



Monteverdi High Speed 375L by Frua 1968–69.

- 1. GAC Avion V 6C laddar batteriet ultrasnabbt.**
- 2. Vi kör Polestars konceptbil.**
- 3. Renault Arkana provkörd.**
- 4. Brittiska polisen satsar stort på Skoda.**
- 5. Elbilspriserna har ökat med 28 procent i Europa under det senaste årtiondet.**
- 6. Unik Ford Shelby Cobra såld för rekordpris.**
- 7. Antalet olyckor med A-traktorer stiger kraftigt.**
- 8. GR Supra av 480 000 legobitar.**
- 9. Gengas – alternativet under kriget.**
- 10. Bugatti Veyron.**
- 11. Samba firar 70-årsjubileum!**
- 12. Grattis Commander!**
- 13. Mercedes lämnar Formula E.**
- 14. Dubbelt upp för Hansenbröderna.**
- 15. Verstappen kräver nya regler.**
- 16. Valtteri Bottas ersätts av George Russell.**

1. GAC Avion V 6C laddar batteriet ultrasnabbt.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-20.

I början av året meddelade den kinesiska tillverkaren GAC, eller Guangzhou Automobile Corporation, att de gjort "banbrytande framsteg" med batterier som använder grafen i stället för grafit som anod.



Grafen har endast ett kolskikt och leder därför strömmen snabbare än grafit. Fördelen med det är att batteriet kan laddas extremt snabbt. Tekniken är däremot svår att tillverka. GAC säger sig ha utvecklat en ny metod som de kallar för "3DG", en förkortning för tre-dimensionalt grafen, som ska göra produktionen både enklare och billigare.

När GAC meddelade sitt banbrytande framsteget talade företaget om "6C", alltså att batteriet kan laddas med en kapacitet som är sex gånger batteriets.

Nyligen visade GAC upp en uppdaterad version av sin crossover-modell Avion V som då fått just tilläggsnamnet 6C. Den ska vara utrustad med ett sådant batteri med grafen-baserad teknologi. Vid demonstrationen laddade batteriet 35,1 kWh på fyra minuter och när det nått 80 procent låg hastigheten på 481 kW.

För den typen av laddning krävs naturligtvis också laddare med hög effekt. GAC har sagt att de ska bygga 100 supersnabbladdare i Kina redan i år.

Avion V 6C ska lanseras i Kina i september och ska ha en räckvidd på upp till 100 mil enligt den kinesiska körcykeln. Tillsammans med den lanseras då även modellen Avion V 3C, men om även den utrustas med det nyutvecklade grafenbatteriet framgår inte.

Laddtiden upp till 80 procent uppges vara 16 minuter för Avion V 3C som får en räckvidd på 50 mil.

Det är idag oklart om och när GAC även kommer sälja sina bilar i Europa. Företaget har tidigare deltagit vid bland annat bilsalongen i Paris och säger sig vara intresserade av lansera modeller både i Europa och USA.



2. Provrappport: Vi kör Polestars konceptbil "The Beast" på Gotland Ring.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-08-28, 15:24, uppdaterad 2021-08-28, 17:22.

"Det vore ett ganska enkelt steg för Polestar att sätta bilen i produktion", säger testredaktör John Eriksson.



Hej John, var är du och vad gör du?

Jag befinner mig på racerbanan Gotland Rings [nybyggda sydslinga](#) och provar Polestars konceptbil som man kallar för "The Beast", den som man [lanserade tidigare i sommar på Goodwood](#). Bilen är en uppgraderad och omkalibrerad version av [vanliga Polestar 2 Performance](#), som jag också har fått köra på banan för jämförelsens skull.

Fränt! Hur skiljer sig konceptbilen från den vanliga versionen?

Man har skruvat upp effekten och gett chassit en ordentlig översyn med bland annat styvare fjädrar och mer avancerade dämpare. Man har också monterat förstyrningsstag fram och bak, samt tagit större fälgar och kraftigare bromsar från [Polestar 1](#). Även kosmetiskt har man tuffat till utsidan en del.

Hur är upplevelsen jämfört med en vanlig Polestar 2 Performance?

Konceptbilen känns tajtare med mer distinkta och exakta reaktioner. Den är helt enkelt mer anpassad för bankörning, om man vill göra sånt med sin Polestar. Effekthöjningen (+68 hästar) finns i bakgrunden men den gör inte störst väsen av sig. Grejen är snarare styrningen som är mer direkt med vassare väggänsla. The Beast är kanske svaret på [Tesla Model 3 Performance](#).

Är det bara en konceptbil eller kommer den att gå i produktion i framtiden?

Polestarfolket på plats är förtegnade och varken kan eller vill säga något om den saken. Däremot erkänner man att konceptbilar bland annat är till för att testa marknaden och för att se hur den reagerar på produkten.

Dessutom, om man kollar på de specifika uppgraderingar man har gjort på bilen, har man använt väldigt mycket sådant som redan finns på lagerhyllorna, det handlar inte om massor med nya, unika komponenter. Jag tror därför att det skulle vara ett ganska enkelt steg för Polestar att sätta The Beast i produktion – om man vill och om marknaden verkar sugen på en sådan version.

John Erikssons provkörning av Polestar 2 The Beast läser du i ett kommande tidningsnummer av auto motor & sport och även här på sajten inom kort.

**Trimmad Polestar 2 med 476 hk visas upp på Goodwood.****Första bilden på Polestar 3 – ska byggas i USA.****Gotland Ring – Sveriges Nürburgring!****Wiggo Björck**

HÖGSTA VÄXELN

3. Renault Arkana provkörd i Köpenhamn.

Av Marcus Berggren - 21/08/2021

Marcus provkör en fåfäng franskos.



Renault har till stor del gjort sig kända för att tillverka bilar som i grund och botten ska tilltala gemene man. Med det sagt är fransoserna oerhört aktiva inom motorsport och har tillverkat en hel del udda modeller genom åren som i vissa fall varit riktigt lyckade men som i andra fall varit totala katastrofer. Kärnverksamheten består dock av bilar som säljer i drivor snarare än de som anspelar lite väl mycket på sin franskhet. På senare tid har deras utbud bestått av bilar som är tänkta att kännas snäppet mer premium utan att nödvändigtvis låta prislappen reflektera det. Det senaste tillskottet heter Arkana och är enligt fransoserna den första coupé-SUV:en från ett "mainstream-märke" som de själva uttrycker det. För att ta reda på om den är något att ha begav jag mig till Köpenhamn för att lägga i Högsta Växeln och provköra nya Renault Arkana.

Fåfäng franskos?

