



Citroen Traction Avant 1934-57.

1. Solterra blir Subarus första elbil.
2. Porsches nästa elbil blir en elektrisk Macan med lansering 2023.
3. Test: BMW M440i Coupé.
4. Estrema Fulminea en vass italienare.
5. Sätt guldkant på tillvaron med specialversion av Tesla Model S.
6. LED mot xenon.
7. Bilfinesserna som ryker på grund av chipbristen.
8. Dina nya däck tillverkas av pet-flaskor.
9. Volkswagens autopilot för 70 kronor i timmen.
10. Messerschmitt Kabinenroller återuppstår.
11. 147 personer skadades i olyckor med A-traktorer förra året.
12. Nya Suzuki GSX-S1000.
13. Ford Scorpio sjönk helt efter misslyckat lyft.
14. Joel Granfors tvåa i premiären.

1. Solterra blir Subarus första elbil.

PUBLICERAD: 11 MAJ 2021, KL 13:41.

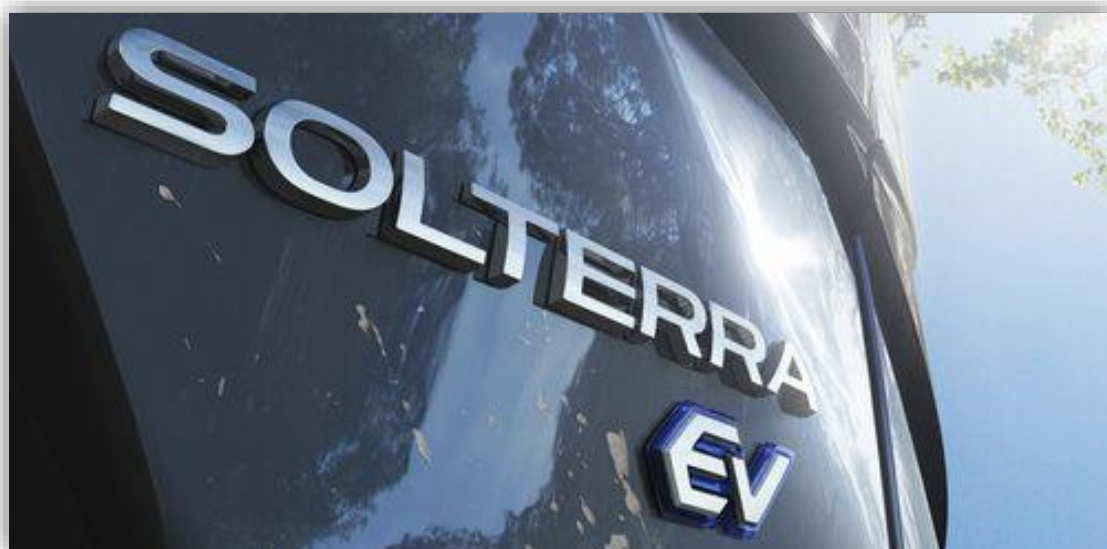
TEXT ERIK WEDBERG

Nu tar Subaru sitt första steg mot elektrifiering. Vid mitten av nästa år kommer den hel-elektriska suven Solterra.



Det fattas bara två "s" för att namnet på Subarus första elbil ska extra somrigt och härligt. Modellnamnet Solterra är dock en sammansättning av Sol och Terra som är de latinska orden för sol och jord. Med det vill Subaru understryka att det här blir deras miljövänligaste bil hittills. Subaru har skyndat långsamt med elektrifieringen och har i dagsläget endast en elektrifierad modell i form av [Forester e-Boxer](#).

Solterra blir en helelektrisk suv i C-segmentet baserad på plattformen som Subaru kallar e-Subaru Global Platform och är samutvecklad med Toyota. Även Toyota kommer att lansera en eldriven C-segmentsuv. Subaru Solterra kommer att säljas i Europa, Japan, USA, Kanada och Kina från och med mitten av 2022.



2. Porsche bekräftar: Nästa elbil blir elektrisk Macan med lansering 2023.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-05-10.

Nästa elbil från Porsche blir en SUV i form av en elektrisk version av Macan och kommer lanseras 2023. Det berättade Porsches utvecklingschef Michael Steiner i en intervju i helgen med tidningen Welt am Sonntag.



Att Macan var planerad att få en – eller flera – elmotorer var känt sedan tidigare. Men nu bekräftades första halvan av 2023 som tidpunkt för lansering.

Den elektriska Macan ska byggas på Porsches och Audis gemensamma plattform PPE. Den ska användas för premiummodeller inom Volkswagenkoncernen och nyligen visade Audi konceptet [A6 e-tron](#) på PPE-plattformen.

Lanseringen av en elektrisk Macan innebär däremot inte att Porsche slutar tillverka sin storsäljare med förbränningsmotor.

– I Europa kommer den elektriska Macan att bli en succé, snart också i USA och Kina. I regioner som Mellanöstern och Ryssland kommer förbränningsmotorer att dominera länge, säger Michael Steiner i intervjun.

Istället ska den erbjudas med båda drivlinor parallellt och Porsche vill erbjuda sina kunder "ett fritt val" och "inte agera förmyndare", säger Michael Steiner.

Istället satsar Porsche på utvecklingen av så kallade "e-fuels", eller syntetisk bensin.

Tillsammans med Siemens ska Porsche bygga en pilotfabrik i Chile till 2022 som ska drivas med överskottsenergi från vindkraft. Efter några år ska produktionen kunna öka till 55 miljoner liter per år och sedan 550 miljoner liter till år 2026.

Genom att dela upp vattens beståndsdelar syre och vätegas och sedan tillsätta koldioxid till vätegasen bildas ett syntetiskt bränsle.

