



*Faralli & Mazzanti Vulcan S 2009.*

1. Batteriet i GMC Hummer EV väger som en Toyota
2. Gamla Volvo XC90 lever vidare
3. Norsk elbil når längre än en Tesla Model S
4. Genesis GV60 kommer till Europa
5. DeLorean kommer tillbaka i år
6. Då lanserar Alfa Romeo sin elektriska SUV
7. Nya sportbilar från Alfa Romeo
8. MotorTrend gillar nya Porsche 911 GT3
9. Mercedes EQE får AMG-behandling
10. Svensken som ska elektrifiera världens största husvagnstillverkare
11. Så snabbt elektrifierar amerikanska armén sina fordon
12. Reduktionsplikt kan skrotas om klimatmålet skjuts upp
13. Så lurade regeringen bilister på sänkt bränsleskatt
14. Krock, monsieur!
15. Bensinen kostar 8,55 kronor i USA
16. Beslut om Euro 7 skjuts upp igen
17. Priserna på begagnade elbilar fortsätter falla
18. Elon Musk ger bort 53 miljarder kronor till välgörenhet
19. Välsorterat i Värnamo
20. Ford Escort RS Cosworth
21. Retro-Volvo säljs
22. Här slår Stig Blomqvist nya elbilen med sin gamla Audi Quattro
23. Tuffa tag i RAC-rallyt 1964
24. Domaren kan få sparken efter dramatiska avslutet i Formel 1

## 1. Batteriet i GMC Hummer EV väger som en Toyota.

Publicerad 2022-02-23 kl 12:54 (uppdaterad kl 15:10). Text Erik Söderholm.

**Hummers nya elbil blir en riktig tungviktare – bokstavligt talat. Bara batteriet väger lika mycket som en hybrid-Toyota.**



**General Motors** har än så länge inte avslöjat så många detaljer om den [nya elbilen från Hummer](#). Märket lades ned 2010 men gör nu comeback, och först ut är en eldriven pickup.

Nu har dock en del tekniska specifikationer om GMC Hummer EV avslöjats, i samband med att bilen lagts in i amerikanska miljömyndigheten EPA:s databas.

**Lanseringsversionen** heter GMC Hummer EV Edition 1 och har över 1 000 hk. Batteripaketet är på massiva 212,8 kWh vilket är större än för både Ford F-150 Lightning och Rivian R1T. Det är också mer än dubbelt så stort som i Tesla Model S Long Range och nästan tre gånger så stort som i Polestar 2 Long Range.

**Den totala räckvidden** enligt EPA-körcykeln hamnar på 53 mil och den preliminära förbrukningen är nästan dubbelt så hög som i Audi e-tron och hela 33 procent högre än i Rivian R1T.

Mest skräckinjagande är kanske tjänstevikten. **Bilen väger in på 4 110 kilo** – nästan ett ton mer än Rivian och nästan dubbelt så mycket som Porsche Taycan. Bara batteripaketet väger in på 1 326 kilo vilket är ungefär lika mycket som en Toyota Corolla.



Erik Söderholm



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Hummer EV SUV ger eldrift i amerikanskt storformat.**



**Hummer-elbilen är 1,8 ton tyngre än Tesla Model X.**



**Hummers massiva elbil ska utmana Tesla Cybertruck.**



## 2. Trots elektriska ersättaren: gamla Volvo XC90 lever vidare.

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2022-02-23, 11:39.

**Nuvarande Volvo XC90 kommer att få ett visuellt lyft – och produktionen i Torslanda hålls igång.**



Senare i år ska Volvo börja bygga en [eldriven efterträdare](#) till toppmodellen XC90 i sin fabrik i Charleston, North Carolina. Men det innebär inte att den nuvarande modellen läggs ned.

I en intervju med [Automotive News](#) säger Volvos vd Håkan Samuelsson att företaget planerar en så kallad facelift av XC90 – och att de ska fortsätta bygga bilen även efter att efterträdaren är lanserad.

– Det är en fördel med att bygga den nya i Charleston. Varför skulle vi stänga ned den gamla i Torslanda när det fortfarande finns en marknad för hybrider, speciellt i USA och Kina?

**Däremot kommer det** inte bli aktuellt med några större förändringar av modellen.

– Tekniskt kommer vi investera i den nya generationen av elbilar, säger Samuelsson. Nuvarande XC90 lanserades 2014 och är Volvos tredje bäst säljande modell. Den erbjuds med flera olika drivlinor, bland annat en laddhybrid med upp till fem mils räckvidd på el.

**Den elektriska ersättaren** blir Volvos första modell som är utformad från grunden för att vara eldriven. Den kommer enligt uppgift [få namnet Embla](#), och blir märkets nya flaggskepp.

Volvo har tidigare fortsatt bygga sina gamla modeller även efter att ersättarna kommit. De byggde exempelvis 940-modellen parallellt med den modernare 850 under merparten av 1990-talet.

**Volvo planerar att** enbart sälja eldrivna bilar från och med år 2030. År 2025 ska elbilarna stå för hälften av försäljningen, medan den andra hälften ska vara laddhybrider.

År 2021 var en knapp femtedel av nya Volvobilar laddbara, och mindre än fyra procent var helt eldrivna.



**Northvolt och Volvo bygger batterifabrik i Göteborg.**



**Nästa Volvo XC90 blir bara elektrisk – planerna på laddhybrid skrotade.**



**Så ska Volvo döpa sina kommande elbilar.**



**Magnus Kvandal**



### 3. Norsk elbil når längre än en Tesla Model S.

Edvard Lundkvist 14 Februari, 2022.

Den norska elbilen Fresco ger sig in i matchen om att leverera elbilar som är anpassade för längre resor utan att stanna för laddning. Den nya modellen, Fresco XL, ska ha längre räckvidd än en Tesla Model S.



*Norska elbilen når längre än en Tesla Model S och mäter sig väl med framtidens elbilar med lång räckvidd.*

Framöver kommer vi att få se elbilar som kan komma allt längre på en laddning och långdistans-racet är ett faktum. Två exempel på kommande elbilar med lång räckvidd är Lucid Air och Tesla Roadster. Men nu har även en norsk elbil anslutit sig till tävlingen.

[Review Geek skriver i sin artikel](#) att den norska elbilen kommer att ha samma räckvidd som en Tesla Roadster och att den slår dagens elbilar för långdistans med hästlängder. Hur lyckas man med detta? Genom den aerodynamiska designen och rejäla batterier.

#### **Futuristisk design**

Fresco XL ser definitivt aerodynamisk ut med en design som skulle kunna vara hämtad ur en science fiction-film. Tillverkaren kallar bilen för "electric pod" istället för elbil, vilket också förklaras av den ovanliga exteriören.

Bilen ska ha möjligheten att vara självkörande, en trend som Review Geek menar har ett starkare fäste i europa än i USA, men där saknas fortfarande lagstiftning för att tillåta självkörande bilar i trafiken.

Oavsett så ser det ut att vara ett minst sagt effektivt färdmedel med sin långa räckvidd och upp till åtta sittplatser, anpassning för att köra på vinterväglag och offroad-möjligheter.

#### **Öppet för beställningar**

Den som vill äga en norsk elbil av den här modellen kan lägga en beställning direkt och det kostar idag drygt en miljon kronor att boka sin Fresco XL. Däremot finns inget satt datum för leverans och det finns ingen produktionsmässig modell av bilen så prisbilden kan komma att förändras med tiden.



#### 4. Bekräftat: Genesis GV60 kommer till Europa.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-02-23, 12:51.

Nya elektriska crossoversuven bygger på samma plattform som Ioniq 5 och Kia EV6.



*Suvcoupén Genesis GV60 har lite mer konventionella former än sina två syskon, retromoderna Hyundai Ioniq 5 och sportiga Kia EV6.*

**Premiummärket Genesis** är för Hyundai vad Lexus är för Toyota, eller kanske Audi för Volkswagen – ett lite finare varumärke som tillverkaren säljer sina exklusivare (dyrare) modeller under. Än har Genesis inte dykt upp i Sverige, men i fjol började man [lansera sina modeller i flera europeiska länder](#).

Hittills rör det sig dock främst om bensindrivna sedaner, [suvar](#) och en kombi, förutom elsedanen Genesis G80 Electrified som bygger på en så kallad "blandplattform".

I augusti 2021 visade Genesis upp ett plattformssyskon till koncernens snabbbladdade elbilar [Hyundai Ioniq 5](#) och [Kia EV6](#), [crossoversuven GV60](#) som därmed är Genesis första elbil byggd från grunden som en sådan.