Utseendemässigt är det tänkt att Arkana ska erbjuda en sportig look utan att inkräkta för mycket på praktikalitet. Designmässigt tycker jag ändå att Renault har lyckats väl även om bakändan påminner mer om en övergödd sedan snarare än en coupé. Interiört möts man av en enorm infotainmentskärm (såvida man inte väljer instegsvarianten) och allt känns genomarbetat med en relativt hög kvalitetskänsla. Under färd vilar man knät mot mittkonsolen som är i hårdplast och det blir snabbt ett irritationsmoment. Renault påstod att baksätet minsann var rymligt men med mina väldigt genomsnittliga 184 centimeter kunde jag inte sitta upprätt utan att platta till håret och om någon jämnlång med mig skulle sitta framför mig hade mina knän fått sig en törn.



Ett [hybridsystem](#) från en Formel 1-bil

Den variant av Arkana som Renault satsar mest på är E-Tech-modellen som alltså är en traditionell hybrid. I korta drag fungerar systemet på så vis att det i stället för en koppling finns två elmotorer, samma system som man finner i Renaults F1-bilar. Det innebär att systemet alltid startar på el och växlar med hjälp av just elmotorerna. Tanken är att det ska göra växellådan både snabbare och mer effektiv. Växellådan avger ett klonkande ljud och är lite väl mån om att maximera varvtalen och upplevs som stundtals trög, åtminstone om man pushar bilen. Det positiva är att den kör förvånansvärt mycket på el och är således väldigt snål. Tillsammans med växellådans regenereringsläge (B) gör det att det hela känns genomtänkt; idén är briljant medan utförandet kan vässas till. Det kommer även att finnas en mildhybridvariant som upplevs som roligare och mer med i matchen än E-Tech-varianten.





Sportigare än väntat

I Sverige kan man endast få E-Tech-modellen i så kallat RS-line utförande, något som är tänkt att accentuera dess sportighet. Rent kosmetiskt gör det att modellen ser fräckare ut men körupplevelsen går inte i samma linje. Arkanas fjädring är kalibrerad åt det styvare hållet och upplevs som stötig även om dämpningen är bra. Gasen i botten resulterar i mer snack än verkstad och även om körupplevelsen bitvis kan ses som sportig bidrar inte prestandan till den känslan. På krokiga danska landsvägar tar den sig an kurvor förvånansvärt platt, något som man kan tacka den mer hårt inställda fjädringen för.

Summa summarum

Renault Arkana är tänkt att tilltala medelålders män med familj om man ska tro Renaults marknadsföringsmaterial men enligt Renault Sverige passar bilen alla. Enligt oss passar den de som värdesätter bra insteg, en tilltalande design och ett pris som inte sväljer en för stor del av pensionen. En av Arkanas största fördelar är att priset är oerhört konkurrenskraftigt och jämte konkurrenterna – mer lifestyle-orienterade SUV:ar – utmärker sig ändå modellen med sitt unika hybridsystem och en lagom dos franskhet. Det finns inget konkret som gör Arkana särskilt mycket mer tilltalande än konkurrenterna men helhetspaketet sett till pris är definitivt nog för att kunna locka till sig en hel del spekulanter.

Renault Arkana E-Tech 145 (2022)

Motor:	1,6-liters fyra, bensinhybrid, 145 hästkrafter, 148 newtonmeter
Kraftöverföring:	Dog-automatväxellåda, framhjulsdraft
Acceleration 0–100 km/h:	10,8 sekunder
Toppfart:	172 km/h
Vikt:	1961 kg
Mått (längd/bredd/höjd):	4568/2034/1576mm
Pris: Lanseringspris från	258 900 SEK (E-Tech)



Utrustningsnivåer

Zen

Intens

R.S. Line

Första intryck



SAMMANFATTNING

Med Arkana försöker Renault vinna över kunder från märken som Citroën, Kia och Toyota med hjälp av en utstickande design, inslag av elektrifiering, prisvärdhet och en karossform som är helt rätt i tiden. Dessvärre är inte hybridsystemet helt övertygande men i ett segment där hjärtat får välja kan man förvänta sig att Arkana kommer att sälja bra, särskilt med hänsyn till just utseendet och prislappen.

3



TOTAL POÄNG

Kuriosa

Lanseras i höst

Från 246 900 SEK

Uppåt 3 km räckvidd på el

Samma bottenplatta som [Clio](#) och [Captur](#)

Större än [Kadjar](#)

Kommer inte komma någon laddhybrid

Många passiva och aktiva säkerhetssystem

5 stjärnor i Euro NCAP

Konkurrenter

Citroën C4

[Kia Xceed](#)

[Mazda CX-30](#)

[Nissan Juke](#)

Toyota CH-R



Marcus Berggren

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



4. Brittiska polisen satsar stort på Skoda.

Av Magnus Fröderberg. Publicerad 2021-08-28, 16:08.

Polisen i Storbritannien har köpt in flera olika Skoda-modeller, bland annat elektriska Enyaq.



[Skoda Octavia](#) och [Kodiaq](#) har blivit vanliga hos polisen i en lång rad länder. Ett förnuftigt val med tanke på att bilarna är praktiska och relativt lågt prissatta. Förra året köpte polisen i Storbritannien in 491 Skodabilar.

I år kommer de även köpa [elektriska Enyaq](#). Bilen ska användas för normal patrulltjänstgöring.



Skoda Kodiaq med hundbur.



Skoda Octavia RS ska jaga fortkörare.

Som hundbilar har den brittiska polisen valt den rymliga suven Kodiaq. Baktill finns två hundburar med egen luftkonditionering.

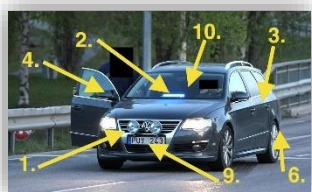
Trafikpolisen har valt [Octavia RS](#) som gör 0-100 km/h på 6,6 sekunder.



Se upp i backspejeln! Första super-polisbilen har levererats.



Ny syn på Autobahn – tyska polisen kör elbilen Volkswagen ID.3.



10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen.



Magnus Fröderberg

5. Elbilspriserna har ökat med 28 procent i Europa under det senaste årtiondet.

PUBLICERAD: 20 AUG 2021, KL 14:18. TEXT TIM DAHLBACKA.

En rapport från Jato Dynamics visar att priserna på elbilar stiger kraftigt i Europa samtidigt som de sjunker dramatiskt i Kina. Under det senaste årtiondet har genomsnittspriset gått upp med 28 procent i Europa medan det fallit med 47 procent i Kina.



