



Fiat Ritmo 75CL 1979

- 1. Tesla slår tillbaka**
- 2. Fackets nya drag mot Tesla liknar maffiametoder**
- 3. EU:s nya batteripass ska avslöja batteriets kapacitet**
- 4. Volvo Cars väljer italienska gigapressar till Slovakien-fabrik**
- 5. BMW börjar med autonom körning i vår**
- 6. Nu berättar Caterham mer om den sportiga elbilen Project V**
- 7. Nya helt elektriska MINI Cooper**
- 8. Nya Mini Countryman med John Cooper Works-behandling**
- 9. Koenigseggs galna fjällbil med takbox och 2 300 hk**
- 10. Radarpionjären åkte fast i fartkontroll tack vare radarpistol**
- 11. Mega Beast är en elektrisk skolbuss med 48 mils räckvidd**
- 12. Volvo AB köper kursade batterifabriken som fick Volta Trucks på fall**
- 13. En e-rickshaw med teknik från Audi kan förändra allt i Indien**
- 14. Zero visar upp nya eldrivna motorcykeln S**
- 15. Klassisk Mini från 1990-talet sålde bättre än väntat**
- 16. Ferrari 456 GT (1996) är drottning av det förflutna**
- 17. Fiat flirtade åt alla håll i Ritmo-reklamen**
- 18. Provkörning av Volvo 245 Turbo**
- 19. Aspen höjer bruksvärdet i gammalbil**

1. Strejken: Tesla slår tillbaka

Av John Sempill

Publicerad 2023-11-10 Uppdaterad 2023-11-10

Allt fler fackförbund varslar om sympatiåtgärder. Målarna är senast på tur och slutar utföra karossarbeten från och med den 21 november.



Tesla följer "svenska arbetsmarknadsregler", enligt ett uttalande från det amerikanska företaget.

Allt fler fackförbund visar sitt stöd i konflikten mellan IF Metall och Tesla. Senast i raden är Målarna, som varslar om sympatiblockad och vägrar utföra lackering eller plåt- och plastarbeten från och med den 21 november. Detta om inga framsteg görs mellan parterna.

Samtidigt återger tidningen Arbetet att "Tesla följer svenska arbetsmarknadsregler men har valt att, 'liksom många andra företag', inte ingå kollektivavtal", enligt ett uttalande från Tesla Sverige.

Trots stridsåtgärderna kämpar Tesla vidare. "Under den här perioden är vi fast beslutna att förbli tillgängliga för våra kunder", skriver Tesla enligt [tidningen Arbetet](#).

Motorbranschens Arbetsgivareförbund är kluvna i frågan om att avtalsbundna auktoriserade verkstäder också drabbas.

– **Det skadar företag** som anstränger sig för att göra rätt och som driver sin verksamhet i tuff konkurrens på marknaden, säger Hanna Alsén, biträdande avdelningschef på Motorbranschens Arbetsgivareförbund, i ett pressmeddelande enligt Arbetet.

Uttalandet har bemötts av Veli-Pekka Säikkälä, som är IF Metalls avtalssekreterare och drivande i konflikten.

– För att det på sikt ska bli sunt även för deras företag måste man kanske vara beredd på att man en period får det obehaget, säger han enligt Arbetet.

2. Fackets nya drag mot Tesla liknar maffiametoder

Av Maths Nilsson

10 november 2023 kl 17:39

KRÖNIKA – ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTENS EGNA.

Snart byter jag fot i striden mellan Tesla och IF Metall. När inte strejken fått avsedd effekt går facket på så hårt med maffialiknande metoder att jag börjar tycka synd om Tesla. Oskyldiga bilägare och seriösa företag som tecknat kollektivavtal blir i första hand lidande av strejken.



Låt mig först säga att jag har full förståelse för och stöder den svenska modellen med kollektivavtal istället för att allt ska regleras i lagar. I Sverige har vi till exempel ingen lagstadgad minimilön, istället regleras sådana saker i kollektivavtal. Det är ett system som fungerat bra under väldigt lång tid. Det har skapat flexibilitet och gjort att Sverige har få strejker.

Det sägs att det är frivilligt för företag att ansluta sig till kollektivavtal, men fackets åtgärder och retorik talar ett annat språk. Jag har till en början känt sympati för IF Metalls strejk och tyckt att Tesla bör ta seden dit de kommer och i likhet med alla andra större seriösa företag teckna avtal som en bottenplatta för personalens villkor. Men den oerhört snabba upptrappningen och den aggressiva retoriken från fackets sida gör att jag börjar tveka och håller på att byta fot.

De första stridsåtgärderna har inte fått avsedd effekt. Nu sker upptrappningen av konflikten med nya sympatistrejker på över 100 lackverkstäder som faktiskt har kollektivavtal med sådan fart och frenesi att jag börjar tycka att Tesla, bilägare och andra företag som blir lidande känns som ett offer.

Fackets retrorik med "att Tesla inte kan gömma sig och snart inte har någonstans att gå" börjar låta som maffiametoder i mina öron. LO:s ordförande Susanna Gideonsson tvekar inte på att driva Tesla ur Sverige om det behövs. Är det så man får någon att skriva på ett "frivilligt" avtal? De senaste sympatistrejkerne drabbar i första hand bilägare och i nästan ingen utsträckning Tesla.

Senast facket utkämpade en liknande strid gällde det Toys R Us på 1990-talet. Toys R Us hade verkligen urusla anställningsvillkor och körde rovdrift på personalen. De flesta av Teslas mekaniker är enligt vad jag hört nöjda och tjänar betydligt mycket mer än **IF Metalls minimilön i kollektivavtalet** på drygt 20 811 kronor i månaden.

Det känns som att strejken snart når en punkt då Tesla inte kommer att kunna verka i Sverige längre. Ju hårdare facket går på desto större kommer sympatierna att bli för Tesla. För de är trots allt inte något skurkbolag, utan de gör mycket gott och kör inte rovdrift med sin personal. Även om jag i grund och botten tycker att Elon Musk ska anpassa sig till svenska spelregler.

Facket skulle ha mycket att vinna på att skruva ner tonläget lite och ha en mindre aggressiv retorik. Det är viktigare att försöka skapa förståelse för värdet med kollektivavtal än att utpressa en motpart som med all sannolikhet inte kommer att ge upp innan de tvingas lägga ner sin svenska verksamhet. Vem kommer att ses som skurk och offer när Teslas svenska verksamhet snabbt slagits i spillror och 50 000 bilägare lämnas åt sitt öde?

LÄS MER:

- [Facket beredda driva Tesla från Sverige: "Jajamän"](#)
-
- [Därför kan strejken få Tesla att lämna Sverige helt](#)
-
- [Tesla svarar: Vi har redan bättre avtal än IF Metall](#)
-
- [Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"](#)
-
- [Därför är Elon Musk chanslös mot svensk strejk](#)
-
- [Facket: Tesla i Sverige har lägre löner och sämre villkor](#)



Maths Nilsson

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

3. EU:s nya batteripass ska avslöja batteriets kapacitet

Publicerad 2023-11-13 kl 6:30 Text Erik Söderholm

Om några år kan bilägare snabbt få svar på hur mycket kapacitet som finns kvar i elbilens batteri. Uppgifterna ska lagras över tid i ett "batteripass".



Batteriet är den viktigaste och dyraste delen av en elbil. Är batteriet i dåligt skick och har tappat kapacitet märks det både på räckvidden och andrahandsvärdet.

Att mäta batteriets kapacitet går att göra redan nu med [särskild utrustning](#). Ett fåtal bilmodeller har en inbyggd "batterimätare", annars blir det till att besöka en verkstad eller ett besiktningsföretag.

Men med start den 1 februari 2027 kräver EU ett så kallat batteripass som bland annat visar hur mycket kapacitet batteriet har kvar. Resultatet ska sparas i en databas som bilägare kan komma åt och se degraderingen över tid.