**Nu meddelas** att bilen också kommer hit till Europa, i tre olika utföranden med antingen bak- eller fyrhjulsdraft. Jämfört med sitt retromodern syskon Hyundai Ioniq 5 är den 4.515 mm långa och 2.900 mm breda Genesis GV60 något kortare (-120 mm), något som även gäller hjulbasen – 2,9 meter istället för Hyundaiens rejäla tre meter.

##### **Mindre räckvidd – men Drift Mode**

Insteget kallas GV60 Premium och är bakhjulsdrivet med en elmotor på 168 kW (225 hk) och 350 newtonmeter i vridmoment. Batteripaketet är på 77,4 kWh likt Kia EV6 och snart även Hyundai Ioniq 5, men i bakhjulsdrivna Genesis blir räckviddssiffran mindre: 451 km enligt WLTP-normen jämfört med Kia EV6 77,4 kWh RWD:s 526 km.

Bättre blir det inte för de andra två versionerna. Sport, som har två elmotorer på 160 kW (218 hk) och 74 kW (101 hk) samt 650 newtonmeter, tar sig 400 km på en laddning.



*Invändigt känns instrumentskärmarna igen från Hyundai Ioniq 5, men kamerabackspeglarna är nya (och något även Hyundaien får till årsmodell 2023).*

**Värstingen Sport Plus** har sämst räckvidd, men lockar med dubbla 160 kW-motorer, en tiosekunders boost-funktion som ger 20 kW (27 hk) och 95 Nm i vardera motor och ett Drift Mode-läge. Sport Plus (som har 21-tumsfälgar istället för 19-tummare) mäktar bara med 368 km innan strömmen är slut.



*Trots sin (till synes) aerodynamiskt formade bakdel verkar det inte vara med sin räckvidd som Genesis GV60 ska locka.*





*Växelväljaren på Genesis GV60 är en rund, roterande kristallkula ...*

**Snabb laddning är dock paradnumret** för [plattformen e-GMP](#) som GV60 bygger på. Med en [systemspänning på 800 volt](#) kan den leverera [riktigt snabba laddtider](#) – 10–80 procent ska ta endast 18 minuter för Genesis GV60 enligt tillverkaren, precis som Hyundai Ioniq 5 med 72,6 kWh-batteri.

Växelströmsladdaren ombord på Genesis GV60 är i vilket fall en trefasare på medelstarka 11 kW. Likt syskonen har den stöd för tvåvägs-laddning, V2L. 3,6 kW kan GV60 leverera för att hålla igång teknikprylar, eller rentav nödladda en annan elbil.



*... som kan lysas upp i olika färger.*

*Till vänster syns Boost-rattknappen som är exklusiv för paketet Sport Plus.*

**Vad Genesis GV60 kommer kosta** är ännu inte klart, eller för den delen om (eller när) den kan tänkas bli aktuell här i Sverige. Mycket pekar dock på det. Förmodligen vi kunna vänta oss ett lanseringsbesked i samband med att priserna och specifikationerna på bilen blir officiella senare i år. [Visa album](#)

## 5. DeLorean kommer tillbaka i år – så blir nya bilmodellen.

PUBLICERAT 14/02/2022 AV MATHS NILSSON.

**Mytomspunna sportbilmärket DeLorean gör comeback som elbil. En elektrisk sportbil ska lanseras under året uppger bolaget på Twitter. Den nya bilen ska heta DeLorean EVolved och får måsvingedörrar – precis som originalet från 1981.**



Trots att bilmärket bara levde i några få år och bilen var ganska misslyckad har DeLorean DMC-12 blivit en av de mest ikoniska och mytomspunna bilmodellerna. Anledningen är delvis den mystiska historien runt grundaren John DeLorean som togs för kokainlangning, men friades. Men framförallt är det filmen "Tillbaka till framtiden" som gjort bilen odödlig. I filmen används bilen som tidsmaskin, konstruerad av Doc Emmet Brown.

Nu verkar det som att bilmärket DeLorean är på väg att uppstå, i framtiden. Företaget som äger rättigheterna och varumärket till den klassiska sportbilen har återupplivat varumärket. Mitt under Super Bowl postade de en film på Twitter som bekräftar att bilen kommer att heta DeLorean EVolved. Dessutom har de nyligen varumärkesskyddats en ny logotyp och en ikon bestående av DeLoreans måsvingedörrar. Företaget har också en ny webbplats där du kan anmäla intresse till bilen som ska avtäckas senare i år.

Företaget som äger rättigheterna till DeLorean grundades 1995 av britten Stephen Wynne och har fram till i dag mest sålt reservdelar till sportbilen byggd i rostfritt stål. Nu har även namnet ändrats till "DeLorean Motors Reimagined LLC"

Det är inte första gången det går rykten om att DeLorean ska komma tillbaka. Tidigare har det varit tal om att sälja bilar gjorda av reservdelar. Och förra året visade Italdesign upp en teaserbild på en kommande modell. Mycket tyder på att de fortfarande är med i projektet. Italdesign grundades av den berömde designern Giorgetto Giugiaro, som ritade den ursprungliga DeLoreans säregna kaross av rostfritt stål.



*Här är bilden på nya bilmodellen som DeLorean visat upp.*

**FILM:** <https://youtu.be/EnAQclTEc10>.

Enligt uppgifter i Autocar ska den nya bilen tillverkas av det brittiska företaget Williams Advanced Engineering som tagit fram en öppen källkodsplattform för elbilar som ska göras i liten volym. Plattformen kan ha upp till 1340 hästkrafter och ett batteri på upp till 120 kWh som ger närmare 100 mils räckvidd.



*Originallet DMC-12 från 1980-talet.*



## 6. Då lanserar Alfa Romeo sin elektriska suv.

Av Anders Nilsson 2022-02-23.

**Bil mindre än Tonale.**



*2024 är det tänkt att Alfa Romeos första elbil ska lanseras, avslöjar Jean-Philippe Imparato.*

**Knappt har Alfa Romeo Tonale lanserats innan biltillverkarens vd, Jean-Philippe Imparato, avslöjat när deras första elbil anländer till marknaden.**

I förra veckan lanserade [Alfa Romeo](#) till slut sin laddhybrid [Alfa Romeo Tonale, en liten crossover som ska rädda den italienska biltillverkaren](#). Sedan tidigare har Alfa planer på att bli en renodlad elbilstillverkaren så tidigt som 2027.

Men redan 2024 anländer den första elbilen, avslöjar Alfa Romeos vd, Jean-Philippe Imparato, i en intervju med [Automotive News](#). Storleksmässigt kommer den vara mindre än den kompakta Tonale. Bilen kommer ha formen som en liten suv, och baseras på CMP-plattformen, som stödjer småbilar samt batteridrivna drivlinor. [DS 3 Crossback](#) och [Opel Mokka](#) baseras på samma arkitektur och finns båda som elbilar. Dock kommer den även erbjudas som någon form av förbränningsmotor.

De elektriska versionerna av dessa crossovers kommer med en 50 kWh-batteri och en elmotor på 136 hästkrafter. Dock ryktas det att Alfa Romeon som antagligen kommer heta Brennero, efter ett italienskt berg (precis som Tonale och [Stelvio](#)), antagligen får lite mer prestanda för att behålla sportigheten hos varumärket.

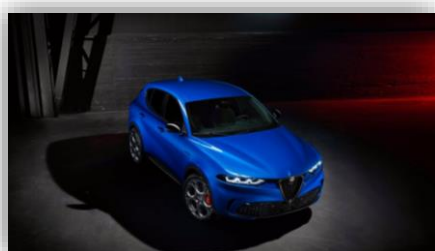
Dessutom kommer Alfa Romeo lansera ytterligare en elbil 2025. Imperato antydde att det kommer vara den elektriska ersättaren till antingen [Giulia](#) eller Stelvio.

Alfa Romeo kommer även bygga en ny fabrik i Polen. Där ska små crossovers från [Fiat](#) och [Jeep](#) byggas. 2023 förväntas den sistnämnda lansera sin första elbil.