Fördelen är att det är möjligt att framställa koldioxidneutralt, om energin kommer från förnyelsebara källor.

Utsläppsfri är däremot inte användningen av syntetiska bränslen. Men mängden kväveoxid och partiklar som kommer ur avgasröret är mindre än vid förbränning av konventionell bensin eller diesel.

HÖGSTA  VÄXELN**3. Test: BMW M440i Coupé.**

Av Marcus Berggren - 03/05/2021.

Smaken är som baken.



Konservatism har länge varit tyskarnas melodi – [första generationen BMW M5](#), som lanserades 1984, var lika diskret som en framgångsrik dubbelagent. I takt med att klientelet har dominerats av fartglada européer till att bestå mestadels av nyrika kineser och jänkare har designspråket valt en annan väg. BMW:s snabba bilar har gått från att vara atleter förklädda i dyra kostymer till att vara väldigt noga med att skylta med vad det minsann står i taxeringskalendern. Även om nya BMW M440i inte är en tvättäkta M-bil har BMW inte direkt tagit sig an en konservativ approach när det kommer till det kosmetiska. BMW:s exponentiellt växande grillar hittades först på [BMW X7](#) och fick världen att tappa hakan när nya 4-serien visades upp. Det diskreta och smakfulla är som bortblåst men man ska inte döma hunden efter håren. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya BMW M440i.

Stora grillar är egentligen inget nytt för BMW, redan 1933 fanns [BMW 303](#) som hade nju-rar som täckte bokstavligt talat hela fronten. Fortsättningsvis har vi den berömda [328](#) från 1936 och såklart [BMW 507](#) som hade oerhört breda nju-rar. Jag tror problematiken med M440i ligger i att designen har många svagheter i det stora hela, inte bara när det kommer till nju-rarna som inte känns tillräckligt välintegrerade i designen. Som min kollega Karl Cajmatz skrev i [vår recension av BMW 430i](#) är det nog så att man kommer att ha vant sig vid designen inom några år, om nu inte BMW väljer göra en 180-graders vändning.



På insidan har BMW lyckligtvis hållit lite hårdare i tyglarna och interiören är genomgående trevlig och välgenomtänkt. Men som vi konstaterat ett flertal gånger i recensioner av den senaste generationen BMW-bilar, håller den inte riktigt samma kvalitet som förr även om helhetsintrycket nu är bättre, särskilt om man är ett fan av det digitala. Baksätet är rymliigare än man förväntar sig, men man får krupp av hur långsamt de elektriska stolarna rör sig när man ska kliv in eller ut.

Nya BMW 4-serien förblir en 2-dörrars-variant av BMW 3-serien vilket innebär att de delar många chassikomponenter. Eftersom [3-serien](#) är den bästa bilen att köra i sitt segment, bådär det gott för 4-serien. Vi har tidigare kört 430i som upplevdes som pigg med ett **"exceptionellt välbalanserat chassi men med TV-spelsaktig styrkänsla."** Även när det kommer till M440i stämmer det utlåtandet men man får både två extra cylindrar och ytterligare två drivande hjul. Fyrhjulsdriften är dock fullt variabel vilket innebär att M440i för det mesta känns väldigt bakhjulsdriven, men framhjulen kan komma till undsättning om underlaget så kräver, något vi fick erfara när det plötsligt började snöa.

Även om styrningen saknar feedback är den direkt vilket får M440i att framstå som lättfotad. Trots M-beteckningen är inte M440i knappast särskilt aggressiv. Den delar 3-seriens relativt medgörliga dämpare och har inga som helst bekymmer med att ta sig an grövre underlag. Den raka sexan är som man kommit att förväntat sig av BMW:s eminenta pjäser – silkeslen med rejäla mängder kraft. Den känns snabbare än de 374 hästkrafterna ger nys om, något dess 0-till-100-tid avslöjar. Fyrhjulsdriften i kombination med den snabba – men inte blixtrande – växellådan gör att de bavariska kusarna som lurar under huven alltid står och stampar vid staldörren. På motorväg känns M440i som en light-version av storasyskonet 8-serien och den har fantastiska långfärdsegenskaper.



Nya BMW M440i braverar på flera håll och kanter – den har ett enastående chassi, den är rolig att köra, har en fantastisk sexcylindrig motor, och känns som en GT-bil i mindre format. Men samtidigt har den vissa tillkortakommanden – en icke-övertygande och polariserande design, ett relativt högt pris, och en körupplevelse som inte känns tillräckligt M:ig för att berättiga modellbeteckningen. Frågan är om den polariserande grillen kommer att bestämma bilens framgång eller om folk kan komma att uppskatta den för vad den är, oberoende av om den är ful som stryk.

BMW M440i xDrive Coupé (2021).

Motor:	3-liters rak 6:a bensin, 374 hästkrafter, 500 newtonmeter
Kraftöverföring:	8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft
Acceleration 0–100 km/h:	4,5 sekunder
Toppfart:	250 km/h
Vikt:	1815 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4770/1393/1852 mm
Pris:	679 800 SEK (Testbil ca 850 700 SEK)



BETYG

Helhet



SAMMANFATTNING

BMW M440i har en design som polariserar men bakom dess tveksamma yttre döljer sig en utomordentligt kompetent maskin. Den sexcylindriga motorn är ruggigt trevlig, bilens prestanda är imponerande och även om den inte känns särskilt aggressiv gör den bra ifrån sig på landsväg och har även imponerande långfärdsegenskaper.

4



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.



4. Estrema Fulminea - en vass italienare.

Text: Björn Magnusson. Publicerad: 2021-05-07 kl 13:15.