Det är inte klart om certifikatet ska vara gratis att komma åt för alla eller kosta pengar, skriver tyska [Auto Bild](#). Men den ska gå att komma åt i alla EU-länder och löpande mätning av kapaciteten kommer förmodligen göras i samband med service.

Förutom att visa batteriets kapacitet ska märkningen också visa hur hållbart batteriet är producerat, bland annat när det gäller miljöpåverkan och arbetsförhållanden.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Halva batteriet kan dö – utan att det går på Volvos garanti



Lexus elbil har batterigaranti som gäller i 100 000 mil



Nya förslaget: Enklare att kolla upp elbilsbatteriet

Teknikens Värld

4. Volvo Cars väljer italienska gigapressar till Slovakien-fabrik

Publicerad 10 nov 2023, kl 10:05 av Mattias Rabe

Personbilstillverkaren Volvo uppför en ny fabrik för elbilar. Nu har företaget beställt två 9 000-tons gigapressar till anläggningen i Slovakien. Valet föll på italienska Idra, samma leverantör som Tesla använder sig av.



Idras 9 000-tons gigapress.

I början av året **berättade vi** att Volvo Cars uppdaterar fabriken i Torslanda med två enorma maskiner som kan pressgjuta stora aluminiumkomponenter som ersätter traditionell sammansättning av mellan 70 och 100 komponenter. Tekniken innebär en rad fördelar, bland annat mindre komplexitet, lägre produktionskostnader, lägre miljöbelastning, sänkt fordonsvikt och mer krocksäkra bilar tack vare strukturella förbättringar. "Det största teknikskiftet sedan vi bytte från trä till stål" har Volvo kallat investeringen.

Pressgjutningsmaskinerna till Torslanda levereras av schweiziska Bühler.

Nu har Volvo beställt ytterligare två enorma pressgjutningsmaskiner, så kallade gigapressar, men denna gång från italienska tillverkaren Idra, det vill säga samma leverantör som redan har levererat 14 maskiner till Tesla. Volvos nya gigapressar är två så kallade 9 000-tonspressar, det vill säga av samma storlek som gigapressarna som ska sätta samman **Tesla Cybertruck** i Austin i USA.

I filmen ovan får vi en tydlig bild hur gigantiska maskinerna är. Gigapress är minst sagt ett passande namn.

Idra skriver att de båda gigapressarna ska levereras till Volvo Cars nya fabrik som uppförs i slovakiska Košice. Fabriken, som ska drivas av klimatneutral energi, är planerad att börja bygga elbilar med start under 2026. Årskapaciteten ska uppgå till 250 000 bilar.



5. BMW börjar med autonom körning i vår

Av Roger Åberg 2023-11-10 kl 17:20

Nivå tre i Tyskland



Autonom körning finns ju i ett antal nivåer där det vanligaste bland moderna bilar idag är nivå två. Där kan bilen köra själv, men du måste ha händerna på ratten och det är du som är ansvarig. När man når nivå tre så är det bilen som kör och du kan släppa händerna från ratten och, tillfälligt i alla fall, göra annat än att kolla på vägen.

Tekniken för nivå tre och fyra har funnits länge men lagar och regler är lite sega. I vår ska nu BMW börja med nivå tre i Tyskland när de börjar rulla ut sin BMW Personal Pilot L3. Det är dock endast i farter upp till 60 km/h, så det är inte så fasligt användbart ännu. BMW kommer att göra detta tillgängligt i sin nya 7-serie.

BMW ligger steget efter Mercedes som har haft detta rullande ett tag nu, men också på samma nivåer.



Roger Åberg

[Mercedes-Benz först ut i USA med självkörning i nivå tre](#)

[Mercedes har släppt lös Drive Pilot i Tyskland](#)



6. Nu berättar Caterham mer om den sportiga elbilen Project V

Posted by Kristofer Rask november 10, 2023

I somras visade brittiska Caterham upp sitt första koncept på en ny generation lätta sportbilar.



Från att tidigare ha erbjudit byggsatser för små sportiga bilar med förbränningsmotorer tar Caterham nu klivet till att utveckla en elbil.

Resultatet blev Caterham Project V. En lätt bakhjulsdriven sportbil på 1,2 ton med en motor på 200 kW (272 kW). Toppfarten är 230 km/h och bilen ska klara 0 till 100 km/h på 4,5 sekunder. Bilen har ett batteri på 55 kWh vilket ska räcka till att ta den 400 kilometer på en laddning.

Nu har Caterham släppt en kort video, där märkets VD Bob Laishley berättar mer om arbetet och går på djupet på konceptet: <https://youtu.be/BF1cWUTu9j0>.

Planen är att elbilen ska gå i produktion 2026.

– Kärnan i Caterhams DNA är enkelhet, lätt och rolig att köra och allt vi gör nu och i framtiden är byggt kring dessa kärnvärden. Det här är vår idé om hur en hållbar coupé skulle se ut med vårt DNA, berättar Bob Laishley, VD för Caterham.

Bilen är framtagen helt som en elbil från grunden, vilket för med sig många fördelar menar Bob Laishley. Perfekt viktfördelningen och möjligheten att designa bilen kring köregenskaperna.



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](#).



7. Nya helt elektriska MINI Cooper från 375 900 kr

Av redaktören bytbil.com 2023-11-10 Text Morten B. Bek

En helt ny elektrisk MINI Cooper lovar att göra den mycket, mycket bättre än den tidigare eldrivna MINIn. Du kanske till och med kan göra en lång weekendresa i den kinesisktillverkade MINIn, eftersom räckvidden i den mest kraftfulla varianten är nästan dubbelt så bra som i den utgående modellen och finns nu tillgänglig med upp till 402 kilometer elektrisk räckvidd.



