



Glas GT 1700 Cabrio

- 1. Volvos systemmärke avslöjade ny elbil i Göteborg**
- 2. Är Cupra Tavascan den coola kusinen man förväntar sig**
- 3. Toyota hoppas på ny pickup som drivs med vätgas**
- 4. Ferrari fortsätter med V12-motorer tills de förbjuds**
- 5. 12-voltsbatteriet ska bli bättre men också dyrare**
- 6. Planerar Xiaomi SU7 att ta Porsche Taycans Nürburgring-rekord**
- 7. Vad talar för att Emily GT går i produktion**
- 8. Tanka HVO100 i dieselbilen**
- 9. E10 i entusiastbilen**
- 10. Så höga tullar får kinesiska elbilar**
- 11. Så snål är Volvos nya superdiesel med 780 hk**
- 12. Scania vill hjälpa företag att installera laddinfrastruktur**
- 13. Detta är den första Koenigsegg någonsin**
- 14. Glas 1700 och dess skapares historia**

1. Volvos systemärke avslöjade ny elbil i Göteborg

Av Maths Nilsson 12 juni 2024 kl 19:51

Lynk & Co visade upp en helt ny elbil på världspremiären i Göteborg. Lynk & Co Z10 får en räckvidd på 80 mil och ska ladda 57 mil på blixtnabba 15 minuter.



FILM: <https://youtu.be/qEXsQdr3rlg>

Volvos systemärke Lynk & Co har än så länge bara en modell i Europa – Lynk & Co som många månadsleasor. Men nu drar företaget täcket av en elbil som eventuellt ska lanseras i Europa, om inte nya chocktullar stoppar bilen. Världspremiären ägde rum i Göteborg under onsdagen.

Elbilen blir extremt strömlinjeformad med en luftmotståndskoefficient på endast cd 0,198. Bilen är i samma storleksklass som Tesla Model S med måtten 5028/1966/1468 mm och har en hjulbas på 3005 mm.

Lynk & Co Z10 får en modern 800V-arkitektur och har en räckvidd på över 800 kilometer enligt CLTC-normen och ska kunna snabbaddas 573 kilometers räckvidd på 15 minuter. Med dubbla motorer gör bilen 0-100 km/h på 3,5 sekunder. I likhet med Polestar 4 och Volvo EX30 byggs den på Geelys SEA-plattform. **Enligt Carnewschina** kommer bilen att kosta från drygt 290 000 kronor i Kina.

LÄS MER:

- [Nu kommer nya bilmärket Lynk & Co till Sverige](#)
- [Volvo-syskonets nya elbil ritad i Göteborg: Går 70...](#)
- [Lynk & Co:s jättesatsning: Går in i 12 nya länder](#)
- [Volvo-topp tar över som vd på Lynk & Co](#)
- [Nya bilmärket öppnar i Göteborg: "Du välkomnar..."](#)
- [Lynk & Co låter kunder köra på olagliga dubbdäck i...](#)



2. Första åkturen: Är Cupra Tavascan den coola kusinen man förväntar sig

Av redaktören bytbil.com 2024-06-10

Text Simon Hallenslev

Äntligen är den här, Cupra Tavascan. En bil som så gärna vill vara det fräcka och flamboyanta alternativet till Skoda Enyaq och VW ID.4. Läs här om den lyckas när vi tar spanjoren på en första åktur.



Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som var inbjuden till Barcelona av Cupra Danmark.

Som trasiga jeans bredvid en direktör med pressveck och manschettknappar försöker **Cupra** att skilja sig från sina ordentliga kusiner från **Audi**, **Skoda** och **VW**. Ska man tro spanska Cupra själva, görs det inte bara med koppardetaljer och lysande logotyper. Det görs också med körupplevelsen.

Hittills har det fungerat mycket bra. Cupra har full fart med över 230 000 sålda bilar år 2023, och den nya Tavascan är guldfågeln som ska upprätthålla takten. Plattformen som den är byggd på är densamma som Audi Q4 e-tron, Skoda Enyaq samt VW ID.4 och ID.5. Beskådad i silhuett kan de designmässiga finurligheterna inte dölja att Tavascan är nära besläktad med de tidigare nämnda modellerna. Men vad döljer sig bakom fasaden? Det undersöker jag när jag tar den första åkturen i den nya Cupra Tavascan.



Låt oss få designen ur vägen

Man har gjort vad man kunde för att få Tavascan att sticka ut. Det måste man ge [Cupra](#). Trots att man kan ana ursprunget har designerna fått fria händer, och som den står redo för test i Barcelona, är den lätt att förväxla med den konceptbil världen fick se på Frankfurt Motor Show tillbaka 2019. Nosen ligger lågt, och de kantiga linjerna som omger grillen skapar en stor spansk öppning. De smala LED-strålkastarna är också försedda med trianglar som matchar logotypen, som förutom att vara kopparfärgad också är bakbelyst. Ingen tvivlar på att detta är en Cupra.

Bakpartiet har fått en stor diffuser och högt monterade LED-bakljus som möts i en lysande linje över hela bilens bakände. I mitten har ett klassiskt emblem bytts ut mot en röd lysande Cupra-logotyp, liknande den man såg på [Dodge Viper](#). De flamboyanta formerna ger Cupra Tavascan något mer yttre fyllighet än ID.5, som den delar mycket med. Den mäter 464 cm i längd, 186 cm i bredd och 159 cm i höjd, medan hjulbasen är oförändrad 276 cm. Viktigare är dock, enligt Cupra, att Tavascan kör på ett 15 mm lägre chassi än plattformen annars föreskriver i standardutförande.



Hur är interiören?

Precis så utsvävande som det yttre designen. Koppar har blivit märkesfärgen för Cupra, och det skulle bli besvärligt om kunderna tröttnar på det. Kopparfärgen dominerar dörrsidorna, instrumentbrädan och ratten, så den måste man gilla. Det är dock inte koppardetaljerna som stjälar uppmärksamheten. Det är formgivningen av instrumentbrädan, som mest påminner om den omdiskuterade men livräddande Halo från Formel 1-bilar. Det är modigt och skapar en cool effekt där förare och framsätesspassagerare får var sin cockpit.

Mycket händer i interiören, och här får Tavascan sina VAG-släktingar att framstå som torra och ålderdomliga. Den markanta formgivningen hämmar tillgången till trådlös mobil-laddning och förvaring, men ingenting är som bekant gratis. Kupé-kvaliteten framstår dock som hög, och det mesta av interiören är täckt av mjuka material, som består av olika syntetiska och återvunna material.



Hur körs den då?

Cupra har gjort några justeringar som ska säkerställa att den välkända VW-batteripaketet på 77 kWh med tillhörande 340 hk från VW-elmotorer får mer lekfullhet. På den katalanska testrutten, som bland annat erbjuder slingriga bergsvägar, uppför sig Cupra Tavascan faktiskt mer lättfotat och smidigt än **VW ID.5 GTX** eller **Skoda Enyaq Coupé RS**. Det är inte mycket, men det är tillräckligt. Tyngden finns fortfarande kvar, och den kan inte springa ifrån sin vikt på knappt 2,3 ton, men bättre balans och en skarpare styrning gör att den känns lättare att svänga in i kurvor. När den ska ut ur kurvorna igen är det med en otvetydig kraft med 545 Nm på bakaxeln och 135 Nm på framaxeln. Tavascan griper tag i asfalten på ett sätt som gör att man märker de spanska ingenjörernas arbete med både chassi och de elektroniska stabilitetssystemen.

I Performance- och Cupra-läget stramas bilen märkbart upp, och även om bromspedalen saknar sportkalibrering, är styrning och gasrespons på topp. Lyckligtvis kommer sportigheten helt utan att kompromissa den komfort som förväntas av en familje-SUV med bas i en **VW**. Även på de 21 tum stora lättmetallfälgarna som testbilen Cupra Tavascan VZ är utrustad med, behåller chassit kontrollen på ojämna vägar. Endast de skarpaste ojämnheter når in i kupén, men utan att ge obarmhärtiga stötar, och om man hamnar på motorvägen är Tavascan en komfortabel cruiser.



CUPRA



Priser och utrustning

Det finns inga svenska priser klara för Cupra Tavascan ännu. Det skulle dock förvåna mig mycket om den skulle avvika mycket från den nivå som VW ID.5 ligger på. Till skillnad från kusinen VW har Cupra dock valt att hålla variant- och utrustningsammansättningen så enkel som möjligt. Det gör kundresan lättare och leveranstiden kortare, säger Cupra.

Tavascan introduceras i två varianter: Toppmodellen VZ, som testas i Barcelona, samt Endurance. Båda är utrustade med ett 77 kWh batteri som kan laddas med 11 kW DC och lite oimponerande 135 kW AC. Endurance är den billigare varianten av de två, då denna nöjer sig med en elmotor på bakaxeln och 286 hk med en räckvidd på upp till 568 km. VZ har fyrhjulsdraft, 340 hk och en räckvidd på upp till 522 km. Som standard får den utrustning som LED-Matrix-strålkastare, 20 tum lättmetallfälgar, ambient-belysning och ett välspelande Sennheiser-ljudsystem. Dessa läckerheter måste köpas till Endurance med ett Immersive-paket.

Dessutom finns tre paket, Adrenaline, Extreme och Winter. Dessa kommer med fördelar som 21 tums fälgar, head-up display, panoramaglastak och ventilerade sportsäten fram. Vinterpaketet är särskilt relevant i Norden, eftersom det ger värmepump, uppvärmda säten fram och bak och uppvärmd vindruta. Flera kryss kan inte sättas på tillvalslistan, och det gör beslutsprocessen mycket enklare.

Den coola kusinen

Cupra vill så gärna vara den coola kusinen, och med Tavascan kommer de i mål. Tavascan är inte för alla, och den markanta designen både utvändigt och invändigt kommer att dela åsikterna. Det är dock precis vad Cupra själva förväntar sig. De ser sin kundgrupp som yngre och mer progressiv än de som dricker automatkaffe hos Skoda-återförsäljarna.

