



GOD JUL

1. Tio år sedan Saab-konkursen.
2. Aivals debuterar i Sverige i januari 2022.
3. Nästa år får Volkswagens elbilar Plug & Charge.
4. Så mycket kostar Renault Mégane E-Tech 100% Electric.
5. Nios nya Tesladödare går 100 mil på en laddning.
6. Årets pickup har fyra motorer och tunnel.
7. Citroën Ami tuffar till sig men är fortfarande söt som socker.
8. Solid Power på god väg mot tillverkning av solid state-batterier.
9. Snart fler laddstationer än bensinmackar.
10. Världens dyraste och billigaste fortkörningsbot.
11. Världsuccén från Örnsköldsvik.
12. Den bortglömda Fordcabben.
13. Citroën 2CV bjöd på kräng i varje sväng.
14. Bortglömt bilmärke: Glas.
15. Fredagsfilmen



1. 10 år sedan Saab-konkursen – ”Datumet är inristat i minnet med blod”.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-12-22, 09:39.

Saab begärde sig i konkurs den 19 december 2011. Det innebar att tusentals Saab-anställda fick söka nya jobb och att nya Saab 9-5 SportCombi aldrig kom ut på marknaden. Vi har varit i Trollhättan och kört bilen och talat med tidigare anställda.



Hundratals tidigare Saab-anställda samlades på årsdagen utanför fabriken på Stallbackaområdet i Trollhättan. De flesta kom in Saab-bilar och många var klädda i sina gamla Saab-arbetskläder, [rapporterar Sveriges Radio](#).

För Saabs siste ägare har konkursdagen den 19 december satt tydliga spår.

– Det var en förödande upplevelse. Datumet är inristat i minnet med blod, [säger Victor Muller till TTela](#).

Efter konkursen inleddes en långdragen rättsprocess mot Victor Muller och vd Jan-Åke Jonsson. De båda frikändes 2018.

– **Victor Muller har kvar Saab i sitt hjärta**. Han kommer hit till Saab-museet ibland och han har redan bokat hotellrum till sommarens Saab-festival i Trollhättan, berättar Peter Bäckström som är intendent för Saab-museet när vi [träffar honom några dagar före årsdagen](#).

Han visar oss runt bland historiska Saab-modeller och låter oss köra andra generationens Saab 9-5 SportCombi – en modell som inte hann komma ut på marknaden och bara tillverkades i en liten förserie. Flera av de tillverkade bilarna förstördes i krocktester.

Vår vita Saab 9-5 SportCombi MY12 Vector Diesel har fin komfort och luftig kupé (fler intryck kommer i en kommande provkörningsartikel). Vi kan inte låta bli att tänka "Den här hade stått sig bra i konkurrensen", men bilen i sig hade inte varit Saabs räddning.



Saab-museet i Trollhättan är fullsmockat med Saab-rariteter.

Han visar oss runt bland historiska Saab-modeller och låter oss köra andra generationens [Saab 9-5 SportCombi](#) – en modell som inte hann komma ut på marknaden och bara tillverkades i en liten förserie. Flera av de tillverkade bilarna förstördes i krocktester.

Vår vita Saab 9-5 SportCombi MY12 Vector Diesel har fin komfort och luftig kupé (fler intryck kommer i en kommande provkörningsartikel). Vi kan inte låta bli att tänka "Den här hade stått sig bra i konkurrensen", men bilen i sig hade inte varit Saabs räddning.



Hur det hade gått om Saab 9-5 SportCombi kommit ut? undrar Alrik.

– **Saabs problem var produktmixen.** De hade till exempel ingen fyrhjulsdreven diesel att erbjuda tjänstebilsförarna trots att Saab hade både fyrhjulsdraft och diesel. Hade man bara fått rätt på produktmixen hade det funnits en chans, menar Peter Bäckström.

Vid frukosten på hotellet på stadens affärsgata berättar en kvinna som jobbat länge på hotellet om hur Saab-konkursen påverkat staden.

– Förr såg man Saab-bilar överallt och Saab präglade hela staden. Det verkar ha gått bra för de flesta som jobbade på Saab. Många har fått jobb på Volvo eller hos Nevs som tagit över fabriken.

– Här på hotellet var det gott om folk som skulle besöka Saab. När Nevs tog över kom en del som skulle dit, men numer hör man inte så mycket om Nevs. Ett tag bodde det folk från Koenigsegg här.

Den svenska hypersportbilstillverkaren Koenigsegg ville köpa Saab, men det blev ingen affär. Senare ingick Koenigsegg ett samarbete med Nevs för att utveckla [den fyrsitsiga hybridbilen Gemera](#).

