastighet kompletterar den fordonsregel som redan finns, om att en A-traktor inte får vara konstruerad för att kunna köra i mer än 30 kilometer i timmen. Detta gör det lättare för polisen att övervaka hastighetsöverträdelser med A-traktor.

– Regeringen har beslutat om flera åtgärder för att öka säkerheten vid körning med A-traktor och nu träder ändringarna i kraft. Vi utgår från att ungdomar som kör A-traktor förstår vikten av att följa reglerna, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson.

Regeringen arbetar nu vidare med två återstående lag- och förordningsändringar utifrån Transportstyrelsens förslag. Bland annat vill regeringen öka säkerheten ytterligare för A-traktorer genom att införa krav på vinterdäck.



*En trailerdragare som A-traktor? Jo, så är det.*



**Daniel Östlund**



**Ännu en feltäckt papperstiger om A-traktorer KRÖNIKA**

## 18. Volvo 480 siktade högt – sedan började problemen

Publicerad 23 oktober 2021 Text Carl Legelius

### BACKSPEGELN

Maken till missad chans har vi väl aldrig sett från Volvo. Men om inte om varit hade 480 nog kunnat bli en duundersuccé.



*Framåtblickande design, sportig kaross,  
spektakulär interiör till trots – Volvo 480 blev en miss.*

Volvo 480 var märkets första framhjulsdrivna bil och den första sportmodellen på mer än tio år. Den initiala lanseringen var lyckad. När de första bilderna på nya 480 ES släpptes i oktober 1985 tillsammans med några knapphändiga faktauppgifter blev mottagandet positivt.

**Den inhemska pressen** rapporterade lyriskt om alla finesser och berömde den ärtiga karossen. Motorn var visserligen bara på 109 hk men bilen var ju lätt och de uppgivna fartresurserna mer än tillräckliga. Och redan från början stod det klart att det skulle komma en Turbo också. Framtiden såg ljus ut.

**Sedan började** problemen. Nya 480 ES visades visserligen enligt plan på bilsalongen i Genève våren 1986 och orderböckerna fylldes på duktigt. Men produktionen kom inte igång som det var tänkt. Under 1986 tillverkades bara en handfull bilar och först på våren 1987, efter i många fall ett års väntan, fick de första kunderna sina bilar.

Snart visade det sig att 480 ES inte höll kvalitetsmässigt, Volvo hade släppt modellen för tidigt. Verkstäderna fylldes av sura kunder med långa fellistor och snart var ryktet igång: 480 var en problembil.



*Separata fåtöljer bak – tufft!*

**Bilarna läckte in**, popuplamporna fastnade, elektroniken strejkade... Dessutom stod det snart klart att den lilla motorn från Renault var alltför timid. Ännu värre blev det med katalysator, då sjönk effekten till 95 hk. Många hoppades att Turbon skulle sätta den där pricken över i:et som saknades. Men även om motorn var komfortabel och stark på låga varv var toppeffekten 120 hk inte mycket att skriva hem om.

Senare årsmodeller var bättre, Volvo tog itu med många av barnsjukdomarna och uppgraderade 480 i tysthet. Mot slutet av sin levnad fick ES en tvålitersmotor på 110 hk men då var försäljningen försvinnande liten i Sverige.

### **VOLVO 480 ES 1987**

**Nypris:** 126 800 kronor.

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Vattenkylning. Volym 1 721 cm<sup>3</sup>. Max effekt 109 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 140 Nm vid 4 000 v/min.

**Kraftöverföring:** Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda.

**Mått:** L 426/B 171/H 132 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram/bak. Fram fjäderben och nedre triangellänkar, bak stel axel.

**Styrning:** Kuggstång, servo. Vändcirkel 10,1 m.

**Hjul:** Lättmetallfälgar, bredd 6 tum, däck 185/60 HR14.

**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo.

**Fartresurser:** Toppfart 190 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 9,5 s.

**Förbrukning:** 0,85 l/mil.



*Förarmiljön var utformad som i ett jaktplan sade Volvo. Nåja.*

## LIVSCYKELN

**1985** De första bilderna på Volvos första framhjulsdrivna bil, 480 ES. Den är helt väsensskild från tidigare Volvomodeller, fylld av finesser och elektronik, endast AC gick att välja till.

**1986** Officiell premiär på bilsalongen i Genève. Endast 851 bilar tillverkas detta år. De flesta kunderna får vänta och ges hela tiden nya besked om när de kan få sina bilar.

**1987** Produktionen kommer äntligen igång. På hösten kommer 480 Turbo som -88 års modell men med katalysator har den bara 120 hk.

**1988** Katalysatorversionen av 480 ES 1988 tappar 14 hk och har 95 hk.

**1990** Effekten i ES höjs på 1990 års modell till 102 hk. Turbon har oförändrat 120 hk. Årsproduktionen sjunker under 10 000 bilar. Toppåret -88 tillverkades 15 944 exemplar.

**1993** Ny motor, en tvåliters på 110 hk. Automat tillval. Färganpassade stötfångare, nya fälgar och airbag tillval. Turbon får 15-tumshjul.

**1994** Vita blinkersglas!

**1995** Den 7 september läggs tillverkningen ned efter 80 643 byggda exemplar. Sista 480 exemplaren utgjorde en specialserie som hette 480 Celebration.



**Carl Legelius**



## 19. Goodwood Revival 8 - 10 September 2023



<https://youtu.be/kxohhpX2kfM>

Har schemalagts till 8 sep. 2023 [#GoodwoodRevival](#) [#F1](#)

Full och oavbruten täckning av alla F1, Le Mans, sportbil, touring car och mer action från Goodwood Revival 2023. **Avspark klockan 9 fredagen den 8 september** kommer denna ström att gå ända fram till slutet av evenemanget och loopa över natten om du missar något. Förvänta dig att se en av de mest spektakulära all-Ferrari-tävlingarna genom tiderna, de fantastiska RAC TT GTs, BTCC, Le Mans, NASCAR, IndyCar och F1-stjärnorna racing touring bilar och mer, samt speciella firande av Lotus, Carroll Shelby och Sir Jackie Stewart. Förare inkluderar Jimmie Johnson, Jenson Button, Mark Webber, Tom Kristensen och många fler.



**Roger Warolin**