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**Alfa Romeo Tonale är äntligen här.**



**Alfa Romeo planerar comeback för småbil.**



**Alfa Romeos offensiva lanseringsplan.**

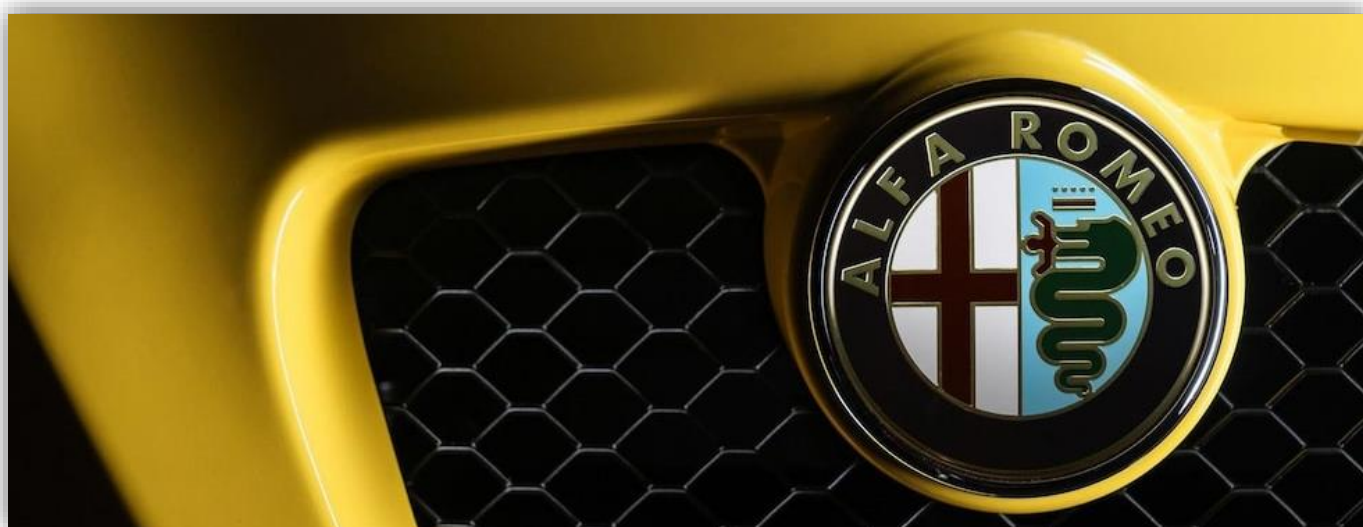


**Alfa Romeo Tonale försenas – har för dålig prestanda.**

## 7. Nya sportbilar från Alfa Romeo – i framtiden.

PUBLICERAD: 17 FEB 2022, KL 10:40 AV PETER KLEMENSBERGER.

**Sportbilar åter på agendan för Alfa Romeo – när elektrifieringen är avklarad.**



Nyligen presenterade Alfa Romeo sin första elektrifierade bil: [Tonale](#), en SUV med laddhybridteknik. Men bakom kulisserna skissas man på framtida sportbilsmodeller, en biltyper som saknats i det italienska märkets modellutbud sedan 2020 då modellen [4C](#) lades ned. De nya bilarna ska koppla till tidigare klassiska modeller, säger märkets vd Jean-Philippe Imparato i en intervju med Autocar.

Tidigare har han pratat sig varm över modellen [GTV](#), som sades komma i en [ny version 2018](#) men som ströks när märket slimmade sitt modellutbud. När sedan Alfa Romeo hamnade koncernen Stellantis ändrades agendan och de fick [tio år på sig att få ordning på sin ekonomi](#). Framtiden stavas, som för alla andra märken, elektrifiering. Men när det är avklarat är sportbilarna åter, menar Jean-Philippe Imparato. Elektrifiering är dock ett område där man inte ligger i framkant.

Det kommer emellertid inte handla om några massproducerade modeller utan på sin höjd sportbilar i limiterade upplagor, säger vd:n. Han nämner [Alfa Romeo Spider "Duetto"](#) och T33 Stradale som inspirationskällor och understryker att modellerna ligger längre fram i tiden även om mer information ska ges senare i år.

För Automotive News har även Jean-Philippe Imparato berättat att Alfa Romeo har BMW som riktmärke. Bilarna ska i framtiden bli dyrare och med exklusiva.



**Ny modell från Alfa Romeo varje år till 2026.**

**Feber****8. MotorTrend gillar nya Porsche 911 GT3.**

BOBBY GREEN 2022-02-23 KL 20:00.

Får utmärkelsen Performance Vehicle Of The Year.

**FILM:** <https://youtu.be/skPdrJMty6M>.

MotorTrend har nu utsett den senaste upplagan av Porsche 911 GT3 till Performance Vehicle Of The Year. Den klådde övriga finalister som var BMW M3 Competition, Cadillac CT4-V Blackwing, Cadillac CT5-V Blackwing, Hyundai Veloster N, Lamborghini Huracan STO, Mercedes AMG GT Black Series och Porsche Cayenne Turbo GT. Kategorierna man tittade på var Advancement in Design, Engineering Excellence, Performance of Intended Function, Safety, Value och Efficiency. Det grymma greppet var en sak som testförarna verkligen imponerades av. Även växellådan och bromsarna visade sig vara mycket bra, vilket man såklart förväntar sig av en sådan här bil.

En 911 GT3 blir din för 1.890.000 kronor.



**Bygg nya Porsche 911 GT3 på nätet.  
Konfiguratoren är igång.**



## 9. Mercedes EQE får AMG-behandling – offerar räckvidd för fart.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-02-23, 12:09.

**Mercedes utökar sitt elbilsutbud med två prestandaversioner av Tesla Model 3-konkurrenten EQE.**



**När Mercedes** hösten 2021 visade upp [AMG-versionen av lyxbilen EQS](#) var det den första elbilen någonsin från prestandadivisionen.

Nu har [det mindre syskonet EQE](#) fått samma behandling – i veckan meddelade AMG att de kommer att erbjuda två prestandaversioner av modellen. Båda får dubbla motorer, fyrhjulsdraft och fyrhjulstyrning.

**Det lite mildare** alternativet kallas EQE 43 4Matic och får 476 hästkrafter, 858 Newtonmeter, en 0–100-tid på 4,2 sekunder och en toppfart på 210 km/h.

Om det inte är snabbt nog kan man välja Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+ i stället. Den levererar 626 hk och 950 Nm, eller hela 687 hk och 1.000 Nm med den overboost-funktion som kommer med tillvalet AMG Dynamic Plus Package. Resultatet blir då 0–100 på 3,3 sekunder och en toppfart på 240 km/h.

**Mercedes skriver** att AMG-versionerna får speciella elmotorer både fram och bak, samt en batteristyrning som är optimerad för prestanda. De lovar också att upprepade accelerationer ska vara möjliga utan att systemet blir överhettat.





Allt det här innebär dock att räckvidden blir lidande. Medan basversionen av EQE ska klara upp till 66 mil på en laddning har de båda AMG-versionerna maximala räckvidder på 53 respektive 52 mil.

**Mercedes** har inte berättat vad de nya modellerna kommer att kosta eller när de kan levereras. EQE i icke-AMG-utförande ska sättas i produktion någon gång i mitten av året.



## 10. Svensken som ska elektrifiera världens största husvagnstillverkare.

Av Johan Kristensson 2022-02-16 kl 06:00.

Ingenjören Josef Hjelmåker är Thor Industries första innovationschef – med ett mastigt uppdrag. Att ta världens största tillverkare av husbilar och husvagnar in i en elektrifierad framtid.



*Thor Industries elektrifierade husbil och husvagn.*

I januari presenterade amerikanska Thor Industries två koncept för hur framtidens husvagn respektive husbil kan komma att se ut: Husvagnen Airstream Estream Concept har batterier och elmotorer som ger vagnen drivning på hjulen och på så sätt minskar dragbilens förbrukning. Husbilen Thor Vision Vehicle har både batterier och bränsleceller som ska ge den omkring 480 kilometers räckvidd.

Thor Industries är [världens största tillverkare av husvagnar och husbilar](#). 2021 sålde bolaget närmare 432 000 dragfordon motsvarande en global marknadsandel om 41 procent. Antalet motoriserade fordon uppgick till 42 760, motsvarande 48 procents marknadsandel. De storleksmässigt närmsta konkurrenterna är Forest River och Winnebago.

### **Räckvidden minskar**

De båda konceptfordonen är tydliga exempel på hur omfattande trender som elektrifiering och digitalisering sveper genom olika industrier – om än med olika fart och kraft.

– Den lavinartade ökningen av elbilar, liksom eskalerande bensin- och dieselpriiset, gör att våra kunder behöver hjälp att ta sig dit de vill, att nå målet. En husvagn som kan driva sig själv är en lösning på många problem, säger svenske Josef Hjelmåker, innovationschef på Thor Industries, till Ny Teknik.