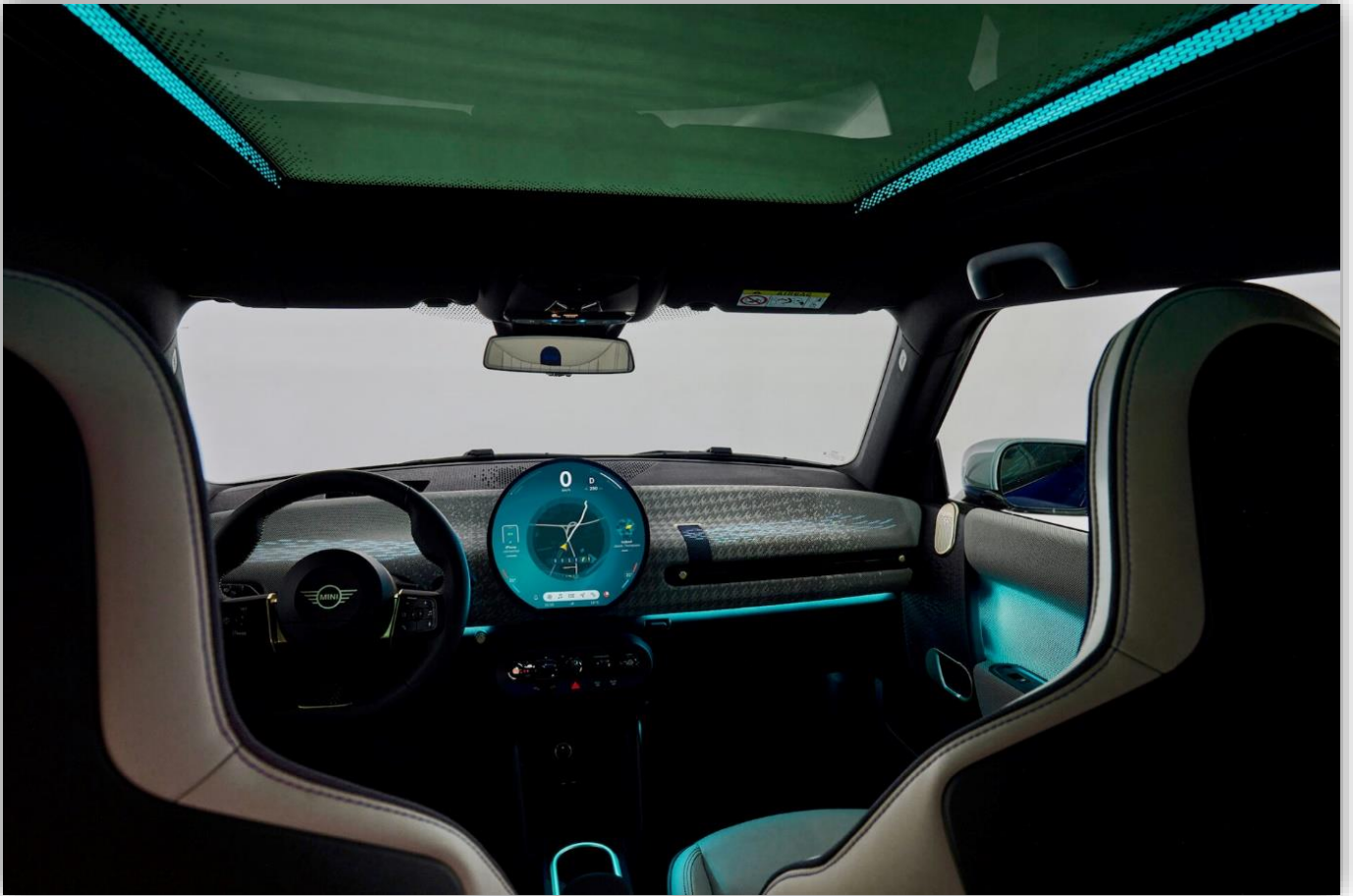
Den helt nya eldrivna MINI Cooper finns i två effektutföranden, båda med en mycket bättre räckvidd än den utgående eldrivna **MINI**. Den kommer med 184 eller 218 hästkrafter och kostar från 375.900 kr.

Även den billigaste levererar nu över 300 kilometer

Vi börjar med den billigaste av de två nya Cooper-modellerna. **MINI** Cooper E är basversionen, som med 184 hk har samma motoreffekt som gamla Cooper SE. Vridmomentet på 290 Nm fördelas till framhjulen och 0-100 km/h går på snabba 7,3 sekunder.

Priset för Cooper E är från 375.900 kr, vilket är en mycket liten prisökning jämfört med den gamla Cooper SE. Och nu får du ett 40,7 kWh-batteri och en räckvidd på upp till 305 kilometer. Det är en mycket mer rimlig räckvidd än tidigare. Och trots det finns det goda skäl att betala lite mer för en annan elektrisk **MINI** eftersom den nya versionen i Cooper SE har mer kraft, snabbare laddningstid och längre räckvidd. **MINI** Cooper SE Classic Trim kostar från 504.800 kr och levererar 218 hästkrafter, 330 Nm och 0-100 km/h på 6,7 sekunder. En full laddning ger en räckvidd på upp till 402 kilometer.

Medan basmodellen Cooper E bara kan ladda med 75 kW, vilket är helt okej även om batteriet är litet, kan Cooper SE ladda med 95 kW. Båda tar 30 minuter att ladda från 10-80 procent.



Relaterade artiklar:



Test: Hyundai Ioniq 6



Nyhet: Volkswagen ID.7 Tourer



Första bilderna av elektriska Peugeot E-3008 med 700 km räckvidd



Test: BMW M3 Touring är svaret på alla dina problem

Feber

8. Nya Mini Countryman med John Cooper Works-behandling

Bobby Green tors. 9 nov 2023, 11:20

Sportig.



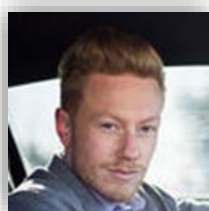
FILM: https://youtu.be/bosiN6Ti_g8

Mini presenterade nyligen nya Cooper och Countryman och nu är det dags för den prestandafokuserade versionen John Cooper Works att göra entré. Men man presenterar denna behandling till suven Countryman först, Cooper får snällt vänta.

Det man får om man köper en Countryman JCW är fränare utseende med sportigare betoning, större fälgar och bättre prestanda. Under huven sitter en turbomatad fyra på 2,0 liter som ska ge 312 hästar på den amerikanska marknaden men 296 hästar i Europa. Vridet anges till 400 newtonmeter och 0-100 km/h ska gå på 5,4 sekunder. Toppfarten anges till 250 km/h. Effekten har ökats genom nya vevstakar, andra kolvar och omgjort insug. Motorn har även fått nya motorfästen för att kunna tygla den enorma kraften. Drivningen sker på alla fyra och däcken som mäter 245 millimeter i bredd går att få med 19 eller 20-tumsfälgar. Bilen har även ett nytt avgassystem som ska låta lite sportigare, och en ljudmackapär som gör att det låter mer på insidan.

Prislappen börjar på 46.900 dollar och de första leveranserna ska ske i maj nästa år.

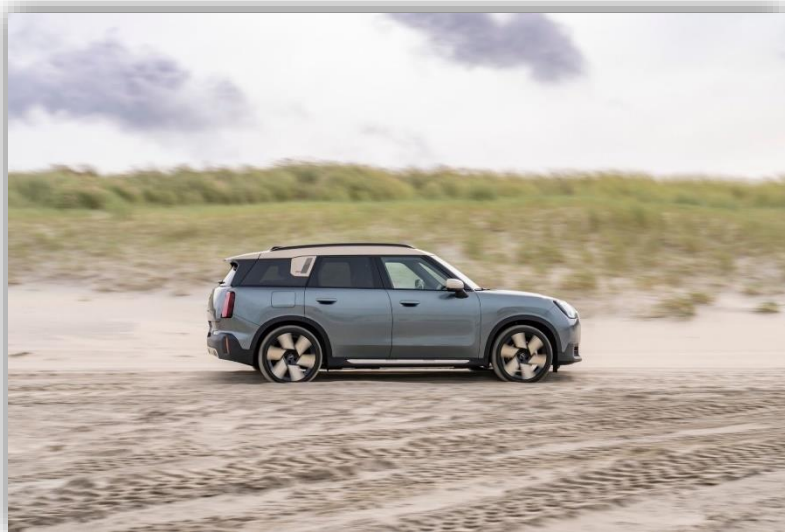
[autoexpress.co.uk](https://www.autoexpress.co.uk)



Bobby Green



**Här är nya Mini Cooper och Countryman
Två elbilar till på marknaden**



**Priset klart för nya eldrivna Mini Countryman
Kostar från 529.400 kronor**



**BMW ska börja sälja bilar direkt till kund
Börjar med Mini i Sverige**

9. Koenigseggs galna fjällbil: Takbox och 2300 hk!

Av Maths Nilsson 11 november 2023, 07:00

Sportlovet är räddat! Koenigsegg visar upp sin nya takbox i kolfiber till nya Gemera. Nu kan fyra personer med skidor och packning åka till fjällen med 2300 hästkrafter.– Äventyr, här kommer vi! uppger Koenigsegg.



Koenigsegg Gemera är världens snabbaste bil med 2300 hästkrafter och en toppfart på långt över 400 km/h. Bilen är dessutom firsitsig och har plats för gott om bagage. Nu blir det fullt möjligt att ta sin nya Gemera upp till fjällen med skidor på taket.

Koenigsegg visar upp sin nya "Gearbox", och det handlar inte om någon växellåda. Boxen görs förstas i kolfiber och rymmer fyra par skidor, skidpjäxor och stavar. Den som inte vill packa skidor kan stuva in två stora resväskor och fyra mindre väskor.

