



Nash Statesman Custom 1955.

1. Nytt rekord för Volvo.
2. Tesla levererade över 200 000 bilar trots chipbrist.
3. Tesla Model S Plaid tog eld under färd.
4. Porsche Taycan tappar kraft utan förvarning.
5. Nu kan Volkswagen ID 3 och ID 4 uppdateras över nätet.
6. Chefens löfte: Nu ska Jaguar Land Rover lösa kvalitetsproblemen.
7. Så dyr är felsökning av bil på verkstad – stora skillnader.
8. Nu kan du hyra en vätgasbil.
9. BMW visar upp den anpassningsbara minibussen Urbanaut.
10. Audis nya "hubb" med snabbbladdare.
11. Tre nya i 400-klubben.
12. Flygande bil fullföljer testflygning.
13. Medhjälparen i rätten: "Ångrar mig djupt".
14. Lastbilsjättar skapar laddnätverk med 1 700 laddpunkter i Europa.
15. Bentleys Silver Bullet.
16. Lancia Beta.
17. Klassiskt bilmärke: Austin-Healey.
18. Quiz: Z-kollen!
19. Volvo, en ny personbil av svenskt fabrikat.
20. Därför heter första Volvon Jakob.
21. Marcus Ericsson tvåa i Mid-Ohio.
22. Fredagsfilmen.
23. Goodwood Festival of Speed börjar idag – **strömmas gratis.**



1. Nytt rekord för Volvo: Bästa halvåret någonsin.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-07-02, 15:12.

2021 började otroligt starkt för tillverkaren – sålde över 380 000 bilar.



Det går fortsatt riktigt bra för Volvo som under början av året visat på [en stark återhämtning](#) efter pandemins utbrott ifjol.

Nu kommer nästa glädjebesked från Göteborg: Första halvåret 2021 blev tillverkarens starkaste någonsin. Totalt ökade man sin försäljning globalt med 41 procent, jämfört med samma period ifjol (då många bilhandlare världen över delvis höll stängt), till 380 757 bilar enligt tillverkarens egna statistik.

Försäljningen ska ha ökat på samtliga marknader, inkluderande Kina (+45%), USA (+47%) och Europa (+35%). Europa är fortsatt den region man säljer mest (166.822 bilar), men Kina blir allt viktigare (95.252 bilar).

Volvos halvnya satsning på [försäljning över nätet istället för genom bilhandlare](#), Care by Volvo, ska ha gett resultat. Under första halvåret ska nätförsäljningen ha femdubblats, jämfört med samma period ifjol, enligt Volvo.

Några exakta antal för nätförsäljningen delar man dock inte för någon av perioderna. Volvo menar för sin del att ökningen både berott på "ökande kundefterfrågan i kombination med ett breddat erbjudande på fler marknader."

Volvo har som uttalat mål att senast 2030 bli störst inom det segment man själva kallar för "elektriskt premium" och redan 2025 ska [hälften av försäljningen bestå av elbilar](#). Jämförelsevis stod de laddbara modellerna – både elbilar och laddhybrider – för en fjärdedel av märkets globala försäljning under H1 2021.

Suv-målet redan nått?

Volvo XC40 är sedan tidigare märkets storsäljare och vd Håkan Samuelsson har tidigare sagt att man [siktat på att sälja 75 procent suvar](#). Räknar vi ihop siffrorna för märkets tre storsäljare XC40 (118.121 bilar), XC60 (113.500 bilar) och XC90 (54.177) under H1 2021 så är det målet nu uppnått; 285.798 bilar utav 380.757 motsvarar nämligen ganska exakt 75 procent.

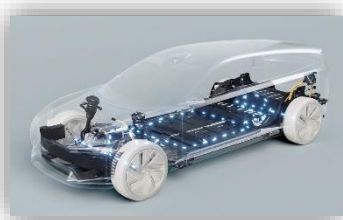
Statistik: Volvos globala försäljning

	Juni			Januari–Juni		
	2020	2021	Förändring	2020	2021	Förändring
Europa	28.314	28.695	1,3%	123.191	166.822	35,4%
Kina	15.105	16.680	10,4%	65.741	95.252	44,9%
USA	10.385	12.258	18,0%	43.255	63.754	47,4%
Övriga	7.679	10.591	37,9%	37.775	54.929	45,4%
Totalt	61.483	68.224	11,0%	269.962	380.757	41,0%

Källa: [Volvo Cars](#)



Volvo och Polestar erbjuder gratis snabbbladdning i sommar – till alla elbilar.



Volvo satsar på snabbbladdning och 100 mils räckvidd.



Volvo Concept Recharge visar designen för Volvos kommande elbilar.



Beskedet: Volvo och Northvolt i nytt samarbete – ska utveckla elbilsbatterier.

2. Tesla levererade över 200 000 bilar trots chipbrist.

Publicerad 2021-07-05 kl 9:00 (uppdaterad 2021-07-05 kl 9:07).

Andra kvartalet blev riktigt bra för elbilstillverkaren.



Trots den allvarliga chipbristen som slår hårt i bilbranschen lyckades Tesla leverera mer än 200.000 bilar under årets andra kvartal.

Det är mer än en fördubbling jämfört med samma period förra året, och även jämfört med året innan, och drygt nio procent fler levererade bilar än första kvartalet 2021.

”Teamet har gjort ett enastående jobb med att navigera genom problemen med de globala logistikutmaningarna”, skriver Tesla i ett pressmeddelande.

Tesla har visat upp ansiktslyfta versioner av Model S och Model X men de har ännu inte börjat levereras i några större antal. 99 procent av alla levererade bilar var Model 3 och Model Y.

Flera biltillverkare har tvingats dra ned på produktionen på grund av chipbristen, bland andra [Skoda med elbilen Enyaq](#).

Läs också: [Nya Teslan i lågor – började brinna under färd.](#)



Erik Söderholm

3. Tesla Model S Plaid tog eld under färd – dagar efter leverans.

Publicerad 2021-07-02 kl 17:34 (uppdaterad 2021-07-02 kl 17:54).

Text Magnus Kvandal.

En helt ny Tesla totalförstördes i en brand bara dagar efter leverans.



Utbränd: Teslan tog eld under färd den 29 juni, enligt ägarens advokater.

En tre dagar gammal Tesla Model S Plaid började brinna i Philadelphia, USA i tisdags kväll. Det rapporterar flera medier på fredagen.

Enligt ägarens advokater började bilen brinna under färd, och under en kort stund ska föraren inte ha kunnat ta sig ut ur bilen eftersom de elektroniska dörrarna slutat fungera.

Det är inte känt vem ägaren är, men Mark Geragos på advokatfirman Geragos & Geragos säger i en kommentar på fredagen att föraren märkte att kupén började fyllas av rök, och var tvungen att "använda våld" för att då ta sig ut ur bilen. Den ska sedan ha fortsatt rulla ett tiotal meter innan den blev uppslukad av lågor.

Mark Geragos säger att det hela var en "hemsk och skräckinjagande upplevelse", och uppmanar Tesla att stoppa alla bilar av samma modell från att köras innan man gått till botten med vad som hänt.

Nyhetsbyrån Reuters [skriver att de kontaktat](#) Tesla för en kommentar, men att de inte omedelbart återkommit.

Charles McGarvey, chef för brandkåren i området, [säger till CNBC](#) att två grupper av brandmän jobbade med släckningsarbetet i tre timmar innan de flyttade bilvraket till en säker förvaringsplats.



Orsaken till branden ska nu utredas. McGarvey säger att brandkåren har varit i kontakt med Tesla angående händelsen.

Den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten IIHS säger till CNBC att de är medvetna om händelsen och att de har kontakt med berörda parter för att samla information om vad som har hänt.

Tesla Model S Plaid är företagets nya flaggskepp och deras snabbaste bil hittills. Modellen har nyligen börjat säljas i USA.

4. Uppgifter: Porsche Taycan tappar kraft utan förvarning.

Publicerad 2021-07-03 kl 7:15. Text Erik Söderholm.

Porsche förbereder en uppdatering för elbilen Taycan, enligt nya uppgifter. Anledningen är att bilen går in i nödläge utan anledning.



Porsche förbereder en återkallelse av elbilen Taycan, enligt nya uppgifter till [Bloomberg](#). Uppgifterna är ännu inte bekräftade av Porsche.

Felet är kopplat till bilens mjukvara. I vissa fall kan bilen gå in i "nödläge" utan anledning vilket innebär att bilen tappar kraft. Det kan upplevas som obehagligt i exempelvis en korsning eller vid en omkörning.

Felet ska ha undersökts av amerikanska myndigheten NHTSA i maj som drog slutsatsen att bilen kan tappa kraft utan någon varning till föraren.

"Alla bilar är säkra att köra och vi är inte medvetna om några olyckor kopplade till detta ärende", uppgav en talesperson för Porsche då.

Det är oklart om felet kan åtgärdas med en mjukvaruuppdatering över nätet eller om bilarna måste in till verkstaden.

Läs också: [Porsche Taycan i ny snikversion – 200 000 kr billigare.](#)



Erik Söderholm

5. Nu kan Volkswagen ID 3 och ID 4 uppdateras över nätet.

Publicerad 2021-07-05 kl 10:34 (uppdaterad 2021-07-05 kl 10:47).

Text Erik Söderholm.

Flera nya elbilsmodeller som lanserats de senaste åren kan numera ta emot mjukvaru-uppdateringar via nätet. Det innebär att bilägarna inte behöver åka in till verkstaden för att lösa buggar och andra problem. Nu meddelar Volkswagen att hela "ID-familjen" med elbilar ska kunna ta emot trådlösa uppdateringar av mjukvaran. Den funktionaliteten var inte lanserad när bilarna först visades upp.



Volkswagens elbilsmodeller kan numera ta emot mjukvaruuppdateringar via internet. Det är efterfrågat av ägarna.