Utvecklingen sker nu hemma i Ängelholm och [Koenigsegg har sålt sin andel](#). Månatliga delbetalningar från Koenigsegg är nu en stor del av Nevs intäkter. Men de utför också labbtester på uppdrag av bland annat Volvo och Koenigsegg.

Vi har besökt Nevs och tittat på vad som händer där. Bland annat har vi åkt i deras förarlösa taxi och kollat in en sportig elbil som de utvecklat. Reportaget om Nevs kommer snart i videoform.



Nevs utvecklar en förarlös bil kallad Sango som ska kunna ersätta vanliga taxibilar och komplettera kollektivtrafiken.



Alrik och Magnus har besökt Nevs – och kört Saabkombin som aldrig blev av!



Koenigsegg bryter med Nevs – äger nu Gemera helt själva.



Saab-ättlingen Nevs kan säljas – för 8 miljarder.



Elbilen Nevs 9-3 går att förhandsboka – får räckvidd på 35 mil.



Lista: 7 Saab-koncept som aldrig blev verklighet.



Magnus Fröderberg

2. Aiways debuterar i Sverige i januari 2022.

PUBLICERAD: 16 DEC 2021, KL 15:02.

Som tionde europeiska land är det väldigt snart dags för Sverige att få uppleva kinesiska Aiways elbilar.



Aiways U5 rullar redan i Danmark och är snart på väg över Øresundsbron.

Den 20 januari 2022 inleds försäljningen av elektriska suven Aiways U5 i Sverige. Modellen saluförs redan i ett antal europeiska länder, däribland Tyskland och Danmark. Importören i sistnämnda land, Andersen Motors som även ligger bakom intagandet av Suzuki-bilar till landet, är Aiways-ansvariga även i Sverige.

I vårt avlånga land kommer Aiways-försäljningen att ske på nätet. Utöver hemsidan kommer svenska avdelningen även att innehålla mellan 12 och 15 så kallade agenter som hjälper till vid provkörningar, leveranser och i servicesyfte.

Andersen Motors skriver att de har alla funktioner som krävs av en bilimportör, från försäljning till eftermarknad med reservdelstöd och service. Företagets huvudkontor ligger några mil söder om Köpenhamn.

Första Aiways-modell att nå svensk mark är alltså U5, en 4,68 meter lång mellanstor suv med axelavstånd som mäter 2,80 meter. Storleksmässigt är den som en [Volvo XC60](#), ett par centimeter kortare men och ytterligare några centimeter kortare mellan hjulaxlarna.

432 liter rymmer bagageutrymmet, 1 555 liter när baksätet fälls. Första siffran är klart lägre än den som XC60 uppvisar, däremot är andra siffran större.

Aiways U5 får lov att dra upp till 1 500 kilo på dragkroken.





Batteripaketet i U5 är på 63 kWh (kilowattimmar) skickar sin energi till en 150 kilowatt (204 hk) stark elmotor som slungar iväg den kinesiska suven till 100 km/h på 7,5 sekunder (7,8 för vissa modellversioner) och som mest 160 km/h.

Räckvidden uppges som längst, vid blandad körning, till 41 mil. Batteriet kan laddas med maximalt 90 kW vilket får anses vara aningen klen. Att nå 80 procents laddstatus, om man inleder laddningen vid 20 procents nivå, ska vara möjligt på 35 minuter.

Några svenska priser är ännu inte offentliggjorda. I Tyskland börjar Aiyas U5 på 35 993 euro, vilket motsvarar 368 500 kronor, och i Danmark på 299 990 danska kronor vilket är detsamma som 413 000 svenska kronor.



Aiyas U5 2022

GALLERIER

34 BILDER



Mattias Rabe

3. Nästa år får Volkswagens elbilar Plug & Charge.

AV BOBBY GREEN.

FREDAG 17 DEC 2021 KL 09:30.

Och starkare snabbladdning.



Plug & Charge innebär att man bara behöver parkera sin elbil vid laddstationen, plugga in sladden och sen titta på när den laddas. Inget fipplande med brickor, kort, ringa en vän eller skicka en brevduga till en central i Korpilombolo för att laddningen ska starta. Det är en i raden av uppdateringar som Volkswagen introducerar till ID-modellerna nästa år. Andra saker är starkare snabbladdning, ett Battery Care Mode som ska förlänga livslängden på batteripacket, tvåvägsladdning (V2H) och ny navigation. Allt ingår i mjukvaran E 3.0 som snart nytillverkade bilar kommer ha förinstallerad och som befintliga ägare kommer att kunna ladda ner OTA. Kanske redan nästa vecka.