Boxen begränsar dock toppfarten till 300 km/h, något som sker genom sensorer i takfästena. Det skulle ändå betyda att en resa från Stockholm till Åre skulle gå på ett par timmar, om det hade varit möjligt att hålla den olagliga hastigheten hela vägen. Koenigsegg uppger att boxen har det lägsta luftmotståndet av alla takboxar de känner till. Den höjer cd-värdet med endast 11 procent.

– Viktigast av allt, Gemera behåller sin stance, coolhet och stil med "Gearbox" stolt på toppen. Äventyr, här kommer vi! uppger Koenigsegg.

Hur snabb Koenigsegg Gemera med V8 och elmotorer är utan takbox vet vi inte. Koenigsegg uppger att bilen kommer att sätta nya hastighetsrekord. De har lyckats få plats med V8-motorn från Jesko i den firsitsiga bilen. Den nya modellen kallas Koenigsegg Gemera HV8 (Hot V8). Anledningen är att motorn fick designas om så att avgaserna går ut högst upp i mitten.

Tillsammans med en ny elmotor är resultatet 2300 hästkrafter och 2850 Newtonmeter. Av effekten kommer 1 500 hk från V8:an med dubbelturbo, 800 hästkrafter kommer från en ny elmotor som kallas Dark Matter, Totalt 2 300 hk och 2 750 Nm i vridmoment – ett nytt världsrekord för en produktionsbil.



FILM: <https://youtu.be/wHBR5nWlhAs>

– Gemera HV8 är inte bara den mest kraftfulla och extrema produktionsbilen på planeten jorden, med häpnadsväckande 1,11 hk per kg, utan det är också den mest praktiska och användarvänliga sportbilen som någonsin skapats. Dess otroliga respons, hantering, motorljud, skarp växellåda, rymlig interiör och system för fyrhjulsdraft kombineras för att skapa en oöverträffad och oöverträffad körupplevelse, redo att sätta många prestandarekord runt banor och i raka linjer, säger Christian von Koenigsegg.



Maths Nilsson

10. Radarpionjären åkte fast i fartkontroll – tack vare radarpistol

Publicerad 2023-11-11 kl 6:35 Text Erik Söderholm

En av pionjerna bakom radartechniken stoppades för fortkörning, på grund av sin egen teknik.



Robert Watson-Watt är kanske inget namn som fastnat på minnet hos de flesta, men faktum är att hans forskning ligger till grund för teknik som finns i många nya bilar än i dag.

Skotten som föddes 1892 lyckades med konststycket att skicka ut elektromagnetiska vågor som sedan reflekterades. På så sätt kunde han räkna ut avståndet, hastigheten och riktningen för exempelvis flygplan.

Tekniken blev känd som radar och även om Robert Watson-Watt inte själv kunde ta åt sig äran för hela uppfinningen låg hans rön till grund för att radartechniken kunde användas flitigt och i stor skala under andra världskriget och sedan även i civila sammanhang.

”Hade jag vetat vad ni skulle använda tekniken till skulle jag aldrig ha uppfunnit den!”

På 1950-talet flyttade Robert Watson-Watt till Kanada där han vid ett tillfälle åkte fast för fortkörning. Faktum är att polisen använde en radarpistol för att beräkna hur fort han körde.

– Hade jag vetat vad ni skulle använda tekniken till skulle jag aldrig ha uppfunnit den!, ska han ha sagt enligt egen utsago i självbiografin **The Pulse of Radar**.

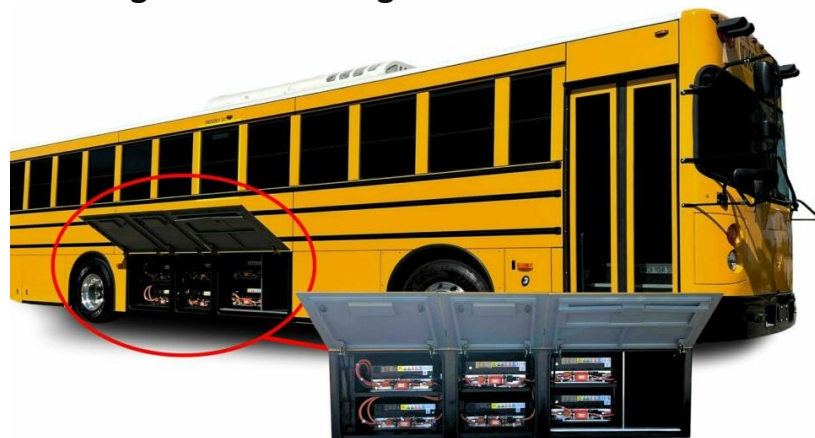


Erik Söderholm

11. Här är Mega Beast – en elektrisk skolbuss med 48 mils räckvidd

PUBLICERAD 2 NOV 2023 KL 13.33

Den har plats för 90 skolbarn och drivs helt och hållet av el från det upp till 387 kWh stora batteriet. Mega Beast är bolagets kraftfullaste skolbuss hittills.



Greenpower Mega Beast.

Greenpower Motor Company, grundat 2010, är en kanadensisk tillverkare av kommersiella elfordon för den nordamerikanska marknaden.

I modellutbudet har bolaget sedan tidigare två mindre varianter av de karakteristiskt gulmålade amerikanska skolbussarna: Nano Beast och Beast.

Nu har Greenpower lanserat **den hittills mest högpresterande modellen**, som följaktligen fått namnet Mega Beast.

Lika stor som Beast

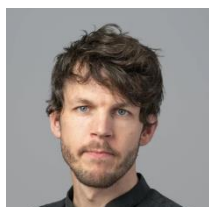
Den drygt 13 meter långa bussen har plats för 90 passagerare. Räckvidden på en laddning anges till 48 mil tack vare ett stort litiumjonbatteri om 387 kWh. Den är därmed lika stor som syskonet Beast, men med dubbelt så stort batteri. Enligt bolaget gör det att fler skoldistrikt på kontinenten kan byta från kväveoxidutsläppande dieselbussar till elektriska motsvarigheter.

Den uppges även ha mer kraft i uppförsbackar, men effekten framgår inte av pressmedlandet. Syskonet Beast har upp till 350 kW effekt.

Dubbelriktad laddning

Mega Beast har även stöd för dubbelriktad laddning, V2G (vehicle-to-grid).

Greenpowers leveranser är ännu så länge blygsamma. Under det brutna räkenskapsårets andra kvartal, som tog slut den 30 september, **levererade bolaget 16 skolbussar**. 13 var av modellen Beast, resten Nano Beast. Utöver skolbussar levererade bolaget även 14 andra kommersiella fordon.



Johan Kristensson



12. Volvo AB köper kursade batterifabriken som fick Volta Trucks på fall

Posted by Kristofer Rask november 10, 2023

Förra månaden sattes den svenska el-lastbilstillverkaren **Volta Trucks i konkurs**. Det efter att företagets batterileverantör Proterra först satte sig själva i en frivillig konkursprocess i USA. Nu kommer beskedet att **Volvokoncernen kommer samla upp spillrorna av Proterra**.



Volvo FE Electric.

Volvokoncernen har lagt det vinnande budet i en auktion för verksamhetens tillgångar i affärsenheten Proterra Powered. Det till en kostnad på 2,3 miljarder kronor.

Bland tillgångarna som förvärvats finns ett utvecklingscenter för batterimoduler, kompletta batterier i Kalifornien samt en monteringsfabrik i South Carolina. Genom förvärvet kommer Volvo att kunna påskynda utvecklingen av sitt egna batterielektriska erbjudande, lyder ett uttalande från Volvo.

Om förvärvet också kommer att förändra utsikten för Volta Trucks återstår att se. Enligt tidigare uppgifter finns det en **stor önskan hos Voltas tidigare kunder att rädda bolaget**. Kanske kan Volvo AB nu också vara en partner i ett möjliggöra det?