Häromveckan skrev vi om en tysk elbil som är på gång, Elektron Quasar. Och nu är det alltså dags igen, fast den här gången är det den italienska tillverkaren Estrema som har nytt i pipelinen.



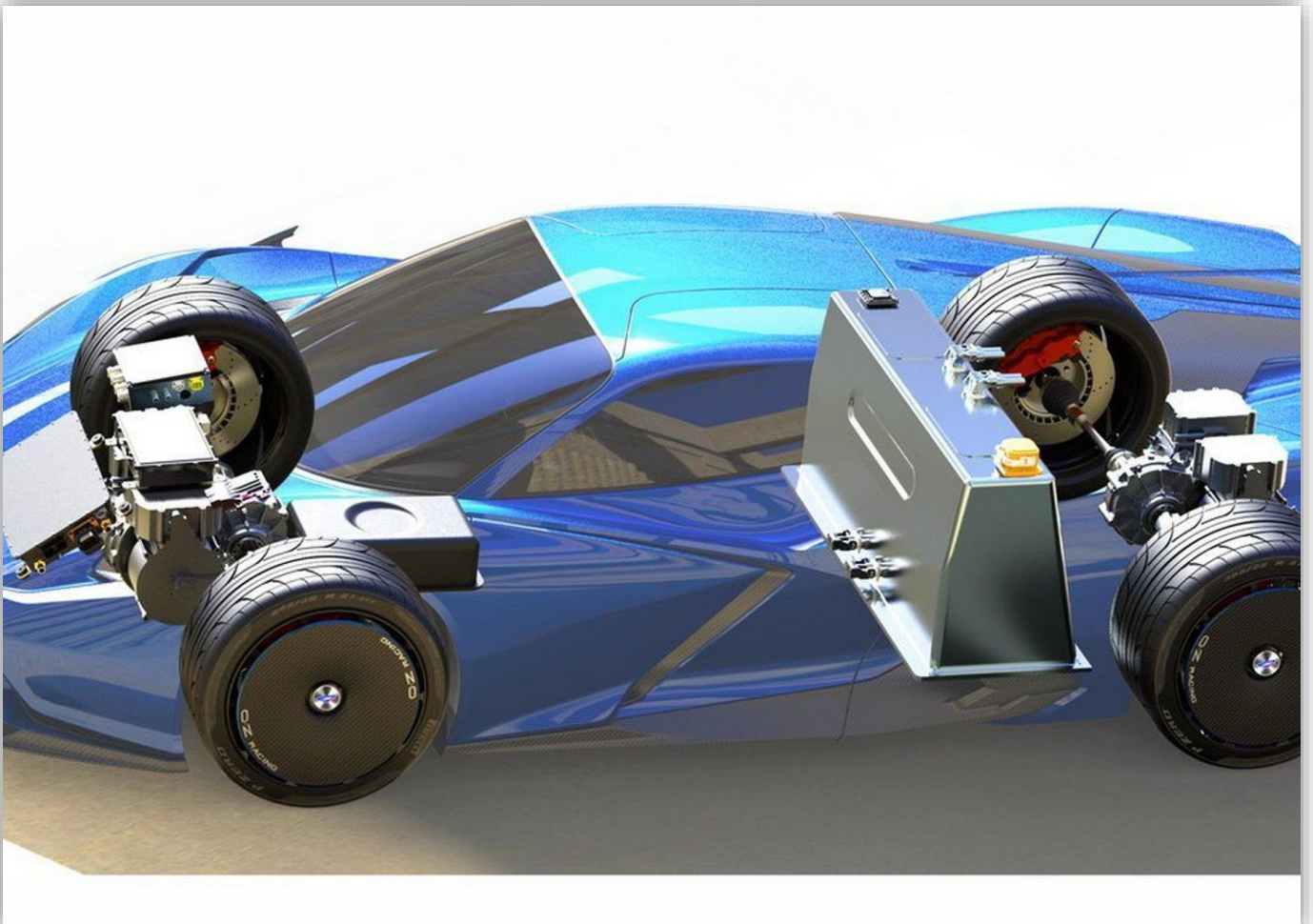
Fulminea väntas få fyra elmotorer med en sammanlagd effekt på 2.040 hästkrafter. Men det som gör bilen unik är faktiskt en annan sak. Batterierna.

Estrema Fulminea kommer nämligen att förses med ett hybridpaket bestående av solid-state-batterier och ultrakondensatorer. Med detta blir italienarna först, åtminstone när det handlar om en gatlegal hyperbil. Vad är då fördelen? Mer lagrad effekt per kilo.

Fulmineas batteripack lagrar 100 kWh och väger in på under 300 kilo. Energidensiteten är 450 Wh/kg, vilken kan jämföras med Tesla Model 3 vars batteripack håller 260 Wh/kg. Slutresultatet är en bil med schysst räckvidd och som väger klockar in på 1.507 kilogram. Räckvidden (enligt WLTP-cykeln) är 52 mil. Och sprinten till 320 km/h tar under 10 sekunder.



Björn Magnusson





5. Sätt guldkant på tillvaron med specialversion av Tesla Model S.

Anders Nilsson 2021-05-06.

Lyxföretag har skapat en specialversion.



FILM: https://youtu.be/uf_8OdS7R4A

Vad gör man, om man tycker att Tesla Model S inte är tillräckligt lyxigt? Man utrustar den såklart med detaljer i 24 karat guld.