Han tar Ford som exempel. Bolaget har just lanserat en batteridrivna version av den stor-säljande pick-upen F-150, med beteckningen Lightning.

– Men Fords vd (Jim Farley, reds anm) gick nyligen ut och sa att 60 procent av deras Lightning-kunder har bekymmer eftersom de inte kan dra sina husvagnar eller byggtrailrar så långt som de vill. Med vår lösning kan vi kompensera för – om inte allt – så åtminstone mycket av den förlorade räckvidden, säger han.

### **Bolagets första innovationschef**

Att just Josef Hjelmåker fick rollen som bolagets första innovationschef är en historia i sig. Han pluggade till civilingenjör på Chalmers 1995–2000 och hamnade via exjobbet snart på Delphi (numer Aptiv, en av de större underleverantörerna till fordonsindustrin), där han engagerade sig i säkerhetsteknik under parollen "safe, green, connected". Efter omkring femton år blev han uppraggad av det amerikanska konsumentelektronikföretaget Whirlpool och fick ansvar för produkter kopplade till matlagning. Han och hans familj flyttade från München till det lilla samhället Saint Joseph vid Lake Michigan.

I samband med att pandemin bröt ut, årsskiftet 2019/2020, blev han kontaktad av Thor Industries med säte i Elkhart inte långt därifrån. Diskussionen ledde till att han började som innovationschef i oktober 2020. Han erkänner att han inte visste mycket om industrin till en början, men "älskar allt som rullar" och insåg att hans erfarenheter från fordonsindustrin och hemelektronikbranschen kunde komma till nytta. För pandemin har inneburit att mycket har vänts upp och ner inom husvagns- och husbilsbranschen.

– Generellt har kundprofilen historiskt varit en medelålders eller något äldre vit man med hustru som har varit stolta över att reparera det stora och komplexa fordonet själva. Under pandemin såg vi en våg av nya yngre kunder med olika bakgrund som vi behövde ha ett helt annat erbjudande till, säger Josef Hjelmåker och syftar bland annat på sömlös integration av teknik och digitala funktioner.



**Inom vilka teknikområden har Thor Industries historiskt bedrivit egen utveckling, och vilka områden kommer ni att behöva fokusera på framöver?**

– Traditionellt har vårt recept på framgång varit att på ett effektivt vis bygga ett hus på ett chassi, vilket bland annat innefattar material, huskomponenter och smarta integrationspunkter. En av våra styrkor är att vi kan iterera fram nya produkter på kort tid, ofta tre till sex månader. Det var en enorm styrka när pandemin slog till och fler ville kunna jobba på distans. Dessutom har vi ägnat oss åt viss chassikutveckling. Här i USA är det ofta 12–14 meter långa bussar med avdelningar som kan skjutas ut för att skapa större rymd. Sådana chassin gör inte biltillverkarna.

– Vår omställning nu och framöver handlar mycket om att anpassa chassit till elektrifiering. Det gäller främst elektronikarkitekturen för att uppnå bra och robust konnektivitet, då många av funktionerna för en eldriven husbil löses digitalt, såsom ruttplanering och batteritillgänglighet. Elektrifieringen driver även fram lättare material – vi försöker att kompensera lite av den vikt vi lägger till genom batterier. Vi tittar också på aerodynamik och hur vi kan nå lägre luftmotstånd.

**Den elektriska plattformen till husvagnen Airstream Estream Concept påminner ganska mycket om det som Hymergruppens Dethleffs och ZF presenterade 2018. Sedan dess har ni ju köpt Hymer. Hur mycket av tekniken är nyutvecklad egentligen?**

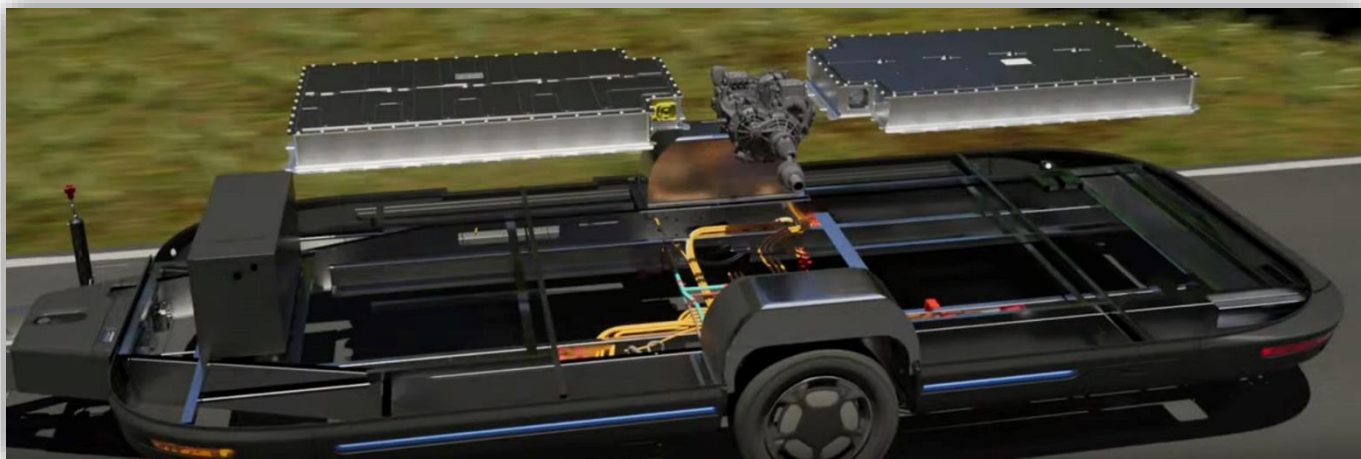
– Vi har hämtat ganska mycket av grundtekniken därifrån. Men har kompletterat med nya komponenter och de senaste lösningarna för att driva fordonet framåt, och jobbat mycket med att den ska vara uppkopplad. De var mer fokuserade på drivlinan medan vi har fokuserat mer på hela systemet, säger Josef Hjelmåker.

**Kräver ingen kommunikation**

Husvagnen är inte exklusiv för elbilar utan kan även dras av med bilar med förbränningsmotor. En sensor i dragkrokens handske känner av på mikrosekundskala om bilen gasar, bromsar eller svänger. Med hjälp av den informationen ser batteriet på 80 kWh och de båda elmotorerna till att husvagnen endast utövar en kraft på dragkroken om 10–20 newton. Någon separat kommunikationskabel behövs alltså inte i nuläget. Men längre fram ser Josef Hjelmåker fördelar med att bilen och vagnen kan kommunicera.

– Vi har en dialog med biltillverkarna om hur det kan komma att se ut. Sannolikt har vi något sådant på plats när vi lanserar den färdiga produkten, säger han.

I dagsläget finns plattformen endast anpassad för enkelaxel, men ambitionen är att utveckla den även för dubbelaxel samt som så kallad "Fifth wheel", en typ av husvagn som delvis vilar på pickupflaket, och som är vanlig i USA.



*Ett elektriskt chassi med dubbla batteripack och elmotorer som driver hjulen.*

**FILM:** <https://youtu.be/rUvlpUygzaY>.



### "Boondocking"

Josef Hjelmåker påpekar att runt 40–45 procent av de amerikanska kunderna ägnar sig åt så kallad "boondocking", det vill säga ställer sig i vildmarken i dagar, veckor eller månader, långt från närmsta campingplats.

– De lever på Arizonas slätter eller i Colorados berg. Med ett batteri om 80 kWh kan vi inte bara hjälpa dem att ta sig dit utan även låta dem hålla sig off-grid i en eller två veckor, sett ur ett elperspektiv. Det möjliggör en helt ny upplevelse, säger han.

För att uppnå 480 kilometers räckvidd med husbilen Thor Vision Vehicle räcker det inte med batterier. Därför finns även bränsleceller ombord, som kan omvandla vätgas eller någon annan energibärare till el.

– De batterielektriska fordon som utvecklas i dag i denna storleksklass är främst för sista kilometern-leveranser i städer. Då räcker det med 150–200 kilometers räckvidd. Men inte för oss och våra kunder. De kör längre sträckor och snabbare än vad man gör i städer. Ingen tillverkare har på sin agenda att ta fram ett batterielektriskt fordon som klarar fyra till fem timmars körning. För att klara av det utsläppsfritt har vi valt bränsleceller drivna av vätgas men vår arkitektur medger också andra typer av räckviddsförlängare och bränslen, säger han.