13. Denna e-rickshaw med teknik från Audi kan förändra allt i Indien

Posted by Kristofer Rask

november 10, 2023

De stora högspänningsbatterierna som sitter i elbilar är värdefulla och kan i många fall ha en betydligt längre livslängd än bilen i sig. Det är något som den tysk-indiska start-upen Nunam demonstrerar.



Genom uppbackning av Audi Environmental Foundation har Nunam kunnat bygga mobila powerbanks från avvecklade elbilsbatterier plockade ur Audis testfordon och prototyper. Dessa används sedan i kombination med solceller för att ge ström till små butiker, torghandlare och verksamheter i Indien. Något som har bidragit till att höja produktiviteten och levnadsstandarden för befolkningen.

Nunam påbörjade sin verksamhet med att använda sig av återvunna batterier från laptops. Med hjälp av dessa kunde man genom en enkel USB-driven ledlampa lysa upp grönsakshandlarnas stånd. Att använda sig av uttjänta batterier från gamla datorer var däremot en mödosam och inte så effektiv process. Kvalitén på batterierna varierade stort.

Allt förändrade sig när Nunam kom i kontakt med Audi. Då öppnade sig helt nya dörrar. Batterierna som Audi kunde tillhandahålla höll en helt annan standard, var av högre kvalitet och hade bättre batterikapacitet.

Ganska snabbt kunde Nunams lösningar ljussätta hela gator med torghandlare och mindre produktionsverksamheter som var direkt beroende av men saknade stabil tillgång till ström.



FILM: <https://youtu.be/9XdsboJ6wTw>

– Plötsligt kunde vi genom Audis batterier och solceller mer effektivt hjälpa små verksamheter som var beroende av ström men saknade bra tillgång till det. Manuell arbetskraft, dålig belysning sänkte produktiviteten. 2021 kunde vi tredubbla produktiviteten vid en syverkstad för kvinnor eftersom de inte längre var påverkade av den dåliga strömförsörjningen i regionen, berättar Nunams medgrundare Prodip Chatterjee.

Lösningarna som Nunam kunde bygga blev allt mer storskaliga. Genom kombinationer av solceller och batterilager kunde man tillhandahålla ström till allt fler verksamheter i mindre byar vilket kunde öka produktiviteten, även efter mörkrets inbrott.

Eldriven rickshaw

I den senaste serien av projekt har Nunam tagit fram en prototyp på en eldriven rickshaw som ska förenkla livet för än fler. Genom en kombination av batterilager, solceller och en e-rickshaw ska lokala entreprenörer helt självförsörjande kunna ta kontrollen över sina egna logistikflöden.

En laddstation utrustad med ett batterilager från uttjänta e-tron-batterier laddas under dagarna upp med hjälp av solceller. Under natten kan sedan rickshawn laddas upp för att klara av den kommande dagens transportuppdrag.

Den första prototypen "Gaia" som Nunam byggt är en konverterad rickshaw som tidigare drevs av en tvåtaktsmotor. Genom att använda sig av ett gammal chassi blev det enklare att få Gaia godkänd för trafik i Europa. Något som kunnat nyttjas flitigt under uppvisningar i Europa för att uppmärksamma Audi Environmental Foundation och Nunam.

Gaia har en luftkyld permanentmagnet-synkronmotor på 3 kW med ett vridmoment på 11 Nm. Toppfarten är 48 km/h och sprinten 0 till 45 km/h klarar den på 21,63 sekunder.

Fyra uttjänta batterimoduler från Audi e-tron räcker till att ge rickshawn en räckvidd på upp till 120 kilometer. I sin nya applikationsform väntas de kunna fungera i ytterligare sju år.

Nunam bygger nu den första laddstationen för e-rickshawn i Indien. Det i direkt anslutning till den verksamhet som ska använda den. Ett litet företag som tillverkar ett lokalt godis, som senare ska säljas på den lokala marknaden.



14. Zero visar upp nya eldrivna motorcykeln S

Av Bobby Green 2023-11-10 kl 11:40

"Best battery value in the industry"



Zero Motorcycles som bygger eldrivna motorcyklar presenterar nu den nya modellen S. Och den ser ovanligt vanlig ut, och det är också det som är meningen. Har man inte koll skulle man nog kunna ta denna för vilken hoj som helst, och inte en som är helt eldriven. Den här ska vara en vidareutveckling av modellerna SR/F och SR/S och man lovar att den ska ha "best battery value in the industry". Hojen har ett batteripack på 14,4 kWh som ska räcka i upp till 24,8 mil vid stadskörning och upp till 16,2 mil om man pendlar i motorvägsfart. Elmotorn ger 69 hästar och 131 newtonmeter och toppfarten anges till 167 km/h. Om man väljer till snabbbladdaren på 6 kW ska man kunna ladda batteriet upp till 95 procent på 1,3 timmar. Ramen är i stål, fjädringen kommer från Showa och fälgarna mäter 17 tum. Vikten anges till 223 kilo. Det som ser ut som en bränsletank är istället förvaringsutrymme men för 3200 dollar extra kan man här få en Power Tank som ger extra räckvidd. Prislappen börjar på 14 995 dollar.



Bobby Green



**Zero visar nytt motorcykelkoncept
En SR/S i fräsigare kostym**



**Zero presenterar ny eldriven äventyrsmotorcykel
Tar sig upp till 29 mil**



**Zeros senaste motorcykel kan uppgraderas via en app
Betala mer om du vill ta del av hela hojens potential**



**Polaris och Zero Motorcycles går samman
Ska bygga eldrivna offroad-maskiner**



15. Klassisk Mini från 1990-talet sålde bättre än väntat

Publicerad 2023-11-12 kl 6:30

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Sista årgångarna av den klassiska Mini förebådade vilken "livsstilsbil" efterträdaren skulle bli.



Somliga folkbilar från förr kan spela vilken roll som helst. Det går att anlända till kasinot i Monte Carlo i en välskött folkabagge utan att någon höjer på ögonbrynen och det går lika bra att köra folkrace i ett annat exemplar i Knäckebröhult en lördag i november.

Med engelska milstolpen Mini Cooper förhåller det sig på samma sätt. Den började som de tekniskt sett revolutionerande Austin Seven/Morris Mini Minor för massorna 1959 men anammades snabbt av alla möjliga intressen, trender och affärsidéer, rally och racing inte minst. Hur många utföranden och motor- och dekaltrimningar som sedan följde kan väl ingen längre hålla reda på.

1997 köptes Mini av BMW och förberedelserna för en helt ny bil för 2000-talet tog fart. Samtidigt skulle ur-Mini finnas kvar några år. Vad göra med den? BMW byggde välutrustade varianter som förlänade den ursprungligen så enkla bilen en viss lyxkaraktär, ett smart sätt att kratta manegen för den helt nya "livsstils-Mini" som debuterade 2001 och bara hade namnet gemensamt med sin föregångare.



1997 återupptogs också importen av Mini till Sverige, med förmodligen större framgång än förväntat. Det såldes några hundra bilar här och att komma över någon av dem som begagnad i dag är ett lockande sätt att förena både det klassiska receptets attraktion med åtminstone viss modernitet och en god portion charmerande lyx.

Titta bara på exemplaret på bilderna här: ädelträpaneler, pigga fartränder, tuffa extraljus, snygga fälgar... Nog är det en aptitlig kombination?

Kvaliteten på saluvagnar kan skifta högst väsentligt, liksom priset. Mini är generellt sett hemskt rostkänslig och den speciella gummifjädringen kan ha säckat ihop och förstört de annars så spänstiga köregenskaperna. Diverse elektronikspök förekommer också.

Tipset är att slå till på en bil som alltid använts som entusiastbil snarare än till vardags.