För en tid sedan skrev Bytbil om en extremt unik Koenigsegg Jesko, [Jesko Odin, som är klädd i naket kolfiber](#) och har guldflingor i lacken. När man ändå är inne på guldtemat: Vad gör man om man har extremt mycket pengar, och tycker att en [Tesla Model S](#), som är en imponerande och häftig bil, inte är exklusiv eller lyxig nog? Jo, man pimpar såklart upp den med guld.

Det är exakt vad lyxföretaget [Caviar](#) har gjort. Vanligtvis brukar de erbjuda lyxversioner av olika mobiltelefoner, mobilskal, men även klockor, och uppgraderar TV-spelskonsoler så att de är värdiga den livsstilen som personerna som köper produkterna antagligen har.

Nu har [Caviar](#) skapat ett exklusivt [Tesla](#) Models S-koncept som de kallar Caviar Model Excellence 24K. Bilen är i svart och pryds med dekorativa element som är täckta med 24 karat guld. Kylargrillen, sidokjolarna, bromsskivor, backspeglarna, samt delar av den främre och bakre stötfångaren är dekorerad i guld. Även vissa delar av interiören kommer vara i Guld. Företaget använder sig av en dubbel galvanoplastik för att få dit gulddetaljerna.



Totalt kommer 99 exemplar att tillverkas och varje kommer kosta 299 999 dollar (cirka 2,5 miljoner svenska kronor). Den minst sagt exklusiva bilen kommer baseras på Tesla Model S Plaid som i sitt originalutförande gör 0-100 km/h på 2,1 sekunder och har en toppfart på 320 km/h.

Relaterade artiklar:



Tesla uppdaterar Model S och Model X.



Tesla Model 3 – eldriven utmanare till Audi A4 och BMW 3-serie.



Elbilsracet: Porsche Taycan Turbo S mot Tesla Model S Performance.



Elbilsracet: Porsche Taycan Turbo mot Tesla Model S.

6. Bilfrågan: LED mot xenon – skillnader?

Publicerad 2021-05-10 kl 7:00. TEXT Redaktionen.

BILFRÅGAN

"Vilket av dem är att föredra på bilbelysningen?" Vi Bilägare svarar.

Fråga:

Jag har en Tiguan 2017 som har LED-ljus på halvljuset och även de andra lamporna. Min fråga är vad är det för skillnad på LED-belysning och xenon mer än att LED är strömsnålare. Vilket är att föredra?

Staffan Lindell

Svar:

Vi skulle behöva betydligt mer utrymme – så här nämner vi bara några kortare omdömen. Xenon var ju en revolution när det slog igenom. Inledningsvis var inte systemet alltid bättre men absolut dyrare. Och efter några år blev det standard på dyrare bilar, främst eftersom det ger ett för ögat behagligare ljus och särskilt med projicerande linser också ett jämnare flöde. Xenon kunde också lättare få plats i låga fronter. En ballast, styrenhet, övervakar rätt start- och driftspänning. Xenon är ett gasurladdningslyse, som påminner om lysrör. Med hög startspänning tänds en ljusbåge, 4,3 mm lång mellan två elektroder i en bulb av härdat glas som bland annat innehåller ädelgasen xenon som ger ett intensivt och vitare ljus än halogenlampan, trots lägre förbrukning. När tekniken kom utlovades lång hållbarhet men också xenonlampor försämras över tid. Strålkastarna bildar ultraviolett ljus som måste filteras bort för att inte påverka plastdetaljer i lampkonstruktionerna. Xenon med bra armatur ger ett mycket bra ljus, men lamporna åldras succesivt och armaturen är förstås dyrare än halogen. LED är än längre från glödtrådsteknik. Och när man väl åstadkom lysdioder med vitt ljus och hög effekt dröjde det inte länge förrän vi fick extraljus med LED-teknik och huvudstrålkastarna på nya bilar fick LED som alternativ. (Light Emitting Diod), eller lysdioden, är kan man säga en ljuskälla som är byggd på en halvledare, dioden. Dioden leder bara ström i en riktning, vilken är en användbar egenskap exempelvis i bilens generator. Men lysdioden och dess teknik är desto mer avancerad och ljuset bildas genom så kallad elektroluminiscens. Och som du säkert vet är några av lysdiodens stora fördelar att den är ytterst effektiv och dessutom ger mycket lång livslängd om den håller god kvalitet. LED är tålig mot stötar och genererar små mängder värme, men är själv känslig för överhettning och byggs därför med kylande fläns i dess bakdel. Kort uttryckt är den som gjord för bilar och maskiner. Monterade i bilar med avancerad styrning kan man få ljus som anpassar belysningen på vägen vid möten et cetera. Dessutom är ljustemperaturen i klass med dagsljus. LED tillåter också mer avancerad ljusstyrning. Men armaturen är mycket dyr att ersätta vid skador.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

7. Bilfinesserna som ryker på grund av chipbristen.

Publicerad 2021-05-07 kl 7:15. TEXT Erik Söderholm.

Flera biltillverkare måste skala ned antalet funktioner och finesser för att rädda produktionen trots bristen på halvledare.



Den utbredda chipbristen börjar bli ett allvarligt problem för biltillverkarna. Den dåliga tillgången på de populära halvledarna ställer till med störningar i hela produktionskedjan.

En lösning som flera biltillverkare tvingats använda är att helt enkelt dra in på olika funktioner och finesser som inte är helt nödvändiga. Peugeot har till exempel [ersatt de digitala instrumenten](#) med analoga i modellen 308, och General Motors tvingas [bygga pickupen Chevrolet Silverado](#) utan en särskild centralenhet i bränslesystemet som ska sänka förbrukningen i V8-motorn.

Nu kommer ännu fler exempel på hur biltillverkarna måste kompromissa för att över huvud taget kunna bygga bilar, skriver [Automotive News](#).