Sedan 2011 har det genomsnittliga priset för en ny elbil i Kina minskat från 430 000 kronor till 227 000 kronor – ett fall på 47 procent. I Europa har priserna däremot gått åt det rakt motsatta hållet. Genomsnittspriset har ökat från 342 000 kronor till 438 000 kronor, vilket motsvarar en höjning på 28 procent. I USA har priserna gått upp med 38 procent.

Elbilar är fortsatt dyrare än fossildrivna bilar i de allra flesta europeiska länder. Enbart Norge bryter trenden där en genomsnittlig elbil kostar runt 87 000 kronor mindre än en motsvarande bensin- eller dieselbil. Enligt Jato Dynamics är Kinas fallande priser ett resultat av ett koncentrerat försök att etablera landet som marknadsledande inom elbilsindustrin genom stora statliga investeringar år 2009.

Kina har därmed redan kunna fasa ut samhällliga incitament medan tillverkare i Europa fortfarande är starkt beroende av statlig uppbackning för att göra elbilar mer tillgängliga för allmänheten. Landet har också fokuserat mer på billigare elbilsmodeller där 40 procent av elbilsförsäljningen kommer från stadsbilssegmentet.

Den billigaste elbilen i Kina kostar endast cirka 38 000 kronor medan minimikostnaden för en elektrisk bil i Europa landar runt 159 000 kronor. Enligt rapporten är det oklart hur europeiska och amerikanska biltillverkare kommer anpassa sig när subventionerna försvinner så småningom, men tar upp Tesla och Volkswagen som bra exempel på hur man kan sänka produktionskostnaderna och öka lönsamheten.

– Regeringar och tillverkare har gjort stora framsteg i att expandera elbilsmarknaden över det senaste årtiondet. Industrin är dock under fortsatt press när den försöker anpassa sig till regelverket kring hållbarhetsmål och ett skiftande marknadsfokus, säger Jato Dynamics vd David Krajicek. Han fortsätter: – Elbilsincitamenten har stöttat tillverkare i väst som försöker att bredda sitt utbud för att möta kundernas ökande efterfrågan. Nyckelspelarna i industrin måste dock se över prisgapet mellan elbilar och fossilbilar om de ska kunna konkurrera med sina motsvarigheter i Kina i framtiden.

6. Unik Ford Shelby Cobra såld för rekordpris.

PUBLICERAD: 22 AUG 2021, KL 18:30.

En minst sagt unik Ford Shelby Cobra har sålts för skyhöga 23 miljoner kronor på auktion i Kalifornien. Endast ett exemplar av konceptbilen finns.



FILM: <https://youtu.be/JQBWYk4ER9c>.

Utvecklad i samarbete med legendaren [Carroll Shelby](#), V10-motor, helt eget chassi och endast tillverkad i ett exemplar är nästintill så unikt det kan bli i bilkretsar. Nu har konceptbilen som aldrig togs i produktion bytt ägare under en auktion på Monterey Car Week i Kalifornien. Priset landade på höga 2,4 miljoner dollar, cirka 20,9 miljoner kronor, till det kommer köparprovision på 240 000 dollar vilket gör att priset landade på norr om 23 miljoner kronor. För det fick köparen en bit av unik bilhistoria.

Ford Shelby Cobra Concept presenterades första gången under bilsalongen i Detroit 2004, samma år visades även [Shelby GR-1 Concept](#) upp för första gången på Pebble Beach. Shelby Cobra Concept utvecklades som en hyllning till originalet från 1962 och gjordes i samarbete med ingen mindre än Carroll Shelby själv. Under utvecklingen fick bilen smeknamnet "Daisy", ett projekt som Shelby själv verkar ha brunnit för.





– Det finns så många saker kvar i världen som jag vill göra... och att bygga en ny Cobra är nummer ett, sade Carroll Shelby under utvecklingstiden.

Tyvärr så fick Shelby inte som han önskade men han fick åtminstone köra konceptbilen. Exakt hur många mil som står på mätaren i dagsläget är okänt men enligt Mecum Auctions som klubbade bilen ska totalt 24 mil ha rattats av Carroll Shelby själv.

Till skillnad från många andra konceptbilar är Shelby Cobra Concept fullt körbar och har dessutom ett nästintill unikt chassi, samt helt egen kaross och interiör där de ytterst få delar som kommer från andra bilmodeller är hämtade från Ford GT som sattes i produktion 2004.

Under huven som är hängd i framkant sitter ännu en unik skapelse, en 6,4-liters V10-motor med aluminiumblock och torrsump, en motor endast tillverkad i fyra exemplar av Ford. Effekten uppgår till 613 hästkrafter och omkring 680 newtonmeter, kraften skickas via en sexväxlad transaxel till bakhjulen. Något som gott och väl borde räcka till att sätta fart på Shelby Cobra Concept som är snäppet större än samtida Mazda MX-5, NC, och väger under 1 400 kg.

Förra gången denna Shelby Cobra Concept bytte händer var priset 825 000 dollar, cirka 7,2 miljoner kronor, endast en tredjedel av vad den såldes för nu. Det uppskattade priset var mellan 1,5-2 miljoner dollar.

[Den första Shelby Cobra-bilen såldes för några år sedan på auktion](#) och såldes få för skyhöga 13,75 miljoner dollar, 120 miljoner kronor.



Robin Törnros

7. Antalet olyckor med A-traktorer stiger kraftigt – polisen oroade.

PUBLICERAD: 20 AUG 2021, KL 17:00.

TEXT TIM DAHLBACKA.

Polisen känner oro kring det stigande antalet olyckor som de populära A-traktorerna är delaktiga i. Andelen A-traktorer på vägarna har ökat med 30 procent sedan i fjol och med det antalet olyckor där de är inblandade.



Teknikens Värld har tidigare rapporterat om att [antalet A-traktorer ute på våra svenska vägar har skjutit i höjden på sistone](#). Den stora ökningen kan förklaras med det förändrade regelverket kring dessa fordon som gör att deras framfart numera kan begränsas på elektronisk väg, något som gör det hela mycket mindre komplext.

Vill du veta exakt hur du ska [bygga din A-traktor enligt det nya regelverket kan du läsa vår guide](#).

Sedan regelförändringarna har antalet A-traktorer ökat med mer än 30 procent jämfört med vad som fanns på vägarna i fjol. Med detta har dock antalet olyckor ökat med omkring samma fart, vilket oroar trafikpolisen i Dalarna.

– Det ökande antalet olyckor med A-traktorer oroar oss. De här förarna är unga, har varken vana eller utbildning för att köra så fort, säger trafikpolisen Johan Alm till SVT.

Han menar att det är många A-traktorer som trimmats för att köra långt mycket snabbare än de 30 kilometer i timmen som fordonen är tillåtna att färdas i. Enligt polisen i Dalarna har man mätt upp hastigheter på både 120 och 130 kilometer i timmen.