**Hur mycket dyrare blir en husvagn eller husbil med den här tekniken som ni nu presenterat?**

– Det adderar till priset. Batterier är dyrare än normala drivlinor. Men jag ser inte det som något bekymmer. Vi har produkter i alla prisområden och kan anpassa vårt erbjudande. Slutkunden bör se en liten prisökning beroende på prissegment. Airstream är ju en premiumprodukt som kunden är villig att betala för. Men med den fart som tekniken utvecklas och priserna sjunker så räknar vi med att nå prisparitet för våra motoriserade fordon kring 2030–2032, säger han.

**När är ni redo att börja sälja en elektrifierad husbil respektive husvagn?**

– Tekniken är på nivån att vi kan ha dem ute hos kund om två till två och ett halvt år. Sen handlar det också om att laddinfrastrukturen måste finnas på plats. Men med tanke på hur snabbt den byggs ut så möjliggör det att de finns ute om två till tre år, säger han.

**Slutligen, angående självkörande teknik. Det låter ju som en dröm att kunna gå och lägga sig en självkörande husbil om kvällen och vakna upp någon helt annanstans dagen därpå. Hur ser du på den utvecklingen?**

– Det är väldigt spännande och en visionsbild vi även har satt upp för oss själva. Vi följer det med intresse och stor vaksamhet. Om två till tre år kommer vi att ha någon form av utökad autonomi. Redan i dag är det möjligt att fjärrstyra Estream Concept vid uppställning, genom en app. Vi jobbar med samarbetspartners för att undersöka teknik som kan stödja vår vision. Men vi måste ta inkrementella steg på vägen dit, säger han.

**Om Josef Hjelmåker**

Titel: Innovationschef på Thor Industries, med varumärken som Airstream, Jayco, Hymer och Dethleffs.

Tidigare jobb: Bland annat 16 år på fordonsunderleverantören Delphi (numer Aptiv) samt 4,5 år med ansvar för matlagingssegmentet på hemelektronikföretaget Whirlpool.

Familj: Fru och tre barn.

Ålder: 43 år.



**JOHAN KRISTENSSON**

## 11. Så snabbt elektrifierar amerikanska armén sina fordon.

Av John Edgren 2022-02-15 12:00.

**Amerikanska armén sparar in drygt 49 miljoner liter bränsle om året efter att de dumpat 18 000 konventionella fordon och köpt in 3 000 hybrider.**



USA:s armé har lagt fram sin klimatstrategi. I planerna ingår att till och med stridande fordon ska vara eldrivna – så småningom.

USA:s flygvapen undersöker [sedan tidigare sätt för att sänka sitt miljömässiga avtryck](#). Man har exempelvis finansierat utvecklingen av flygbränsle som framställs av koldioxid. Men även US Army känner trycket att minska sina utsläpp, och nu har armén lagt fram sin strategi för hur detta ska gå till.

[Electrive](#) rapporterar att det redan 2021 gick ut ett dekret om att nya fordon som köps in eller leasas för Army Materiel Command i första hand ska vara elfordon, följt av hybrider och undantagsvis bensindrivna modeller.

Men för att efterleva Joe Bidens ambitiösa klimatmål måste armén halvera sina utsläpp av växthusgaser till 2030, med utgångspunkt från 2005 års nivåer – och vara klimatneutrala år 2050, skriver [Reuters](#).

**Läs mer: [Husvagnen som ska lindra räckviddsångesten](#)**

US Army har redan hunnit köpa in 3 000 hybridfordon, och [Electrek](#) rapporterar att man samtidigt har gjort sig av med 18 000 konventionella fordon. Övergången har sparat in 50 miljoner dollar och gett en minskad bränsleförbrukning med drygt 49 miljoner liter om året.

2027 ska samtliga icke taktiska, lätta fordon kunna rulla med nollutsläpp – och från 2035 kommer samtliga icke taktiska fordon att vara eldrivna. Det omfattar då allt från personbilar, upp till bussar och lastbilar.

När det gäller de taktiska fordonen ska US Army under en övergångsperiod på tillåta hybrider, men över tid ska de bytas ut mot rent eldrivna modeller som specialbyggs för armén. De är tänkta att vara i bruk 2050.

Satsningen kräver en laddinfrastruktur, och bara i år ska över 400 laddstationer byggas. Till 2040 vill armén att alla 130 baser runt om i världen ska ha en anläggning som genererar utsläppsfri el.



## 12. Trafikverket: Reduktionsplikt kan skrotas – om klimatmålet skjuts upp.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-02-14 kl 12:50, uppdaterad 2022-02-14 kl 14:34.

Bränslepriserna är just nu rekordhög, och väntas bli ännu dyrare under kommande år på grund av reduktionsplikten. Nu menar Trafikverket att den kan skrotas – om klimatmålet för 2030 skjuts upp "några år".



*Priserna på diesel och bensin är uppe i rekordhög nivåer i Sverige, och väntas bli ännu dyrare. Nu menar Trafikverket att prishöjningarna skulle kunna bromsas – om ett viktigt klimatmål skjuts upp.*

**Bensinpriset fortsätter** att klättra mot 20-kronorssträcket i Sverige, som [dieseln passerade vid årsskiftet](#). Anledningen är dels det stigande råoljepriset på världsmarknaden, men också den så kallade reduktionsplikten som [senast skärptes i slutet av 2020](#).

Denna tvingar oljebolagen att varje år blanda i allt mer dyra biobränslen i den fossila bensinen och dieseln för att minska utsläppen. 2021 ökade därför bolagen inblandningen av etanol i all 95-oktanig bensin från fem volymprocent (E5) till tio (E10).

Enligt beräkningar från Transportföretagen har reduktionsplikten hittills ökat dieselpriset med 2,40 kronor per liter, skriver [Svenska Dagbladet](#).

**Samtidigt behövs** reduktionsplikten för att Sverige ska kunna nå sitt mål att sänka utsläppen av växthusgaser från vägtransporter med 70 procent mellan 2010 och 2030. Om målet skulle skjutas upp några år är det däremot annan sak, säger Jonas Eliasson trafikforskare och måldirektör på Trafikverket, i en intervju med SvD.



– Nöjer man sig med att träffa målet några år efter 2030, då ser det rätt bra ut även med samma mängd biodrivmedel som i dag, säger han till tidningen, som även tagit del av myndighetens prognoser.

**Dessa visar att** det handlar om en förskjutning på cirka fem år till 2035. Anledningen till att det inte behövs en längre förskjutning är att elektrifieringen av den svenska bilflottan ökat i snabbare takt än vad myndigheten tidigare räknat med.

Sara Almqvist, klimatanalytiker på Naturvårdsverket, framhåller också till SvD att biodrivmedlet som inte blandas in i fordonsbränslen istället skulle kunna börja användas för fartyg och flyg, som har svårt att hitta andra alternativ till fossila drivmedel.

**2030-målet antogs** av riksdagen 2017 och är ett delmål på vägen till det mål som samtidigt sattes för år 2045. Då ska nettoutsläppen av växthusgaser från Sveriges vägtransporter vara lika med noll.



**Malusskatten höjs med 1730 kronor i sommar.**



**Skatt införs på E85 och HVO100 – kan kosta 30 kr/liter.**



**Peder Karlsson: 50 kronor milen i bensinkostnad – det är skit samma.**



**Därför höjs Dieselpriiset med 1 krona vid årsskiftet – blir dyrast i världen.**

### 13. "Så lurade regeringen bilister på sänkt bränsleskatt".

PUBLICERAT 15/02/2022.

AV MATHS NILSSON.

Bilister är lurade när regeringens löfte om sänkt skatt på diesel och bensin uteblev, uppger bilistorganisationen M Sverige. I regeringens PM från 2018 utlovas skattesänkningar för reduktionsplikten – men det blev en stor höjning i stället. – Vi bilister bär en stor del av kostnaden i omställningen men allt ansvar kan inte läggas på den enskilda individen, politikerna måste stå fast vid sina löften, säger Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.



När reduktionsplikten infördes 2018 lovade regeringen att skatten på bensin och diesel skulle justeras ned om reduktionsplikten höjde drivmedelspriserna. Bilistorganisationen M Sverige har gått igenom de gamla promemoriorna och hittat löfterna. Men det blev inte så – i stället har bränslet blivit flera kronor dyrare per liter. M Sverige kräver nu att regeringen ska infria sina löften.

– Det här är ingen plastpåseskatt. Människor kan sällan välja bort bilen och därför har skatten väldigt liten betydelse som styrmedel för att minska på de få mil som människor måste köra, säger Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.