Hur många av de nordiska kunderna som känner sig tillräckligt progressiva återstår att se. Efter mitt första möte med Cupra Tavascan skulle jag dock säga att den faktiskt tillför en edge till den populära plattform som även Audi, Skoda och **VW** bygger på. Det kommer säkert att finnas några som vill ha mer koppar och dynamik i sin tillvaro, och jag ser fram emot att se bilen på vägarna till sensommaren.



SPECIFIKATIONER

Cupra Tavascan VZ

- **Motor:** Elektrisk (bak)
- **Batteri:** 82 kWh (77 kWh netto)
- **Effekt:** 340 hk / 545 Nm
- **0-100 km/h:** 5,6 sekunder
- **Toppfart:** 180 km/h
- **Räckvidd:** 522 km
- **Laddkapacitet:** 135 kW
- **Förbrukning:** 16,5 kWh/100 km
- **Mått (L/B/H):** 464/186/159 cm
- **Tjänstevikt:** 2 273 kg
- **Dragvikt:** 1 400 kg
- **Bagagevolym:** 540 liter
- **Startpris:** Okänt

Relaterade artiklar:

[Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5](#)

[Cupra fräschar upp Formentor och Leon ordentligt](#)

[Här är Cupras plan till 2025](#)

[Bytbils bilspion: Cupra Tavascan](#)

3. Toyotas hopp: Ny pickup som drivs med vätgas

Av Maths Nilsson 12 juni 2024 kl 05:51

Toyota har börjat tester av en ny Hilux Pickup som drivs med vätgas. Bilen kommer att visas upp vid OS i Paris i sommar. Bränslecellsbilen får en räckvidd på 60 mil på en tank vätgas.

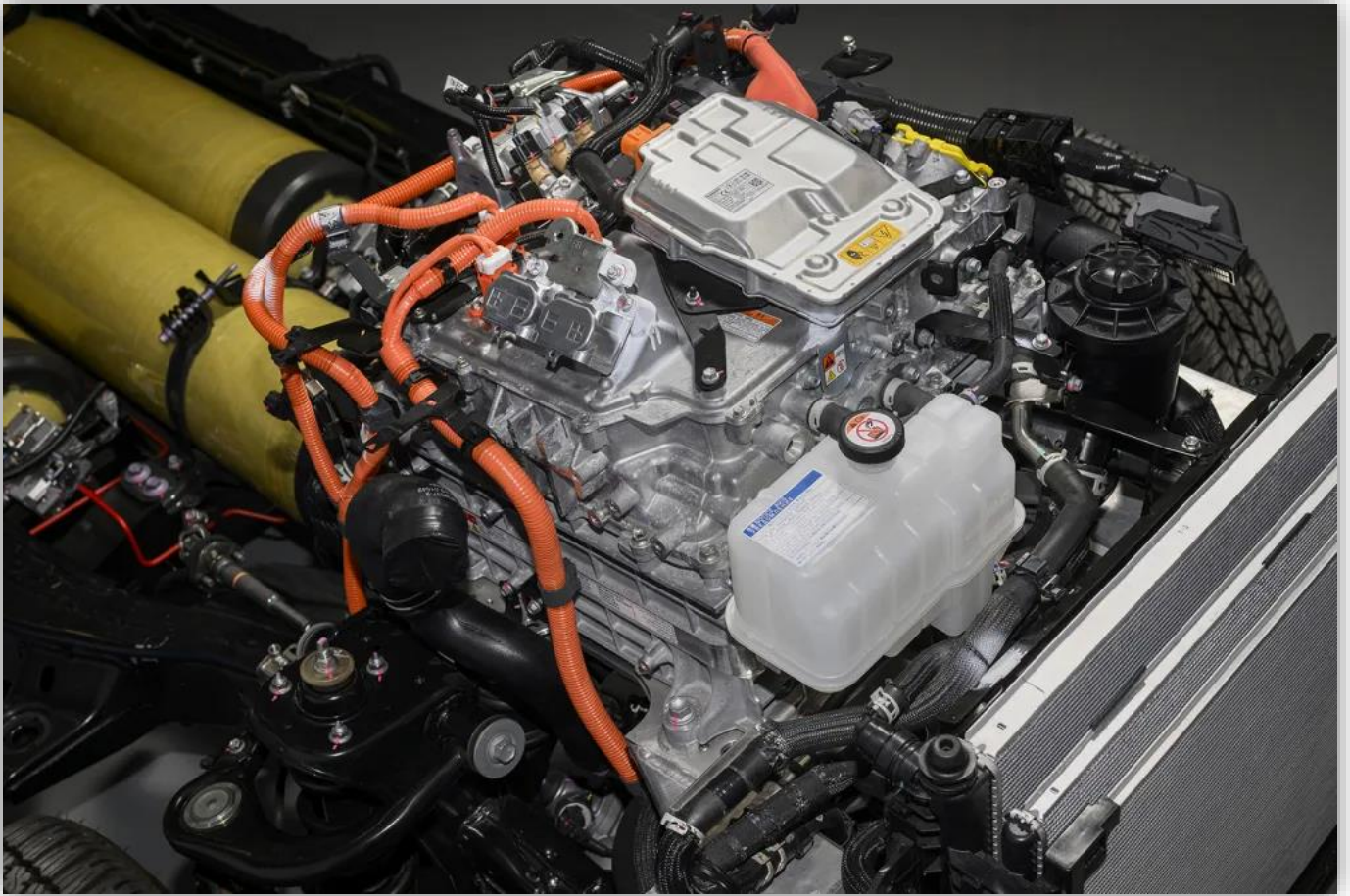


Toyota har hittills haft begränsade framgångar med sina bränslecellsbilar, men ger definitivt inte upp. Nu avslöjar tillverkaren alla specifikationer för en ny Hilux som drivs med vätgas och bränsleceller. Bilen avtäcktes första gången i höstas, men nu har 10 bilar byggts och testfasen har inletts. Fem av bilarna används för mediedemonstrationer och bilen kommer bland annat att visas vid de kommande olympiska och paralympiska spelen Paris.

Det är första gången någonsin en biltillverkare introducerar bränslecellsteknologi i en rambyggd pickup som ska klara den tuffaste terrängen. Vätgasbilen har samma mått som vanliga Hilux med en längd på 532,5 cm och en bredd på 185,5 cm. Bränslestaken som förvandlar väte till el kommer från Toyota Mirai, en teknologi som bevisat sin pålitlighet, enligt Toyota.

Räckvidden på 60 mil är längre än vad som varit fallet om bilen varit elektrisk enligt Toyota. Bränslecellen blir också lättare än en elbil, vilket betyder att drag- och lastvikt kan bibehållas, enligt Toyota. Vätgas lagras i tre högtrycksbränsletankar som var och en innehåller 2,6 kg för en total systemkapacitet på 7,8 kg. Tankarna är monterade i ramchassit.

Bränslestaken innehåller 330 celler och är monterad ovanför framaxeln. Bränslecellen Hilux är bakhjulsdriven via en elmotor på bakaxeln som ger 182 hästkrafter maxeffekt och 300 Nm maxvridmoment. Vid körning producerar bränslecellen inga avgasutsläpp utan bara rent vatten. Elektriciteten som görs av bränslestaken lagras i ett litiumjonhybridbatteri som sitter på det bakre flaket. Om och när Toyota Hilux släpps kommersiellt med vätgasdrift återstår att se.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



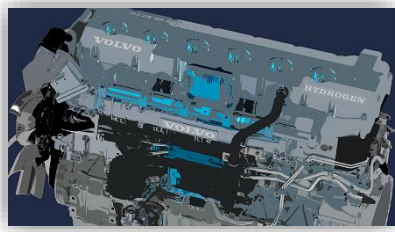
Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai



Honda och GM bygger vätgasteknik tillsammans



Toyota satsar på ny vätgasmotor – släpper bara ut...



Volvo satsar på förbränningsmotor med vätgas



Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"



BMW:s nya vätgas-SUV är här – släpper bara ut rent vatten

Teknikens Värld

4. Ferrari fortsätter med V12-motorer – tills de förbjuds

Publicerad 11 jun 2024 kl 11.44

Stora motorer med många cylindrar blir alltmer sällsynta. Färre cylindrar som får extra knuff via överladdning eller elektriska injektioner har brett ut sig de senaste åren, så även hos Ferrari. Men den italienska sportbilstillverkaren tänker inte sluta med V12-motorer för det.



Ferraris 6,5 liter stora V12-motor i nya modellen 12Cilindri.

BMW har **slutat med V12-motorer**. Så **även Mercedes** som dock har kvar de tolv cylindrarna under namnet Mercedes-Maybach. **Bentley har nyss (i april) lagt ned produktionen** av sin (Volkswagens) W12-motor. Aston Martin erbjuder fortfarande några modeller med V12-motorer och Lamborghini erbjuder just nu märkets sista V12-modell i form av **Revuelto**.

Det är tydligt att tolv cylindrar sjunger på sista versen, dock inte i Maranello – den lilla italienska orten som gjort sig ett namn mycket tack vare märket med de (oftast) röda bilarna och den stegrande hästen.

Även Ferrari har tagit till sig av den så kallade downsizing-trenden. V8-motorer med turboassistans och elmotorer är inte helt ovanligt att se i bilar från märket. Ett exempel är **SF90**. Men V12-motorn lever kvar och det senaste exemplet – **12Cilindri** – avtäcktes för bara några några veckor sedan.



Ferrari 12Cilindri håller fast vid Ferraris långa tradition med V12-modeller.

Med anledning av nya V12-modellen har **australiska medier** pratat med Ferraris globala marknadschef Emanuele Carando som ger lite information om V12:ans framtid inom märket. Den ser god ut så länge (utsläpps)reglerna tillåter.

– Vi kommer att tillverka sugmotor-V12:or (V12:or utan överladdning, reds anm) så länge lagen tillåter oss att göra det. Vi hoppas att lagen i framtiden kommer att fortsätta ge möjligheter, troligtvis genom att arbeta fram ny bensin som är mer hållbar, säger han och fortsätter:

– Vi tror att det är viktigt att ge det till våra kunder som älskar denna motor, både i nutid och förmodligen även i framtiden.

Emanuele Carando avslöjar också att Ferrari övervägde hybriddrivlina i 12Cilindri men att de avstod eftersom de elektriska komponenterna adderar vikt utan att egentligen höja prestandan speciellt mycket.