När det kommer till batteripacket på 77 kWh kommer man efter uppdateringen att kunna ladda med upp till 135 kW från tidigare 125 kW. Har man en ID.5 GTX kommer man kunna ladda med upp till 150 kW. Laddar man från 5 till 80 procent ska laddtiden kunna minskas med upp till nio minuter. Det nya batteriskötseläget begränsar den övre laddningsnivån (SOC) till 80 procent.



4. Officiellt: Så mycket kostar Renault Mégane E-Tech 100% Electric.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-16 kl 15:29.

Renaults nya elektriska crossoversuv har ett övertydligt namn och ett hyfsat pris.



Det blir rörigt ibland när man som biltillverkare ska ge alla nya elektrifierade bilar speciella namn. Renault använder redan tilläggsnamnet "E-Tech" för [sina laddhybrider](#) som alla använder en rätt så speciell växellåda.

När den helt elektriska ersättaren till dagens förbränningsbil Mégane släpps nästa år blir det därför med det väldigt övertydliga namnet Renault Mégane E-Tech 100% Electric. Den svenska lanseringen är spikad till det första kvartalet nästa år, men redan nu avslöjas priserna.

Nya Mégane E-Tech Electric (vi skippar procenten framgent) bygger på samma grund som det [försenade koncernsyskonet Nissan Ariya](#), som även det kommer i början av nästa år. Det betyder att det rör sig om en elbil byggd från grunden och som inte har något gemensamt med gamla Mégane.

Instegspriset blir 403.900 kronor. Då är batteripaketet relativt litet, 40 kWh, vilket ger en [WLTP-räckvidd](#) på 30 mil. Laddningen är då även den lite begränsad – 85 kW. Hur fort laddningen går nämns ännu inte, men klart är nog att det inte rör sig om något rekord.

Önskas mer räckvidd går Mégane E-Tech Electric att få att med ett 60 kWh-paket för 50.000 kr extra (453.900:-). Då blir räckvidden 45 mil (WLTP) samtidigt som DC-laddefekten ökar till 130 kW.

Värt att nämna är dock att alla varianter av Renault Mégane E-Tech Electric kan AC-laddas upp till 22 kW – vilket är mer än en del dyrare modeller klarar. Vill man utnyttja det hemma gäller det dock att ha bostaden uppsäkrad för 32 ampere och en trefas-laddbox som klarar av det.

En värmepump tillhör och standardutrustningen vilket lär minska räckviddstappet på vintern. Backkamera är också standard samt autobroms. Det senare bådar i alla fall bra för Euro-NCAP:s kommande krocktest – Renault lär inte vilja se någon upprepning av [förra veckans fiasko](#) med [Renault Zoe](#) och [Dacia Spring](#).



Pekskärmen till det Android Auto-baserade infotainmentssystemet mäter 24 tum.

Priser: Renault Mégane E-Tech Electric

Två olika effektnivåer erbjuds förutom de olika batteripaketen, antingen 130 hk/250 Nm eller 220 hk/300 Nm. Båda alternativen är framhjulsdrivna. 0–100 km/h går enligt äldre uppgift på 7,4 sekunder med det starkare motoralternativet, med en toppfart på 160 km/h.

Någon komplett lista över privatleasingpriser har inte delats, och Renault själva uppgav först att det lockande instegspriset 2.790 kr/mån endast gäller med en kontantinsats – något som nu tycks ha ändrats. Leasingpriserna i tabellen nedan gäller 36 månader/30.000 km.

Drivlina/Utrustningsnivå	Grundpris exkl. bonus (kr)	Privatleasing (kr/mån)
EV40 130 hk Equilibre	403.900	2.790
EV40 130 hk Techno	433.900	
EV60 220 hk Equilibre	453.900	
EV40 130 hk Iconic	463.900	
EV60 130 hk Evolution ER	463.900	
EV60 220 hk Techno	483.900	4.090
EV60 220 hk Iconic	513.900	

Källa: [Renault Nordic](#)



Efter krocktest-fiaskot: Viktiga säkerhetssystemet blir standard på Renault Zoe.



Officiell: Renault Mégane E-Tech Electric – räckvidd 47 mil.



Elbilen Nissan Ariya försenas.



Fiasko för billiga elbilarna Dacia Spring och Renault Zoe i krocktest.