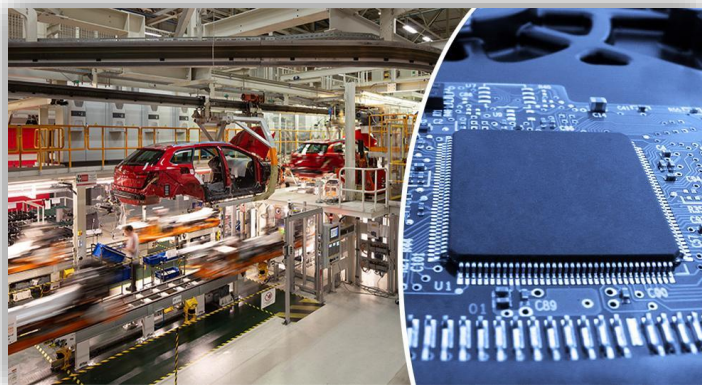
Ford F-150 tillverkas fortfarande, men ställs sedan upp på en parkeringsplats i väntan på att chipbristen ska lätta.

Nissan har tagit bort navigationssystemet i tusentals bilar på den amerikanska marknaden medan pick-upen Ram 1500 inte längre har den så kallade "intelligenta" innerbackspiegeln, som hjälper föraren hålla koll på döda vinkeln, som standard.

Renault har precis som Peugeot tvingats sätta de digitala instrumenten på paus i suv-modellen Arkana och ersätta dem med en mindre skärm utan navigationskarta, och köparna får heller ingen trådlös mobilladdare på vissa marknader.

Samtidigt står tusentals exemplar av Fords populära pick-upmodell F-150 färdigbyggda i Detroit, men bilarna kan inte levereras på grund av chipbristen.

Relaterade artiklar:



Därför blir chipbristen en långvarig huvudvärk för branschen.
Halvledarkrisen väntas pågå länge.



Peugeot 308 ersätter digital hastighetsmätare med analog.
Fabriken måste ändra i produktionen på grund av brist på komponenter.



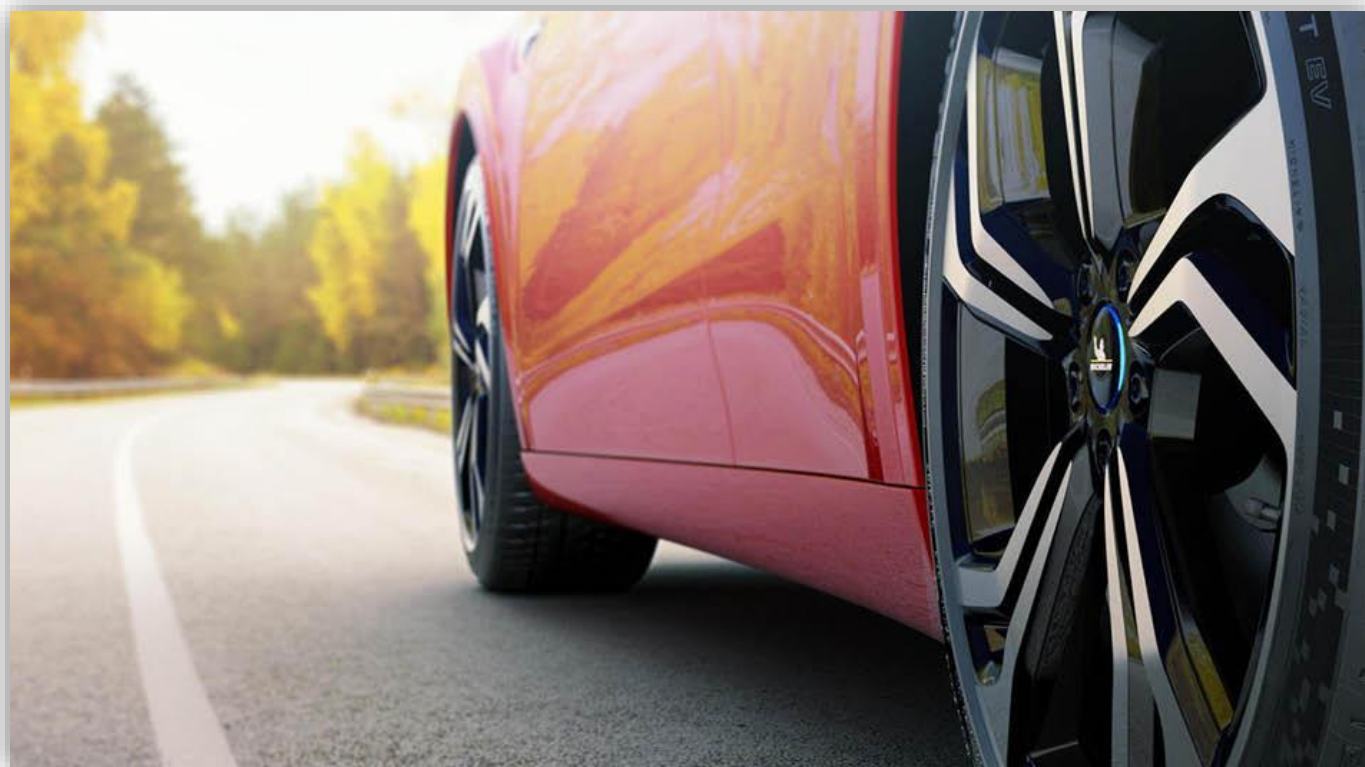
GM bygger bilar utan chip – drabbar förbrukningen.
Kunderna får stå för notan i form av högre bensinförbrukning.