Volkswagen ID 3 har drabbats av flera allvarliga och irriterande buggar, och det gäller även [vår långtestbil](#). Nu uppger Volkswagen att version 2.3 av mjukvaran ska skickas ut trådlöst i juli.

Uppdateringen innehåller bland annat efterfrågade förbättringar för prestandan och stabiliteten i systemet samt nya funktioner för ljusrampen "ID Light" och adaptivt helljus.

De bilägare som fick sin bil levererad först, och därmed är medlemmar i "First Movers Club", kan ta emot uppdateringen först. Senare följer även resten av ID 3-kunderna samt ID 4 och [ID 4 GTX](#).

Volkswagen har tidigare lovat att skicka ut en ny uppdatering var tolfte vecka.

Läs också: [Volkswagens löfte: Ny mjukvara var tolfte vecka.](#)

6. Chefens löfte: Nu ska Jaguar Land Rover lösa kvalitetsproblemen.

Publicerad 2021-07-05 kl 16:38 (uppdaterad 2021-07-05 16:52).

Text Magnus Kvandal.

Företagets nya vd lovar att ställa saker till rätta en gång för alla.



Thierry Bolloré presenterar Jaguar Land Rovers Reimagine-plan våren 2021.

Thierry Bolloré tillträdde som ny vd för Jaguar Land Rover hösten 2020. Strax därefter sjsattes hans "Reimagine"-plan som ska säkerställa företagets framtida framgångar. Bland annat ska alla nya Jaguarmodeller som lanseras efter 2025 vara eldrivna.

En viktig punkt i planen är att få ordning på driftsäkerheten i företagets bilar, menar Bolloré. Han har tidigare varit kritisk mot företagets resultat på den fronten, och bland annat sagt att kvalitetsproblemen kostar Jaguar Land Rover [100 000 sålda bilar varje år](#).

Nu lovar han bättring.

– Det här är den första punkten i vår omställningsplan. Våra resultat har varit oacceptabla, men vi vet hur man fixar dem. Det är inte vetenskap, bara hårt arbete. Resultaten för 2021 är redan bättre men vi har mer jobb att göra, säger han i en intervju med [tidningen Autocar](#).

En av de första sakerna Thierry Bolloré gjorde när han tillträdde som vd var att inkludera en person ansvarig för kvalitet och kundnöjdhet i styrelsen.

– Nu har vi en styrelsemedlem som är ansvarig för hela värdekedjan. Det gör en stor skillnad, säger han.

Reklamationskostanderna för bilar av årsmodell 2021 har redan sjunkit med en tredjedel, skriver Autocar. Framöver avser Thierry Bolloré att se över hur JLR-gruppen utvecklar sina bilar och förbättra kvaliteten tidigt i processen.

I den årliga kvalitetsundersökningen från JD Power som publicerades tidigare i år hamnade Land Rover på [överlägsen sistaplats](#) med 244 rapporterade problem per 100 bilar. Jaguar kom på tredje sista plats.

7. Så dyr är felsökning av bil på verkstad – stora skillnader.

Publicerad 2021-07-05 kl 15:12. Text Christian Ellmark.

När bilens elektronik går sönder krävs det felsökning på verkstad. Vi har granskat hur mycket verkstäderna runt om i landet vill ha betalt för felsökning. Ett par verkstäder vill inte uppge någon prisuppgift – något som strider mot lagen.



Elektronik som krånglar är ett vanligt dilemma både för bilägare och verkstäder. Ofta vet varken bilägare eller verkstad vad som är fel och för att ta reda på det krävs felsökning. En sådan riskerar ofta att bli dyr. Och det kanske redan innan själva reparationen har påbörjats.

Vi har undersökt vad olika verkstäder tar betalt för felsökning på drygt ett 50-tal verkstäder från Malmö i syd till Luleå i norr. Samtliga verkstäder är auktoriserade på respektive märke. Elektronikfel är sådant som inte alltid oberoende verkstäder klarar av. De har kanske inte rätt diagnosverktyg för att felsöka. I sådana lägen är många bilägare tvingade att anlita auktoriserade verkstäder.

Hur mycket felsökning kostar skiljer sig markant, även mellan olika märken. Det visar vår tabell på nästa sida. I prisexemplet har vi utgått från symptom där en varningslampa börjat lysa, för krockkudde, ABS-bromsar eller motorkondition.

Prisförslagen är inte heller helt enkla att förhålla sig till. Vissa har en timdebitering, andra har fast kostnad eller priser i olika steg. Vilket erbjudande är bäst för Volvo-ägarna – en fast kostnad på 1 995 kr som i Linköping eller 995–2 000 kr som i Östersund? Det beror ju på hur lång tid som felsökningen tar. Om det tar lång tid är en fast kostnad oftast att föredra för bilägaren, om det går snabbt kan en timdebitering bli billigare...

Vissa verkstäder vill inte ens uppge vad felsökning kostar. Två verkstäder inom Hedin bil vägrar att tala om priser, medan två andra verkstäder inom samma koncern är helt öppna med detta.

– Jag får inte lämna ut någon information, fick vi höra från Hedin bil i Malmö.

”Här är man i underläge som kund”

På Hedin bils verkstad i Akalla lät det så här: – Jag måste hänvisa dig till marknadsavdelningen.

Där kände ansvarig chef inte alls till någon timdebitering. Ett par verkstäder inom Hedin verkar inte alls offentliga prisuppgifter.

Men det måste företaget göra om de inte ska bryta mot prisinformationslagen. Så här står det i denna lags sjunde paragraf: ”Om priset för en produkt inte kan anges, skall näringsidkaren i stället lämna prisinformation genom att ange grunderna för hur priset bestäms”. Det betyder att verkstaden måste tala om vilken timdebitering de har eller på annat sätt ange för konsumenter om hur de beräknar sin prissättning.

Charlotte Söderlund, jurist på Konsumentverket:

– Som konsument ska man få en prisuppgift på förhand för att kunna avgöra om man vill anlita verkstaden eller inte. Priset är en viktig aspekt inför ett affärsbeslut som det faktiskt handlar om. Utelämnar man prisuppgift kan det räknas som vilseledande enligt marknadsföringslagen.

– Vi har sett en del klagomål från konsumenter som lämnat in en bil för felsökning utan att verkstaden har löst problemet. Ibland är det svårt att hitta fel och då ska verkstäderna stegvis byta ut komponenter fackmässigt enligt instruktioner från tillverkaren. Det är också viktigt att felsökningen sker i samråd med konsumenten och att man är tydlig med vad man gör för arbete.

Till slut får vi – efter påtryckningar – vissa prisuppgifter även från Hedins verkstäder i Akalla och Malmö, som redovisas i tabellen. Men det är inget som verkstäderna spontant vill uppge när vi kontaktar dem.

5 TIPS NÄR ELEKTRONIKEN KRÅNGLAR

- Fråga verkstaden om de har kompetens och utrustning för felsökning och eventuell påföljande reparation. Begär ett skriftligt avtal på vad ni kommer överens om – hur länge verkstaden får felsöka och vad det kommer att kosta, antingen timdebitering eller fastpris.
- Lämna dina kontaktuppgifter så att verkstaden enkelt kan kontakta dig innan reparationen påbörjas.
- När bilen lämnas in är det bra att ställa frågor kring vilka reparationsalternativ som kan tänkas förekomma.
- Vanligt är att felsökning med diagnosutrustning leder till att verkstaden hittar en komponent som måste bytas. Detta innebär inte automatiskt att felet på bilen är avhjälpt. Tänk på att det kan bli problem om bilen felsöks på en verkstad och repareras på en annan.
- Felsökningar sker stegvis, vilket innebär att bilägaren kan få betala för en fackmässigt utförd felsökning, även om inte felet har lokaliserats. Vid oklarheter, be att få ta del av aktuellt felsökningsschema.

Kräv svar

Som bilägare gäller det att vara mycket tydlig med hur länge verkstäderna får felsöka. Du måste betala för en beställd tjänst, även om verkstaden inte hittar felet. En del bilägare brukar i sådana fall anklaga verkstäderna för att fuska eller slarva med deras bil. Flera verkstäder som vi talat med poängterar att det är viktigt med kommunikation med kunden innan de felsöker och hur de eventuellt ska gå vidare med utökad felsökning.

Men det är just i kommunikationen som missförstånd brukar uppstå. Det kan vara vanskligt som konsument att lämna in bilen för felsökning utan att ha prisbilden klar för sig först.

Och priserna är ibland svåra att överblicka för bilägarna. Nöj dig inte heller med svepande svar från verkstaden, som "det beror på vad felet är" eller "det är svårt att svara på innan vi felsökt". Kräv svar på vad felsökningsavgiften är.

Just prisbilden verkar vara känslig fråga för bilbranschen. Är det därför som vissa verkstäder inte vill tala om i förväg vad felsökning kostar?

– Ja, det kan det vara. En del vill inte skylta med hur mycket det vill ta betalt om de visar sig att de inte är konkurrenskraftiga. Det är en prispressad marknad. Som alltid är rådet att man måste vara noga med att ge en prisindikation på vad felsökningen kostar, vilka ramar man kommer överens om. Från verkstadens sida är tydlighet mot kunderna mycket viktigt. Bilägarna vill ibland inte betala något alls förrän felet är åtgärdat. Därför är det extra viktigt att verkstaden får tydliggöra hur de arbetar. Kunderna är också i många fall för dåliga på att ställa krav på prisuppgift, säger Thomas Engström, vd på Kontrollerad Bilverkstad (KBV).

Han tycker också att bilverkstäderna är för dåliga på att ta betalt för felsökning, för företagets lönsamhet.

– Det är en känsla vi har när vi pratat med verkstäder att de efterskänker delar av felsökningstiden för att få göra reparationen senare. Verkstäderna är inte alltid heller så villiga att ta betalt fullt ut om de inte lyckas lösa ett problem när de felsökt. Att de agerar så är i det närmaste en slags goodwill för att inte få missnöjda kunder.