Det ökande antalet fordon och de höga hastigheterna som vissa av dem färdas i har inneburit att olyckorna med A-traktorer ökat lavinartat i Dalarna. Bara under fjolåret skedde ett 20-tal olyckor där dessa typer av fordon var inblandade i.

BILSPORT**8. GR Supra av 480 000 legobitar.**

Publicerad: 2021-08-17 kl 07:38. Text: Björn Magnusson.

Att bygga en bil i lego i skala 1:1 kräver en hel hopar småbitar. I fallet med Toyota GR Supra blev det 480.000 byggklossar innan bilen stod klar.



Skapelsen togs fram för att fira 35-årsjubileet av Supra-modellen. Ja, om man räknar in de två första generationerna av den japanska sportbilen, då den gick under namnet Celica Supra.

Så, är då hela bygget gjort av lego? Nej, inte riktigt. Däcken, ratten, en del av instrumenteringen, förarstolen och emblemen är undantagna. Ekipaget skippar den sexcylindriga bensen till förmån för en elektrisk snurra – bilen är alltså körbar.





9. Gengas – alternativet under kriget.

Det var tack vare gengasen som det var möjligt att köra bil under krigsåren. Runt 80 000 bilar drevs på gengas men det var en drift med diverse problem. Aggregaten tog plats, behövde fyllas på ofta och bilförarna riskerade liv och lem.



Bolmandet drar fortfarande publik 1940. Snart ska gengasen bli vardag.

Vid IC-kongressen 1938 diskuterades försörjningen till föreningens 101 bensinstationer och tappställen i händelse av krig och blockad. IC hade relativt stora lager med bensin och man var ännu inte så oroliga. Ett samarbete med Nynäs Petroleum hade inletts 1938 och det såg gott inför framtiden. Men det började mullra mer och mer i Tyskland och på kongressen 1939 noteras "att ingen vet när det går att få in flytande bränsle igen". "Motoralkohol, en biprodukt vid papperstillverkning" skulle prövas och så satte man ett hopp till att kunna importera bensin och oljor från Baku i Ryssland. Men det kom att bli gengasen som skulle klara transporterna.

Gengas, förkortning av generatorgas, framställs genom ofullständig förbränning av träkol eller vedbitar i gasgeneratorer. Det ger kolmonoxid som leds till motorn där den slutliga förbränningen till koldioxid sker i cylindrarna. Redan under 1920-talet och det tidiga 1930-talet fanns ett önskemål om att kunna använda inhemskt bränsle hämtat från skogen. Med ekonomiska bidrag utvecklades tunga aggregat som provades på lastbilar, bussar och traktorer. Men gengasen gav 40 procent lägre effekt än bensin, bilarna blev svagare och långsammare så testkörningarna fick ingen fortsättning. Det var först under andra världskriget som gengasen blev nödvändig. Av totalt 250 000 fordon räknar man med att 80 000 var gengasdrivna 1939.



Genom att förbränna träkol eller vedbitar framställs kolmonoxid som leds till motorn där den slutgiltiga förbränningen till koldioxid sker i cylindrarna.

IC tillverkar gengasaggregat

År 1939 inrättade Folkhushållningsdepartementet Statens Gengasnämnd som skulle utöva kontroll över tillverkning, montering och användning av gengasverk. IC insåg allvaret och engagerade sig tidigt i tillverkning av aggregat genom Hässleholms Mek. Verkstad som 1939 kunde leverera 500 Svedlundaggregat, men det förslog inte mycket.

Det fanns drygt 500 olika modeller av aggregat att välja mellan, från bland annat tillverkare som Imbert, Volvo och GM. 1940 hade IC även egen tillverkning av Rappo, 1941 av Mako och Jaro-aggregat, i första hand avsedda för mindre bilar.

Gengasaggregatens bränslekapacitet räckte inte på långa vägar för samma körsträcka som för flytande bränsle. Därför måste kolningsstationer inrättas på strategiska platser, till exempel före detta bensinstationer, dit gengaskolen eller veden transporterades.

Ved och träkol

Bilägarna fick många tips i fackpressen hur de skulle få ut bäst effekt ur gengasaggregaten, grytorna eller kaminerna som de också kallades:

Vedflisen, bäst är den tyngsta veden i bok och björk men barrved kan användas. Barken ska inte vara kvar utom den tunnare på lövved och bitarna ska vara knytnävstora.

Träkol ska vara fri från stybb och småkol samt sand och väl genomkolade. Storleken ska vara som tändsticksaskar, 3 till 6 centimeter. Hårda kol, d.v.s. tunga kol är bäst, bok- och björkvedskol är bättre än barrkol

Kolgasen blev mest populär i början men intresset för att elda med den renligare veden ökade under åren. Aggregaten var tunga och tog plats och lastbilarna fick en minskad lastförmåga. På personbilar placerades aggregaten oftast framför eller bakom fordonet, ibland på en så kallad pivotvagn. Stora takräcken behövdes för de säckar som måste medföras för att förlänga körsträckan. Gengasbilisten tvingades att hålla en jämn och hög fart för att få ut det mesta ur aggregatet, dessutom blev det sämre fartresurser vid omkörning.

"Döden lurar vid vårdslöshet med gengas"

Så stod det på en ofta sedd skylt. Det var ett farligt jobb att fylla på och tända ett aggregat, många ögonbryn och mustascher gick upp i rök. Den giftiga gasen gav symptom som trötthet, slöhet och ibland retlighet och yrsel. Nervskador blev på grund av den kroniska koloxidförgiftningen en vanlig sjukdom bland yrkeschaufförer. Det var också ett smutsigt jobb att fylla på och med jämna mellanrum slagga ur och sota aggregatet på särskilda skyltade platser.

År 1940 kan man i tidningen Bilekonomi läsa om ett nytt yrke, gengaseldare. På ett antal IC-stationer och garage kunde man lämna sin bil och hämta den på morgonen då den "verkliga experten på sitt jobb gjort det förfärligt smutsiga förberedelsearbetet". Brandfaran var även stor beroende på att aggregatet gick med mycket höga temperaturer. Mellan 1939 och 1944 inträffade 3 000 bilbränder. Från 1941 stadgades att en brandsläckare måste medföras och sommartid skulle man dessutom ha ett kärl med tio liter vatten!

År 1945 släpptes bensinen och smörjoljorna fria men det var inte lätt att få tag på, så några använde sina gengasaggregat en tid även under 1946.