8. Michelins plan: Dina nya däck tillverkas av pet-flaskor.

Publicerad 2021-05-08 kl 9:13.

TEXT Erik Söderholm.

Michelin ska öka andelen återvunna material i nya däck.



Michelin planerar att börja tillverka däck av återvunna pet-flaskor.

Däcktillverkaren har som mål att 40 procent av däcken som består av "hållbara" material 2030, något som blir allt viktigare i takt med att fler byter till elbil och blir mer medvetna om utsläppen inte bara från själva bilen utan även från andra bilprodukter.

Michelin ska återvinna nästan tre miljarder färgade plastflaskor per år. Materialet som framställs av flaskorna ska bli extra tåligt mot höga temperaturer och ge samma prestanda som oljebaserade material.

Exakt när "flaskdäcken" ska börja säljas är inte bekräftat. Priserna är heller inte klara, men förmodligen blir de något dyrare än konventionella däck i början.



Erik Söderholm

9. Volkswagens plan: autopilot för 70 kronor i timmen.

Publicerad 2021-05-10 kl 8:00. TEXT Magnus Kvandal.

Volkswagen tänker utanför boxen när det kommer till hur de ska ta betalt för framtidens självkörande bilar.



Konceptbilen Sedric är utvecklad för autonom körning. Bilden används som illustration.

Extrautrustning i bilar är inte längre lika konkret som det har varit. Förr i tiden betalade man lite extra och för det fick man en detalj eller en funktion – farthållare, en kraftig stereo, läderklädsel eller en större motor med mer effekt.

Men i takt med att bilar blir allt mer digitala blir även utrustningslistorna det. Många gånger ändras ingenting fysiskt i din bil när du kryssar i ett tillval – det låses bara upp. Teslas ”Uppgraderade Autopilot” är ett utmärkt exempel på det – när du betalar 38 900 kronor för den funktionen är det enda som händer att du får tillgång till en funktion som bilen redan har.

Volkswagen har ett liknande upplägg i sina bilar, där alla bilar är utrustade med funktioner som adaptiv farthållare, men bara de som betalar extra kan använda det.

När det kommer till självkörande bilar tar de det ett steg till. I en [intervju med Top Gear](#) säger företagets marknadschef Klaus Zellmer att det i framtiden kan komma att kosta omkring 70 kronor i timmen att låta bilen köra själv. Tanken är att man bara ska betala för funktionen när man använder den.

– **Om du skulle** köpa en bil och inte var övertygad om att du behöver autonom körning just då, men sedan bestämmer att du gärna vill ha det, kan vi aktivera funktionen. Och så kan vi stänga av det igen om nästa ägare bestämmer att de inte behöver det, säger Zellmer i intervjun.

När det kommer till prissättningen jämför han det med en tågresa.

– Tänk att du ska ta tåget mellan London och Southampton exempelvis. Det skulle kosta mycket mer än 70 kronor i timmen, säger han.

Volkswagen är inte ensamma om ett abonnemangsupplägg för självkörande funktioner, men de är de enda som överväger att ta betalt per timme. GM tar drygt 200 kronor i månaden för sin Super Cruise-funktion. Ford har ett liknande upplägg för sin motsvarighet Blue Cruise. Båda dessa är bara tillgängliga i USA.

Volkswagens betalplan skulle dock, om den implementeras i framtiden, gälla självkörning på nivå fyra. Det innebär att bilen sköter körningen helt och hållet på egen hand.

Relaterade artiklar:



Waymo bäst på självkörande bilar – Tesla överlägset sämst.

Beskyls för att ha lovat för mycket och underlevererat i flera års tid.



Mercedes ger upp helt självkörande bilar: "Vi kan inte vinna".

"Ställer inte upp i tävling vi inte längre kan vinna."



Storbritannien öppnar för mer självkörande bilar – men möts av kritik.

Storbritannien vill köra om alla andra länder – men bara i 60 km/tim.



Toyotas plan för självkörande bilar: Köper teknik från Lyft.

Lägger beslag på teknik till självkörande bilar.

10. Messerschmitt Kabinroller återuppstår – med bensin- eller eldrift.

PUBLICERAD: 08 MAJ 2021, KL 15:30

Mikrobilen från 1950-talet har en given plats i automobilhistorien. Nu startar ny tillverkning av modellen i spanska Malaga.



En klassisk microbil återuppstår.

När kriget var över undrade flygingenjören Fritz Fend vad han skulle pyssla med i stället för att konstruera jaktplan. Han fastnade till slut för handikappfordon och satte igång tillverkningen av den lilla mopedbilen Fend Flitzer.

Till sin stora förvåning var det inte bara rörelsehindrade som stod och bankade på butiksdörren innan öppningsdags, utan även fullt friska som i efterkrigstidens Västtyskland ville kunna köra till brödbutiken.

Så föddes idén om Kabinroller och den gamla flygplanstillverkaren Messerschmitt nappade på den. Produktionen av den tvåsitsiga mikrobilen där passageraren satt bakom föraren under en plexiglaskåpa startade 1953, med en encylindrig 175-kubiks tvåtaktsmotor som drev på det enda bakhjulet.

Snart följde förstås fler modeller med större motorer och till och med fler hjul och när produktionen till slut upphörde 1964 hade fler än 50 000 Kabinroller byggts på olika håll runt om i Europa.

Men sagan tog inte slut i och med det. Nu verkar det som att det kommer att skrivas ett nytt kapitel om Kabinroller, i och med att reservdelsleverantören Messerschmitt-Werke meddelat att man kommer att starta nyproduktion av modellen.