Ny mjukvara som kopplas in kan vara en åtgärd mot elektroniktrassel.

"Okunskap"

Varför vill vissa verkstäder inte tala om priser alls? Frågan går till Bo Ericsson, vd för Sveriges fordonsverkstäders förening (SFVF):

– Okunskap tror jag att det handlar om. De kan vara rädda att förbinda sig om de talar om ett visst pris. Men som konsument måste jag få veta pris för att kunna ta ställning till erbjudandet. Här är man i underläge som kund, då är det viktigt att verkstaden är tydlig i sin kommunikation. Vid minst hälften av alla felsökningar finns det kommunikationsmissar mellan verkstad och kund. Kommunikationen med kunderna måste förbättras.

Hur vanligt är det att verkstäder ger rabatt för felsökning?

– Det är jättevanligt, minst 25 procent av alla fall ger någon slags rabatt på felsökningen för att få göra reparationen senare. Det är ingen bra signal, det finns oftast goda skäl till varför en verkstad har en viss timdebitering. Balansgången är svår mellan att få kostnads-täckning av lönsamhetsskäl och att få nöjda kunder, säger Bo Ericsson.

Verkstäder som inte hittar felet vid felsökning riskerar att få missnöjda kunder. Det är också en förklaring till varför en del verkstäder har lägre prisdebitering än vanligt vid just dessa arbeten. Verkstäder hävdar ibland att de felsöker för längre tid än vad de tar betalt för.

Daniel Axelsson, servicemarknadschef för Norrlands bil:

– **Just felsökning** på el är bland det svåraste vi gör. Kunderna tycker ofta ändå att vi är för dyra, trots att vi ligger under det normala timpriset när det gäller mekaniska fel. Det är komplexa system som vi har att göra med. Ibland känns det som kunderna tror att vi försöker lura dem när vi inte hittar felet. Det krävs mycket av en kundmottagare att försöka förklara för kunderna vad vi har gjort och inte har gjort. Det är inte bara att koppla upp bilen mot en dator och hitta felet, även om man kunde önska att det vore så.

LULEÅ

Bilbolaget: 1 736 kr för 45 minuters felsökning. Gäller för Volvo.

MOTORNYTT

Bosses Bil & Motor: 1 309 kr/tim. Gäller för Subaru och Honda.

Burlin Motor: 1 238 kr för en timmes felsökning. Maxpris felsökning 4 000 kr. Gäller för Toyota.

Norrlands bil: 1 500 kr för cirka 1,5 timmes felsökning. Därefter timdebitering cirka 1 250 kr. Exempler gällande för VW Passat och Tiguan.

UMEÅ

Bergners bil: Grundavgift 1 050 kr, maxtak på 2 500 kr för cirka 2 tim. Gäller för Kia, Subaru, Mazda.

Bilbolaget: 995–2 000 kr/tim, beroende på bilmodell och fel. Gäller för Volvo.

BilDahl: 2 200 kr för 2 timmar felsökning. Därefter ett maxpris på cirka 5 500 kr. Gäller för Mercedes, Nissan och Citroën.

Motorcentralen: 2 500–3 500 för cirka 2,5 tim felsökning. I övrigt timdebitering 1 682 kr. Gäller för Volkswagen och Skoda.

ÖSTERSUND

Bavaria: 1 701 kr/tim för felsökning. Gäller BMW och Mini.

Bilbolaget: 995–2 000 kr, beroende på fel. Gäller för Volvo.

Berners bil: 1 570 kr/tim. Gäller för Volkswagen, Audi, Skoda och Seat.

Jemtobil: 1 599 kr/tim (Mercedes) 1 510 kr/tim (Subaru och Kia).

SUNDSVALL

Berners bil: Felsökningspaket 2 000 kr, räcker för cirka 1,5 timme. Därefter 1 549 kr/tim. Gäller för Volkswagen och Skoda.

Bilbolaget: 1 900 kr fast pris, gäller cirka en timme. Därefter 1 910 kr/tim. Gäller för Volvo.

Bilfocus: 988 kr/tim. Gäller för Subaru.

Landrins bil: 2 300 kr för upp till 2 timmar felsökning, därefter timdebitering cirka 1 800 kr. Gäller för Mercedes.

UPPSALA

Bavaria: 2 200 kr/tim. Gäller för BMW och Mini.

Biltrean: 500 kr för avläsning felkoder. 1 000 kr för upp till en timmes felsökning. Gäller för Toyota.

Möller bil: Takpris på 3 000 kr för felsökning, räcker cirka 2 tim. Efter det, takpris på 5 000 kr, räcker ytterligare cirka 1,5 tim. Gäller Volkswagen, Audi, Skoda och Seat.

Volvo Cars: 2 045 kr/tim (bilar äldre än sex år), cirka 2 500 kr/tim (nyare årsmodeller).

Hedin bil: Från 1 500 kr/tim (äldre Mercedes A-klass t ex) till 2 838 kr tim (nyare Mercedes GLE AMG). För Mercedes E-klass 2012 2 185 kr/tim.

STOCKHOLM

Bilia: 2 495 kr, räcker cirka 2–3 timmar. Gäller för Volvo.

Volkswagen: 1 980 kr för cirka en timmes felsökning. Därefter felsökning enligt respektive bils timdebitering. Exempel: VW Passat 2 201 kr, VW Golf 2 091 kr, VW T-Roc 2 200 kr, Tiguan 2 600 kr.

Bavaria: Timdebitering varierar mellan olika bilmodeller och vad felet är. Prisexempel BMW 5-serie 2 501 kr/tim, BMW X5 2 974 kr/tim.

Bilia (Toyota Kungens kurva): 1 874 kr för en timmes felsökning.

J Bil: Fast pris 1 200–3 500 kr (maxpris). Gäller för Peugeot, Mitsubishi, Jeep, Alfa Romeo och Mazda.

Hedin bil (Akalla): Startavgift för cirka 1,5 timmes felsökning 1 963 kr (exempel Citroën C3), 2 048 kr (Opel Astra), 2 091 kr (Mitsubishi Outlander), 2 373 kr (Jeep Grand Cherokee).

Därefter en ny fast felsökningskostnad, som inte företaget kan beräkna pris på förrän man redan påbörjat felsökning.

KARLSTAD

Autowåx: 1 921 kr/tim. Gäller för BMW och Mini.

Helmia bil: 2 100 kr oavsett tidsåtgång. För enklare fel 1 600 kr.

Lecab: 3 000 kr fast pris för ett par timmars felsökning. Om det krävs mer tid kan verkstaden inte lämna någon prisuppgift i förväg. Gäller för Volkswagen.

Wafab: 2 000 kr i startavgift, räcker cirka 1,5 timme. 1 500 kr/tim efter det. Gäller för Kia.

ÖREBRO

Rejmes: Cirka 1 000 kr/tim. Gäller för Volvo.

Möller bil: 500–3 000 kr, beroende på tidsåtgång. Maxtak på 3 000 kr. Gäller för Volkswagen, Audi, Skoda och Seat.

Veho bil: 1 940 kr för enklare fel, 3500 kr för större fel. Gäller för Mercedes.

Öbab bil: 1 590 kr för felsökning upp till cirka två timmar. Gäller för Nissan.

LINKÖPING

Appelskogs: 1 663 kr/tim. Gäller för Peugeot.

Engströms bil: Maxtak på 3 000 kr för cirka tre timmar. Timkostnad cirka 1 000 kr i timmen om det tar längre eller kortare tid. Gäller för Volkswagen, Audi, Skoda och Seat.

Holmgrens bil: 3 200 kr för två timmar, 1 600 kr för en timme. Gäller för BMW och Mini.

Rejmes: Fast pris på 1 995 kr, oavsett tidsåtgång. Gäller för Volvo.

JÖNKÖPING

Atteviks: 600–2 500 kr, beroende på tidsåtgång. För 2 500 kr är det cirka två timmars felsökning. Gäller för Volkswagen, Audi, Skoda och Seat.

Holmgrens bil: 1 600 kr/tim. Gäller för BMW och Mini.

Lindströms bil: 1 200 kr/ tim. Gäller för Toyota.

Hedin bil: 1 500 kr/tim. Gäller för Kia, Citroën, Mercedes, Dodge, Land Rover, Range Rover och Jaguar.

Nybergs bil: 500 kr startavgift för felsökning, räcker cirka 20–30 min. Därefter 1 500 kr/tim. Gäller för Volvo.

GÖTEBORG

Bilia: 1 500 kr–3 000 kr, beroende på tidsåtgång. Gäller för Volvo.

Eklunds bil: 1 389 kr/tim. Gäller för Mazda och Hyundai.

Toyota: 1 500 kr fast kostnad oavsett tidsåtgång.

VW: Upp till 2 000 kr, beroende på tidsåtgång.

MALMÖ

Förenade bil: 1 704 kr/tim. Maxtak på 3 500 kr totalt. Gäller för BMW och Mini.

Hedbergs bil: 1 500 kr/tim. Gäller för Ford.

Malmö Bilcentrum: 2 174 kr/tim. Gäller för Peugeot.

Mercedes-Benz: 1 900–2 200 kr/tim, beroende på årsmodell och modell.

Hedin bil: Startavgift för cirka 1,5 timmes felsökning 1 913 kr (exempel Citroën C3 och Opel Astra), 2 038 kr (Mitsubishi Outlander), 2 311 kr (Jeep Grand Cherokee). Därefter en ny fast felsökningskostnad, som inte företaget kan beräkna pris på förrän man redan påbörjat felsökning.



Christian Ellmark

Feber

8. Nu kan du hyra en vätgasbil.

AV ROGER ÅBERG FREDAG 2 JUL 2021 KL 15:20.

Toyota Mirai finns i Kinto Share.



FILM: https://youtu.be/8HVH1j_fySQ.