När reduktionsplikten presenterades var det tydligt att avsikten var att justera ner skatten i takt med att inblandningen av förnybart, dyrare, innehåll höjde priset vid pump.

– Vi bilister bär en stor del av kostnaden i omställningen men allt ansvar kan inte läggas på den enskilda individen, politikerna måste stå fast vid sina löften. Att minska utsläppen

är vår viktigaste fråga men vi kan inte både öka inblandningen av dyrare förnybart drivmedel och betala skatt som om innehållet fortfarande var helt fossilt. Det skapar en orimlig ekonomisk börda för alla som är beroende av bilen. Här riskerar man bilisternas förtroende i klimatarbetet eftersom vi känner oss lurade idag, säger Caroline Drabe.

### **I promemorian om reduktionsplikten från 2018 uppgavs**

Hänsyn bör därför tas till det genomsnittliga innehållet av beståndsdelar i bensen respektive i dieselbränsle, som framställts av biomassa och därmed inte innehåller något fossilt kol när koldioxidskattesatserna på bensen och dieselbränsle bestäms.

Delvis kan dock dessa prisökningar till följd av ambitionshöjningen motverkas genom att koldioxidskatten på bensen kalibreras om för att beakta en större andel biodrivmedel.

Skattenivåerna kan som en följd av förändringar i prognosen över drivmedelsanvändningen behöva justeras så dels koldioxidskatten avspeglar det ungefärliga innehållet av biodrivmedel, dels den kompensande sänkningen av energiskatten kalibreras för att hålla pumppriset på bensen respektive dieselbränsle i genomsnitt opåverkat av de föreslagna åtgärderna i denna promemoria.

I syfte att motverka en sådan prisökning bör energiskattesatserna på bensen respektive omärkt dieselbränsle sänkas.

*Källa: M Sverige.*

## **Klassiker**

### **14. Krock, monsieur!**

2022-02-23 14:30.

**TEXT** Fredrik Nyblad

**Vilken grej! Saab 99 var bilen med stötfångande stötfångare! Se en fantastisk reklamfilm, men slå inte nödvändigtvis på ljudet. Nu har vi varnat dig!**



**FILM:** [https://youtu.be/zvf\\_-8xaBCQ](https://youtu.be/zvf_-8xaBCQ).

## 15. Bensinen kostar 8,55 kronor i USA – Joe Biden rasar.

Av Ola Söderlund. 16 Februari, 2022.

Joe Biden gillar att glida runt i sin gröna Corvette Stingray från 1967, men det "höga" priset på bensinen i USA upprör honom.



*Joe Biden (t h i bild) gillar att glida runt i sin gröna Corvette Stingray från 1967, men det "höga" bensinpriset som nu tynger USA upprör honom.*

När amerikanerna tankar sina bilar, ofta stora och vräkiga, så är det gallon som gäller. En gallon bensin i USA är 3,79 liter bensin i Sverige.

Just nu ligger snittpriset per gallon bensin på 3,50 dollar i USA, berättar Financial Times och konstaterar att det inte är något som amerikanska bilister är vana vid.

En gallon bensin kostar motsvarande 32,40 kronor. Men om gallon delas upp litervis hamnar bensinpriset i USA på 8,55 kronor litern.

Det kan jämföras med [onsdagens bensinpris i Sverige](#), som ligger på 19,29 kronor.

Det svenska dieselpriiset är ännu högre, 21,57 kronor litern, och är till och med sedan i måndagens [det högsta i världen](#).

### **USA:s bensinpris på sjuårshögsta**

Men om vi håller oss till USA och bensinpriset där är budskapet nu från Vita huset och Joe Biden att man vill skrota federala skatter för att få ner priset på bensinen, som enligt [Financial Times](#) är det högsta på sju år i landet.



Sedan demokraten Biden, som själv är förtjust i snygga bilar, kom till makten har bensinpriset ökat med 50 procent, framgår det.

Biden är under hård press på grund av den skyhöga inflationen, där det stigande bensinpriset är en ingrediens.

Analytiker konstaterar enligt FT att skattelättnaden som Vita huset nu vill genomföra "för att hjälpa bilister" är ett effektivt sätt att subventionera bränsleförbrukningen.

### **Frontalkrockar med ren energi-löftet**

Samtidigt går det stick i stäv med vad Bidenadministrationen tidigare deklarerat. Det har hetat att skattesubventioner för oljeindustrin skulle avskaffas och vid sidan av det skulle amerikaner avväpnas att använda bilar med vanliga förbränningsmotorer till förmån för elektriska fordonsalternativ.

Joe Biden försöker nu blidka väljarna inför mellanårsvalet, men hamnar i stället i skottgluggen. Löftet om "en amerikansk revolution för ren energi och att elektrifiera landets bilar" rimmar illa med ekvationen att "göra det billigare att bränna olja", skriver FT som citerar Joe Biden från ett uttalande på tisdagen.

Där sade han, enligt tidningen, att hans administration är "beredd att använda alla verktyg och befogenheter som står till vårt förfogande för att ge lättnad vid bensinpumpen".

### **Fick klassisk Corvette i bröllopspresent**

Nu bedöms USA ha små möjligheter att i långa loppet påverka utvecklingen av bränslepriserna, som hänger ihop med priserna på råolja.

För Joe Biden är det må hända inte bara valfläsk. Han älskar att köra runt i sin gröna Corvette Stingray från 1967, som han enligt tidningen fick i bröllopsgåva av sin far, som för övrigt drev Delawares största Chevrolet-återförsäljare, berättar Financial Times.



## 16. Beslut om Euro 7 skjuts upp igen – branschen oroad.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-02-23, 15:40.

De nya utsläppsreglerna ska börja gälla om tre år – men hur de ska se ut är ännu inte bestämt.



**Euro 7, de kommande** utsläppsreglerna för nya bilar och lastbilar i Europa, har hållit bilindustrin på helspänn ända sedan det första utkastet till det nya regelverket presenterades hösten 2020.

Representanter från branschen menade då att reglerna var så hårda att de i praktiken innebar ett [förbud mot förbränningsmotorer](#). I april året efter kom ett [reviderat förslag](#) som lugnade ned biltillverkarna – men hur hårda reglerna skulle bli i slutänden var det fortfarande ingen som visste.

**Från början** var det sagt att de slutgiltiga Euro 7-reglerna skulle klubbas igenom av EU-kommissionen i slutet av 2021, men det sköts upp till den femte april i år. I slutet av januari i år utsattes beslutet igen, till den 20 juli.

Nu reagerar både bransch- och miljöorganisationer mot den skiftande tidtabellen, skriver [Automotive News](#). ACEA, en lobbygrupp för biltillverkare i Europa, sa i slutet av januari att de hoppas att lagstiftarna snabbt kan komma överens, så att industrin kan få tid på sig att anpassa sig till de nya reglerna.

**Samtidigt säger** miljöorganisationen Transport & Environment i Bryssel att de är "mycket oroadade över förseningen" av Euro 7, eftersom det "hindrar EU från att rensa upp giftiga luftföroreningar orsakade av vägtransporter".

Systemet med europeiska utsläppsstandarder infördes med Euro 1-normen år 1992. De nuvarande Euro 6-reglerna infördes år 2014 och har uppdaterats [med tillägg](#) sedan dess. Systemet reglerar bland annat utsläppen av koldioxid, kolmonoxid och partiklar från nya bilar.



**Euro 7 verkar inte bli slutet för förbränningsmotorn – tack vare den tyska billobbyn.**



**Audi slutar utveckla nya bensen- och dieselmotorer.**



**Nio länder kräver EU-förbud för bensen- och dieslbilar.**



**EU sägs vilja införa säljstopp på förbränningsbilar 2035 – Frankrike och Tyskland bromsar.**



**Magnus Kvandal**



## 17. Priserna på elbilar fortsätter falla.

Av Anders Nilsson 2022-02-23

Priserna hade sin kulmen i oktober.



*Priserna på elbilarna på Blocket hade sin kulmen i oktober.*

**Priserna på begagnade elbilar nådde toppen i oktober, sedan dess har priserna fallit. Nu visar nya siffror från Blocket att trenden fortsätter hålla i sig.**

Efter prisrusning under hösten med kulmen i oktober, började priserna på begagnade bilar på Blocket att falla. Trenden med fallande priser har fortsatt.

Mellan januari och december sjönk medianpriserna för en elbil från 359 000 till 340 000 kronor. Priserna gäller bilar som registrerats mellan 2012 och 2021, samt har rullat mellan 1 000 och 14 999 mil.