Messerschmitt-Werke KR202 har karosspaneler av glasfiber med design och proportioner precis som förr i tiden. Kraften kommer alltså från en encylindrig bensinmotor, men nu en fyrtaktare på 125 kubikcentimeter som driver på bakhjulet genom en steglös CVT-låda, eller också väljer man elmotor på 6,7 hästkrafter med en räckvidd på åtta mil. Oavsett drivlina toppar farkosten cirka 90 kilometer per timme.

Hugade spekulanter har en rejäl färgpalett att välja från och även tvåtonslack erbjuds, liksom olika klädselalternativ. Vill man inte sitta i en guldfiskskål utan hellre sitter i det fria går det också bra att byta plexiglaskåpan mot en liten vindavvisare.

Bilen byggs av Messerschmitt-Werke i spanska Malaga och de första leveranserna väntas äga rum redan nu i maj. Prislistan börjar på cirka 110 000 kronor för den bensindrivna modellen, medan den eldrivna varianten kostar runt 130 000 kronor.

11. 147 personer skadades i olyckor med A-traktorer förra året.

AV WILLE WILHELMSSON ONSDAG 5 MAJ 2021 KL 14:40.

En uppgång på 27 procent sedan 2019.



Det har börjat registreras rejält mycket fler A-traktorer, det som tidigare kallats EPA-traktorer, i Sverige sedan en regelförändring gällande dessa genomfördes förra året. Detta har även inneburit att det har skett fler olyckor med personskador där A-traktorer varit inblandade rapporterar TT.

Förra året skadades 147 personer i olyckor där A-traktorer varit inblandade. Något som kan jämföras med de 96 personer som skadades i sådana olyckor 2019 och de 73 personer som skadades 2018. Mellan 2017 och 2018 skedde dock en nedgång i A-traktor-olyckor med personskador då det var 108 stycken som skadades i sådana olyckor 2017.

Enligt Trafikanalys fanns det i slutet av förra året 33.208 A-traktorer registrerade i Sverige vilket kan jämföras med de 25.419 A-traktorer som fanns registrerade i slutet av 2019. Det innebär att antalet A-traktorer i Sverige ökade med 30 procent mellan 2019 och 2020, alltså mer än vad personskadorna med fordonen ökade procentuellt sett.



Många A-traktorer fick körförbud.
Men bilarna klarade sig bra.



Snart kanske man får köra 60 km/h med A-traktor.
Transportstyrelsen överväger att ändra reglerna.



En Volvo V90 som A-traktor.
Duger inte 740 längre alltså?!

12. Nya Suzuki GSX-S1000.

Av Bike.

Publicerat 2021/04/28.

**Suzuki har presenterat en förnyad version av sin GSX-S1000, en nakenmodell som upp-
ges vara mer hetlevrad, starkare, och potentare överlag än någonsin tidigare.**



Den mest uppenbara förändringen hos nya GSX-S1000 är dess utseende, som är resultatet av en ny design. Borta är de rundade plastdetaljerna som istället ersatts av ett aggressivare karosseri komplett med MotoGP-inspirerade vingar. Och den enkla strålkastaren har ersatts till förmån för dubbla, staplade strålkastare. Rakt igenom är det LED-belysning som gäller.

Det har också gjorts några justeringar av chassit, inklusive en reviderad körställning med bredare, men närmare föraren placerat styre, ny sadel, uppdaterade fjädringsinställningar och en två liter större bensintank (nu 19 liter).

Den fyrcylindriga radmotorn på 999cm³ har uppdaterats. Motorn har nya kamaxlar för insug och avgas, med reviderade profiler för att minska ventilöverlappning, plus en ny luft-burk för att minska insugsmotståndet. Resultatet är att toppeffekten lär ha stigit från 148 till 150 hk tillsammans med en mycket flackare vridmomentkurva för en bredare spridning av kraften över hela varvtalsområdet. Den reviderade motorn förenas också med ett nytt Euro5-vänligt avgassystem, ny koppling och nytt gasreglage, som Suzuki uppger ha förbättrat gasresponsen vid små gaspådrag.



GSX-S1000 har även fått en "Kamouflage-inspirerad design" på sidokåporna som ser ut som kolfiber.





Suzuki har också skapat en förbättrad uppsättning elektroniska förarhjälpmedel. Precis som senaste versionerna av Hayabusa och V-Strom 1050 kommer nya GSX-S 1000 med Suzuki Intelligent Ride System (SIRS).

Det finns tre körlägen, femstegs antispinn (inklusive helt avstängd), quickshifter och ny LCD-instrumentering. Däremot sitter inte en IMU på plats, så antispinn och ABS-system är inte lutningskänsliga.

RELATERADE

[Suzuki GSX-koncept i Tokyo.](#)

Bilden kommer från Suzuki själva som menar att det är ur denna puppa som deras kommande GSX-koncept ska kläckas. Konceptet visas på Tokyo Motorshow i slutet av oktober och troligtvis får vi då en god bild av vad vi kan vänta oss av nästa års helt nya GSX-R. 2015/10/02

[Suzuki visar GSX-S1000.](#)

Den beryktade streetfightern från Suzuki har nu presenterats och är som vi rapporterade baserad på superbiken GSX-R 1000. GSX-S1000 kommer i två utföranden - den nakna streetfighter-versionen och en variant med kåpor (GSX-S1000F). Ramen ska vara helt ny och lättare än superbikens, svingen är dock direkt hämtad från GSX-R. Den...

2014/09/30

[Suzuki GSX-S1000 uppdateras med slirkoppling.](#)

2017/03/02

13. Ford Scorpio sjönk helt efter misslyckat lyft.

Publicerad 2021-05-09 kl 9:42.