MINI COOPER 1997

Nypris: 94 500 kr.

Värde idag: 40 000–60 000 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig motor med stötstänger 2 ventiler per cylinder. Insprutning. Vattenkylning. Volym 1 275 cm³. Max effekt 63 hk DIN (46 kW) vid 5 500 v/min. Max vridmoment 95 Nm vid 3 000 v/min.

Kraftöverföring: Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. 4-växlad manuell låda.

Mått: L 305/B 141/H 135 cm.

Vikt: 783 kg.

Fjädring/hjulställ: Gummi-fjädring. Fram hjälpram och tvär-länkar, bak hjälpram och längs-länkar.

Styrning: Kuggstång.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Fartresurser: Toppfart cirka 145 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 13,7 s.

Förbrukning: 0,8 l/mil.

LIVSCYKELN

1959 Austin Seven och Morris Mini Minor presenteras och med dem sätts en helt ny definition för småbilar: framhjulsdraft, tvärställd motor och hjulen i hörnen.

1961 Mini Cooper introduceras, från början tänkt som en begränsad serie om 1 000 bilar.

1967 Mark II introduceras.

1969 Mark III. Kioskluckerutorna i dörrarna ersätts av rutor som går att veva upp. Cooper försvinner och ersätts av 1275 GT.

1971 Cooper S läggs ned.

1980 Mini säljs inte längre i Sverige. Bullerkrav var ett av problemen för importören.

1990 Samarbetet med John Cooper återupptas och namnet Mini Cooper återuppstår.

1997 BMW som nu äger Rover börjar importera Mini Cooper till Sverige. Nu motorn fått en enkel bränsleinsprutning och ger 63 hästkrafter.

1999 40-åringen firas med special-modellen Mini 40. Det fåtal som tas in till Sverige är alla vinröda med breda 13-tumshjul och röd skinninredning.

2000 Den 4 oktober till-verkas den allra sista klassiska Minin i fabriken i Longbridge. Totalt blev det 5 387 862 exemplar.



Calle Carlquist



Rover Mini Knightsbridge Final Edition 2000 i

RUOTECLASSICHE

16. Ferrari 456 GT (1996), drottning av det förflutna

2023-10-02 | av Gaetano Derosa

Inte alla Maranellos tolvcyndriga motorer föds "hejdlöst". Här låg fokus på grand touring-karaktär och stil: så idag, trettio år senare, är här en redan tidlös klassiker. Som, när den blir historisk i alla avseenden, förför ännu mer.



Ibland uppstår oförutsägbara alkemier kring en bil, till exempel **Ferrari 456 GT från 1996**. I september 1992 väntade entusiaster över hela världen ivrigt på introduktionen av en Prancing Horse-bil med frontmotor, med potential att överskugga en lucka i sortimentet som hade varat i nästan tre år och framför allt att skala bort den något kontroversiella bilden av **412**:an och dess kanter från 70-talet. "**Drake**" hade saknats sedan **1988**, ungefär lika stor som en tolvcyndrig motor som kunde upphöja fler än två passagerare, så det var verkligen dags för en sprudlande debut.







En lång väntan. Och det är inte allt: Luca di Montezemolo hade varit VD i ungefär ett år och även om få hade gissat hans entreprenörsvision var han angelägen om att återuppliva glansen av en något skamfilad ledning. Slutligen hade flera källor i månader väntat på formerna för den **framtida skapelsen** (Quattroruote från januari 1992), dessutom resultatet av designdiskussioner som pågått sedan 1985 och, viskas det, föremål för en skarp vändning när den riktning som **BMW tog med 8-serie coupé (E31)** A från 1989 uppmärksammades. Förväntan puttrade under hela motoruniversumets tysta ögon. Den 24 september flög ett gigantiskt gult tyg av i ett rum på **Parc du Cinquantenaire i Bryssel** och pressens blickar var äntligen nöjda (i väntan på att tillfredsställa publiken på bilsalongen i Paris månaden därpå).





Inga inkonsekvenser. Officiellt firades det fyrtioåriga samarbetet mellan Maranello och Francorchamps Garage av föraren Jacques Swaters, till vilken den blå pricken på den nyligen avtäckta karossen till och med var tillägnad (samma som exemplet på dessa sidor), men det var omedelbart tydligt hur den senaste födda korsades av en **teknisk och stilistisk ton av en gentlemannaförare**, ganska långt från banan och mycket närmare körbarheten hos en raffinerad, kraftfull och mycket trevlig daglig följeslagare för ett fåtal utvalda. En äkta grand tourer i italiensk stil, som stoltserade med den missbrukade GT-akronymen med en rättighet som är okänd för många andra. Det räcker med att säga att Montezemolo senare verkar ha uttryckt sig i detta avseende: "Det som är slående på 456:an är **motorns förmåga att ta fart på sjätte växeln från 2000 varv per minut utan ryck eller fel**, tillsammans med en dragkraft som aldrig verkar ta slut".





Mjukhet och ondska, en extraordinär alkemi. Men katalysatorn som verkligen gav djup åt attraktionens kemi var koncentrerad till linjen. **Mycket balanserad och strömlinjeformad**, helt utan de inkonsekvenser som ibland stötte på Ferraris som envist rymde mer än två personer, tillät den sig ett element på gränsen till utrotning som de infällbara strålkastarna, men fokuserade på en blandning av släta och uttrycksfulla ytor och avgörande detaljer (luftventilerna på motorhuven och särskilt på de vackra sidorna) med **stunder av nykterhet** (det främre gallret). Lorenzo Ramaciotti, Pininfarinans designchef vid den tiden, pekade också på en annan typ av balans, mellan den suggestiva förlängningen av motorhuven och den generösa volymen i kupén.

Heliga monster. Visst graviterade fascinationen kring **Pietro Camardellas** pennspel, som bland sina andra verk kan inkludera heliga monster som F50 eller Mythos-prototypen och idag är faderskapet till prakten fullt erkänt. Till och med Sergio Pininfarina, vars elfte dödsdag firas i år, hyllade bilen mest innerligt och valde den som sin sista Ferrari ägde. I blått, förstås. Och idag? Efter exakt trettio år **verkar priserna vara på väg upp**. Värdena belönar de manuella (till minne av en tid då automatiska växellådor verkade vara en späkning) och 456 M, eller Modificata, född 1998 med vissa förbättringar i detaljer och dragkraftskontroll, utöver de tidigare magmusklerna.

Mer raffinerad än någonsin. Vilken man ska föredra är en fråga om smak och plånbok, men för Alessandro Casolino, **ägare till bilen** på bilderna, utvecklades frågan annorlunda: "Jag hade köpt en magnifik 1999 M, men jag förstörde den på grund av distraktion i en olycka. Så 2014 hittade jag den här faceliftade modellen från 1996 i Schweiz, med bara 27 000 km, och jag blev förälskad i den." Uttrycket verkar överdrivet och ändå passar det mycket bättre än någon annanstans. Faktum är att inte bara den mycket trevliga Alessandro organiserar sammankomster fulla av tillgivenhet, utan han ägnade sig omedelbart åt sin älskling med **nästan sentimental**, översyn av servostyrningspumpen, stötdämparna och karossen och förfiningar som de nya teflonstöden för bränslepumpen, de reviderade fönsterprofilerna för att förbättra deras stängning (en typisk defekt på modellen) och framför allt ett underbart Fiammenghi avgassystem med 6-1 grenrör av historiskt minne och **ventiler som ändrar motorns "klangfärg"**. För en stor dam höjer aldrig rösten, men ibland höjer även de mest eleganta hästarna frambenen.

Klassiker

17. Fiat flirtade åt alla håll i Ritmo-reklamen

Publicerad 2023-07-23 kl 06:00 Text Calle Carlquist

Fiat tog till ett klassiskt reklamtrick för att sälja nya småbilen Ritmo.