Ferraris första egenutvecklade V12-motor såg dagens ljus redan 1947. Den kallades för "Colombo" efter ingenjören bakom motorn – Gioacchino Colombo. Den tillverkades i många olika utföranden under 41 års tid. Med motorvolymen på allt från 1,5 till 4,9 liter.

Miss inte vår provkörning av en 12-cylindrig Maranello-skönhet från förr...



Provkörning av Ferrari 250 GT SWB
PROVKÖRNING



Mattias Rabe

5. 12-voltsbatteriet ska bli bättre – men också dyrare

Publicerad 2024-06-12 kl 7:40 Text Erik Söderholm

Ny teknik gör att moderna bilar behöver mer avancerade lösningar för 12-voltsbatteriet. Det blir bilägaren som får stå för notan.



Även om nya bilar är fullproppade av ny teknik och avancerad mjukvara är de fortfarande beroende av ett 12-voltsbatteri.

Tekniken började användas på 1950-talet och behöver nu vidareutvecklas för att klara de allt högre kraven som nya bilar ställer, skriver [Automotive News](#).

Ett av spåren som batteritillverkarna tittar närmare på är att byta ut dagens blysyrbatterier mot modernare litiumjonbatterier, som i [exempelvis Tesla Cybertruck](#).

– Blysyrbatterier är stora och tunga och har kort livslängd. Med litiumjonbatterier kan dessa problem lösas och de har mycket bättre kapacitet i kallt väder, säger Chen Duen, assisterande professor på universitetet i Flint, Michigan i USA, till tidningen.

Däremot innehåller litiumjonbatterier sällsynta jordartsmetaller. De är också dyrare att köpa och svårare att återvinna.

”Blysyrbatterier är stora och tunga och har kort livslängd”

Ett annat spår är att öka batteriets kapacitet. Redan i dag har vissa bilar dubbla 12-voltsbatterier för att klara driften, men för att slippa det kan batteriets kapacitet i amperetimmar utökas.

Men när kapaciteten ökar kommer också batterierna bli betydligt dyrare för konsumenterna. Ett Vartabatteri med kapacitet på 95 Ah till en Volvo XC60 kan till exempel kosta 700 kronor mer än ett batteri med 80 Ah.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



12-voltsbatteriet ställer till det för bilisterna på vintern



Tesla inför 48 volt – och delar med andra biltillverkare



Norsk bilägare får skadestånd för 12-voltsproblem



Betydligt fler behöver vägassistans – 12-voltsstrul ökar



6. Planerar Xiaomi SU7 att ta Porsche Taycans Nürburgring-rekord?

Av Chris Chilton 2024-06-11

Högpresterande derivat av Xiaomis elektriska sedan SU7 sågs sätta in några snabba varv på Nordschleife.



- Kraftfullare prototypversion av Xiaomi SU7 elektrisk sedan ses testas på Nürburgring.
- Hardcore-varianten förväntas ha över 1 000 hk och riktar in sig på Porsche Taycan Turbo GT och Tesla Model S Plaid.
- Taycan Turbo GT varvade nyligen Ring på 7:07.55 och blev snabbaste serietillverkade elbil efter Rimac Nevera.

Det ser ut som att Xiomis **SU7** inte nöjer sig med att bara riva av Porsche Taycans design. Nu kommer den efter sin Nurbruring glans med en ny, hardcore-variant av den Kina-byggda elektriska sedanen.

Smartphone-tillverkaren **Xiaomi lanserade SU7, sin första** elbil någonsin, i december förra året, vilket resulterade i en uppsjö av beställningar på en bil vars lägre utrustningsnivåer underskrider en Tesla Model 3 i pris och vars högre betyg erbjuder något som närmar sig Porsche Taycan Turbo-kraft och prestanda.

Relaterat: Helt nya Xiaomi SU7 dör efter bara 24 mil och kan inte fixas av återförsäljaren.

Flaggskeppet SU7 har dubbla elmotorer som genererar 663 hk (495 kW) och 838 Nm (618 lb-ft) vridmoment, vilket driver den McLaren-nosade fyradörrarscoupén från 0-100 km/h (62 mph) på bara 2,78 sekunder.

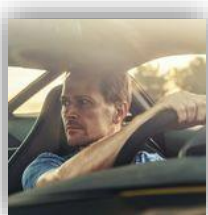


Men Porsches Taycan har fått en ansiktslyftning sedan SU7 avslöjades, och har fått massor av kraft och en ny **Turbo GT-hjältemodell** i processen. Turbo GT producerar upp till 1 092 hk (815 kW/1 108 hk) under korta perioder och ett exemplar utrustat med Weissachs lättviktspaket (tillval) varvade Nürburgring på 7:07.55, vilket gör den till den näst snabbaste serietillverkade elbilen efter Rimac Nevera.

Weissach-kitet innehåller en baksätetsborttagning samt en fast bakspoiler i stället för den pop-up-typ som är monterad på mindre Taycans, och även om det rökta bakglaset innebär att vi inte kan se om Xiaomis **Nürburgring-prototyp** behåller sitt baksäte, kan vi se en fast bakvinge. Och eftersom massor av extra downforce bak inte är bra om du inte också tar bort lyftkraften i framvagnen, har denna SU7 fått en liten hakspoiler monterad under den främre stötfångaren.

Mer aerodynamik och den styvare uppgraderade fjädringen som Xiaomi kommer att ha lagt till för att få den att fungera är bra, men SU7 kommer att behöva en enorm kraftinjektion som pressar den totala effekten till fyrsiffrigt territorium om den ska se över Taycan Turbo GT runt den 20,8 km långa Nürburgring-banan. Den typen av muskler bör också sänka nollan till 62 mph-tiden långt under 2,5 sekunder.

Vi bör få veta mer om denna fortfarande hemliga SU7 under de kommande månaderna, inklusive dess pris, som garanterat kommer att kraftigt underskrida 230 000 dollar GT3 i Taycan-serien.



Chris Chilton

LÄS MER:



Nu kommer Xiaomis elbil: "Snabbare än Porsche"



Här krossar Tesla Porsches rekord på Nürburgring



Här krossar Porsche Teslas Nürburgring-rekord -...



Testas i Sverige: Porsches svar på Tesla Plaid får...



Porsches nya superbil som ska knäcka Tesla Plaid



Slår rekord på Nürburgring i Porsches nya monster



7. Vad talar för att Emily GT går i produktion?

Posted by Kristofer Rask

juni 10, 2024

Nevs projektledare Peter Dahl berättar.



Projektledare Peter Dahl.

I slutet på förra månaden kom nyheten om att försäljningen av NEVS elbilsprojekt Emily GT gick i stöpet. Mannen bakom bolaget EV Electra som skulle köpa projektet gick helt enkelt inte att jobba med, vilket ledde till "frustration hos både Nevs och ingenjörsteamet".

Alrik Söderlind från Alriks Bilar har träffat Peter Dahl som arbetade som projektledare på NEVS och var högst delaktig i framtagningen av prototyperna. Vad talar för att NEVS Emily GT ska gå i produktion?

– Det finns en marknadspotential för den här typen av bil, den är tillverkad och utvecklad i Europa. Den har en väldigt massa trevliga egenskaper med goda innerutrymmen, bra körbarhet och rolig att köra, berättar Peter: "Sverige har dessutom haft en tradition av att göra bilar med en själ och tilltalar ägaren emotionellt".

Peter är övertygad om att Emily GT skulle kunna vara i produktion om tre år om Nevs hittar rätt köpare. Och intresset finns... kolla in inslaget nedanför:



FILM: <https://youtu.be/Qsg3FkqJymw>

Bonusklipp: Alrik har också träffat NEVS VD Nina Selander. Under intervjun bekräftar hon att man efter den misslyckade affären med EV Electra redan för dialog med nya intressenter:



FILM: <https://youtu.be/Rv8GBw973r8>



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.](#)

8. Tanka HVO100 i dieselbilen: Detta ska du tänka på

Publicerad 11 januari 2023 (uppdaterad 2024-06-12 kl 10:41)

Text: Fredrik Diits Vikström & Erik Söderholm

Bokstavskombinationen HVO100 har dykt upp på macken. Det är den fossilfria dieseln som lovar lägre utsläpp för vanliga dieselbilar. Men det finns viktiga saker att känna till innan du tankar HVO.



*Tanka dieselbilen med växtolja och slaktavfall?
Tänk på att HVO100 inte är godkänt för alla bilar.*

En vanlig dieselbil kan bli betydligt snällare mot klimatet – genom att byta bränsle.

Sedan några år tillbaka säljs ren HVO, så kallad HVO100, i Sverige. Det är ett syntetiskt bränsle som görs på växtoljor och slaktavfall. Pumpar finns numera på ganska många mackar runt om i Sverige och, lite i skymundan, har denna bokstavskombination seglat upp till att bli ett av Sveriges vanligaste drivmedel.

Vad är HVO?

HVO är ett förnybart bränsle som liknar vanlig diesel. Bokstäverna står för Hydrerad Vegetabilisk Olja men beteckningen är lite missvisande eftersom bränslet både kan tillverkas av växtoljor och animaliska fetter från slaktavfall.

Råvarorna processas med vätgas under högt tryck och hög temperatur och bildar en syntetisk diesel, HVO, som antingen kan blandas med fossil diesel eller användas i ren form, HVO100.



Mer än hälften av all HVO som tillverkas i världen kommer från finska Neste. Bland annat från fabriken i Borgå, fem mil öster om Helsingfors.

Vad är skillnaden mellan HVO och fossil diesel?

Rent kemiskt finns stora likheter med fossil diesel. Den viktigaste skillnaden handlar om råvarorna. Eftersom HVO100 framställs av förnybart material minskar utsläppen av klimatpåverkande koldioxid.

– HVO100 tillverkas till stora delar av restprodukter och avfall. Det gör att klimatnyttan blir väldigt stor, säger Marianne Pettersson, handläggare på Energimyndigheten.

Enligt bränslebolagens branschorganisation Drivkraft Sverige, tidigare SPBI, är HVO i stort sett en kopia på fossil diesel.

Vad innehåller HVO?