Wiggo Björck

5. Nios nya Tesladödare går 100 mil på en laddning.

Av Maths Nilsson 20 December, 2021.

Konkurrensen på elbilsmarknaden hårdnar för varje dag. Kinesiska Nio visade i helgen upp nya elbilen Nio ET5 som utmanar Tesla Model 3. I Ultralong-version ska bilen ha en räckvidd på 100 mil. Nio lanseras i Sverige under nästa år.



Nya ET5 ska ha en räckvidd på 100 mil i Ultralong-version.

Kinesiska Nio bekräftade i helgen att de satsar hårt på Europa nästa år. Elbilsföretaget ska under 2022 etablera sig i Sverige, Danmark, Nederländerna och Tyskland.



*Nya Nio ET5 är en bil i samma storlek som Tesla Model 3.
Även designen verkar vara tydligt inspirerad av Tesla.*



Nios nya elbil kan byta batteri på under fem minuter.

I Norge har Nio redan öppnat på Karl Johan. Fram till 2025 ska märket finnas i 25 länder. Nio har nyss startat tillverkningen, men vill vara ett premiummärke i den högre prisklassen.

Lovar ultralång räckvidd

I helgen presenterades Nio ET5 som ska utmana bilar som Tesla Model 3, Polestar 2 och BMW i4. Sedanen får sportig design och snabb prestanda. Räckvidden blir klassledande, om Nios siffror håller vad de lovar.

Modellen som kallas Ultralong Range kommer med ett batteri på 150 kWh och en räckvidd på över 100 mil. Standard Range har 75 kWh, vilket ska räcka till 55 mil och Long Range med 100 kWh ska klara 70 mil. Samtliga siffror är enligt den kinesiska CLTC-normen.



Nio följer det senaste modet och erbjuder en loungeinspirerad interiör.



Nio ET5 får fyrhjulsdrift och 490 hästkrafter. Luftmotståndet är låga 0,24.

ET5 får en sportig design och prestandan går heller inte att klaga på, 0-100 km/h ska gå på 4,3 sekunder. För den som inte har tid att vänta på laddning erbjuder Nio batteribytet, där bilen får ett nytt batteri på under fem minuter.

Interiören följer det nya Loungemodet och bilen ska dessutom vara extra tyg. Ett speciellt tyg ska enligt Nio ge bättre ljudkomfort. Dessutom får bilen en unik digital panoramaskärm som kallas PanoCinema. Med hjälp av VR-glasögon ska föraren kunna se en 200-tums skärm projicerad sex meter framför bilen.

Bilen får Lidarsensorer på taket, precis som Volvos kommande modeller. När myndigheterna ger tillstånd ska Nio kunna köra själv på många vägar. Ägarna får prenumerera på programvaran för självkörning.



Nio har redan slagit upp portarna i Norge och öppnar i Sverige under 2022.

Leveranserna av Nio ET5 drar igång i september, men det är inte bekräftat om bilen kommer till Sverige då.

6. Årets pickup har fyra motorer och tunnel.

Publicerad: 2021-12-15 kl 12:15.

Text: Joakim Nyberg.

Den har inte bara ett ansikte som ser ut som en Pokémon, den är också eldriven. Det är Motortrend som gett titeln "Truck of the year 2022" till Rivian R1T.



MOTORNYTT

Grundstrukturen liknar det traditionella receptet med en kaross över en ram men kallas här för en skateboard-arkitektur. Namnet är ganska talande och strukturen ser ut som det låter. Avsaknaden av en annan traditionell komponent, drivning med förbränningsmotor, gör att förvaringsutrymmen kan implementeras på andra sätt. Tack vare den platta bottenplattan har man lyckats klämma in en "förvaringstunnel" bakom kupén. Eftersom batterier och motorer sitter vid hjulen finns det även ett mindre lastutrymme under huven.

På tal om motorer så är Rivian R1T också den första produktionsbilen som använder en separat elmotor för varje hjul. Kan garanterat komma att bli användbart i tuffare i terräng.

Även om R1T i storlek är jämförbar med Toyota Hilux och andra mellanstora arbetshästar, har den kapacitet att dra just under fem ton.

Att valet av vissa ses som kontroversiellt har till att börja med att göra med drivningen. Kategorin av bil är en där eldrift inte står högst upp på listan hos många entusiastiska konsumenter. Det faktum att antalet levererade enheter är ytterst få har också fått konsumenter att ifrågasätta om Motortrends titel går att lita på.



Feber

7. Citroën Ami tuffar till sig men är fortfarande söt som socker.

AV BOBBY GREEN 2021-12-22 KL 15:30.