Efter en osannolikt stark inledning av 1970-talet på svenska marknaden, med modeller som 127 och 128, började Fiats försäljning att vackla mot slutet av decenniet.

Ersättaren till 128 hette Ritmo som bekant, en bil konstruerad helt i tidens anda med halvkombilucka bak, parkerings säkra stötfångare (upp till sex km/tim) och en femte bensinspararväxel som standard. Rymlig var Ritmo också så det mesta borde ha varit upp-lagt för fortsatt succé. Att inredningen bestod av pressad billig papp och stenhård brun plast skiljde sig egentligen inte så mycket från samtida konkurrenter.

Det gjorde däremot utseendet. Den asymmetriska fronten, det udda fälgmönstret och ett knippe dittills osedda karossfärger fick många att dra öronen åt sig. Vad göra?

Ett klassiskt trick när bilen som sådan är knepig att marknadsföra är att vända sig till konkurrenterna och deras kunder. Annonserna ovan är från våren 1981 och ett typexempel. Fiat flirtar med Volvo-, Mazda-, Volkswagen- och Saab-Lanciaförare för att få dem att inse att allt deras bilar erbjuder erbjuder också Fiat – men till ett upp till 7 000 kronor lägre pris. Rationellt sett ytterst klokt, men emotionellt? Nja.

Ritmo byggdes i drygt hälften så många exemplar som sin föregångare Fiat 128 men skapade, åtminstone i Sverige, ett närmast odödligt rykte som en udda och, trots allt, rätt kul bil.



Calle Carlquist



Fiat Ritmo 5-door 1978–82.



Fiat Ritmo 125TC Abarth 1981–82.

Teknikens Värld

18. Provkörning av Volvo 245 Turbo

Publicerad 24 feb 2019, kl 19:42

Uppdaterad 10 nov 2023, kl 18:32

I en tid då sportbilar oftast var outhärliga för vanligt folk introducerade fotriktiga Volvo sin folkbil 240-serien i en het Turbo-version. Framför allt kombimodellen 245 Turbo slog undan benen på alternativa konkurrenter. Alla andra häpnade över prestandaskåpet från Göteborg.



Ett nytt decennium var fött, 80-tal, disco-eran var redan inledd, yuppietrenden stod för dörren och Volvo gläntade på den sportiga lyxbilsvärlden på sitt vis. Volvo hade lyckats rejält med sin satsning på

240-serien i mitten av 1970-talet. Trots sina rötter i **140-serien** gillade kunderna världen över säljsnacket om "tillförlitlig, säker, tidlös".

Men en ny modell stod för dörren, den moderna 700-serien skulle avlösa men tji fick planerarna i **Torslanda**. Det skulle nämligen dröja ända till försommaren **1993** innan 240-serien skulle ända. 1981 tog Volvo mod till sig och introducerade turbokonverteringen på 240. Svenska folket var redan bortskämda eftersom Saabteknikerna i Trollhättan hunnit före med att bulta fast turbo på både 99 och **900**.

I Sverige lanserades endast fyrdörrars 244 Turbo men utomlands fanns även 245-kombin att köpa, till en början under modellnamnet GLT Turbo. Volvo 245 GLT fanns för övrigt under samma period med både fyrcylindrig **B23-motor** och V6 B28-motor, leveransmatrierna från Volvo Personvagnar under tidigt 1980-tal är minst sagt ett sammelsurium att studera. Just kombinationen kombi och turbo är på den svenska marknaden koncentrerad till modellåren -84 och -85, något som givetvis höjer exklusiviteten hos modellen.



Ratt med mindre diameter skänker bättre körkänsla och var acceptabelt eftersom servostyrning var standard på 245 Turbo. Högtidsstund för Hedberg!

Vi lånar en vit 245 Turbo 1984 som ägs av Per-Åke Fröberg, till vardags chefar han passande nog över Volvo Cars klassikeravdelning "Heritage".

– Just 245 Turbo var drömbilen för många under 80-talet, den var spjutspetsen hos Volvo och har fortfarande fartresurser att matcha moderna bilar! berättar en stolt Fröberg. Även om almanackan säger vintertid och snön ligger fläckvis vit på marken tvekar inte Per-Åke att lämna över den tunna bilnyckeln med sin typiska topp i svart lakritsliknande hårdplast.

Alla som kört Volvo 240 känner igen ljudklangererna när nyckeln sätts i dörrlåset, när dörrhandtaget lyfts och gångjärnen öppnar. Något ihåligt, samtidigt solitt, som är genomgående för alla 240. Just Per-Åkes exemplar har rullat över 29 000 mil och är delvis renoverad, men känns max fem-tio år gammal. Hos en fräsch och väl omhändertagen Volvo 240 sitter nämligen allting fast även om den rullat långt.

– Att finna en svensksåld 245 Turbo är svårt, de fick ofta slita hårt som nya och som begagnad i fel händer har många Turbo gått till skroten, fortsätter Fröberg. Nu när 240-serien nått samlarstatus är det många som liksom jag åtrår "värstingen" Turbo-versionen.

Just kombinationen kombi och turbo är... något som givetvis höjer exklusiviteten hos modellen.

Vad det vita värdeskäpet på garageutfarten kostade Per-Åke låter vi vara hemligt men 245 Turbo börjar stiga rejält på hobbybilsmarknader både i Europa och i USA. Räkna med 100-150 000 kronor och uppåt för fina exemplar. Hjärtat hos 245 Turbo heter B21ET med sitt "röda" klassiska motorblock i gjutjärn och lättmetalltopp. Borrning och slaglängd var samma som hos enklaste DL-versionen, men där förgasarvarianten B21A gav 106 hästkrafter frustade turbomotorn med sin insprutning ur sig hela 155 hk vid 5 500 r/min. Vridmoment 240 newtonmeter vid 3 750 r/min var björnstarkt på sin tid.



Per-Åke Fröberg.

Ägaren

Per-Åke Fröberg lever som han lär. Till vardags basar han över Volvo Cars historiska avdelning Heritage. Känslorna för 245 Turbo är starka och köpjakten tog sin tid.

I Sverige kopplades turbotekniken endast ihop med manuell växellåda M46 med fyra växlar plus elektrisk överväxel. En titt under den plåtiga näbbhuvud avslöjar att tidigare ägare låtit montera laddluftkylare "Volvo Original Intercooler" med sitt extra kylarpaket bultat bakom ordinarie kylare plus fler anslutningar. Effektökningen angavs av Volvo till +15 hästkrafter och såldes egentligen mest till tävlingskonverteringar.

Trycket hos drivlinan är påtagligt, särskilt vid fullgasaccelerationer. Den tidstypiska turbofördröjningen hjälper till vid körning på halt underlag. Den förrådiska fläckvisa svartisen motas enkelt bort genom att medvetet köra 245 Turbo på lågvarv. Innan turbomätaren rinner över i gulmarkeringen är den vita blixten följsam, även i slipprigt väglag. Trygg och tung förmedlar den körkänslorna ofiltrerat genom ratt, växelspak och pedaler. Vem var det som sa att 240 var en traktor? Jämfört med en modern bil är urikonen från Hisingen en väloljad upplevelse, framför allt om du glömt bort hur det var att köra bilar förr. Samtidigt fungerar 240-serien som en hyfsat rymlig, komfortabel och billig rajd även i nutid.

Låter den illorangea mätarvisaren på den läskburksstora turboklockan vandra över in gulmarkerat fält och rusa vidare in i toppvarvsrödmarkeringen. Swoosch! B21ET-motorn visar musklerna och slungar iväg mig och min last snabbare än jag någonsin upplevt i en Volvo 245 och jag önskar mig sommarnatt, kompassriktning söderut, **Autobahn** och ett fulladdat bensinkort. Snacka om expressvagn ämnad för kontinentalryssningar!