Vätgasbilar är kanske inte riktigt redo för den stora marknaden, i alla fall inte i Sverige eftersom det finns så få ställen att tanka bilen på. Därför kommer inte Toyota att sälja sin Mirai här, men man kommer att göra den tillgänglig genom sin bildelningstjänst Kinto Share. Prislappen är lite fläskigare än om man väljer en annan av de bilar som finns i Kinto, priset börjar på 150 kronor per timme.

Bonusvideo nedan där James May får sin Mirai.



FILM: https://youtu.be/XytYTxQEeq_Y.

9. BMW visar upp den anpassningsbara minibussen Urbanaut.

PUBLICERAD: 2021-07-02 av Carl Undéhn.

Förra hösten visade BMW upp ett koncept på en självkörande elektrisk minibuss med det gulliga namnet "Urbanaut". Det speciella med bussen var idén om att den ska vara föränderlig och kunna anpassas efter olika situationer och behov.



Nu har BMW satt ihop ett exemplar av Urbanaut och beskriver lite mer om idéerna kring bussen. BMW talar om tre olika "Mini Moments" som de har döpt till Chill, Wanderlust och Vibe.

När du väljer till exempel Chill skapas platser för att ligga ned och den bakre soffan, kallad "Cosy Corner", ska bjuda på flera olika bekväma möjligheter att chilla.

Men Urbanaut anpassar även ljuset, ljuden och till och med doften i bussen för att skapa den rätta stämningen.

När det är dags att köra i väg får du välja Wanderlust förvandlar bussen till just en buss. Själva körningen kan den sköta själv, men om du vill ratta på egen hand fälls pedaler och ratt ut från sina annars infällda lägen för att skapa mer plats.

Vibe bjuder i stället på partystämning med hela bussen som en stor högtalare. Från karossens sidor ska det även gå att projicera animationer i takt till musiken.

De olika Mini Moments ska enligt BMW erbjuda bättre upplevelser både när du kör och har parkerat din semesterbuss.

BMW har hittills endast byggt ett exemplar av Urbanaut som just nu visas upp i München. I dagsläget finns det ingen information om BMW har planer på att sätta den i produktion.



Carl Undéhn

10. Första bilderna: Här är Audis nya "hubb" med snabbladdare.

Publicerad 2021-07-02 kl 13:05 (uppdaterad 2021-07-02 kl 13:45).

Text Erik Söderholm.

Audi ska testa att bygga egna snabbladdare med en "hubb" där elbilsägarna kan ta en paus.



För några månader sedan blev det officiellt att Audi ska haka på Tesla och bygga [ett eget nätverk av snabbladdare](#).

Nu kommer de första uppgifterna om hur det nya pilotprojektet ska fungera. Den allra första snabbladdaren, eller Audi Charging Hub som de får heta, hamnar i Nürnberg.

Bygget påbörjas i höst och förutom själva laddpunkterna byggs en lokal där bilägarna kan ta en paus. Strömmen ska komma från förnybara källor eller från solcellspaneler på taket. Toppeffekten hamnar på upp till 300 kW.

I början kan alla elbilsägare ladda vid Audi Charging Hub, men Audiägarna har företräde genom att boka plats i förväg via en app. Audiägarna får även tillgång till en "lounge" en trappa upp.

Om försöket faller väl ut ska det utökas till andra delar av Europa, skriver [Automobilwoche](#).

Läs också: [Audi vill köra om Tesla med eget laddnätverk](#).



Erik Söderholm

11. Tre nya i 400-klubben.

Publicerad: 2021-07-02 kl 04:30. Text: Emanuel Gylling.

Toppfart på 300-nånting räcker inte längre. Nej, minst 400 km/h är ett måste om man ska lansera en hyperbil idag. Här är tre nyheter som utmanar med närmast utomjordiska prestanda.



Bugatti Chiron Super Sport.

Vässad Chiron med extra lång svans

Bugatti Chiron visades för första gången 2016, och sedan dess har flera specialversioner snickrats ihop. Den senaste heter Chiron Super Sport och får säkert en del Chiron-ägare att vilja hitta nya oljefyndigheter och bygga ut sina garage.

Super Sport har fått en omarbetad design, och främst syns det på bilens förlängda bakdel. Den längre svansen och flera andra förbättringar ska göra bilen ännu mer effektiv i höga hastigheter, när den kämpar mot luften som både vill lyfta och trycka ner den samtidigt.

Baktill har Bugatti dirigerat om avgassystemets utblås från en centralplacering ut mot sidorna. Dessutom ger systemet ett mörkare och fylligare ljud.

Fälgarna, i aluminium, är unika för Chiron Super Sport. Men som tillval finns magnesiumfälgar, samma som sätts på Chiron Pur Sport.

W16-motorn på 8,0 liter har modifierats på flera håll. Bland annat turboaggregat, oljepump och topplock har reviderats vilket ger ytterligare 100 hästar – totalt 1.600 hk! Bilens viktminskning är inte lika imponerande. Bugatti lyckades skala bort 23 kg.

Priset är 3,2 miljoner euro och de första leveranserna beräknas till tidigt nästa år.

Bugatti Chiron Super Sport.

0-100 km/h: Ingen uppgift.

0-300 km/h: 12,1 sekunder.

Toppfart: 440 km/h.



Czinger 21C.

Nollutsläpp ur egentillverkad V8

Nystartade amerikanska tillverkaren Czinger presenterade sig själva ordentligt inför Genève-salongen 2020. Nu ställdes bilsalongen in, men nyheten om deras bil 21C fick stort genomslag. Sedan dess har den uppdaterats och bland annat vuxit på bredden, till 205 cm.

Motorn är en mittmonterad och 2,88 liter stor V8, tillverkad "in house", med planvev och dubbla turboaggregat. Denna jobbar tillsammans med två elmotorer, en till vardera framhjul. En sekventiell sjuväxlad låda tar hand om kraftöverföringen och totalt lämnar kraftkällan 1.250 hk vid 11.000 rpm! Om det inte skulle vara nog finns en effektuppträdning på ytterligare 100 hästar.

Intressant är att Czingers motor ska kunna gå på flera olika bränslen, som bland annat metanol. Enligt dem själva ska den kunna köras med "nollutsläpp".

Få andra miljöbilar är så här kvicka. Czinger uppger smått otroliga prestandasiffror för 21C: 0-100 på 1,9 sekunder, 0-300 på 8,5 sekunder och 0-400 på 27,1 sekunder!

Toppfarten anges till 452 km/h, men för att nå dit ska bilen vara specificerad enligt Czingers "low drag"-konfiguration.

Czinger 12C

0-100 km/h: 1,9 sekunder.

0-300 km/h: 8,5 sekunder.

Toppfart: 452 km/h.



Rimac Nevera.

Kroatiens senaste stolthet

Den kroatiska hyperbiltillverkaren Rimac Automobili har en fascinerande – och kort – historia bakom sig. Som 20-åring konverterade Mate Rimac sin BMW E30 till eldrift, och tre år senare presenterade han Rimacs första bil, Concept_One. Idag har företaget 1.000 anställda, och hans ambition är att hålla kvar all utveckling och tillverkning i sitt hemland.

Företagets senaste bil heter Nevera, döpt efter en stormvind som härjar utanför Kroatiens kust. Rimac Nevera är en vidareutveckling av bilen Rimac C_Two, och enligt dem själva är samtliga komponenter förbättrade.

Med fyra elmotorer lämnar den en maxeffekt på 1.914 hk och maxvrid på 2.360 Nm. Toppfarten anges till 412 km/h och med lagom mycket ägg under gaspedalen ska batterierna räckta till 55 miles körning. Totalt 150 exemplar ska byggas till ett pris av motsvarande drygt 16 miljoner kronor styck.

Rimac Nevera

0-96 km/h: 1,85 sekunder.

0-300 km/h: 9,3 sekunder.

Toppfart: 412 km/h.



Emanuel Gylling

12. Flygande bil fullföljer testflygning.

Publicerad 2021-07-02 kl 11:46 (uppdaterad 2021-07-02 kl 12:16).

Den flög, landade, fällde in vingarna och rullade in mot stan.



FILM: <https://youtu.be/a2tDOYkFCYo>.

En flygande bil-prototyp har nyligen avklarat en 35 minuter lång testflygning mellan två städer i Slovakien.

Flygplansbilen, en Klein Vision AirCar, flög mellan de två städerna Nitra och Bratislava i måndags, enligt ett pressmeddelande från företaget.

Efter flygturen fällde bilen in vingarna och gjorde sig redo för körning på väg, en process som tar omkring tre minuter. Sedan kördes den in mot Bratislavas stadskärna av Klein Visions vd Stefan Klein och medgrundaren Anton Zajac.

Zajac var är nöjd med insatsen efter flygturen.

– AirCar har förvandlat science fiction till verklighet, säger han.

Den flygande prototypen drivs av en BMW-motor på 160 hästkrafter och har en fast propeller bakom passagerarutrymmet. Den har enligt uppgift omkring 40 testtimmar i luften hittills, på upp till 2.500 meters höjd. Marschfarten är 190 km/h.

AirCar jobbar också på en andra modell kallad AirCar Prototype 2, som ska ha 300 hästkrafter och en räckvidd på 100 mil. De har också planer för tre- och fyrsitsiga versioner, och en modell som även kan färdas i vatten.

Huruvida flygande bilar kommer att slå igenom eller inte återstår att se. Det finns en hel del uppenbara problem kring säkerhet och pålitlighet. Luftrummet på låg höjd är fullt av andra fordon, som drönare och småflygplan. För att flyga med bilen måste man också ha tillgång till start- och landningsbanor.

Flygtrafiken skulle också behöva regleras innan den kan tillåtas, vilket kan ta årtal att få till.

Uber och Hyundai visade båda upp eldrivna, flygande taxifordon på teknikmässan CES i Las Vegas förra året. Volkswagen har också sagt att de undersöker möjligheten för flygande fordon i Kina.

Japanska SkyDrive genomförde en fyra minuter lång testflygning med en flygande bil i Japan i augusti 2020.