TEXT Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

När Ford skulle ansiktslyfta den stora modellen Scorpio gick det... sådär. Den här designen vill inte ens Ford komma ihåg.



Inför Parissalongen i oktober 1994 var omslaget till engelska bilmagasinet Car inte nådigt. Uppradade som misstänkta vid en vittneskonfrontation syntes ett antal ansiktsporträtt av till synes hedervärda män och den enda rubriken löd: The new Ford Scorpio: Who dunnit! Vem gjorde den! Porträtten tillhörde några av europeiska Fords formgivare.

I vanliga fall brukar biltillverkare gärna tala om vem som haft ansvar för en design. Vi har tidigare under denna vinjett avhandlat den [första Ford Scorpio från 1985](#), en bil som dåvarande formgivarchefen Uwe Bahnsen brukar tillskrivas.

Inför premiären av den ansiktslyfta Ford Scorpio 1994 höll man tyst om vem som signerat skapelsen. Pressen hade fått se bilen i förväg och hatade den direkt.

Tangentbordskrigarna tävlade om att överträffa varandra i sarkasmer: "Har David Attenborough hittat ett urtidsdjur i en grotta på Borneo?" undrade en, "Den har flugögon, fiskmun och är svullen både fram och bak" tyckte en annan. "Varför köpa en bil som får små barn att gråta" undrade den stigande tv-stjärnan Jeremy Clarkson.

Teknikens Världs Björn Sundfeldt beskrev bilen som ett "Högrövat praktarsle", en subtil referens till ett personomdöme i en av Sjöwall-Wahlöös detektivromaner.



Kritiken mot Ford Scorpio var inte nådig. "Varför köpa en bil som får små barn att gråta" undrade tv-stjärnan Jeremy Clarkson.

Ja ful var den, den halvnya Skorpan, men rätt kul ändå så här 25 år senare. Den första Scorpio var som bekant världens första bil med låsningsfria bromsar som standard. Säljframgångarna uteblev i alla fall, det var mest i England och Sverige modellen blev hyfsat vanlig. I Tyskland gick det inte alls.

Den ansiktslyfta versionen var ju minst lika rymlig, bekväm och välutrustad men blev en flopp den också. Halvkombimodellen var nu försvunnen, endast fyradörrars sedan och kombi byggdes.

1997 kom en rekordlätt ansiktslyftning av den redan ansiktslyfta bilen. Strålkastarna fick en svärtad ram, baklamporna tonades ned en smula, liksom den förhatliga grodgrillen. Det hjälpte inte, ett knappt års produktion senare backade Scorpio in i skuggornas rike. Då hade totalt sett under åren 1985-1998 bara drygt 98 000 bilar tillverkats, varav drygt 26 000 var ful-Scorpio.

I Vi Bilägares test i nummer 7/95 tyckte Erik Rönnblom ändå rätt mycket om bilen. Den hade blivit spänstigare i fjädringen än förr och utrymmena var förstås bra som alltid. Nyheten "multiplex" i elsystemet avhandlades ingående men slutsatsen blev att Ford troligen inte skulle låta modellen vara i produktion särskilt länge i alla fall. Och det hade ju Rönnblom rätt i.

Läs också: Fords slanka modell: "Försvann lika snabbt som den dök upp".



Calle Carlquist

14. Joel Granfors tvåa i premiären.

Publicerad: 2021-05-10 08:38. Text: Björn Magnusson.

Vårt svenska stjärnskott på racinghimlen, 15-årige Joel Granfors, infriade de högt ställda förväntningarna inför debuten i internationell formelbil när han direkt tog sig upp på pallen två gånger om i säsongspremiären för brittiska Formel 4.



Vi har skrivit om denna unga talang tidigare. Bland annat i samband med att han förärdades [Rydell Special Award](#), och nu har han alltså debuterat i det brittiska Formel 4-mästerskapet. Racen hölls på Thruxton-banan och bjöd på omväxlande väderlek och en hel del regn. Trots detta presterade Joel två imponerande andraplatser och en åttondeplats i helgens tre race. Med detta lämnar han Thruxton som totalt tvåa i förarmästerskapet.

– Det har varit en fantastisk premiär. Jag hade inte väntat mig att åka härifrån som tvåa i mästerskapet, särskilt med tanke på att jag bara kört en knapp halvdag i bilen i regn under vintern, säger Joel Granfors.

Joels team, Fortec Motorsport, har all anledning att vara nöjda. Då stallkamraten James Hedley knep segern framför Granfors i race 1 och 2. Med detta leder Hedley serien 21 poäng före Granfors.

– Joels prestation den här helgen har varit fantastisk, säger Fortec Motorsport-chefen Oliver Dutton. Att ta två pallplatser redan i sina första två race här borta är otroligt bra. Han hade otur i det sista racet när han blev påkörd och snurrade, men även där kom han tillbaka starkt.

Det brittiska Formel 4-mästerskapet återvänder närmast den 12-13 juni med säsongens andra deltävling, som körs på Snetterton-banan utanför Norwich.



Förväntningarna är högt uppskrivade för vår unga talang. Och i sin första tävlingshelg i brittiska Formel 4 levererade han. I mitten på juni är det dags för nästa race.

F4 British Championship certified by FIA – powered by Ford EcoBoost.

12-13 juni: Snetterton

26-27 juni: Brands Hatch (Indy)

31 juli-1 augusti: Oulton Park

14-15 augusti: Knockhill

28-29 augusti: Thruxton

18-19 september: Croft

25-26 september: Silverstone

9-10 oktober: Donington Park

23-24 oktober: Brands Hatch (GP)



Björn Magnusson

MOTORNYTT

SLUT