Gengasbränder



*Brandfaran vid gengasdrift var mycket hög.
Mellan 1939 och 1944 inträffade över 3 000 bilbränder.*

Gengasens sista vers



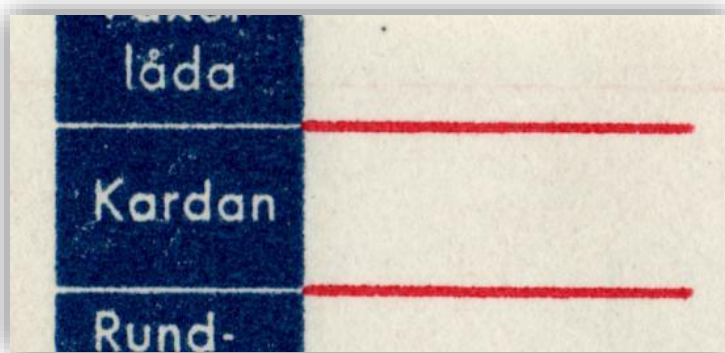
*1946 släpptes bensinen fri och gengasen var inte längre behövd.
Gengasaggregaten monterades ner och skrotades.*

Om artikelförfattaren

Artikeln är skriven av Gert Ekström (född 1941) som tidigare var intendent vid Tekniska museet (i drygt 40 år). Han har skrivit ett 20-tal böcker, i första hand om kommunikationens historia i Sverige. Han har också medverkat i ett 50-tal böcker med artiklar och som facktagnare samt litteratör inom flera teknikhistoriska områden.



Bensinkriget
Läs mer...



Smörjoljan
Läs mer...



HÖGSTA VÄXELN

10. Bugatti Veyron.

Av Gran Turismo. 22/12/2019.

Med Bugatti Veyron 16.4 satte Volkswagenkoncernen punkt för 1900-talets kapprustning i ytterfilen. 400 km/h i toppfart och överdådlig teknik och byggkvalitet. Och mer än 400 byggs – hur påverkar det priserna framöver?



Markerar den remarkabla Bugatti Veyron 16.4 höjdpunkten på bilens evolutionskurva, eller representerar den rent av en bottennotering? Här går åsikterna definitivt isär. Enligt Volkswagens legendariske chef och bilnörd Ferdinand Piëchs sätt att mäta är Veyron kronan på toppen av den ädla bilbyggarkonsten, och en bil helt i linje med vad Ettore Bugatti skulle ha åstadkommit idag.

Frågar man en annan legendarisk bilkonstruktör, Gordon Murray som skapade 1990-talets stora bil-ikon McLaren F1, är Veyron ett klart exempel på motsatsen: en anti-intelligent bil med överdriften som enda argument (läs mer i GT Special 2/2012).

Bugattis andra omstart (om man inte räknar Ettore's egna omstart efter andra världskriget) i Volkswagens regi är mer än något annat en reklampelare för koncernens samlade tekniska kompetens. Det är som om man har kokat ner hela 1900-talets samlade teknicklåda i en enda bil, med 16 cylindrar, fyra turboladdare, 14 (!) kylare, fyrhjulsdrift, kolfiber, pole-rad aluminium och elektronik nog för halva NASA:s ground control i Houston i en nästan två ton tung högfartsmissil, god för 400 verkliga knutar. Idag toppar varje vanlig Porsche 911 nästan 300, men för att kunna plussa 100 kilometer till ovanpå en redan hög hastighet krävs inte bara minst dubbelt så mycket kraft, utan också en aerodynamik som håller kvar bilen stabilt på marken – vilket kostar ännu mer kraft. Närmare bestämt ett tusen hästkrafter.



För varje 1 000-tal hästkrafter som plockas ut ska 2 000 kylas bort, och för att lyckas med det har ingenjörerna som sagt använt mer än ett dussin kylare, häpnadsväckande nog. Och ändå kan bilen bara köras i toppfartsmode en kort period innan den går ner i avkylningsläge med begränsat effektuttag. Så mycket säkerhetstänk hade nog inte byggts in om den hade kommit från en mindre specialbilstillverkare.

För att slippa överhettade däck och punkteringar i 400 har Michelin tagit fram ett specialdäck, som kostar dryga 100 000 – dollar – för en omgång. Men då är de monterade och balanserade på plats ...





Alla siffror och specifikationer för Bugatti Veyron 16.4 är spektakulära och omtumlande, och det gäller naturligtvis även inköpspriset, som började lite diskret på en miljon euro men med åren och med tillkommande specialversioner drog iväg uppåt det dubbla. De 300 exemplaren som byggdes är officiellt sålda, men det står några få nya bilar hos specialbilshandlare runt om i världen som det begärs mellan 1,5 och 1,8 miljoner euro för.

Gran Sport-versionen är minst tre miljoner kronor dyrare än den "vanliga" Veyron, och här vrider man ur ytterligare 200 hästkrafter ur den åtta liter stora och överladdade W16-motorn. Då är man troligen ändå en bra bit ifrån gränserna för vad denna motor mäktar med att leverera.

Bugatti har länge varit hårdvaluta i samlarkretsar och är det förkrigsmärke som generellt har varit dyrast, med häpnadsväckande noteringar för modeller och versioner tillverkade i små serier. Den Type 57C Atlantic som bara gjordes i fyra exemplar i slutet av 1930-talet har sprängt 100-miljonersvallen på senare år, och när någon av de sju Royale-bilarna som har byggts kommer ut på marknaden brukar alla rekord för samlarbilar slås.

Men de riktiga Bugatti-dyrgriparna har alla det gemensamt att de har byggts i litet antal, och den bäst säljande Bugattin genom tiderna, Type 44, går att köpa för dryga miljonen.

Den fina lilla EB 110:an som tillverkades på 1990-talet i den futuristiska fabriken i Campogalliano utanför Modena i italiensk regi byggdes i 168 exemplar, och det relativt stora utbudet har gjort att en hugad spekulant har kunnat komma över bilar för knappa två miljoner kronor. Den som köpte den ny kan konstatera att den har stått sig hyfsat bra i värde, men någon ränta har det knappast blivit på pengarna.

Jämfört med förkrigsbilarna är Veyron rena dussinvaran, med 300 byggda coupéer och 150 öppna Gran Sport på väg ut. Det betyder att vi – oavsett tekniken och prestandan – kommer att få se ganska brutala prisfall på bilen framöver.

Det är intressant att jämföra prisutvecklingen på Veyron med McLaren F1, 1990-talets superbil nummer ett som redan har vänt kraftigt uppåt i pris och idag känns som en av de säkraste investeringarna på marknaden. Skillnaden är dock att McLaren bara gjordes i drygt 100 exemplar, och att den därmed möjligen också känns lite mer speciell än "dussinbilen" från VW-koncernen.