Villhöver!



FILM: <https://youtu.be/MuXlh2dTA8k>.

I början av förra året visade Citroën upp den urgulliga lilla eldrivna bilen Ami. Nu har man tuffat till den lite och det vi ser här är Buggy Concept. Den här är det tänkt att man ska ta på äventyr, kanske inte så långa och stora, men ändå. Den har lite tjockare däck, extraljus, rejält takräcke med ett reservhjul på, låga dörrar som gör att du snabbt kan kliva i och ur och en vattentålig interiör som ska tåla tuffa tag. Jättesöt och hur cool som helst, eller hur! Vanliga Ami har ett batteripack på 5,5 kWh, elmotor på åtta hästar, toppfart på 45 km/h och en räckvidd på sju mil, denna borde ha samma siffror. Inga monsterprestanda alltså, men det spelar ju typ ingen roll om man bara låter äventyret vara nära hemmet.





Citroën visar liten gullig elbil som får köras av 14-åringar.
Konceptet Ami har blivit verklighet.



The Late Brake Show kör nya Citroën Ami.
Den lilla gulliga elbilen.



Citroën lanserar fraktversion av sin elbil Ami.
Ami Cargo är antagligen den sötaste budbilen på marknaden.

8. Solid Power på god väg mot tillverkning av solid state-batterier.

PUBLICERAD: 2021-12-17 av Carl Undéhn.

När året nu går mot sitt slut meddelar Solid Power att de nått alla mål som sattes upp för 2021. Det gäller inte minst att de fått i gång pilot tillverkning av battericeller på 20 Ah anpassade för batteripack till elbilar.



Och under nästa år väntas Solid Power ta ytterligare ett stort steg på vägen mot tillverkning av solid state-batterier. Vid mitten av 2022 vill det amerikanska företaget vara i gång med tillverkning av battericeller på 100 Ah. De ska då levereras för tester hos BMW och Ford, som investerat stora summor i Solid Power.

De båda biltillverkarna deltog bland annat i en [investeringsrunda](#) tidigare i år då Solid Power fick in omkring en miljard kronor. Pengarna användes till att bygga upp den pilotanläggning med en egen produktionslina i Colorado som nu används för tillverkningen av battericeller.

Under 2022 hoppas Solid Power kunna ta fram 300 battericeller i veckan med sin teknik. Det är alltså ännu en bit kvar till det verkligen kan talas om tillverkning i de volymer som behövs för batteripaket till mängder av elbilar.

Men det är förmodligen något som BMW och Ford kan ställa upp med, om resultaten visar vad Solid Power lovar. Och redan året efter, 2023, räknar Solid Power med att deras solid state-batterier ska vara testade och godkända för användning i elbilar.

Om tidsplanen håller kan Solid Power därmed bli först med att få ut sin teknik för solid state-batterier på marknaden.

Racet kring vem som lyckas med det hårdnar allt mer. Även QuantumScape anses ligga bra till och har stort stöd av Volkswagen som investerat inte mindre än 300 miljoner dollar – 2,7 miljarder kronor – i företaget. Batterier med teknik från QuantumScape väntas komma i nästa generation av elbilar från Volkswagen inom projektet Trinity som lanseras 2026.

Förutsatt att QuantumScape och Volkswagen får i gång storskalig tillverkning av batterierna till dess.

9. Milstolpen: Snart fler laddstationer än bensinmackar.

Publicerad 2021-12-22 kl 12:14. Text Erik Söderholm.

Snart finns det fler laddstationer för elbilar än bensinmackar, enligt siffror från Gröna Bilister. Men elbilsladdarna är ojämnt fördelade över landet.



De senaste sju åren har antalet laddstationer för elbilar tiodubblats till 2 600. Samtidigt har antalet bensinmackar sjunkit till knappt 2 700. Det visar siffror som organisationen Gröna Bilister tagit del av.

Kurvorna kommer snart mötas och då finns alltså fler laddstationer än bensinmackar längs svenska vägar.

Problemet är att laddstationerna är skevt fördelade. I storstäder och i landsbygdskommuner som är populära turistmål finns relativt många laddpunkter per invånare. Men i mer glesbefolkade områden är läget betydligt värre.

Överlägset flest elbilsladdare per invånare har Jämtland, bland annat på grund av den "gröna motorväg" med många laddstolpar som började byggas tidigt. Dalarna och Gävleborg ligger också bra till. Uppsala, Norrbotten och Örebro får bakläxa.