Det kan framställas av många råvaror. Ingredienserna i bränslet som säljs i Sverige är framför allt olika slags avfall och restprodukter. Den HVO som såldes i Sverige under 2022 bestod enligt organisationen Gröna Mobilisters årliga **Drivmedelsrapport** av 63 procent animaliska fetter, 19 procent råttolja, fyra procent palmolja, fyra procent PFAD och fyra procent raps. Inblandningen av palmolja och PFAD har minskat kraftigt de senaste åren, från 44 procent under 2019.

Hur mycket minskar koldioxidutsläppen med HVO?

Förbränning av HVO100 och vanlig diesel ger lika stora utsläpp av koldioxid, men eftersom HVO100 är gjort på förnybara råvaror tillförs ingen ny koldioxid till atmosfären som späder på växthuseffekten.

Energimyndigheten har räknat ut att en genomsnittlig diesebil som tankas med vanlig, fossil diesel släpper ut 157 gram koldioxid per kilometer. Med HVO100 i tanken sjunker siffran till 22 g/km. En minskning med nästan 90 procent.

HVO kan också blandas med fossil diesel.



Ungefär en krona dyrare än vanlig diesel men bränslebolagen tror att priset för HVO100 kommer att höjas ytterligare.

Har HVO andra utsläpp än koldioxid?

Även om HVO100 är bättre för klimatet än fossil diesel rent koldioxidmässigt kvarstår ett problem: utsläppen av kväveoxider och partiklar.

Kväveoxider, som förorenar luften i närmiljön och orsakar hälsoproblem, är den stora anledningen till att det talas om dieselförbud i städer.

– Det kan finnas små skillnader men generellt är HVO100 väldigt nära fossil diesel i specifikationen, vilket gör att utsläppen av kväveoxider och partiklar inte påverkas så mycket, säger Håkan Johansson, klimatsamordnare på Trafikverket.

Vad är nackdelarna med HVO?

Ren HVO är inte godkänt som drivmedel för många dieslbilar. Även om bränslet liknar vanlig diesel avviker det från den europeiska standarden för diesel. Densiteten är lite för låg.

Detta ställer till problem. De flesta biltillverkare kräver att deras dieslbilar ska tankas med ett bränsle som uppfyller alla krav som finns i standarden. Tankar man något annat, till exempel HVO100, gäller inte längre bilens garantier.

Vanlig diesel blandat med upp till 50 procent HVO hamnar dock inom specifikationen och får därmed användas med bibehållen garanti.

Ett annat problem är bristen på HVO. Tillgången på råvaror är begränsad och Sverige använde redan för några år sedan en tredjedel av den globala produktionen. Råvaror från palmoljetillverkning kan också, enligt ett förslag från regeringen, vara på väg att stoppas från att användas i HVO. Dessa kritiserar för att bidra till skövling av regnskog.

Bristen på HVO väntas driva upp priserna. I augusti 2021 kostade HVO100 drygt en krona mer per liter än fossil diesel. För en bilist som kör 1 500 mil om året med en diesebil som drar 6 l/100 km motsvarar det 900 kr om året.



Vilka bilar kan tanka HVO?

Bränslet går att använda i vanliga dieselmotorer. Men för att garantin och försäkringen ska gälla måste bilen vara godkänd för HVO. I tabellen längre ned kan du se vilka bilar som är godkända.

Rent generellt är det oftast nya dieslbilar som blir godkända för HVO. Biltillverkarna vill inte bekosta tester av äldre dieselmotorer. Flera läsare som tankar HVO i bilen trots att det inte är godkänt har hört av sig till Vi Bilägare och uppgett att de inte stött på några problem. Men garantin och försäkringen kan alltså upphöra att gälla och vi kan inte ta ställning till vilka tekniska komponenter som kan skadas.

BILARNA SOM KLARAR HVO100

Audi

- Samtliga fyrcylindriga dieselmodeller av modellår 2022 och senare
- A4 Allroad: Produktionsvecka 48/2021
- Q7, Q8: Produktionsvecka 48/2021
- A8 50 TDI 210 kW: Produktionsvecka 48/2021
- A6, A7 45 TDI 180kW och 50 TDI 210kW: Produktionsvecka 7/2022
- A6 Allroad: 45 TDI 180 kW: Produktionsvecka 7/2022

BMW

- Samtliga dieslbilar med produktionsdatum från mars 2020

Citroën, Peugeot och DS

- Samtliga personbilar och lätta lastbilar som uppfyller Euro 5 eller Euro 6

Fiat

- Talento (transportbil): Produktion 18 juni 2020

Ford

- Alla lätta lastbilar: Produktion juni 2019
- Transit (personbilsversion): Produktion juni 2019
- Torneo (personbilsversion): Produktion juni 2019

Isuzu

- D-Max: Samtliga modeller från modellår 2017 (1,9)

Iveco Transportbilar

- Samtliga dieselmodeller om det är beställt med förberedelse från fabrik: Produktion sep 2019

Man

- Samtliga Man TGE med dieseldrift från modellår 2022 och framåt

Mercedes

- E220d (163 hk): Produktion januari 2018 (utgick sommaren 2020 i samband med facelift)
- Vissa transportbilar, se märkning i tanklock (XTL)

Nissan

- Samtliga personbilar och lätta lastbilar från modellår 2006

Opel

- GrandlandX
- Combo

Renault

- Clio, Clio Sport Tourer dCi 90/dCi 90 EDC: Produktionsvecka 48/2018
- Mégane/ Mégane Sport Tourer dCi 115/dCi 115 EDC: Produktionsvecka 48/2018
- Grand Scénic dCi 120, manuell växellåda: Produktionsvecka 49/2018, utgått
- Koleos: dCi 175 EDC 4x4: Produktionsvecka 03/2019, utgått
- Espace dCi 160 EDC/dCi 200 EDC: Produktionsvecka 03/2019, utgått
- Nya Kadjar dCi 115 dCi 115 EDC: Produktionsvecka 08/2019
- Talisman dCi 120/dCi 150, manuell växellåda:
Produktionsvecka 09/2019, utgått
- Talisman dCi 160 EDC/dCi 200 EDC: Produktionsvecka 09/2019, utgått
- Samtliga dieseldrivna Renault transportbilar tillverkade fr o m ungefär den 1 juli 2019, se märkning i tanklock (XTL)

Seat inklusive Cupra

- Samtliga fyrcylindriga dieselmodeller av modellår 2022 och senare

Skoda

- Samtliga fyrcylindriga dieselmodeller av modellår 2022 och senare

Toyota

- Samtliga dieslversioner av Proace och Proace City
- Hilux från och med december 2022.
- Land Cruiser 150 från och med februari 2023

Volkswagen Transportbilar

- Samtliga nya dieselmodeller kan i dag registreras hos importören för körning på HVO. Från och med modellår 2022 ska alla dieselmotorer vara godkända för HVO av tillverkaren, därmed blir registrering hos importören ej längre nödvändig

Volkswagen

- Samtliga fyrcylindriga dieselmodeller av modellår 2022 och senare
- Touareg V6 Diesel: Produktionsvecka 5 2022

Volvo

- Samtliga modeller från SPA- och CMA-plattformarna från 2015 och framåt som har Volvos fyrcylindriga, egentillverkade dieselmotor
- XC90 från 2015

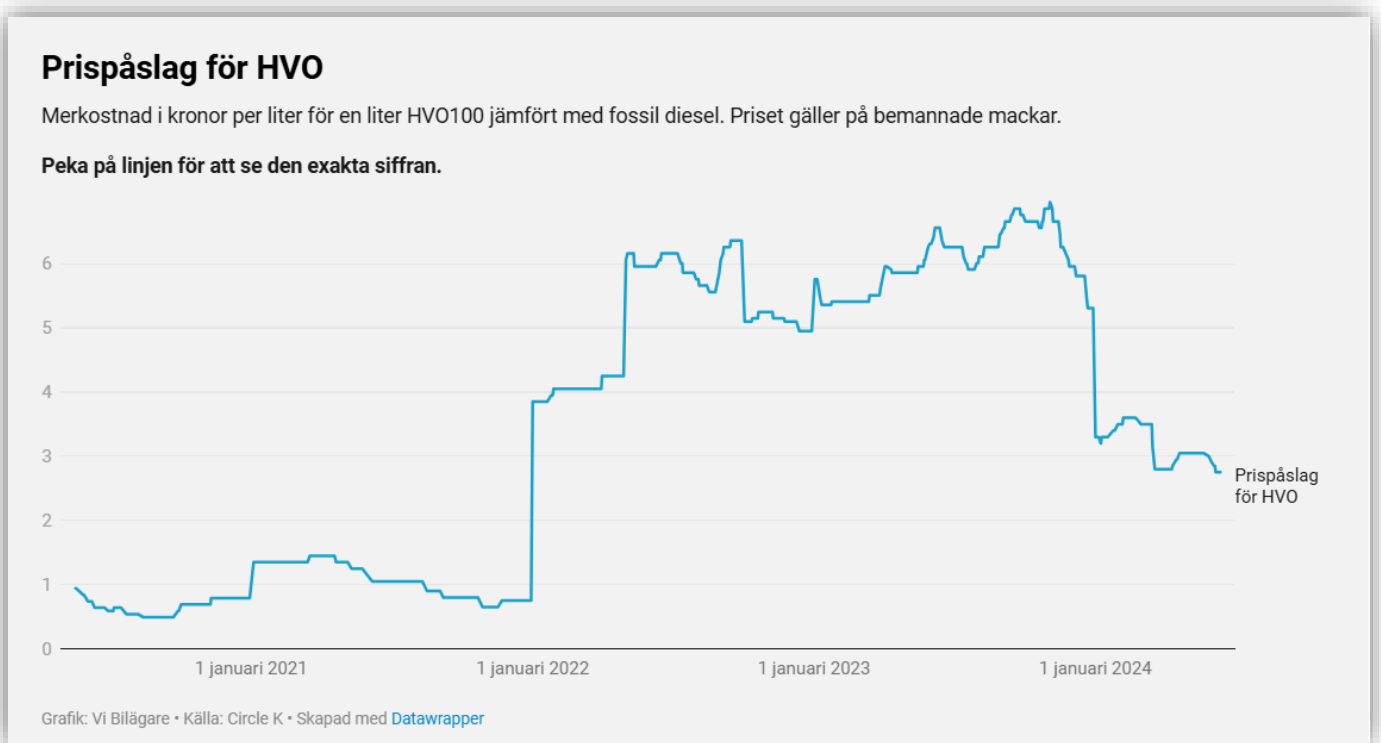
- S90, V90, V90 Cross Country från 2016
- XC60 från 2017
- V60, V60 Cross Country från 2018
- XC40 från 2018
- Äldre bilar med samma modellbeteckning omfattas inte

Hur mycket mer kostar HVO än vanlig diesel?