13. Medhjälparen i rätten: "Ångrar mig djupt".

Publicerad 2021-06-30 kl 07:10. Text Erik Söderholm.

Den tidigare chefen för Renault/Nissan-koncernen, Carlos Ghosn, lyckades [fly sin husarrest under spektakulära former förra året](#).



Två av männen som hjälpte bilchefen Carlos Ghosn att fly utomlands ställs nu inför rätta.

Han satt anhållen i väntan på rättegång, misstänkt för ekonomisk brottslighet. Carlos Ghosn ska ha smugglats ut ur landet i ett fodral för musikutrustning och landat i Libanon som inte har utlämningsavtal med Japan.

Just nu pågår rättegången mot två amerikaner som ska ha hjälpt Carlos Ghosn fly.

– Jag ångrar djupt mina handlingar och ber uppriktigt om ursäkt till det japanska folket för att ha skapat svårigheter för den rättsliga processen, sa en av männen i rättegången på tisdagen, enligt [Automotive News](#).

Mannen som är säkerhetskonsult och hans son riskerar nu tre års fängelse för brottet. Hans röst darrade i rättssalen när han bad om ursäkt och männen bugade djupt efter sina anföranden.

En tidigare chef på Nissan åtalas samtidigt för att ha hjälpt Carlos Ghosn underrapportera sina intäkter.

Läs också: [Nya bakslaget för bilchefen som flydde: Stäms på 870 miljoner](#)



Erik Söderholm



14. Lastbilsjättar skapar laddnätverk med 1 700 laddpunkter i Europa.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-07-06, 10:43.

Lastbilstillverkarna Volvo, Traton (Scania/MAN) och Daimler (Mercedes-Benz m. fl) har gått samman om att bygga ett gemensamt laddnätverk i Europa.



Planen är att skapa ett laddnätverk med 1.700 laddpunkter nära motorvägar, logistikcenter och vanliga destinationer. Laddarna ska vara öppna för alla tunga fordon, oavsett märke.

Ett gemensamt bolag kommer att bilas under 2022 som ska bygga och driva laddnätverket. De tre koncernerna har förbundet sig att tillsammans investera omkring fem miljarder kronor i bolaget.

– Vi skapar ett ledande europeiskt nätverk för att lägga den nödvändiga grund som gör det möjligt för våra kunder att genomföra omvandlingen till elektrifiering, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef för AB Volvo i ett pressmeddelande.

Martin Daum, Daimler Trucks, Matthias Gründler, Traton Group och Martin Lundstedt, AB Volvo.

– Vi tar ett första steg för att accelerera omställningen till en hållbar, fossilfri transportsektor. Det andra steget vore om EU satsade på ett fullskaligt laddnätverk över hela Europa, säger Matthias Gründler, vd för Traton Group.

15. Bentleys Silver Bullet.

Gran Turismo Magazine nr.6 **2018**.

Allting började fel för Volkswagens ägarskap i Bentley, men sedan blev det desto mer rätt. Tacka vackra Continental GT för det.



Det var 90-tal och Volkswagens egensinnige boss Ferdinand Piëch var ute och shop-pade varumärken. Han var ute efter de mest prestigeladdade bilmärkena i historien, och hade inga problem med att köpa det insomnade Bugatti eller det kroniskt haltande Lamborghini. Och det tycktes som om han 1998 hade gått i land med att förvärva Rolls-Royce, inklusive dess dottermärke Bentley – de brittiska kronjuvelerna i bilindustrin.

Piëch är en otålig själ, och kanske drev han sina advokater väl snabbt framför sig när han fick sin styrelse att godkänna köpet av Rolls-Royce biltillverkning i början av juni 1998. I köpet ingick en gammal bilfabrik i Crewe, samt Bentleys varumärke, men att Rolls-Royce-märket tillhörde ägaren av flygmotortillverkaren Rolls-Royce PLC tycktes man inte identifiera som ett stort problem. Det skulle lösas med en check till Ralph Robins, huvudägaren i PLC.

Det skulle dock visa sig att Robins, som redan hade etablerade affärer ihop med BMW på flygmotorsidan och som även hade sytt ihop ett deal om motorleveranser till Rollsbilarna, inte var känslig för storleken på checken. Han sålde istället rättigheten till BMW:s vd Bernd Pieschetsrieder – en anglofil ut i fingerspetsarna – för en knapp tredjedel av vad Volkswagen var villiga att betala.

Blodtrycket lär ha varit på toppnivå hos Piëch när han flög till Bayern för att träffa BMW-cheferna och försöka komma fram till en lösning av den gordiska knuten. Den 28 juni hade man skrivit på det avtal som kom att forma märkenas framtid – Rolls-Royce i en nybyggd fabrik på Goodwood i BMW:s händer, och Bentley kvar i den gamla fabriken i Crewe, i Volkswagens ägo. Under en övergångsperiod tillverkade man Rolls toppmodell i Crewe, parallellt med systemmodellen Bentley Arnage.



Med facit i hand 20 år senare kan man nog konstatera att den udda uppdelningen av de brittiska lyxbilmärkena var ett lyckokast för deras respektive särart, som nu kunde utvecklas åt helt olika håll. Dessutom har främst Bentley skördat försäljningsframgångar som inte grundaren W.O. Bentley ens kunde drömma om.

Räknat i sålda enheter har Bentley vida överträffat Rolls-Royce sedan splittringen 1998, vilket BMW knappast har legat sömnlösa för, eftersom de båda fabrikaten kom att positioneras olika i lyxbils-segmentet. Piëch hade storvulna planer för sitt volymmärke Volkswagen, som skulle åka på en varumärkesresa tack vare nya, lyxiga produkter som skulle stänka prestige över de vanliga Golfarna.

Planerna på en stor lyx-Volkswagen, det som 2002 skulle presenteras som Phaeton, synkades med en helt ny modern Bentley-modell, den som skulle få den klassiska beteckningen Continental GT och presenteras 2003. Tekniskt är de båda bilarna närbesläktade, men det är bara vissa serier av fyradörrarsvarianten Flying Spur som någonsin byggdes på samma lina i Volkswagens nya skrytfabrik i Dresden. För att minimera "Volkswagen-smittan" monterades bilarna i Crewe, där man också byggde ut de arbetskraftsintensiva avdelningarna som skapade de Bentley-unika interiörerna.

När Continental GT presenterades försökte man hävda att bilen hade en minimal carry-over från Phaeton, men faktum är att det tekniska innehållet till stora delar var identiskt, och till och med karosserna kom färdiglackerade från Volkswagens lackshop i Ungern.

Och sett i backspegeln var det nog snarare en fördel för kunderna att veta att tekniken under det vackra skalet var framtagen av en jättekoncern med stora utvecklingsresurser. Den udda tolvcylindriga W-motorn på sex liters volym är en designmässig utmaning när det gäller att hålla värmen i schack i det kompakta motorrummet. Exakt hur trångt det är kan illustreras med att det tar 15 timmars verkstadstid att bara sänka ner motorn ur motorrummet, när man exempelvis behöver byta katalysatorer.

Bentley Continental GT tog publiken med storm, vilket kanske inte i första hand ska tillskrivas den tekniska nivån, utan snarare den tidlöst eleganta formgivningen som exteriört tillskrivs Raul Pires. Fortfarande idag, 15 år senare, känns även den första generationen fräsch i formen, och interiörerna håller mycket hög klass finishmässigt. Trots att tekniken under ytan är densamma, kommer man in i en helt annan och exklusivare värld när man kliver över från en Phaeton till en Conti GT.



En annan viktig förklaring till att försäljningen snabbt steg till nästan 10 000 exemplar årligen var prissättningen, som med sitt introduktionspris på drygt 100 000 engelska pund låg på mindre än hälften av den gamla V8-coupén. Därmed hade man flyttat Continental GT till ett segment där Mercedes dominerade och sålde goda volymer av sina lyxcoupeer.

Egenskapsmässigt blev knappast heller någon köpare särskilt besviken. Att en 2,3 ton tung bil med sexliters bensinturbomotor skulle vara törstig som en flodhäst överraskade nog ingen, utan man gladdes istället åt maskineriets kraft och finlir. Med framtung balans och fyrhjulsdrift går Continental GT som ett lok på autobahn, ända upp i toppfartsområdet en bra bit över 300 km/h.

Två år efter introduktionen av GT var det dags för Flying Spur att debutera, som snabbt dubbades till världens snabbaste fyrdörrars-bil, och ett år senare, 2006, lanserades den öppna GTC, med en sufflett tillverkad hos Karmann i Osnabrück.

GT Speed introducerades 2008, med 50 hästar extra, 35 kilo mindre vikt och en rad chassiförändringar som gjorde den spänstigare på vägen på bekostnad av komforten. Med 20-tumshjul och hårdare bussningar steg ljudnivån i kupén från låg till inte-så-låg. Året efter kunde man beställa keramiska skivbromsar till sin Speed, vilket för en aggressiv autobahnåkare säkert är försvarbart, men för en andra-tredjehandsägare kan bli särdeles dyrbart. De keramiska bromsarna kom med på köpet i toppversionen Supersports som introducerades 2009, med ännu några hästkrafter (nu totalt 630) och en ändrad mellandifferential som skickade större delen av kraften till bakhjulen. En intressant detalj med Supersports är att den kan köras på etanol/E85, som ytterligare skjuter upp dess förbrukning till tidigare okända nivåer. 2010 fanns även Supersports att få i öppet GTC-utförande.

Åtta år efter introduktionen av GT var det dags för generation två att debutera, inte alls en helt ny bil utan snarare en lätt revidering av originalet. Karossidorna blev mer skulpterade och fronten lite smidigare, men formgivaren Dirk Braeckel hade varit försiktig med evolutionen.