Trafikverket försöker nu få entreprenörer att driva laddstationer i glesbygd med hjälp av bidrag för att täcka till de "vita fläckar" som finns på laddkartan. Men på vissa håll har intresset varit svalt. Flera av de platser som behöver en laddare har inte lockat någon aktör alls.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Ladda och snabbbladda elbilen: Allt du behöver veta.



Vill bli störst på snabbladdning – upp till 150 kW.



Två nya Ionity-laddare börjar byggas i Sverige.



Inga nya snabbladdare – trots ett år med stödpenningar.



Karta: Här hamnar de nya snabbladdarna för elbilar.

10. Världens dyraste och billigaste fortkörningsbot – svensk toppar listan.

PUBLICERAD: 19 DEC 2021, KL 18:20.

En undersökning visar snittkostnaden för fortkörningsböter i hela världen. Allt från 64 öre till mångmiljonbelopp. Dessutom är en svensk person den största syndaren.



Det är det australienska försäkringsbolaget Budget Direct som genomfört undersökningen där man granskar kostnaden av att åka dit för fortkörning i världens alla länder. Resultatet visar på en rejäl spridning mellan några fåtal ören till bötesbelopp som svider rejält oavsett hur mycket eller lite inkomst du har.

Hur man sätter bötesbeloppet skiljer sig en del mellan länderna där vissa har en fast maxkostnad som här i Sverige där du som mest kan få betala 4 000 kronor för en hastighetsöverträdelse. Kör du däremot snabbare är 36 km/h för snabbt går ärendet till åklagare och summan kan bli högre. Det tas dock inte med i denna beräkning.

Andra länder som bland annat Finland, Storbritannien och Schweiz sätter bötesbeloppet efter den taxerade inkomsten, [något som även varit på förslag i Sverige](#), vilket betyder att fartsyndaren med hög inkomst kan få betala vad som är astronomiska summor för gemene man.

I länder som Mexiko, Surinam, Argentina och Chile används i stället en nationell beräkningsenhet som skiljer sig en del från övriga.

I undersökningen har man för länder med inkomstbaserat bötesbelopp beräknat kostnaden enligt snittlönen i respektive land. Därför är det kanske inte särskilt förvånande att Schweiz placerar sig i topp där det i snitt kostar 119 000 kronor att överstiga hastigheten.

En siffra som troligen drivits upp då många höginkomsttagare bosätter sig i landet. På andraplats kommer [Finland](#) med en snittkostnad på 71 000 kronor. På listan över de tjugo högsta utdelade bötesbeloppen någonsin har Finland inte mindre än 14 placeringar där den dyraste boten kostade föraren närmare två miljoner kronor.

Men det är rena struntsumman för den [svenska turist som blev stoppad i Schweiz 2010](#). Bakom ratten på en [Mercedes SLS AMG](#) översteg föraren hastighetsbegränsningen med 170 km/h. Det gick så snabbt att flera [fartkameror](#) inte ens hann snappa upp fartsyndaren då de var begränsade till 200 km/h. På A12 mellan Bern och Lausanne satt dock en modernare kamera som klockade bilen i 290 km/h. Något som ledde till att bilen beslagtogs och föraren fick närmare sju miljoner kronor i böter.

De fem länder med lägst bötesbelopp

1. **Sudan**, 64 öre.
2. **Syrien**, 73 öre.
3. **Paraguay**, 1,19 kronor.
4. **Angola**, 4,20 kronor.
5. **Zimbabwe**, 17,33 kronor.

I andra änden av skalan hittar vi Ukraina som har det lägsta bötesbeloppet i Europa med 580 kronor. Den världsdelen där det är absolut billigast att köra för fort är Afrika men även där är det stora skillnader mellan länderna. Billigast är det i Sudan som bötesfäller fartsyndare med motsvarande 64 öre, som är det lägsta bötesbeloppet i världen enligt undersökningen, medan det kan kosta uppåt 15 500 kronor i Uganda.

I Mellanöstern toppar Libanon listan med 18 100 kronor och i Syrien kostar det 73 öre, vilket är det näst lägsta i världen. I Nordamerika är USA i toppen där det visserligen kan skilja sig mellan olika stater men snittbeloppet landar på 18 200 kronor. På Kuba kostar det däremot 23 kronor.

Sydamerika har ett stort spann i bötesbeloppen där Paraguay placerar sig som ett av de billigaste länderna i världen med 1,19 kronor och Argentina som ett av de dyrare med 33 900 kronor.

Till sist har vi Oceanien och Asien där Australien utmärker sig med 15 900 kronor och Nepal med 120 kronor.