Klart är att varumärket Bugatti bär långt, och att Veyron är ett statement och en vändpunkt för den konventionella tekniken med rötter i 1800-talet. Den kommer aldrig att nå de absoluta höjderna som Bugattis förkrigsbilar, men heller aldrig falla genom golvet. Som investering betraktat kommer den att vara stabil för den som köper ett exemplar till rätt pris nu, men den som vill ha snabb räntabilitet på sina slantar ska nog se sig om efter andra objekt.

[Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.2 2013](#)





11. Samba firar 70-årsjubileum!

PUBLICERAD 2021-08-18 kl 07:01.

För 70 år sedan presenterade Volkswagen en åttasitsig minibuss vid den internationella bilutställningen IAA i tyska Frankfurt am Main. Idag är den här VW-bussen internationellt känd som "Samba", och i Sverige som "lyxbussen".



Lyxbussen av tre olika årsmodeller: 1962, 1954 och 1965.

Totalt tillverkades de i 100 000 exemplar fram till 1967, varav 6 389 under 50-talet. För att bli ägare till en välvårdad Samba idag är det inte ovanligt att man får betala ett sjufigtigt belopp.

– För många är denna version själva ursprunget till den kult som växt fram kring Folkbussen, menar Alexander Dahlin, press- och reklamansvarig för Volkswagen Transportbilar, i ett pressmeddelande.

Den 19 april 1951 kickade kalaset igång. Volkswagen satsade stort med 1 350 kvadratmeter utställningsyta på IAA-mässan. Där byggde man upp en mindre kopia av fabriken produktionslina för Bubblan och adderade en ljusshow för att trollbinda besökarna.

Medierna kallade installationen för "Volkswagentemplet" och därmed lades även ribban som andra biltillverkare sedan följde. Men det var inte bara detta som gjorde succé. För här lanserades även lyxbussen.

Skillnaden jämfört med den ordinarie VW-bussen var slående, vilket i sin tur kunde motivera prispåslaget (3 000 D-mark). Kunderna fick helt enkelt en exklusivare framtoning och många nya finesser. En Samba hade tvåtonslackering, kromdetaljer, ett öppningsbart tygtak samt hela 23 fönster.

I USA lanserades modellen under namnet Microbus "Deluxe". Hemmavid i Tyskland var kunderna snabba med att hitta på egna och coola namn, och vilken som är den exakta innebörden av "Samba" är lite osäkert.

Namnet kan komma av Sonnendach-Ausführung mit besonderem Armaturenbrett (soltaksversion med specialinstrumentbräda), alternativt Sonder Ausführung mit besonderer Ausstattung (specialversion med specialutrustning). I den nederländska prislistan dyker namnet Samba upp officiellt första gången 1954.



Blygsamma 25 hästkrafter i den luftkylda motorn.

Den förmodligen äldsta Samba-bussen finns idag hos en privat samlare i Tyskland. Praktiskt taget hela fordonets historia finns dokumenterad, inklusive originalkvittot.

Första ägaren hade betalat 9 025 D-mark, vilket framstår som ett exceptionellt fynd jämfört med dagens värde. Men då ska man också ha i åtanke att vid den tidpunkten var den genomsnittliga årsinkomsten 3 579 D-mark, vilket ställer prisbilden i ett helt annat ljus.

Idag är de mer eftertraktade än någonsin och det märks på priserna som kan uppnå astronomiska höjder. Vid auktionen Barrett–Jackson (i Scottsdale, Arizona) år 2017 såldes ett exemplar för 302 500 dollar (cirka 2,7 miljoner kronor med dagens växlingskurs).

FAKTA SAMBA

- Produktionen startade den 27 juni 1951 och upphörde i juli 1967.
- Modellen var nästan alltid tvåtonslackerad.
- En Samba hade krom och polerad aluminium överallt.
- Bilarna som producerades fram till augusti 1963 hade 23 fönster (skjutfönstret på förardörren räknades som ett separat fönster).
- Bilarna som producerades från augusti 1963 till juli 1967 har 21 fönster (hörnfönstren togs bort till förmån för en bredare baklucka).
- Första modellen hade 25 hästkrafter, 1 131 cc och en toppfart på 75 km/h. Den sista hade 44 hästkrafter, 1 493 cc och toppade 105 km/h.
- Den första modellen var 410/170 cm lång/bred, från och med december 1953 var de 422/175 cm, och från augusti 1960 430/180 cm.
- 1953 blev Samba den första Volkswagen Typ 2 som hade en riktig stötfångare bak.
- I februari 1955 byttes plexiglaset ut mot säkerhetsglas. I Schweiz kallades den innan bytet för Plexibus.



Förarinteriören med några få knappar och bussvinkel på ratten.



12. Grattis Commander!

Publicerad 30 augusti.

I dag när Albert och Albertina har namnsdag firar vi Commander!



Kommendör heter det på svenska. En militär rang någonstans i mitten av hierarkin, använd inom flottan och flyget. Vi pratar Commander. Studebaker Commander men även Jeep Commander.



Studebaker Commander Regal De Luxe Coupe 1947

Vi börjar med Studebaker Commander 1947 även om Studebaker använt Commander som beteckning för en av sina bilmodeller sedan 1920-talet utom 1936 och 1959-63.



1950 års version hade samma grundkaross men med propellergrill.



Studebaker Commander Coupe 1951



1954 hade Studebakers fantastiskt moderna nya kaross funnits ett år. En lång och låg maskin som kunde erbjuda en kraftfull V8. Att Studebaker från början varit tillverkare av hästkärror gick knappast att gissa sig till. Raymond Loewy designade såväl föregångaren Starlight Club Coupe som 1953 års "Fashion Academy Award" prisvinnande modell.



Commander var en mellanmodell i Studebakers utbud och fanns även som fyradörrars som denna från 1958. Loewys design var oftast perfekt direkt i början men får ändå anses att den förvanskades med varje årsmodells ändringar.



1966 var det slut med Studebaker. De sista årsmodellerna hade denna kantiga design. En kompaktmodell som inte fann tillräckligt med köpare.



2006 introducerade Jeep en ny modell kallad Commander. En mellanstor suv med V6-motor men även med Hemimotorn om det skulle behövas.

13. Mercedes lämnar Formula E.

Publicerad: 2021-08-20 07:24.

Text: Björn Magnusson.

Nu står det klart att Mercedes lämnar Formula E efter 2021/22 års säsong. Anledningen? Att de vill satsa sina pengar på att utveckla nya elektriska plattformar mot konsument i stället för racing.