Den viktigaste nyheten var nog tillkomsten av ett mindre motoralternativ, den fyra liter stora turbomotorn som även Audi använde i sina stora bilar. I Bentleys version gav den 507 hälsosamma hästkrafter, och tack vare lägre vikt (och bättre balans) var dess prestanda snarlika W12:ans, till 30–40 procent lägre bränsleförbrukning. Även W12-motorn fick en uppgradering till 575 respektive 625 (Speed) hk, och en S-version av V8:an fick 528 hk.



*Inredningsarbetet tillhör Continentals verkliga kvaliteter,
med fina naturmaterial och metaller – här trivs man!*

För att plocka upp Bentleys nyvunna framgångar på tävlingsbanorna med Conti GT byggde man också en GT3-R-version från 2015, med V8:an boostad till 580 hk, en kraftigt urlättad interiör utan baksäte och gigantiska 21-tumshjul som inrymde generösa keramiska skivor och åttakolvsock.

2014 slutade Volkswagen att använda W12-motorn i någon annan bil, och flyttade därmed motortillverkningen till Crewe. Den hittills starkaste versionen av motorn, på 710 hästkrafter, finns i den Supersportsversion som byggdes 2016–2017.

Bentley Continental GT är en bra bil utan några speciella svagheter, det kan experterna som har arbetat med modellen genom åren vittna om. Men den som idag gläds åt att man kan köpa en bil för nedåt 300 000 kronor ska också minnas att det är en Bentley och inte en Volkswagen man köper. Även om det finns en livlig grå eftermarknad för reservdelar (exempelvis flyingspares.com) är allting dyrt. En luftdämpare som läcker (inte ovanligt på äldre bilar) kostar 25.000 kronor i inköp, och en reguljär service landar ofta på 35 000 kronor.

Ska man köpa en bil för att använda dagligen är tipset att lägga upp närmare miljonen för en fräsch V8 med perfekt servicehistorik – då är risken för obehagliga överraskningar låg.

Som samlarobjekt och framtida bubblare är det lågseriebilarna som gäller – Speed eller Supersports, gärna i kombination med sufflett!

Text av Gunnar Dackevall

16. Lancia Beta: Innovativ familjesportbil som ingen minns.

Publicerad 2021-06-19 kl 6:12. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Lancia finns knappt kvar längre. Annat var det på 1970-talet.



Lancia Beta 1972–75.

Lancia är ett av de äldre bilmärkena, grundat redan 1906, och åtföljt av en aura som sannoligen skiftat i lyskraft under decennierna. Mängder av innovationer och tekniska delikatesser har serverats, inte minst på motorsidan, och ryktet som "ingenjörsmärke" har varit välförtjänt.

I mitten av 1950-talet gjordes också ett kort inhopp i Formel 1. Olika karossbyggare har dessutom åstadkommit sagolikt vackra och tuffa specialare och vem minns inte 1980-talets olika Deltamodeller och alla rallyframgångar? Bland mycket annat.

Fiat tog över ägandet för över 50 år sedan (1969) och det såg väl ett tag ut som om den spännande kulturen i märket skulle fortsätta.

Lancia Beta var den första nya modellen efter Fiats köp och presenterades 1972. Utvecklingen hade skett i all hast, ändå var det egentligen bara motorn som var Fiat i bilen – men den stod på tvären, drev framhjulen och hade lutats 20 grader bakåt för att få ned tyngdpunkten och möjliggöra en lägre frontprofil.

Beta var en av sin tids mesta "familjesportbilar", i karaktären något av en fluffigare Alfa Romeo 1750 och en direkt men lyxigare konkurrent till Saab 99 EMS, som presenterades samma år och hade i stort sett samma specifikationer.



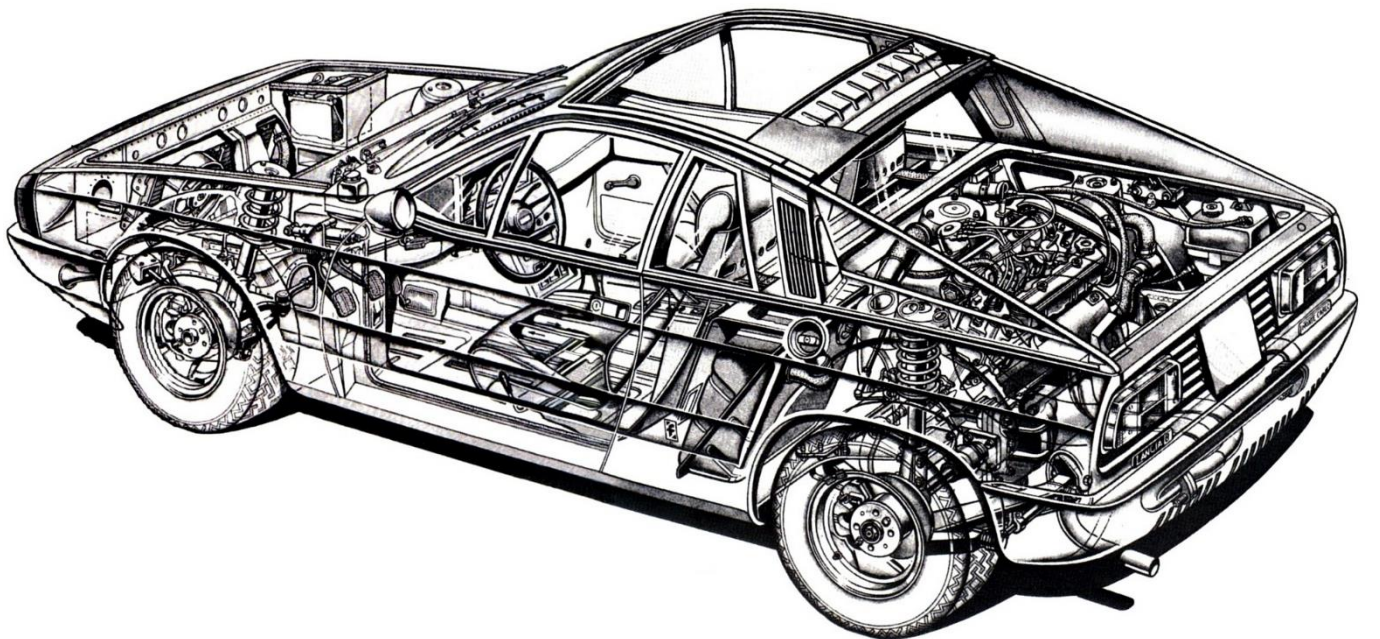
Under 1975 genomgick Lancia Beta en mild förändring, med uträtad bakre fönsterlinje, större bakruta och nya glas för baklamporna, samt en motorförstoring från 1,8 liter till 2,0. I Vi Bilägare 9/1975 provkörde Jan Ullén bilen och hade mest gott att säga, särskilt långfärdskomforten och den femte växeln föll honom i smaken. Beta var, trots rätt vevig styrning, rolig att köra och hade mycket trygga vägegenskaper.



Lancia Beta Coupé 1973–75.



Lancia Beta Montecarlo 1974–78.



Lancia Beta HPE 1974–75.



Lancia Beta Coupe 1978–81.

Under de första åren såldes Beta av Fiat Svenska AB men Ullén kunde i sin rapport berätta om framtidsplanerna där Saab-Ana skulle ta över Lancias representation i Sverige, "trots samgåendet med Volvo" som det uttrycktes i artikeln. Av det senare blev som bekant intet.

Med draghjälp av Saab fick Lancia ett klart uppsving, i alla fall i utbudet. Förutom Beta i berlinaversion (karossen var ingen halvkombi trots att den såg så ut) erbjöds både Beta Coupé och den udda Beta HPE, en bil som de flesta snart kände till ("Italiens Volvo 1800 ES") men få trots allt köpte. Snart nog skulle också ersättaren till Saab V4, Saab-Lancia 600, dyka upp.

Totalt såldes cirka 1 220 Lancia Beta i Sverige. Antalet kvarvarande exemplar är försvinnande litet. Som det ser ut nu är nog även märket snart försvunnet. Numera tillverkas bara lilla Ypsilon, en Fiat 500-baserad modell som bara säljs i Italien.



Calle Carlquist

17. Klassiskt bilmärke: Austin-Healey.Publicerad 8 november **2010**.

Det går inte att komma ifrån att M.G. är sportbilarnas sportbil i ekonomiklassen, men ett snäpp högre ligger lika säkert ämnet för dagens text, Austin-Healey. En härlig vagn på många sätt, råbarkad och elegant på samma gång.



Austin Healey 100/6 (BN6) 1956–59.

Donald Healey var engelsman, född 1898 och pilot under första världskriget, där han bland annat, vid 16–17 års ålder, bekämpade tyskarnas luftskepp.

Dessvärre blev han nedskjuten av det egna luftvärnet och skadades så illa att han vid 18 års ålder måste lämna det militära. Tekniskt intresserad som han var tog han en korrespondenskurs i bilteknik varpå han öppnade bilverkstad i hemstaden Perranporth, Cornwall.

Världens snabbaste

Healey älskade att köra bil, men fort skulle det gå. Fem gånger ställde han upp i Monte Carlo-rallyt och varje gång nådde han bra placeringar.

1931 totalsegrade han bakom ratten på en Invicta, en bil som måste ha influerat hans eget bilbyggande åtminstone på en punkt: Invictan var lågt byggd, precis som Austin-Healey-bilarna skulle bli långt senare.



Healey Westland 1949.



Nash-Healey 1952.



Healey G-Type 1953.



Austin Healey 100 1953–55

Under 30-talet var Donald Healey chef för Triumph Motor Company och under andra världskriget sysslade han med flygplansförgasare, ett regeringsuppdrag. 1945 grundades Donald Healey Motor Company Ltd och i detta bolag utvecklades flera sportiga vagnar.

Den första hade Riley-motor och klassades som världens snabbaste seriebyggda sedanmodell. Raskt kom ett antal andra bilar, öppna och täckta, mer eller mindre vackra, men storsäljare blev de aldrig.