– Kanske är det den senaste tidens höga elpriser som gör att folk tvekar att köpa elbil för i januari såg vi att trenden med sjunkande priser som pågått sedan i höstas fortsatte, säger Ebba Rosencrantz, pressansvarig på Blocket fordon.

I medianpris kostar en begagnad bil på Blocket 230 000 kronor. Sedan december har antalet visningar per annons ökat kraftigt, oavsett bränsletyp. Mest ökade annonsvisningarna för bensinbilarna. Mellan januari och december ökade antalet annonsvisningar för bensinbilar med 62 procent. Motsvarande ökning för elbilar samt miljöbränsle/hybridbilar var 58 procent.



Tittar man på de mest sålda bilarna från privatpersoner i januari, var [Volvo V70](#) i topp, följt av [Volkswagen Golf](#), [Volkswagen Passat](#), [BMW 3-serie](#) och [Audi A4](#).

I januari ökade priser på begagnade bilar med fem procent jämfört med samma period 2021. Dock skiljer sig prisutvecklingen beroende på bränsletyp. En elbil är 18 procent dyrare i medianpris, trots den senaste tidens prisnedgång.

De mest sålda bilmodellerna från företag i januari, var [Volkswagen Golf](#), följt av [Volkswagen Passat](#), [Volvo XC60](#), [Volvo V60](#) och [BMW 5-serien](#).



**Anders Nilsson**

### Relaterade artiklar:



[Priserna på elbilar rusar på begagnatmarknaden.](#)



[Elbilspriserna sjunker.](#)



[Elbilar ökade med 367 procent i januari.](#)



[Priserna på begagnade bilar fortsätter att öka.](#)

## 18. Otroliga gåvan: Elon Musk ger bort 53 miljarder kronor till välgörenhet.

PUBLICERAT 15/02/2022 AV MATHS NILSSON.

Teslas vd Elon Musk donerar 53 miljarder kronor till välgörenhet. Det är en av de största enskilda donationen i historien. Gåvan gjordes några dagar efter att FN sagt att 6 miljarder dollar kan rädda 42 miljoner människor från svält.



Nya uppgifter från den amerikanska finansinspektionen visar att Teslas vd och huvudägare Elon Musk skänkt bort mer än fem miljoner Teslaaktier till välgörenhet. Värdet på donationen var 5,7 miljarder dollar, vilket motsvarar 53 miljarder kronor. Det sägs vara den största enskilda donationen till välgörenhet i historien.

I november gjorde FN ett utspel om att en donation på 6 miljarder dollar skulle kunna lösa en stor del av världssvälten och rädda 42 miljoner människor. De uppmanade personer som Elon Musk och Jeff Bezos att vara mer generösa. Bara några dagar senare gjorde Elon Musk sin donation. Det är ännu inte känt vilka välgörenhetsorganisationer som fått den enorma gåvan.

Totalt var det 5044 000 Teslaaktier som Elon Musk gav bort. Enligt Business Insider gick gåvan via en stiftelse. Donationerna gjordes mellan den 19 november och 29 november.

Samtidigt som gåvan gjordes hade Elon Musk ordväxling med David Beasley som är chef för FN:s World Food Program. Beasley sade bland annat till CNN att 42 miljoner människor skulle dö om miljardärer som Musk och Bezos inte donerade pengar. Elon Musk ifrågasatte påståendet och skrev på Twitter att han skulle sälja Teslaaktier om World Food Program kunde visa sin uträkning. Den 16 november ska David Beasley ha återkommit till Elon Musk med en plan, [uppges Business Insider](#).

FN:s World Food Program har avböjt att kommentera om de fått donationen och säger till Bloomberg att det är upp till dem själva.

Elon Musk är även världens största skattebetalare. Han ska i år betala över 100 miljarder kronor i skatt. Donationen och skatten till trots så är Elon Musk rikast i världen med en förmögenhet på 227 miljarder dollar, eller över 2100 miljarder kronor.

# Klassiker

## 19. Välsorterat i Värnamo.

Publicerad 2022-02-23 7:12. TEXT Mårten Carlsson.

En ögonblicksbild från General Motors serviceavdelning i Värnamo. Året är 1928.



Här finns allt du behöver för din GM-bil. Allt prydligt i ordning och var sak på sin plats. Bakom disken huserade vanligtvis en verkmästare som visste exakt var allting var och vad du behövde. Här hänger topplockspackningar, vevaxel, kamaxel och längst upp på hyllan finns både startmotorer och signalhorn. Frasen "Den kan vi ta hem till nästa vecka" existerade troligen inte här. Här görs även reklam för Pontiac, på den tiden ett helt nytt märke från General Motors som hade presenterats 1926.



*Pontiac 6-27 Series 1926.*

**20. RS Cosworth – en exotisk Escort.**

Publicerad: 2020-06-04 kl 10:19. Text: Emanuel Gylling.

Mellan de brutala aerodynamiska finesserna ser det ut att gömma sig en vanlig Ford Escort, eller hur? Men ögat luras. RS Cosworth är nästan två decimeter längre, motorn är längsmonterad och självklart driver den på alla fyra. Målet var att plocka poäng i rally-VM på 90-talet. På sätt och vis är Ford Escort RS Cosworth lika speciell och exotisk som bilarna som homologerades för Grupp B-rally på 80-talet.



Be någon hyfsat bilkunnig person att blunda och tänka på Ford Escort RS Cosworth. Öppna ögonen, vad såg du framför dig?

Vingen, förstås! Den massiva, trappstegsliknande vingen som inte liknar något annat i en serieproducerad bil. Escort RS Cosworth är även känd för fyrhjulsdriften, turbomotorn samt en hel del framgångar i rally-VM.

Som så många andra samlarbilar och klassiker finns rötterna i motorsporten. Kalendern visade 1988 när Ford Motorsport diskuterade möjligheten att kombinera Sierra Cosworth-komponenterna med en Escort-kaross. Det behövdes en mindre bil än Sierran för att rå på konkurrenter som Lancia Delta och Toyota Celica. Drivlinan hade Ford redan, kruxet var att kombinera den med en Escort.

**Grönt ljus**

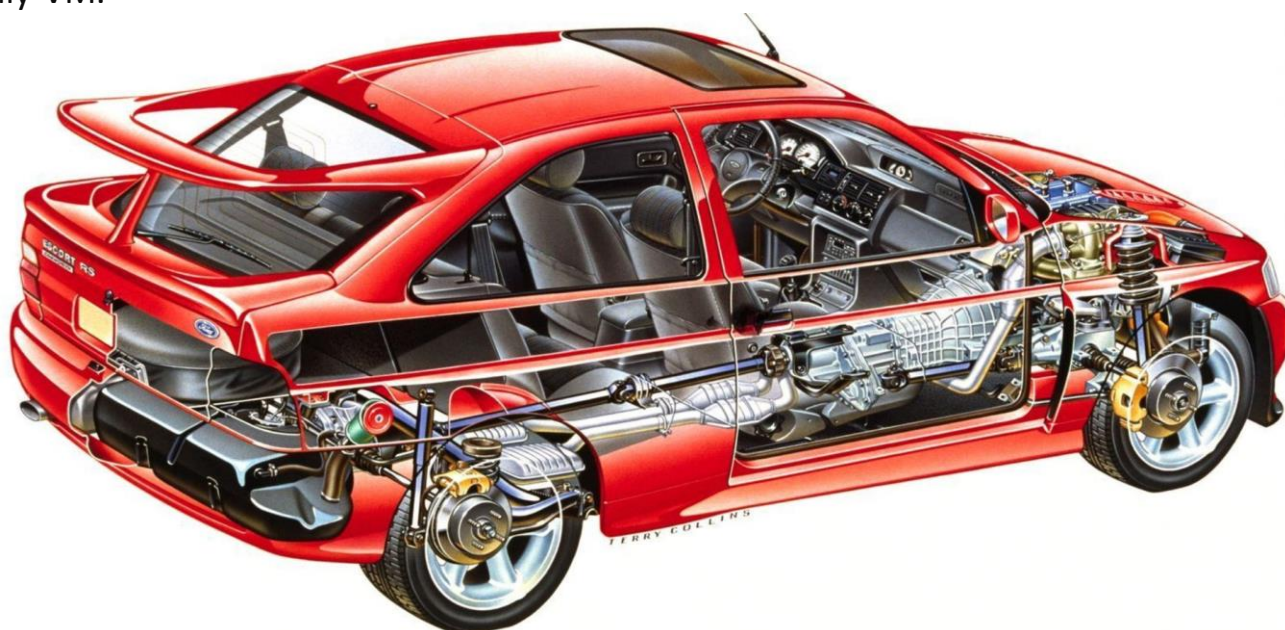
Projektet fick grönt ljus från alla instanser hos Ford i januari 1990. Två år senare provkördes de första prototyperna och i samma veva skickade Ford ut en pressrelease som stolt berättade att motorsportlegendarer som Jackie Stewart, Malcolm Wilson och Jimmy McRae hade bidragit med input.