Inte mindre än tre olika helelektriska arkitekturer kommer att lanseras av Mercedes 2025. Och vi kan bara gissa utvecklingskostnaderna för dessa. Därför avslutar tyskarna sin satsning i Formula E. Självklart kommer erfarenheter gjorda i serien att användas i produktionsbilarna.

– Vi har tagit ett beslut om att bidra så långt vi kan till klimatomställningen. Detta kräver en snabb omställning mot hållbara bränslen och utsläppsfria fordon. För att uppnå detta måste företagets resurser fokuseras mot denna utveckling, säger Markus Schäfer som sitter i Mercedesstyrelsen.



Björn Magnusson

14. Dubbelt upp för Hansenbröderna.

Onsdag 25 augusti 2021.

Text Fredrik Sandquist.

Bröderna Hansen har prenumererat på pallplatserna under inledningen av VM i rallycross. Av två race har en av bröderna stått högst båda gångerna. Båda gångerna har också den andra brodern varit tvåa.



Bröderna Kevin och Timmy Hansen har varit etta och tvåa i båda racen i VM i rallycross så här långt. I helgen var det Timmys (till höger) tur att kliva högst upp på pallen.

GÖTENE Bröderna Hansen har verkligen visat storform i inledningen av världsmästerskapet i rallycross. För drygt en månad sedan tog bröderna en dubbelseger med Kevin som etta och Timmy som tvåa när VM inleddes i spanska Barcelona.

I helgen gick andra deltävlingen av stapeln i värmländska Höljes. Då tog bröderna en andra raka dubbelseger. Den här gången med Timmy som etta och Kevin som tvåa.

– Det har gått fantastiskt bra, över all förväntan. Vi har förberett oss inför säsongen och tyckt att det har känts bra men att det skulle gå så här bra trodde vi så klart inte. Att få göra det igen och på hemmaplan känns så klart extra kul, säger Timmy Hansen dagen efter den andra dubbelsegern.

Att bröderna nu slagits om segern i båda racen spelar ingen roll för Timmy. Än så länge ser han inte Kevin som någon konkurrent utan som en lagkamrat.

– Jag känner att vi har vunnit båda racen, så är känslan. Vi tjänar inget på att konkurrera mot varandra, däremot tjänar vi båda två på att hjälpas åt. Skulle det sen bli så att vi slåss om titeln längre fram under säsongen skulle det bara vara kul.

Det kanske är skönt också att det har gått bra för er båda, det blir kanske lite lättare att resa ihop då?

– Ja, jag tänkte lite på det när det gick lite tungt för Kevin i kvalet i helgen. Då kände jag att det kunde bli några tråkiga timmar hem från Värmland. Nu gick det bra så då var det en kul bilresa hem.

I och med dubbelsegrarna är bröderna och etta och två i mästerskapet med Timmy högst upp. Men att börja prata om att vinna VM-titeln vill han inte göra, i alla fall inte än.

– Nej, det är alldeles för tidigt. Mästerskapet är långt och mycket kan fortfarande hända. Vi får vara glada för de vinster vi tagit men nu ligger fokus på nästa race. Vi ser aldrig längre än till nästa race och vad vi ska prestera där.

Nästa race väntar första helgen i september då tredje deltävlingen körs i franska Bretagne. En bana som Timmy tycker om.

– Det är en banan där det har gått bra förr och vi ser fram emot att åka dit igen. Vi har många år med franska team bakom oss så det är alltid kul att komma tillbaka till Frankrike.



15. Verstappen kräver nya regler.

27 augusti, 2021, kl. 10:07

Lewis Hamilton körde in i Max Verstappen. Hamilton vann loppet – medan Verstappen hotas av en bestraffning. Nu rasar VM-tvåan som kräver nya regler: – Det skulle hindra Lewis från att hålla på med dumheter, säger Verstappen inför Belgien Grand Prix.



Max Verstappen, numera VM-tvåa.

Max Verstappen hade greppet om VM i Formel 1 han hade 33 poängs försprång på Lewis Hamilton när han kom till Storbritannien GP. Där vände lyckan.

Efter en intensiv inledning av loppet och en [kollision mellan dem](#) båda bröt Verstappen medan Hamilton kunde reparera sin bil, ta sin bestraffning och vinna loppet efter en imponerande körning.

Britten tog in 25 poäng på den incidenten.

– Där hände någonting som inte kommer att repareras så snabbt. Om den relationen överhuvudtaget går att reparera, säger Red Bulls motorsportkonsult Helmut Marko till motorsportmagazin.com inför Belgien Grand Prix.

Därefter väntade Ungern GP och då startade Mercedeskollegan Valtteri Bottas en situation som ledde till att Verstappen trycktes av banan. Det resulterade i att Red Bulls stjärna bara tog fem poäng på två lopp.

Samtidigt fick Hamilton fick en andraplats till skänks när Sebastian Vettel, Aston Martin, diskades.

Av de 33 minuspoängen lyckades Hamilton snabbt bygga upp ett försprång på åtta poäng. Mercedes sista stora uppdatering slog mycket väl ut och britten är favorit inför omstarten i Belgien.

– Vi har absolut förbättrat oss och under sommaruppehållet har vi analyserat var vi har varit och vart vi vill. Jag är övertygad om att vi, med hjälp av de processer vi genomfört, nu har tagit ytterligare ett steg framåt, säger Hamilton.



Makalös fajt kort före kollisionen på Silverstone.

Omstart med Belgien Grand Prix

Verstappen bär däremot fortfarande med sig sviterna av kollisionen i Storbritannien. Hans motor skadades så illa när han kraschade med Hamilton på Silverstone att Honda, trots flera försök, inte har kunnat rädda den. Det gör att han nu använder sin tredje och sista motor för säsongen. Vid det tillfället Red Bull behöver sätta in en fjärde motor i hans bil flyttas han tillbaka i startuppställningen.

Det gör att han, som inte kunde påverka olyckan riskerar att straffas hårdare än Hamilton, som orsakade olyckan. Den slutsatsen har fått honom att reagera kraftigt och även kräva nya regler.

– Det måste undersökas, [säger Verstappen.](#)

– Någon kör in i dig, du får skador som gör att du måste ta ytterligare en motor och det leder till en senare bestraffning. Då är det något som inte är som det ska vara. Där måste det finnas mer spelrum.

Han hänvisar till ett annat racingmästerskap, anordnat av FIA.

– I Formel E tror jag att man gör så att man får byta en del om någon annan förare har skadat din bil.

– Vi måste titta på det, framförallt när det finns en begränsning på vissa delar och nu när vi har ett budgettak.

Låt Mercedes betala

Ferraris förslag är att det team, vars förare har orsakat skadan, ska ersätta den. – Gör man så är folk mer försiktiga. Det skulle hindra Lewis från att hålla på med dumheter, för då vet han att det påverkar hans eget team och då även honom själv också.