För att nå volymer utvecklade då Healey en tvåsitsig sportvagn med Austins fyrcylindriga 2,7-litersmotor. Denna prototyp bedömdes som så löftesrik att BMC övertog projektet för att kunna bygga bilen i stora antal och namnet blev förstås Austin-Healey.

Fartigt utseende

Ingen påstod att konstruktionen var avancerad men den var praktisk och tålig. Den första Austin-Healey-bilen blev en succé, inte minst tack vare sitt fartiga utseende med stora ekerhjul, svepande linjer och minimal markfrigång.

Bilen hade separat framfjädring med spiralfjädrar och länkar och gick att få med överväxel. Den här modellen byggdes åren 1953–56 och var en direkt konkurrent till Triumphs omtyckta TR-serie.

Parallellt med originalet började en 132-hästarsversion med skivbromsar säljas 1955, 100.S, och två år senare ersattes de båda av modellen 100-6.

Lustigt nog var denna sexa en aning mindre i cylindervolymen, 2,6 liter, än fyran. Med rak sexa utvecklades modellen till att bli en riktigt bra rallybil, framgångsrikt rattad av bland andra Pat Moss.



Austin Healey 100/6 (BN6) 1956–59.



Austin Healey Sprite (Mk1) 1958–61.

Nuförtiden kallas de här vagnarna, speciellt de senare, för Big Healeys, och de är verkligen stora i jämförelse med det lilla Grodögat, modellen som kom 1958 och egentligen hette Sprite.

Smeknamnet Frogeye, Grodöga, fick den nästan genast och det syftade naturligtvis på de pigga strålkastarna, som stack upp från motorhuven. I Grodögat var motorn bara på 948 kubik, men så vägde bilen inte ens 600 kilo! Motorn gav 43 hästar och toppfarten låg på 135 knutar.

Austin-Healey 3000 var 60-talets vinnarmodell men mot amerikanska säkerhetsbestämmelser stod den sig slätt och lades därför ner 1968. Lilla Grodögat fick leva ytterligare tre år och byggdes vidare i M.G.-fabriken i Abingdon.



Austin Healey Sprite (MkIII) 1964–66.

M.G. hade sedan 1961 byggt sin egen version av Frogeye. Den använde det klassiska M.G.-namnet Midget, men blev nog aldrig lika uppskattad som Grodögonen.

Jag träffade en gång på 80-talet Donald Healey, då gott och väl 80 år gammal men lika bilintresserad som någonsin förr. Han stod i Genève-salongens Saab-monter och visade sig vara helt ointresserad av att prata om gamla tider. Han var mer fascinerad av nyaste nytt från Saab.



Austin Healey 3000 (MkIII) 1964–68.

Klassiker

18. Quiz: Z-kollen!

Publicerad 2021-07-02 kl 15:00. TEXT Mårten Carlsson.

KLASSIKERNÖTEN 503.

Stackars Z, den där bokstaven som alltid kommer sist, lite bortglömd, undanskuffad och sällan i text. Men här kommer några bilmodeller som allihop börjar med Z - hur många frågor klarar du?



[Starta quizet!](#)



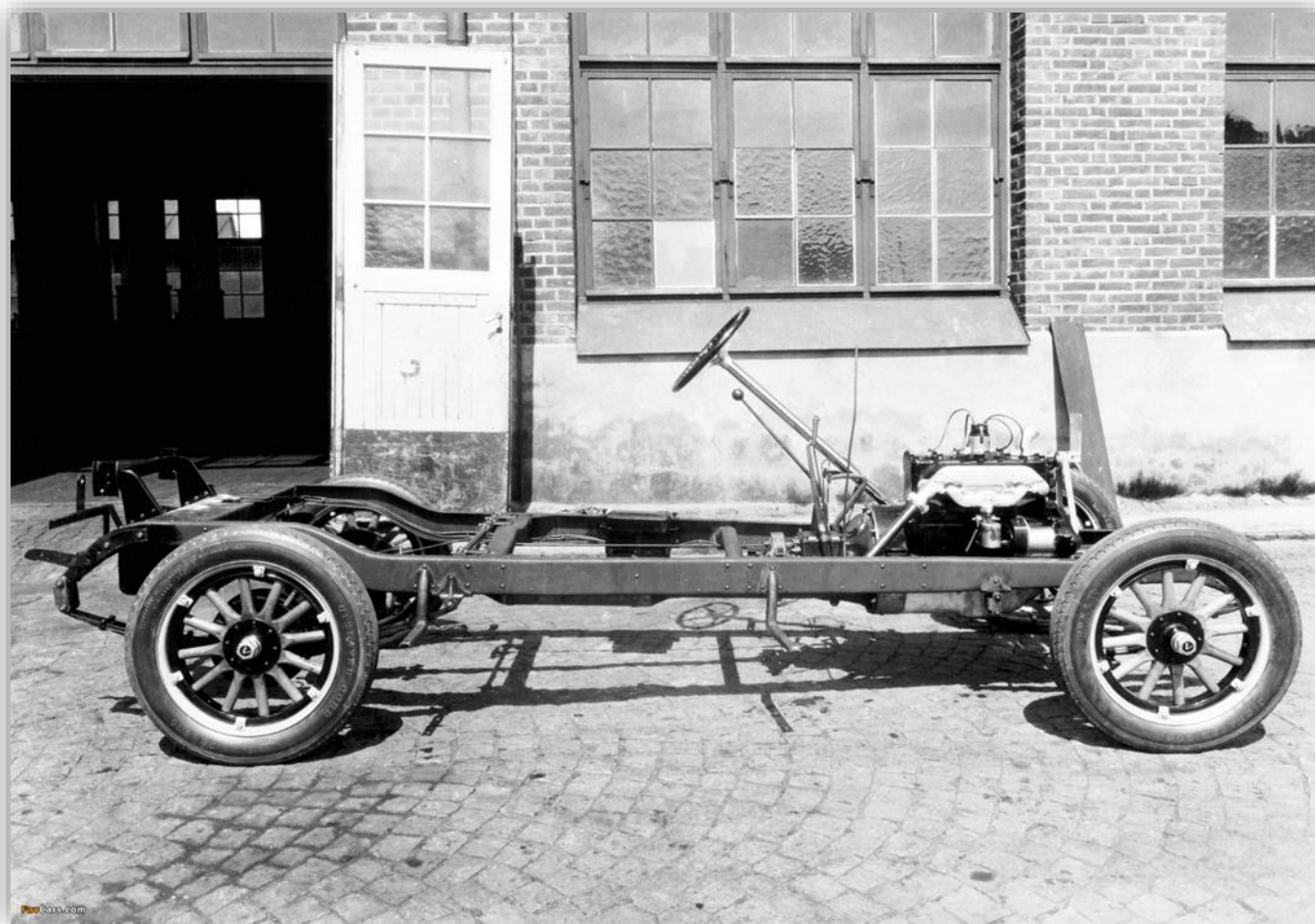
Volvo, en ny personbil av svenskt fabrikat.

I Januariumret av MOTOR-NYTT påpekades i den inledande artikeln, att de rykten, som cirkulerat om att en svensk personbil vore under utexperimenterande, icke som så många trodde voro en produkt av vissa tidningsmäns livliga fantasi, utan att det låg något reelt bakom dem. Och vi nämnde då också, att de, som arbetade på saken, önskade att få vagnen klar, innan några uppgifter om densamma lämnades. Redan vid denna tid voro emellertid de första provvagnarna färdiga, och då detta skrives äro de flesta av provseriens tio vagnar tillverkade.

Den nya vagnen, som kommer att försälas under namnet Volvo, är frukten av flera framstående svenska ingenjörers arbete, och åtskilliga av våra förnämsta företag inom järn- och stålindustrin ha bidragit vid framställandet av de olika delarna till vagnen. Motorn har sålunda byggts vid Pentaverken i Skövde, och Svenska Kullagerfabriken i Göteborg har tillverkat kopplingen och växellådan samt kugghjulen och kullagren till densamma. Denna fabrik har också framställt de kul- och rullager som i övrigt förekomma i vagnen, och det kan nämnas att dylika lager har använts i största möjliga utsträckning. Samma fabrik har också tillverkat kardanhjulen, vilka sedan inmonterats i bakaxeln vid Bofors, där axeln kommit till. Här har också ramen pressats och framaxeln samt fjädrarna tillverkats. De olika delarna ha monterats på hos Nya Aktiebolaget Galco i Stockholm, och karosseriet har byggts hos Freyschuss vagnfabrik, efter ritningar uppgjorda av konstnären Mas-Olle.

Motorn i den helsvenska vagnen är 4.cyl. och med dimensionerna 75 x 110 mm. för resp. diameter och slaglängd. Detta ger en cylindervolym av 1 940 kbcm. Eller sålunda just under 2 liter. Vid normalt varvtal — 2 000 varv i minuten — utvecklar motorn mellan 25 och 30 hkr. Ventilerna äro stående och placerade på samma sida av motorn samt givetvis inbyggda. Vevaxeln är lagrad på tre ställen i breda glidlager.

Kylningen är av termisofontyp med mycket grova rör ledande till och från cylindrarnas kylmantlar. Fläktremmens justeringsanordning är värd ett särskilt omnämnande. Remmen spänns med tillhjälp av en skruvbult. Bulten drages till med en vanlig skruvnyckel, sedan ett par muttrar, som hålla fläktfästet, lossats något, varvid avståndet mellan de båda remskivorna förlänges. Kylaren är byggd av Hermanssons metallfabrik i Stockholm; den har ramen och kylelementet skilda åt, varför en reparation av den ena delen icke berör den andra. Tändapparaten och övriga elektriska aggregat äro av Bosch-fabrikat och likaså signalhornet. Förgasaren är en Solex, av vertikal typ, som sitter alldeles inpå inloppsröret vilket är sammangjutet med avloppsröret för att bidra till bensenblandningens förgasande; bensenåtgången har visat sig så låg som 0,9 liter per mil. Bensintanken är belägen under torpedhuven med själva intaget under motorhuven. Mellan tanken och förgasaren finnes en bensenrenare. Båda äro lätt åtkomliga för rengöring och tillsyn.