De fem länder med högst bötesbelopp

1. **Schweiz**, 119 000 kronor.
2. **Finland**, 71 000 kronor.
3. **Österrike**, 53 000 kronor.
4. **Italien**, 47 500 kronor.
5. **Belgien**, 42 500 kronor.



Robin Törnros

Klassiker

11. Världsuccén från Örnsköldsvik.

Publicerad 2021-12-22 kl 7:15. TEXT **Mårten Carlsson.**

En introduktionsfilm från Hägglunds och deras Bandvagn 206 - en av Sveriges stora internationella kändisar!



Först och främst var Bandvagn 206 avsedd för armén. Man hade innan Bandvagn 202 som hade utvecklats av Volvo-BM. Nu ansågs den lite föråldrad, lite slö och klumpig.

Hägglunds tyckte dom kunde göra det där bättre - och det gjorde dom med besked.

Plats för 17 personer eller anpassad för ambulanstransport, kommunikation, pjäsvagn - Bv206 har modifierats i en myriad varianter.

Motorn var en Ford 2,8-liters V6 kopplad till en automatlåda. Senare versioner fick Mercedes och Cummins turbodieslar.

Toppfarten är 55km/h, den är satt där eftersom det är standardhastighet för militär kolonn. Bv206 kan ju även simma, i vatten är farten runt 4km/h.

De första levererades till försvaret 1980 och ganska snart hittade den ut på den civila marknaden med.

Totalt tillverkades över 11 000 vagnar fram till början på nittiotalet och de har spritt sig runt hela världen. Om man reser över de istäckta vidderna i Antarktis eller genom den djupaste djungeln i Afrika, så är chansen stor att man möter en Bandvagn från Hägglunds.





12. Den bortglömda Fordcabben.

Av Anders Nilsson.

2021-12-22.

En av fem prototyper.



Sportbilen från 1960-talet, Avanti, skulle återskapas av Ford. Men modellen kom enbart till prototypstadiet. Nu finns ett av fem exemplar till försäljning.

Den amerikanska biltillverkaren [Ford](#) har skapat flera klassiska modeller genom åren, där den mest kända antagligen är [Ford Mustang](#). Under 2000-talet fanns det en trend att försöka göra olika modeller mer retro, och det inkluderade Mustang, [Chevrolet Camaro](#) och [Dodge Challenger](#).

Därför tänkte Ford skapa en modell som de kallade Avanti. Ford ville återuppliva sportbilen från 1960-talet, men projektet avslutades ganska snabbt. Totalt tillverkades fem prototyper. Nu är en av dem till försäljning på [Ebay](#). Exemplaret visades ursprungligen upp på bilsalongen i Chicago 2004.

Bilen baseras på den tidens Ford Mustang och har såklart liknande proportioner. De försökte efterlikna originalbilen från Avanti genom de runda strålkastarna, utstickande stänkskärmar, och bakänden med de smala bakljusen. Tittar man på interiören i sin tur så har den säten, ratt, mittkonsol samt radio och klimatanläggning inspireras av Mustangen.

Under motorhuven finns en 4,6-liters V8-motor som genererar 263 hästkrafter och 409 Nm i vridmoment. Kraften till bakhjulen går via en fyrväxlad automatlåda.

Är du intresserad av att köpa prototypen, finns den på Ebay för 58 998 dollar, motsvarande 539 000 svenska kronor.





Anders Nilsson

13. Citroën 2CV bjöd på kräng i varje sväng.

Publicerad 2021-12-22 kl 6:10. Text Carl Legelius.

BACKSPEGELN

Kräng i varje sväng, sack i varje backe, glädjetjut i varje nedförslut. I Citroën 2CV känns det att man åker bil.



Citroën 2CV skulle ha premiärvisats på Parissalongen i september 1939 men andra världskriget kom emellan. Prototyperna gömdes från tyskarna och utvecklingsarbetet fortsatte i lönndom.

I oktober 1948 var den klar, en folkbil med två franska skattehästkrafter och plats för fyra vuxna. Byggd efter en alldeles egen filosofi, fransk ingenjörskonst när den är som mest briljant.

Den första versionen hade tvåcylindrig, luftkyld boxer på 375 kubik och nio hästar. Ändå klarade den att marscha runt 70 km/tim. I mitten av 1970-talet hade motorvolymen nästan fördubblats till 602 kubik och effekten ökat med över 300 procent till 29 hk DIN.