*Instrumentbrädan fick ny design i samband med faceliften 1981.
Det klossiga utseendet behölls ända till 240-seriens nedläggning 1993.*

De allra flesta 245 Turbo beställdes ofta ordentligt extrautrustade men Per-Åkes exemplar är välkommet befriat från attiraljer som elfönsterhissar, elstyrda sidobackspeglar och snobbig skinnklädsel med knappstoppling. Chosefri är ordet som dyker upp i ordbanken när det rattas på vägarna söder om Göteborg. Det som märks mest är de dubbla Volvo Original Tweeter-diskanthögtalarna uppe vid A-stolparna, ljudet är pikant och lokalradion varnar för snösvängen.

Vi tar en paus "hemma hos" en i dagarna nyligen bortgången stor 245-förespråkare. Ingvar Kamprad körde länge Volvo 245, hans sista var givetvis av sista årsmodellen 1993. Magkänslan säger oss att någon dyrbar Turbo knappast parkerades utanför Kamprads residens. Men [Ikea-huset](#) i Källered som invigdes redan 1972 är i vart fall en kopia av det allra första möbelvaruhuset i Älmhult.

För sin tid var Volvo 245 Turbo ofta något oöverkomligt och kanske väl skrytsam för jantelags-Sverige. Som en verklig ulv i fårakläder eller hellre en racerförare i blåställ som revolutionerade värstingmodellen på den svenska bilmaknaden i mitten av det rusande 1980-talet samtidigt som den visade Volvo som ett kommande lyxbilmärke. Endast två år fick 245 Turbo lov att flyga i Sverige, men vi lovar att de få återstående exemplaren kommer att höjas till skyarna för fler än enbart redan förlorade Volvo-fans.

VOLVO 245 TURBO 1984

Ursprungligt pris (1984): Ca 95 000 kronor.

Uppskattat pris (2018): Brukskick med mellan 15-20 000 mil på mätaren runt 90-120 000 kr. Riktigt fina lågmilare från 150 000 kr.

Motor: Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor med överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Insprutning, turbo. Cylindervolym 2 127 cm³. Max effekt 155 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 3 750 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda med elektrisk överväxel.

Hjul: Fälg 6 tum, däck 195/60 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 265, längd 490, bredd 172, höjd 146, spårvidd f/b 143/136. Tjänstevikt 1 460, maxlast 390. Tank 60 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h ca 9 s. Toppfart 195 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 1,16 l/mil.

UTRUSTNING**Standardutrustning**

Servostyrning

Lättmetallfälgar

Varvräknare

Mattsvalt karossdekor

Sportchassi

Växeldamask i läder

Säten i trikåplyschklädsel

Tillval från fabrik

Elmanövrerade yttre backspeglar

Luftkonditionering

Elektriska fönsterhissar

Centrallås

Metalliclack

Färganpassad instrumentbräda

Säten i plysch- eller läderklädsel

LÄS MER: [Volvo 245 Transfer](#)

Artikeln är tidigare publicerad i Klassiska Bilar 4/2018.



Hans Hedberg

19. Aspen höjer bruksvärdet i gammelm bilen

Publicerad 2023-11-11 07:45 Text Gunnar Ljungstedt

I takt med att macksoppan förändras med mer etanolblandning och mer krackade komponenter kommer problemen för våra äldre hobbyfordon. Irriterande ånglås, läskig oidentifierbar gucka i bränslesystemet och ångest när bilen ska igång efter vinterförvaringen. Aspen har en lösning.



Gamla bilar utan smart insprutning kan inte kompensera för svajig bränslekvalitet och dagens soppa gör risken för ånglås till en pina. Aspens nya Classicbränsle kan vara ett alternativ, speciellt när det drar ihop sig till vinteravställning.

Och där står du och svär, med huven öppen mitt i en korsning medan trafikanterna i den moderna grå plåtsörjan tutar ilsket för att du står i vägen med ditt härke.

Ånglås.

Debatterna brukar vara vilda när dagens mackbensin diskuteras i garagen. Det svärs över etanolblandningen som nu dragit iväg till tio procent i blyfri 95, och den mer initierade muttrar över krackade komponenter som ställer till det.

Aspen har sett problemet, och löst det. Redan i början av 80-talet lade Roland Elmäng, med erfarenhet från både oljeindustrin och som bränsleexpert på Volvo, grunden till företaget när han oroade sig över skogshuggarnas oproportionerligt stora tendens att drabbas av leukemi som en tragisk effekt av att ständigt jobba i ett moln av avgaser från motorsågarna,



Förutom att vara absolut etanolfri håller Aspen Classic Vehicle Fuel en hög kokpunkt och innehåller minimalt med krackade komponenter. Bra lagringsegenskaper och ett något renare miljösamvete ingår i priset.

Problemen kommer

Under andra världskriget tillverkades flygbränsle genom alkylering, då man tog till vara på ångor från raffinering av råolja. Det bränslet blev renare än andra bränslen och fritt från många av de skadliga kolväten man annars hittar i traditionell industri.

Sedan dess har Aspens alkylatbränsle varit norm för småmaskiner som motorsågar, röjsågar och även inom exempelvis gokart. Inom gammelmilshobbyn förekommer det också då många väljer att tanka alkylat i bilen innan vinterförvaring då det är lagringsbeständigt och stabilt.



Ulf Karlsson hos Aspen har titeln senior produktspecialist på visitkortet och har koll både på problematiken man stöter på i hobbyfordon och hur man löser den. Ett anpassat bränsle kan spara mycket ångest.

Nu lanserar Aspen en produkt direkt riktad till äldre bilar, Aspen Classic Vehicle Fuel, en 98-oktanig bensin för i första hand äldre entusiastfordon.

– Macksoppa fungerar bra för majoriteten som har stor omsättning på bränsle, menar Ulf Karlsson, senior produktspecialist på Aspen.

Det är när bensinen lagras en längre tid, eller när man har en bil där tillverkaren inte designat bränslesystemet för etanol som problemen kommer.

Krackade komponenter

Ulf identifierar två huvudproblem.

– Etanol ihop med vatten blir en korrosiv mix och krackade komponenter, enkelt uttryckt där man bryter sönder molekyler som inte blir helt stabila, bildar beläggningar som harts.

Därför förekommer ingen etanolinblandning i Classic Vehicle Fuel och mängden krackade komponenter hålls så låg som möjligt.

– Bränslet är packat och filtrerat hos oss så vi har bra kontroll på kvaliteten.

Ånglås är ett annat aber som gärna drabbar förgasarbilar med mekanisk bränslepump och stora delar av bränslesystemet exponerat för strålningsvärme i motorrummet. När fartvinden inte kyler riskerar bränslet att koka.

– Vi har försökt lägga flyktigheten så lågt som möjligt, förklarar Ulf. Vi har verkligen tänkt på hur vi formulerat bensinen.

Kan lagras längre

Classic Vehicle Fuel är inget alkylatbränsle, det behovet finns inte på samma sätt i en bil.

– Fast vi har försökt repetera alkylatbensinens stabilitet så att den kan lagras längre, påpekar Ulf. Åtminstone tre år ska inte vara något problem, antagligen håller den längre om den förvaras rätt.

Moderna insprutningsmotorer har förmågan att kompensera för variationer i bränslekvaliteten, det klarar inte en förgasarmotor av. Då är ett stabilt bränsle med jämn kvalitet viktigt och ett incitament till att betala ett högre pris för soppa, speciellt i ett hobbyfordon som kanske bara rullar något hundratal mil per år. Men även i en insprutningsbil finns en poäng i att tanka ett lagringsbeständigt bränsle utan etanol inför vinterförvaringen för att slippa otrevliga överraskningar till våren.

Aspen Classic Vehicle Fuel säljs på 25-litersfat för 1 299 kr.



Gunnar Ljungstedt



Roger Warolin