FILM: <https://youtu.be/hCQIM9R3P7w>.

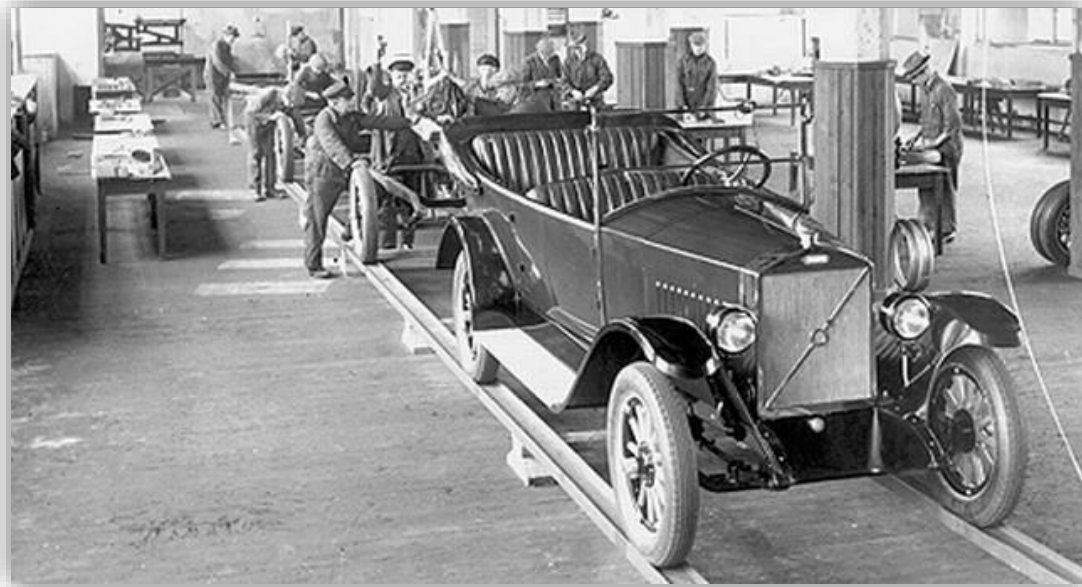
Motor, koppling och växellåda äro sammanförda till ett enda aggregat; kopplingen är av en-lamellsystemet, och lamellen är klädd på båda sidor med ferodo. Alldeles bakom växellådan ligger handbromsen, vilken spänns ut genom tre olika fjädrar varför den alltid väl frigöres från bromstrumman, då spaken släpps upp. Kardanaxeln är försedd med två knutar av hardetyp, och bakaxeln är av half-floating typ.

Vagnen i sin helhet gör ett tilltalande intryck, och stänkskärmar äro av en typ, som påminner om vissa europeiska sportvagnar. De bidra också till att ge vagnen ett utseende, som åtskilligt avviker från det alldagliga. En provkörning ger vid handen, att motorn accelererar bra, och då den är kraftig i förhållande till vagnens vikt, som är ungefär 950 kg., kunna de flesta backar tagas på högsta växeln. Vagnen kommer lätt upp i den i vårt land tillåtna maximifarten, och om man så vill kunna betydligt högre hastigheter uppnås. Växlingen är sådan, att en hastighet av ända upp till 90 km. kan uppnås; härvid gör motorn 3 000 varv. Den lågt belägna tyngdpunkten gör att vagnen ligger bra på vägen, och tack vare detta och en särdeles behaglig styrordning kunna även rätt svåra kurvor tagas med en avsevärd fart. Vid körningen lägger man snart märke till den kraft, med vilken bromsarna verka, men de taga ändock mjukt. Alldeles särskilt gäller detta om den på kraftöverföringen verkande handbromsen. Även vid stor fart kunde vagnen stannas på en relativt kort distans, utan att den allra minsta huggning eller något gnissel kunde förmärkas.

20. Därför heter första Volvon Jakob.

Fredrik Karlsson 2013-10-30 kl 09:20.

Den 14 april 1927 rullar den första serietillverkade Volvobilen ut från Lundbyfabriken i Göteborg. Det är ett historiskt ögonblick för svensk bilproduktion.



Svenska kullagerfabriken hade ett stort överskott av kullager efter 1920-talets ekonomiska kris och ett nytt bolag bildades för att använda lagren i egen produktion. Företaget fick överta varunamnet på en tidigare serie kullager, Volvo.

Några pionjärer var visserligen före men här tog svensk bilindustri form på allvar med serieproducerade bilar.

Gustaf Larson konstruerade den första Volvon. Det var han och Assar Gabrielsson som lade grunden till serietillverkningen.

Den första modellen var en ÖV4, vilket stod för Öppen vagn 4 cylindrar. Bilen hade 28 hästkrafter och en toppfart på 90 kilometer i timmen. Volvo rekommenderade dock inte att man körde fortare än 60 kilometer i timmen.

Modellen kom att kallas Jakob. Det beror på att en förseriebil, som tillverkades i tio exemplar, blev klar då Jakob hade namnsdag.

Den öppna femsitsiga bilen hade fyra dörrar, var klädd med plåt på en stomme av ask och rödbok och hade klädsel av läder.

Civilingenjör Jan G Smith låg bakom den mekaniska konstruktionen. Motorn tillverkades på Pentaverken i Skövde. Väckellådan gjordes av Köpings Mekaniska Verkstad och chassidetaljerna av Bofors.

Då bilen introducerades kostade den 4 800 kronor, vilket i 2011 års penningvärde motsvarade 129 230 kronor.

Televerket var bland de första kunderna med en stor beställning.

Lundbyfabriken hade omkring 60 anställda som byggde fem bilar per dag. Volvo ÖV4 tillverkades i totalt 996 exemplar.



21. Marcus Ericsson tvåa i Mid-Ohio.

4 juli, 2021, kl. 19:59.

Marcus Ericsson kvalade bra och var ännu starkade i racet. Det gav honom säsongens andra pallplats i IndyCar. – Jag har haft ett fantastiskt bra momentum efter segern i Detroit, det känns riktigt bra, säger Ericsson.



Marcus Ericsson.

Ericsson har under säsongen haft problem att vara snabb i kvalen till IndyCar, men på Mid-Ohio slog han tillbaka och tog en tredje plats på startgriden.

I racet bevisade han återigen att han är en riktigt bra racer och gjorde karriärens bästa lopp. Han jagade poleföraren Josef Newgarden och såg till att avståndet på åtta sekunder krympte ner till ett par tiondelar i mål.

– Jag vet inte vad jag skulle ha gjort annorlunda i dag, men teamet tog plats två, tre och fyra i dag vilket är riktigt bra. Jag är väldigt stolt över teamet, säger Marcus Ericsson till NBC.

– Vi pressade Josef Nedgarden hårt för en undercut och hade det varit ett par varv till hade jag kunnat hota honom. Jag är ändå väldigt nöjd med plats två.

Avancemang för Marcus Ericsson

Det gav honom en andraplats och ett avancemang till plats fem i mästerskapet.

– Det kunde inte vara bättre. Jag är femma i mästerskapet och killarna framför är inte så långt före mig, säger Ericsson.

Svensken är nöjd inför sommaruppehållet som inleds i morgon, nästa deltävling avgörs i Nashville i augusti.

– Det känns riktigt bra, nu ska jag ladda för det som återstår av säsongen.

Felix Rosenqvist var inblandad i en startkollision och långt efter i mål. Han slutade 23:a i sin comeback. [Här är alla resultaten.](#)

Vill du läsa mer om F1? Här hittar du texten från dagens lopp i [Österrike.](#)



22. Fredagsfimen: Ferguson Grålle - Universalverktyget!

Skribent: **Jim Lundberg**. PUBLICERAD 2021-05-14 kl 06:00.



FILM: https://youtu.be/ELQgEa_JXJQ.

I denna film beskrivs Ferguson Grålle som rena universalverktyget - som en jättestor variant av en Swiss army knife.



Jim Lundberg



23. Goodwood Festival of Speed börjar idag – strömmas gratis.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-07-08, 11:05.

Den mycket populära motorfestivalen är tillbaka efter ett uppehåll ifjol.



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

Det blev inget Goodwood Festival of Speed 2020. På grund av pandemin fick den stora backloppsfestivalen som hållits på godset Goodwood i West Sussex i England sedan 1993 skippa ett år. Men, nu är man tillbaka med besked.

Upp för den 1,86 kilometer långa backen kommer allt från historiska sportvagnar, Le Mans-racerbilar, Formel 1 och sprillans nya (hyper)sportbilar slåss om bästa tid – eller åtminstone om rampljuset. Polestar har redan tagit ett raskt uppvisningsvarv med [en vässad P2 med 476 hk](#).

Rekordet att slå är otroliga 39,9 sekunder som sattes 2019 av [elbilen Volkswagen ID R](#). I år ska bland annat både den [1.914 hk starka, Rimac-baserade Pininfarina Battista](#) och [V12-monstret Aston Martin Vakyrie med 1.150 hk](#) finnas på plats. Frågan är dock om de stora effektsiffrorna betyder något när ingendera lär ha ens i närheten så mycket downforce som den renodlade racerbilen ID R.

Förutom backloppet hålls även diverse uppvisningar och ett separat rallylopp i skogen intill. Rallyt [strömmas separat på Goodwoods sajt](#).

Årets festival hålls från idag 8 juli till söndag 11 juli och vi kan vänta oss snabbare tider upp för backen fram mot slutet.



Trimmad Polestar med 476 hk visas upp på Goodwood.



Volkswagen ID R ny rekordhållare på Goodwood – slog drömgränsen.



Ingen har kört snabbare på Goodwood än Nick Heidfeld gjorde 1999 – Volkswagen ID R ska ändra på det.



Wiggo Björck

SLUT