I Sverige fick 2CV sitt genombrott först 30 år efter introduktionen. Modellen hade då varit omöjlig att importera reguljärt under flera år i 1970-talets särreglerade Bil Sverige.

Enklaste versionen heter Special och har runda strålkastare och en synnerligen enkel inredning, oftast i galon. Suffletten kan bara öppnas utifrån och instrumenteringen är bara aningen större än en herrklocka. Den lite mer påkostade Club utmärks av rektangulära strålkastare, sufflett som kan öppnas inifrån, textilklädsel och lite större instrument.

På 1980-talet kom Charleston. Lanserad som en specialmodell med rödsvart tvåfärgslackering och kromade strålkastare blev den så populär att den snart kom att ingå i det ordinarie sortimentet.



*Växelföringen har ett udda mönster och osynkroniserad etta.
Strålkastarna kan justeras inifrån – om vajern är ordentligt smord vill säga.*



1951 kom en skåpversion, tio år senare dök Ami upp, under flera år Frankrikes mest sålda bil. Dyane var ett försök att modernisera 2CV-konceptet och en konkurrent till Renault 4 med sin halvkombilucka. Mehari med öppen plastkaross i bästa strandstil baserades också på 2CV-mekanik.

Tillverkningen skulle komma att pågå i mer än 40 år och trots ständiga småförändringar behölls den unika profilen ända till slutet, den 27 juli 1990.



CITROËN 2CV 6 CHARLESTON 1988

Nypris: 55 900 kronor (Club 800).

Motor: Tvåcylindrig boxer med stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Solexförgasare. Luftkylning. Volym 602 cm³. Max effekt 29 hk DIN vid 5 750 r/min. Max vridmoment 39 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Pannelspak.

Mått: Axelavstånd 240 cm. L 383/B 148/H 160 cm.

Tjänstevikt: 700 kg.

Styrning: Kuggstång, ej servo. Vändcirkel 11,2 m.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Fartresurser: Toppfart 115 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 33,5 s.

Förbrukning: 0,6 l/mil .

LIVSCYKELN

1948 2CV visas för första gången. Motorpressen är förfärad men publiken mycket intresserad eftersom priset inte är mycket högre än för en MC med sidvagn.

1949 Tillverkningen kommer igång men det dröjer innan volymerna möter efterfrågan.

1958 En fyrhjulsdriven 2CV, Sahara 4x4, visas. Med ett drivpaket på 425 kubik i varje ände!

1961 Den större modellen Ami lanseras, samma bottenplatta som 2CV men lite större motor och kaross.

1967 Systemmodellen Dyane debuterar i augusti.

1974 Alla 2CV får rektangulära strålkastare.

1980 Kampanjmodellen Charleston i röd-svart lackering. Fanns även i gul-svart och tvåtonsgrått.

1988 Tillverkningen i Frankrike läggs ned. Produktionen fortsätter i Portugal.

1990 Den 27 juli lämnar den sista 2 CV:n, en Charleston, bandet i Portugal. Totalt har det nu byggts 5 114 961 exemplar av Citroën 2CV. Med Mehari, Dyane och andra versioner blev produktionen totalt 6 990 520 exemplar.

14. Bortglömt bilmärke: Glas.

PUBLICERAD: 01 MAJ 2015, KL 21:09.

**Land:** Tyskland**Grundat:** 1883**Nedlagt:** 1969

Inte många känner till tyska familjeföretaget Hans Glas GmbH som grundades 1883, en verkstad för reparation och tillverkning av jordbruksmaskiner. Inte heller är det många som känner till skotertillverkaren Glas med modellen Goggo-Roller. Nu gick det säkert upp ett ljus för många av er. Just det, Goggomobil (bilden). Det var Glas som tillverkade den lilla bilen som var tänkt för familjer med fyra medlemmar. Den tillverkades från 1955 och 14 år framöver i olika utföranden, men gemensamt för alla var luftkylda, tvårcylindriga tvåtaktare på 250, 300 respektive 400 kubik – monterade bak.

Glas hade fler modeller på sin lyra, bland annat GT som under 1967 blev en BMW-modell efter att just BMW köpt upp Glas i slutet av 1966.



Goggomobil Coupe TS250 1966.



Glas 1300 GT/1700 GT 1964–1967.



GLAS V8 2600 2.6 1966 – 1968.



Glas 3000 GT 1966-1968.



15. Fredagsfilmen: 2021 Pebble Beach Concours d'Elegance.

27 818 visningar 17 aug. 2021.

70th Year of the Most Prestigious Car Show in the World!



FILM: https://youtu.be/LeQUSNR_pGA.

SLUT