Även kollegan Sergio Perez var inblandad i startkraschen i Ungern och är inne på sin tredje motor. Det gör att teamchef Christian Horner ser möjligheten att undvika en bestraffning under hösten som minimal.

– Våldigt liten, säger han till [Formula1.com](https://www.formula1.com).

– Vi har haft en enorm otur och det har kostat oss brutalt mycket sett till delar, skador och motorer. Men du vet, vi borstar av oss det som hart hänt för att fajtas om mästerskapet när den andra halvan startar.

Senaste snacket inför Belgien Grand Prix

Guiden till helgens tävling [hittar du här](#). Det väntas en hel del regn under helgen och tiderna och en väderprognos [hittar du här](#). I går gjorde jag en genomgång av läget bland teamen och förarna när det gäller 2022 och hela den genomgången [finner du här](#).

Missa inte att det kommer en ny regel nu också, den beträffat depåstoppet som nu inte får gå snabbare än två sekunder och du [läser om den här](#).

Annas Motor – veckans lista med det senaste snacket

Pole position

Formel 1

Säsongen startar om. Lewis Hamilton har ledningen, Max Verstappen jagar. Enligt planen återstår mer än hälften av loppet och detta kan bli en makalös höst.

2) IndyCar

Tre race på två veckor. Nu får vi andas innan IndyCar avgörs med ytterligare tre lopp på lika många veckor och det är brutalt jämnt bakom ledande Pat O'Ward. Marcus Ericsson är med i fajten, bara 60 poäng från mästerskapsledningen.

3) Familjen Hansen

Dubbelseger i Höljes, nu Timmy före Kevin och dubbel ledning i VM. En bättre säsongsstart är svår att få.

4) Fernando Alonso

Spanjoren har fyllt 40 år och förlängt kontraktet med Alpine. Han kör F1 även 2022.

5) Mick Schumacher

Spa-Francorchamps var hans pappas vardagsrum. Där debuterade han 1991, vann sitt första lopp 1992 och körde sitt 300:e GP 2012. Bland annat. Nu är det sonen Mick som ska köra F1 i Belgien för första gången. 30 år efter pappas debut.

6) Timmy Hansen

Inte nog med att han leder VM i rallycross Han är också klar för Extreme E 2022. Han och Catie Munnings fortsätter att tävla för "Andretti United Extreme E". I helgen kör mästerskapet på Grönland.

7) Jake Dixon

Britten debuterar i motoGP, hemma på Silverstone. Han kör intill Valentino Rossi för

Petronas Yamaha. Notera att Rossi har haft lika många teamkollegor de senaste två månaderna som vad han har haft de senaste femton åren....

8) Robert Dahlgren

Två segrar på tre lopp när STCC körde på Gelleråsen och den dubbla mästaren har en fortsatt ledning i mästerskapet.

9) Per-Gunnar "P-G" Andersson

Mästerskapsledaren är laddad inför den andra deltävlingen i SM. I dag startar South Swedish Rally i småländska Älmhult.

10) WRC 2022

FIA räknar med tolv bilar eller mer redan under den första säsongen med nya reglementet i rally-VM.

Motorstopp

Toto Wolff

Valtteri Bottas eller George Russell? Hela Formel 1 väntar på ett besked om vem som kör intill Lewis Hamilton nästa år. Det är dags för stallchef Wolff att börja prata.



16. Tysk källa: Mercedes har fattat sitt beslut – Valtteri Bottas ersätts av George Russell.

Publicerad 27.08.2021 14:26.

Enligt den tyska webbplatsen Motorsport-Total har Mercedes fattat beslutet som F1-vänner väntat på: George Russell blir stallkamrat med Lewis Hamilton nästa säsong. Nu startar nya spekulationer: Kan Valtteri Bottas och Kimi Räikkönen rentav bilda förarpar i Alfa Romeo?



Det är redan klappat och klart, Mercedes tror inte längre på ifrågasatte Valtteri Bottas och vill satsa på framtiden i form av unga George Russell, som just nu är Williamsförare.

[Det skriver den tyska webbplatsen Motorsport-Total](#), som hänvisar till insiderekällor.

Webbplatsen hänvisar också till presskonferensen inför Belgiens GP, som står vid dörren. Bottas och Russell verkade ha fått besked om säsongen 2022, men ville inte avslöja någonting konkret.

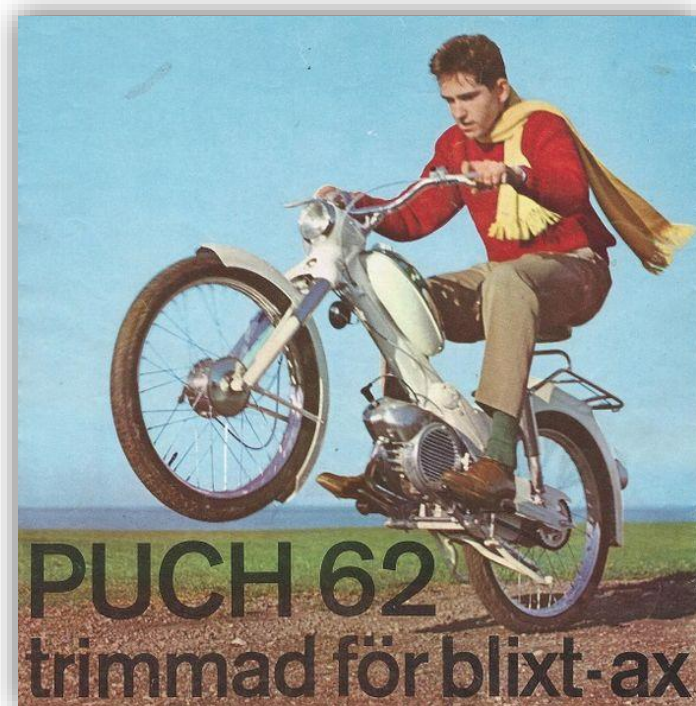
Se en video från presskonferensen på Twitter nedan.

FILM: <https://twitter.com/i/status/1430870012181553155>.

[Bottas har tidigare sagt](#) att Hamilton intygat att han gärna fortsätter tävla med sin lojala finländska stallkamrat, men i sista hand är det stallet och chefen Toto Wolff som fattar beslutet.

Precis som tidigare säsonger har Bottas inte klarat av att konkurrera med sin brittiska stallkamrat, som slåss om världsmästerskapet tillsammans med Red Bulls Max Verstappen.

Bottas ligger fyra i sammandraget, 87 poäng bakom ledaren och den sjufaldiga världsmästaren Hamilton.



SLUT