Eftersom HVO100 är dyrare att producera än fossil diesel är priset per liter också högre. Exakt hur mycket dyrare det är att tanka HVO skiljer sig från dag till dag, men den senaste tiden har prispåslaget legat på omkring 2,75–3 kr/l.

För den som tankar 50 liter diesel innebär det ett merpris på knappt 140 kronor.

I diagrammet nedan kan du se hur stort prispåslaget för HVO100 jämfört med fossil diesel varit de senaste åren på bemannade Circle K-mackar.



Fortfarande osäker?

- Skriv in ditt registreringsnummer på bytbransle.se för att se om bilen är godkänd för något annat bränsle.
- Sök på alla HVO-godkända personbilar på miljofordon.se.

Källa: Mobility Sweden. Vid frågor, kontakta återförsäljaren. Senast uppdaterad 28 september 2022.

Läs också:



Kritiserat nyhetsinslag om "fossil" HVO100-diesel

9. E10 i entusiastbilen: Tänk på detta innan du tankar

Publicerad 19 april 2023 (uppdaterad 2024-06-12 kl 11:51) Text Redaktionen

E10-bensin kan ställa till med problem för dig som har veteranbil. Här är allt du behöver känna till innan du tankar.



I augusti 2021 infördes en ny typ av standardbensin i Sverige som kallas E10. Den består till största del av tio procent förnybar etanol, därav namnet.

E10 införs för att sänka koldioxidutsläppen från biltrafiken. E10 uppfyller den europeiska bensinstandarderna SS-EN 228 och finns i många europeiska länder.

För den som kör en nyare bil innebär det nya bränslet inga problem. Men för den som kör en veteranbil kan E10 ställa till med vissa problem.

Kan jag tanka E10 i min veteranbil?

Rent generellt kan de flesta bensindrivna personbilar, även äldre, köras på E10 enligt Transportstyrelsen. För den som är osäker finns en [lista på bilmodeller som klarar E10 och inte som du kan se här](#).

Totalt i Sverige finns strax över 100 000 bilar registrerade som inte är godkända för E10. De flesta av dessa bilar är mer än 20 år gamla men det finns också bilar som är 13–15 år gamla som inte ska köras på E10.

Kan jag tanka E10 i min motorcykel eller moped?

Det är ganska stora skillnader mellan olika märken och modeller. Det kan stå i instruktionsboken för modernare fordon, men är din tvåhjulning äldre kan du behöva kolla med andra entusiaster som kör en liknande modell eller med importören eller generalagenten.



Kan jag tanka E10 i min tvåtaktsmotor?

Det är inga problem med blandbarheten mellan E10 och tvåtaktsolja i tvåtaktsmotorer, uppger Transportstyrelsen. I övrigt gäller [listan över bilar som klarar E10 som du kan se här](#).

Hur vet jag om jag tankar E10 eller någon annan bensin?

Det står på pumpen eller pumphandtaget. Det kan till exempel stå E5 eller E10 beroende på vad som finns i pumpen. Beteckningen står i fet stil inuti en cirkel. I bilar som är godkända för E10 går det bra att blanda E5 och E10.

E10 är numera den svenska standardbensinen. För de bilar som inte tål E10 är det 98 som gäller.

Vad måste jag kolla innan jag tankar E10?

Det finns en detalj på bilen du måste kolla innan du tankar E10, och det är [bränsleslangarna](#). Slangar, packningar och membran i bränslepumpar riskerar att ta stor skada.

När det gäller att kolla eller byta ut bränsleslangarna finns en del att känna till, bland annat kring olika bränsleslangsstandarder. [Du kan läsa mer i den här artikeln](#).

Varför tål inte vissa bilar E10?

Den högre inblandningen av etanol kan orsaka olika motorproblem. Bland annat kan slangar och packningar skadas av långvarig användning av E10.

Etanolen har även en frätande och upplösande effekt på vissa material. Bränsleledningar, förgasarmembran och annat kan påverkas med ökad risk för läckage och brand. Även gamla avlagringar kan lösas upp och sätta igen bränslesystemet.

Du kan läsa mer om de tekniska orsakerna till varför E10 kan bli problematiskt i äldre bilar i [den här artikeln](#).

HÖGRE FÖRBRUKNING MED E10?

- Med etanol i tanken sjunker bränslets energivärde och mer brännbart material måste släppas fram för att uppnå en bra förbränning och god effekt. Detta är skälet till att etanolbilar drar mer bränsle.



Statusen på bränsleslangarna ska du definitivt kolla innan du tankar E10 i entusiastbilen.

Vad gör jag om bilen inte tål E10?

Dessa bilägare hänvisas till en bensin med fem procent etanol, E5, som i de flesta fall kommer att vara samma bränsle som dagens 98-oktaniga bensin. E5 är fullt blandbart med E10 i alla proportioner.

Om det är kris uppger Mobility Sweden att en enstaka feltankning – alltså att tanka E10 i en bil som egentligen inte tål E10 – inte brukar innebära några allvarliga konsekvenser. Men en viss risk för fel kan finnas i äldre bilar.

Kommer det gå att tanka 98-bensin framöver? [Det kan du läsa mer om här.](#)

Vad är skillnaden på E10 och e-bränslen?

Elektrobränslen eller så kallade e-bränslen innebär att koldioxid hämtas från atmosfären och tillsammans med vätgas omvandlas den kemiskt till bränslen som går att köra bil på.

E-bränslet går även att blanda in i de vanliga fossilgenererade bränslena på samma sätt som vi idag blandar in biobränsle. Vi har en stor guide till hur e-bensin och e-bränslen fungerar [som du kan läsa här.](#)

SÅ FUNKAR REDUKTIONSPLIKTEN

- Reduktionsplikt innebär att företag som säljer bensin och diesel måste minska koldioxidutsläppen.
- Det görs framför allt genom att blanda i biodrivmedel i fossil bensin och diesel, men det finns även flera andra sätt att uppfylla reduktionsplikten.
- Företag som inte följer reduktionsplikten när de säljer bränsle får betala en straffavgift.
- Sverige har haft en mycket hög reduktionsplikt jämfört med många andra länder. Andelen av bränslet som ska bestå av biodrivmedel har tidigare skrivits upp för varje år.
- Regeringen som tillträdde 2022 har drivit igenom en sänkning av reduktionsplikten. Sedan årsskiftet 2023/2024 ligger den på sex procent, vilket är miniminivån i EU.



10. EU:s beslut: Så höga tullar får kinesiska elbilar

Uppdaterad: 12 juni 2024 Publicerad: 12 juni 2024

Nu har EU lämnat besked om hur höga tullar unionen tänker införa på kinesiska elbilar – upp till 38,1 procent. Kineserna går i taket över beskedet.



EU-kommissionen har lämnat besked om tullar på kinesiska elbilar.

EU-kommissionens utredning kring importen av kinesiska elbilar har pågått sedan i oktober, och under onsdagen presenterades resultatet.

Slutsatsen är att kinesiska tillverkare av elfordon tjänar "stort på orättvisa subventioner" från den kinesiska staten, och därför rekommenderar EU-kommissionen nya tullar för hela unionen med start den 4 juli om ingen överenskommelse nåtts med Kina innan dess.

"Inflödet av subventionerad kinesisk import till artificiellt låga priser utgör därför ett hot om tydligt förutsägbar och överhängande skada för EU:s industri", noterade kommissionen.

Olika tullsatser för bolagen

Utredningen har fokuserat på tre kinesiska elbilsproducenter som får olika tullsatser baserat på hur mycket EU-kommissionen uppskattar att subventioner rubbar marknaden. Elbilsjätten BYD får tullar på 17,4 procent mot sig, Geely 20 procent och SAIC hela 38,1 procent.

Övriga kinesiska elfordonsproducenter får tullar på 21 procent fram tills att de utretts. Om de vägrar delta i utredningen blir tullsatsen 38,1 procent, enligt EU-kommissionen.

Kina: "Naken protektionistisk handling"

Kineserna går inte helt oväntat i taket efter beskedet.

"Detta är en naken protektionistisk handling som skapar och eskalerar handelsfriktioner och 'förstör rättvis konkurrens' med motiveringen att 'upprätthålla rättvis konkurrens'", säger en talesperson för Kinas handelsministerium, [enligt CNBC](#).

"Det här draget från EU skadar inte bara de legitima rättigheterna och intressena för Kinas elfordonsindustri, utan kommer också att störa och förvränga den globala fordonsindustrins leveranskedja, inklusive i EU".



Läs även: [Europa tävlar om Kinas elbilar – och planerar tullavgifter](#)



Läs även: [Så vinner Kina mot klockan i elbilsracet](#)

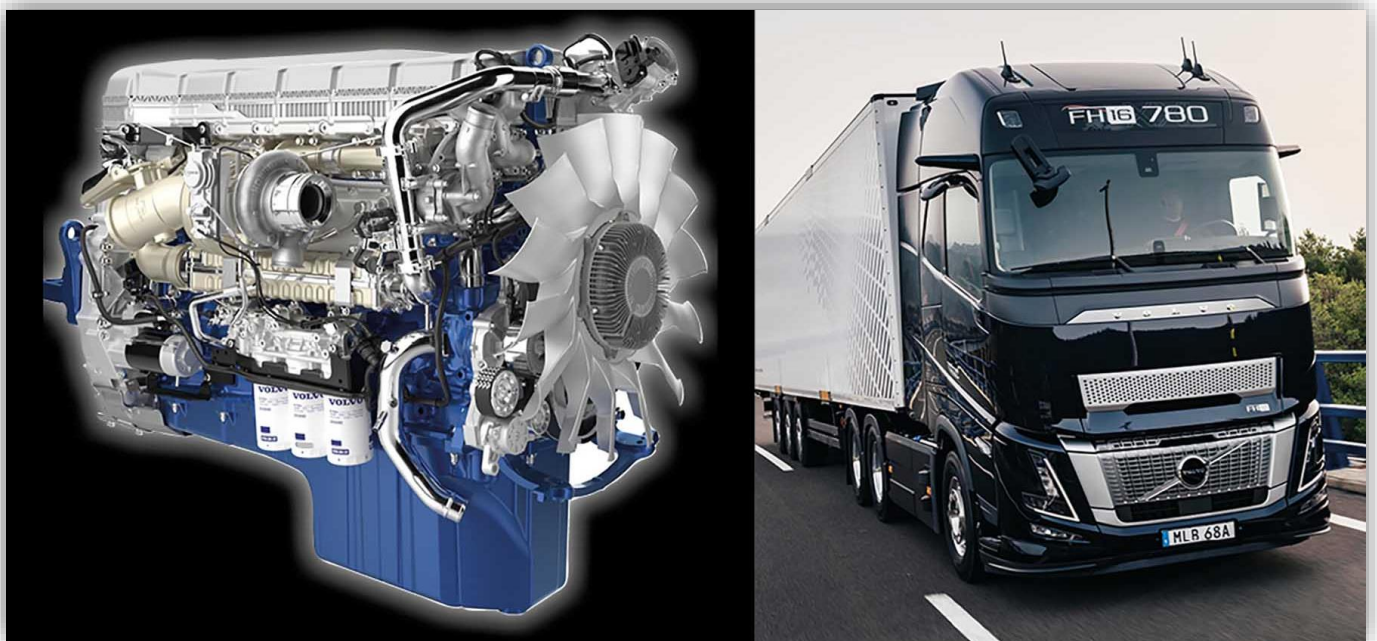


Daniel Jacobs

11. Så snål är Volvos nya superdiesel med 780 hk

Av Maths Nilsson 11 juni 2024 kl 12:07

Volvos nya superdiesel i nya Volvo FH16 har visat sig vara både rekordstark och bränslesnål i verkliga vägtester. Europas mest kraftfulla lastbil drar fem procent mindre bränsle trots att det nya kraftpaketet pumpar ur sig 780 hästkrafter och 3800 Newtonmeter i vridmoment. – Våra ingenjörer har levererat en motor som kombinerar det högsta vridmomentet och effektnivån bland alla europeiska lastbilar, säger Jan Hjelmgren, global produktchef och ansvarig för kvalitet på Volvo Lastvagnar.

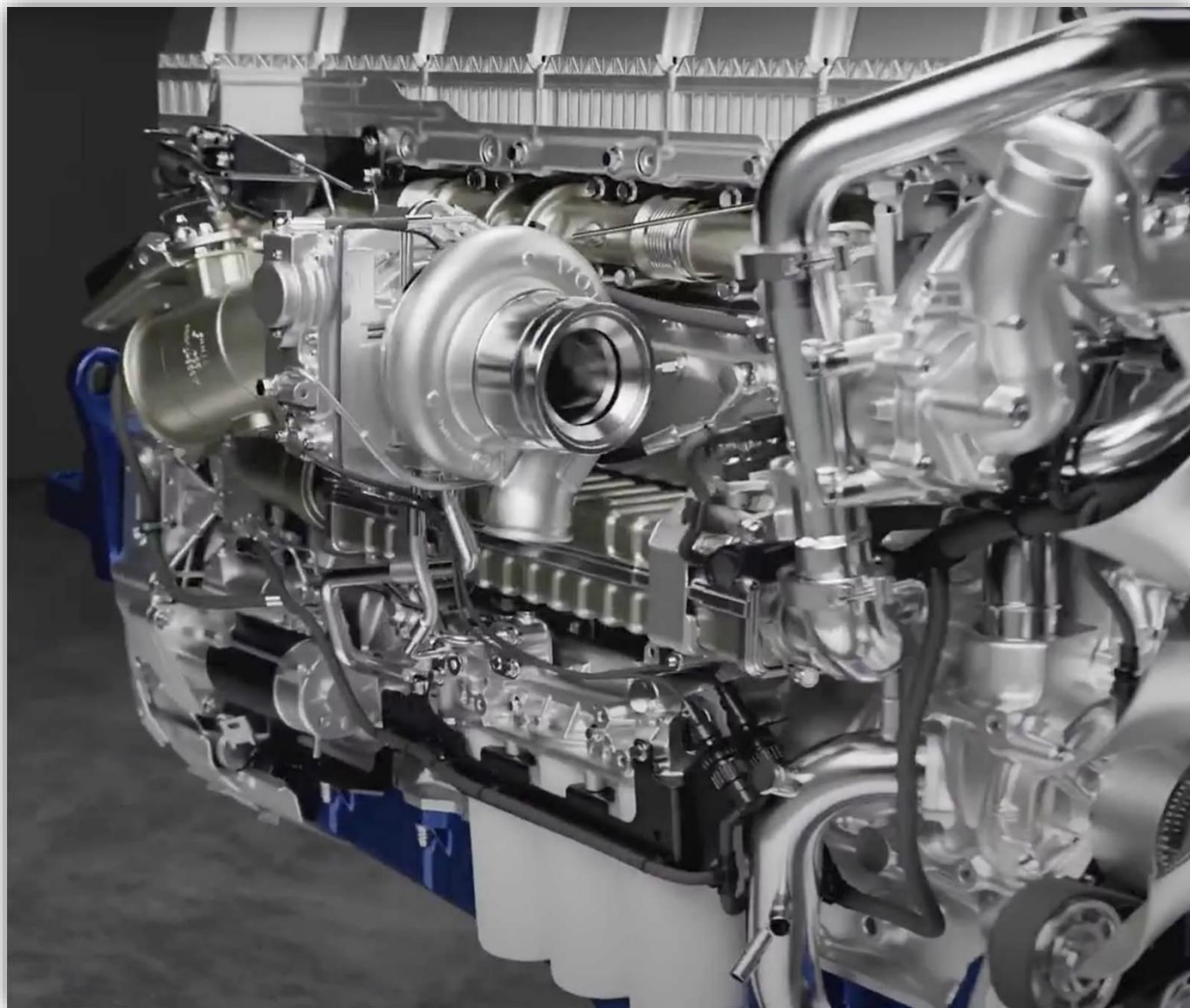


FILM: <https://youtu.be/ntOZh08Fvzk>

Nya Volvo FH16 är inte bara Europas mest kraftfulla lastbil med sina 780 hästkrafter som förpassar Scania 770 V8 till andraplatsen. Nya vägtester visar dessutom att FH16 uppnår fem procent bättre bränsleekonomi och lägre utsläpp samtidigt som den ger sju procent mer vridmoment, **uppger Volvo**. Den nya motorn finns även i nya Volvo FH16 Aero, som ger ännu bättre bränsleekonomi när den kombineras med den aerodynamiska lastbilshytten.

– Fakta talar för sig själva – mer vridmoment och effekt med betydande bränsle- och CO₂-besparingar är ett fantastiskt resultat. Det innebär att våra kunder kan utföra sina uppdrag mer effektivt och med högre produktivitet, säger Jan Hjelmgren, global produktchef och ansvarig för kvalitet på Volvo Lastvagnar.

Volvo FH16 Aeros nya sexcylindriga turbodiesel D17 beskrivs av Volvo som den ”den mest kraftfulla motorn i Europa”. Volvo D17 finns i flera effektklasser, men värstingen har 780 hästkrafter och 3800 Newtonmeter och ser till att de tyngsta lassen tar sig upp för de brantaste backarna. Det går inte att ta miste på att Volvos ingenjörer är mäktigt stolta över sitt nya kraftpaket.



Jämfört med tidigare så har D17 en rad utvecklingar. Den lyckas få fram all kraft med hjälp av en enda men oerhört kraftfull turboladdare. Den har Volvos patenterade vågkolvdesign, ett nytt mer raffinerat insprutningssystem och ett ökat toppcylindertryck.

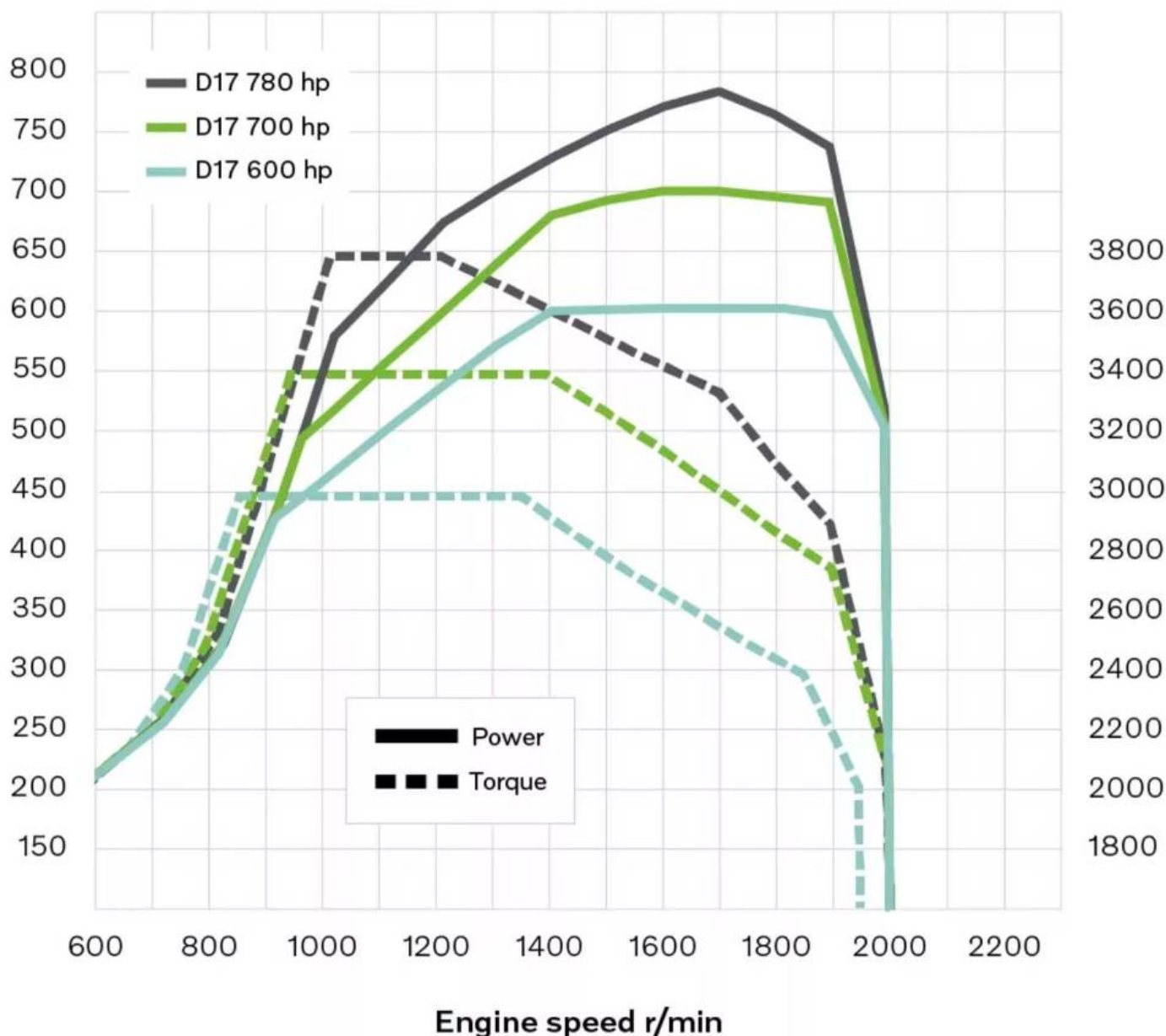
Tack för förbättringarna har den bättre motorrespons, optimerad förbränning, minskade utsläpp, utmärkt bränsleekonomi och högre effekt. Motorns bromskraft förstärks också, vilket resulterar i snabba växlingar och minskat slitage på bromsbelägg och skivor. Motorn har en speciell typ av patenterade kolvar. Den kommer att börja tillverkas i Sverige i mitten av 2024.

– Jag är stolt över att presentera vår nya motor. Det är verkligen ett mästerverk och resultatet av ingenjörskonst i världsklass. 780-versionen är den starkaste motorn i branschen. När du klättrar i branta backar på en väg med maximal belastning vill du inte fastna med för lite vridmoment och kraft, säger Volvo Lastvagnars globala produktchef Marcos Wein-gaertner.

Vridmomentkurvan är väldigt flack, maximalt vrid på 3800 Newtonmeter kommer redan vid 1000 rpm. För operatörer med höga klimatkrav kan D17 köras på HVO100 i alla effektklasser. Växellådan har fått uppdateringar för att klara upp till 3800 Newtonmeter. Motorn har en slaglängd på 165 mm, cylinderdiameter på 149 mm och en kompression på 17.3:1. Det betyder att varje cylinder rymmer 2,88 liter när kolven är i sitt lägsta läge. Toppeffekten på 780 hästkrafter kommer vid 1700 varv per minut.

Power hp

Torque Nm



Tre effektnivåer

Volvos nya 17-liters Euro 6-motor har tre effektnivåer; 600 hk, 700 hk och 780 hk. Vridmomentet har ökat till 3000 Nm, 3400 Nm och 3800 Nm i toppversionen. Växellådan har uppdaterats för att klara upp till 3800 Nm, och växellådans interna effektivitet har förbättrats ytterligare på 3000 Nm- och 3400 Nm-versionerna.

Certifierad för biobränslen

Den nya D17-motorn är certifierad för att köras på HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) i alla effektklasser. Versionen på 700 hk är också certifierad för att köras på 100 % biodiesel (B100).

Volvo FH16 och FH16 Aero med den helt nya D17-motorn kommer att kunna beställas från mitten av 2024 och produktionen startar under andra halvåret 2024.

Bränsle

Svavelfritt bränsle (EN590, max 10 ppm svavel) Biodiesel, generation 2 (EN15940, syntetisk diesel).

Oljebytesintervall

Upp till 100 000 km eller en gång per år med VDS4.

Fakta D17 dieselmotor på 17,3 liter

Diesel	D17
Utsläppsstandard	Euro 6
Antal cylindrar	6
Slagvolym	17,3 dm ³
Slaglängd	165 mm
Cylinderdiameter	149 mm
Kompressionsförhållande	17.3:1
Ekonomivarvtal	900–1 300 v/min
Avgasbromseffekt	246 kW (2 200 v/min)
Motorbromseffekt*	525 kW (2 200 v/min)
Oljefilter	2 fullflödes, 1 bypass
Oljebytesvolym, inklusive filter	42 l
Kylsystem, total volym	48 l

Specifikationer D17 780 hk

D17 780 hk (574 kW)		
	Max. effekt vid 1 700 v/min	780 hk
	Max. vridmoment vid 1 000–1 200 v/min	3 800 Nm

LÄS MER:

- [Volvos tunga succé fyller 30 – 1,4 miljoner sålda...](#)
- [Volvos superteknik ger 780 hk: "Ett mästerverk"](#)
- [Volvos supersatsning: Vätgas-motor i ny lastbil](#)
- [Kolla in i Volvos nya lyxlastbil – är som ett...](#)
- [Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...](#)
- [Volvos tunga seger: FH Electric Årets Lastbil 2024](#)



Maths Nilsson



12. Scania vill hjälpa företag att installera laddinfrastruktur

Av Bobby Green

2024-06-12 KL 12:40

Drar igång nytt bolag.



Scania har nu dragit igång det nya bolaget **Erinion** som ska hjälpa företag att installera laddningsinfrastruktur på sina anläggningar. Innan 2030 är planen att installera minst 40.000 laddpunkter, allt för att underlätta övergången till eldrivna lastbilstransporter. Det ska handla om både privata och publika laddlösningar.

"Med vår lösning får kunderna sinnesro och kan fokusera på sin kärnverksamhet, medan en specialiserad laddningsenhet tar hand om den hårdvara, mjukvara, finansiering och drifttjänster som krävs för att driva laddning i stor skala med överlägsen kvalitet och kostnadseffektivitet. I och med omställningen kommer trafiksystemet att omdefinieras. Vårt nya företag för depåladdningslösningar är ett utmärkt exempel på ett initiativ som kommer att spela en viktig roll för våra kunder i det framtida transportekosystemet när de går över till elektriska transporter."

[scania.com](https://www.scania.com).

Tack till Patrik



Bobby Green



**Scania får beställning på 20 eldrivna lastbilar
Ska köra åt Jula**



**Nu kan du beställa Scanias självkörande gruvlastbilar
Ska vara i drift 2026**



**Scanias eldrivna lastbilar säljer för dåligt
EU-beslut kan avgöra deras framtid**



13. Kod brun! Detta är den första Koenigsegg någonsin

Det var i den här galna nittiotalsprototypen som allt började för Christian von Koenigsegg.



Den bruna kilen som du ser ovan är en mycket viktig del av superbilens historia. Det är Christian Von Koenigseggs första försök med en superbil, och därmed förfadern till riktigt snabba bilar från Sverige.

För många år sedan återvände den hem från sin vanliga vistelse på ett svenskt bilmuseum för att träffa sin släkt. På plats fanns hela gänget, inklusive en Koenigsegg CC8S, CCR, CCXR Edition och CCXR. Huvudakterna är dock **Agera R** och de **galna 1 340 hk, Veyron-rivaliserande One:1**.

Prototype One släpptes 1996, ett år efter schemat, och har en Audi V8 4,2-litersmotor med en matchande sexväxlad manuell växellåda. Från början ville Christian utrusta alla Koenigseggs med Audi-motorer, men någon affär blev det aldrig.

Karossen är helt komposit och dess silhuett kan fortfarande ses i de nuvarande bilarna. Och om du tar en titt på de tredelade BBS-hjulen ser du anpassade center med Koenigseggs sköldlogotyp.

Men eftersom det var den första bilen gick den igenom många, många iterationer. **Det var först senare i projektet som Koenigseggs flotta "dihedrala synkrohelixmanövrerade" dörrar applicerades.**

Innan dess var de bara tråkiga svängdörrar. Men efter en del arbete och mycket hackande på frontpanelerna lyckades Christian och hans team få dem att spirallera upp och ut, slingrande i sidled från horisontellt till vertikalt på det härliga sätt som vi nu älskar.



Låt oss nu komma till det viktigaste samtalsämnet: färgen.

Christian var stolt över sin första superbil och hade goda avsikter. Du vet, den klassiska ljusa krigsfärgen som hjälper till att markera lilla gamla Skandinavien på superbilskartan. Planen var orange, men inte en godisorange som en Lamborghini, utan en bränd orange från Volvo. En C70, för att vara exakt.

Så Christian ringde sin målare och berättade om sina drömmar innan han åkte på semester, och förväntade sig att se en gnistrande sprudlande orange när han kom tillbaka. Men på grund av ett litet missförstånd/marginell färgblindhet blev det han fick, eh, brun.

Men oavsett färg är den här prototypen språngbrädan som hjälpte Koenigsegg att övergå över gränser och in i olika dimensioner av riktigt blommande snabba bilar. Från superbilen CC8S till hyperbilen Agera R, till den självutnämnda One:1 "Megacar" och Regera, vi har den här prototypen att tacka för dem alla.

Så för det är det värt en hyllning. Även om den är brun.



Rowan Horncastle



14. Den utmärkta Glas 1700 och dess skapares historia

Av Kris Culmer

23 augusti 2018

Det tyska jordbruksföretaget Glas fick efterkrigsframgångar med sin mikrobil Goggomobil. Det blev snabbt storslagna idéer, men det gick inte riktigt



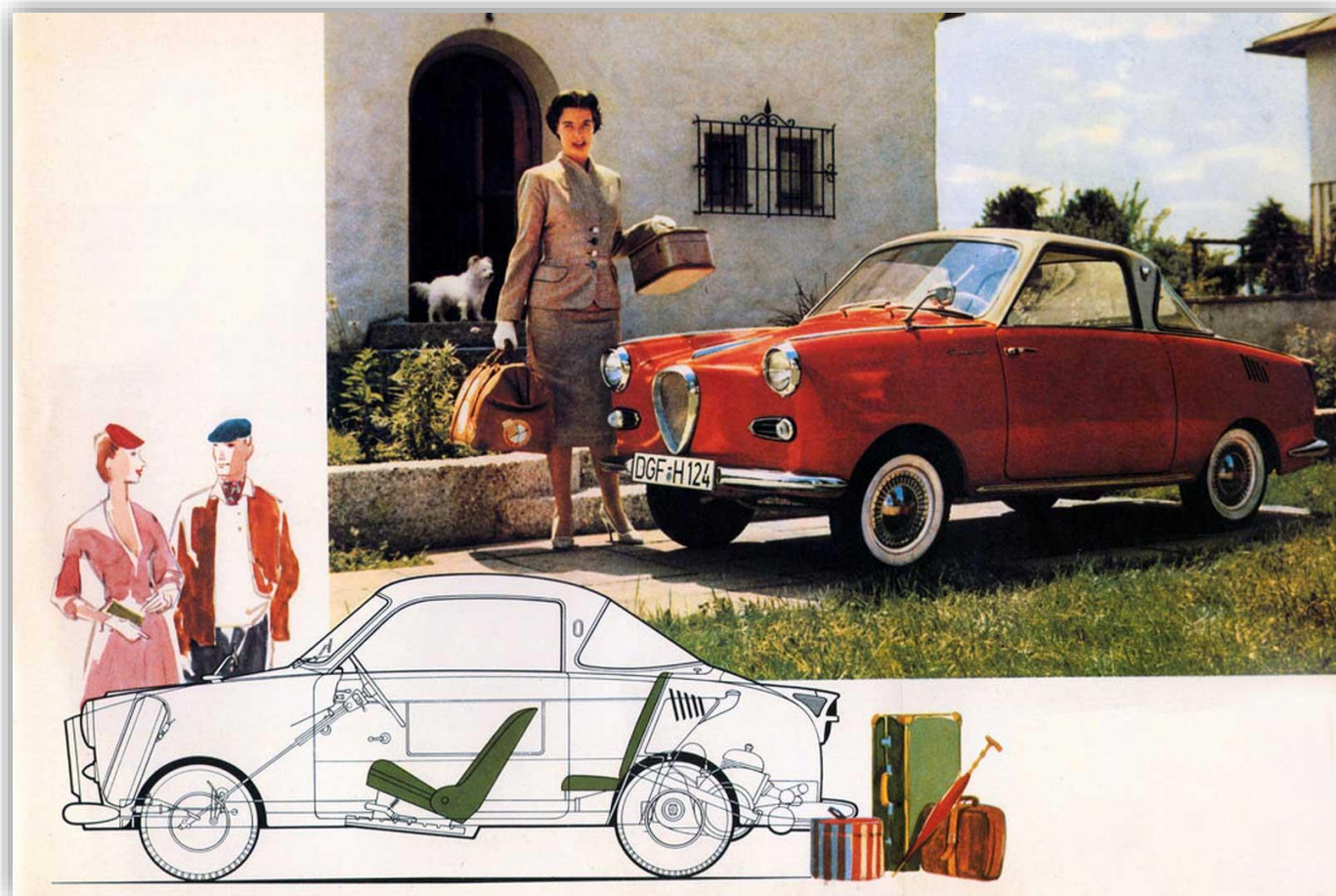
Glas 1700 fick mycket beröm av Autocar.

En av BMW:s huvudfabriker idag är Dingolfing, där 5-, BMW 6-, 7- och 8-serierna byggs. Den sysselsätter cirka 18 000 personer och släpper ut 1600 bilar per dag.

Men medan München är varumärkets andliga hem, köptes den andra bayerska fabriken 1967 från Glas – ett namn som kommer att vara okänt för de flesta nuförtiden.

Detta lilla företag hade en historia som sträcker sig tillbaka till 1860, då det grundades i Freising under namnet Isaria, en tillverkare av jordbruksmaskiner. Företaget växte snabbt och 1908 flyttade det till en andra anläggning 44 mil bort i den större staden Dingolfing.

Innan första världskriget bröt ut flyttade Hans Glas, ett av de många barnbarnen till företagets grundare, till USA. Han hade förväntat sig att bli banktjänsteman, men hans första tid i USA gick katastrofalt till den grad att han blev hemlös. Som tur var tog en vänlig läkare emot honom och när han fick höra om hans erfarenhet av jordbruksmaskiner rekommenderade han Hans till en vän på Ford.



Ett decennium senare återvände Hans till Bayern. Vid det laget var Isaria utom familjen Glas händer, men han spenderade alla pengar han hade för att köpa den 1937. Han började bygga upp verksamheten men avbröts snart av andra världskriget och tvingades av regeringen att ställa om till vapenproduktion.

Dingolfing-fabriken överlevde på något sätt fram till 1945, trots RAF:s bästa ansträngningar, så Isaras ursprungliga syfte återupptogs mitt i en jordbruksboom.

Detta varade dock inte länge eftersom den tyska industrin kom på fötter igen. Isaria behövde uppfinna på nytt. Lyckligtvis lyckades Hans son, Andreas, övertala en gammal universitetsvän till honom, en briljant ingenjör vid namn Karl Dompert, att komma ombord.

Dompert moderniserade verksamheten, som hade styrts av den egensinnige Hans, och införde ordentliga design- och FoU-avdelningar. Men det var 1949 som han fick sin aha-upplevelse.

När han besökte en jordbruksmessa i Italien lade han märke till populariteten hos de nya Piaggio Vespa-skotrarna. Vid den tidpunkten hade Tyskland aldrig haft transporter för maskinerna, så han såg en enorm möjlighet. Inom bara två år producerade Dingolfing sin egen skoter, Goggo. I 125cc, 150cc och 200cc byggdes cirka 46 000 exemplar vid produktionens slut 1956.

Stärkt av denna framgång beordrade Hans utvecklingen av en Glas-bil. Västtyskarna började använda mikrobilar i stora skaror i början av 1950-talet, när det "ekonomiska miraklet" började. Men till skillnad från de bisarra Messerschmitt-, Fuldamobil- och Isetta-modellerna hade Goggomobil en vanlig design med tre lådor.





När Glas blomstrade klev man 1958 ut ur den snart döende mikrobilsindustrin för att producera sin första fullstora modell: Isar, tänkt som en konkurrent till Volkswagen Beetle.

Vid den här tidpunkten var det faktiskt tal om att slå samman Glas med Bayerns större, men kämpande, bilföretag: Audi och BMW. Detta skulle ha bildat en ännu starkare Auto Union, men idén sköts ner av Hans, som ville ha en ljus framtid i självständighet.

Från 1962 lanserades ett brett utbud av sedaner, kombier, coupéer och cabrioletter. GT kom 1963, ursprungligen som 1300, med en motor på 74 hk och 1290 cc. Den attraktiva karossen ritades av den berömde italienske karossbyggaren Pietro Frua, som hade influerat den vackra Volvo P1800 coupé och flera Maserati-modeller.

1964 introducerades en 1700 sedan, med en ny 99 hk, 1682cc rak fyra. Autocar provkörde en sådan den 11 december 1964. Även om Glas-bilarna inte var särskilt kända i Storbritannien hade en ny koncessionshavare just etablerat sig i Norfolk.

Vi kommenterade att den nya motorn var av "robust design och sund utveckling", medan interiören var "välgjord och sober". Bilen körde "utomordentligt tyst", medan fjädringen var särskilt imponerande.

"Glas kände sig väldigt hemma på de sämsta vägarna", sa vi. "Det är lite karossrullning när bilen stressas genom kurvor. Passagerarna i baksätet verkar åka lika smidigt som de i framsätet, och med fyra passagerare uppe fortsätter bilen fortfarande att fungera ordentligt. Man känner sig snart ganska bekväm med bilen och lär sig att lita på och njuta av den säkra kurvtagningen."

Till och med sätena var "mycket vilsamma och idealiskt formade", medan körställningen var "utmärkt".

Faktum är att Autocars vägtestare gillade att äga en, "inte bara för att den är sund och mogen, utan också för att det är roligt att köra den". Det var mycket beröm, med tanke på att konkurrenterna inkluderade Alfa Romeo Giulia Ti och BMW 1800. Priset var cirka 800 pund, vilket motsvarar cirka 15 410 pund idag.

Glas blev inspirerad och tog sig snabbt upp ytterligare en nivå och tog steget in i lyxklassen. Ur detta kom en annan Frua-design, 2600 V8, som snabbt blev känd som "Glaserati".



Glas 2600 V8 1966-1968.

Tyvär hade Glas inte kapacitet att lönsamt producera alla dessa modeller; Fabriken använde fortfarande en hel del manuellt arbete och saknade mycket modern utrustning.

Så i oktober 1965 tvingades Hans vända sig till den bayerska regeringen, som så småningom förhandlade fram ett avtal med BMW – ett företag som hade avvisat för bara ett decennium sedan – 11 månader senare. Förmodligen berodde Münchens entusiasm mer på dess önskan om Glas överliggande kamaxelteknik än något annat.

När München tog över Dingolfing fasades namnet Glas snabbt ut. De flesta av modellerna var yxade, medan BMW-ansikten och emblem ympades på de nyare, mer attraktiva modellerna, med München-motorer monterade.

Stor omsorg lades på att se till att BMW aldrig förknippades med Goggomobilen, till skillnad från Isettas "bubbelbil", som hade varit räddningen för BMW under 1956-1962. Ironiskt nog sålde den förra betydligt bättre än den senare.

De omdöpta Glas-modellerna varade bara fram till 1968, som ett resultat av att de inte var särskilt lönsamma och konkurrerade med befintliga BMW-bilar. Således tillverkades endast 6635 exemplar av GT och 666 exemplar av "Glaserati". Den sista Goggomobilen rullade anmärkningsvärt nog inte av produktionslinjen förrän 1969.

Inte långt därefter gick Hans bort, 79 år gammal. Han beskrivs av International Glas Club som en person som kännetecknades av "spontanitet, omedelbarhet och energi". Kanske var det dessa egenskaper som ledde till det överflöd som orsakade familjeföretagets undergång.



Kris Culmer



Roger Warolin