Bilen utvecklades av Fords Special Vehicle Engineering på uppdrag av Ford Motorsport. Men vem skulle tillverka minst 2.500 exemplar, som krävdes för att homologera den nya bilen? Inte någon av Fords egna fabriker, till det fanns varken resurser eller plats.

Karosseribyggar Karmann fick uppdraget. Enligt Fords beräkningar var cirka hälften av karosdelarna nya eller modifierade, och resten hämtades från vanliga Escort- och Sierra-lagret.

### En helt annan bil

Om du är av uppfattningen att Escort RS Cosworth "bara" har fått en stor ving, turbomotor och fyrhjulsdrev är det bara att beklaga. Det här är en "all-out-specialare", i princip framtagen för att efterlikna Ford Escort. Förhoppningen var väl att den skulle ge skjuts till Escort-försäljningen, men det främsta målet var att göra slarvsylta av konkurrenterna i rally-VM.



Jämfört med dåtida Escort är RS Cosworth totalt 17,5 cm längre med en 2,65 cm längre hjulbas, och 5 cm bredare. Desto viktigare är att den är kortare än Sierran, både totalt och mellan hjulparen. Karossen är extremt vridstyv, Ford uppger att det krävs 6.000 Nm för att den ska vridas en grad.

Downforce var inget nytt fenomen i snabba Fordar. Sierra Cosworth och framför allt värstingen RS500 genererade marktryck bak, men var mindre duktiga i andra änden av karossen. Escort RS Cosworth fick en effektiv, justerbar frontspoiler som ser till att ge bra stabilitet till framvagnen i högre hastigheter. Vid 180 km/h är marktrycket 45 N fram och hela 190 N bak tack vare den gigantiska "dubbeldäckaren". Värdena för en 3-dörrars Sierra Cosworth säger mycket: 164 N bak, inget fram.

### Placerad på längden

Escort RS Cosworth fick längsmonterad motor till skillnad från många rallykonkurrenter. Fördelarna var flera. Till exempel hamnade tyngdpunkten längre bak i bilen, och inte minst fick en 7-växlad låda (standard i Grupp A) plats betydligt enklare.

Tidigt fanns tankar om en tvärställd V6:a som alternativ, men till slut var det alltså Sierra Cosworth-motorn kallad YBG som stod som grund. Det innebär gjutjärnsblock, 16-ventils aluminiumtopp och en cylindervolym på 1.993 cc.

Den nya motorn i Escort RS Cosworth kallades YBT och gav 227 hästkrafter vid 6.250 rpm och 304 Nm vid 3.500 rpm. Inte sensationellt mycket effekt idag, och om man jämför med moderna bilar - om man nu ska göra det - lämnar effektutvecklingen en del att önska.



*Med 227 hk och potential för mycket, mycket mer är Cosworthmotorn en riktig pärla. Den första versionen (YBT) känns igen på blålackad ventilkåpa, till uppdateringen 1994 blev den sobert silverfärgad.*

Ford Motorsport laddade med ett Garrett T3-turbinhus och T04B-kompressorhus som i grundläge gav max 0,75 bars laddtryck. Ett aggregat med mer potential än vad som behövdes i standardbilarna, men nödvändigt att få med i homologeringen.

Motorstyrningen från Weber-Marelli hade även en overboostfunktion som kunde öka trycket till maximalt 1,25 bar under "rätt" förhållanden. Intercoolern jobbar i tvåsteg och kyler först med vatten/luft, sedan luft/luft.

Permanent fyrhjulsdrevning, 34 procent fram och 66 procent till bakhjulen, fördelades med en viskokoppling mellan fram- och bakaxel samt ytterligare en i bakaxeln.

### **Behövde piskas**

Mycket i och kring motorn visar alltså vad målet med bilen var. FISA (dåvarande FIA, Internationella Bilsportförbundet) krävde 2.500 tillverkade exemplar för att klassas in i Grupp A, och när de var klara hade Ford för avsikt att justera standardbilen. Redan vid första internationella pressvisningen stod det klart att turboaggregatet skulle bytas ut så småningom.

Vid den första provkörningen (nr 12/1992) konstaterade Bilsport att det mindre turboaggregatet skulle göra Escort RS Cosworth till en ännu trevligare gatracar. Fabrikens prestandauppgifter, 0-100 på 6,1 sekunder, såg imponerande ut men var inte lätta att uppnå: "Men då gäller det att piska den längsmonterade och turboladdade Cosworth-motorn ordentligt. Bottendraget är nämligen inte mycket att skryta med samtidigt som turbofördröjningen är påtaglig".



*Den episka bakvingen tillsammans med en 3-steps justerbar frontsplitter ger downforce både fram och bak. Nackdelen är ökat Cd-värde, alltså luftmotstånd. Escort RS Cosworth når ändå inte upp till mer än 0,38 Cd, vilket kan jämföras med standard-Escortens 0,34.*

När vi testade på svensk mark (nr 3/1993) noterades 0-100 km/h på 6,30 sekunder och kvartsmilen på 14,30 sekunder - någon tiondel snabbare än Sierra RS Cosworth 4x4, men motorkaraktären var fortfarande något av en besvikelse: "Man vet aldrig vad som händer när gasen trampas i botten. Ibland formligen skenar bilen, nästa gång känns den nästan besvärande trög".

Väghållningen fick dock betyget toppklass, liksom de ordentligt dimensionerade bromsarna: 278 mm stora skivor fram, 273 mm bak.

### **Mer civiliserad**

Ett år senare blev Escort RS Cosworth något mer civiliserad. Från 1994 och framåt byttes turbon mot en Garrett T25 och motorstyrningen mot Fords egna EEC-IV. Resultatet blev ett klart mer civiliserat mellanregister. Effektsiffran var fortfarande 227 hästkrafter, dock något tidigare i registret (5.750 rpm).

Förstärkt krockskydd i dörrarna drog upp vikten en aning, och den som besvärades av detta kunde faktiskt välja bort den mastiga bakvingen. Kanske för att spara något kilo, eller för att slippa alla blickar - som tur väl är valde de flesta köparna att behålla bilens aerodynamiska signum.

### **Kompromisslös specialare**

Tillverkningsiffrorna speglar försäljningen, och den påverkades inte nämnvärt av uppdateringen 1994. Siffrorna för 1993 och 1994 är nästan identiska: 1.143 respektive 1.180 tillverkade exemplar. Totalt producerades 7.145 Escort RS Cosworth från 1992 till januari 1996, varav nästan hälften (3.448) det första året.

Det finns kvickare och mer effektiva bilar för mindre pengar. Till och med från samma tidsperiod - somliga menar att Sierra Cosworth är trevligare att köra.

Men det finns en anledning så god som någon att satsa på en Escort RS Cosworth: det är en rakt igenom kompromisslös specialare, en av de sista i sitt slag. En del av 1990-talets motorsporthistoria.



*Även inuti är det skillnad mot en vanlig Escort. Bland annat stolarna, så klart, och ratten (som fick airbag 1994). Instrumentbelysningen har inga glödlampor, utan lyser i grönt. Detta tack vare en instrumentyta täckt av ett tunt lager fosfor, som skimrar när det matas med växelström. En finess som delades med Aston Martin Virage.*

## PRISER

Med tanke på hur ovanlig den här bilen är finns det förvånansvärt många exemplar till salu i Sverige. Ja, allt är relativt, men i skrivande stund omkring tio, beroende på hur man räknar. En av bilarna är under renovering och en annan står stilla med ledsen växellåda.

Om man vill ha sin bil helt i originalskick får man nog leta en stund. Och paradoxalt nog kostar de bilarna mer än väldigt påkostade modifierade Cossies.

Det lilla utbudet ger bara en väldigt generell prisbild: mellan 100.000 och 200.000 kronor. Allt beroende på skick och utrustning, så klart.

Men det finns ju fler marknader än Sverige, om man inte hittar sin bil här. Storbritannien och Italien var de två största för Escort RS Cosworth. Under de två första tillverkningsåren blev de tilldelade totalt 1.280 bilar, medan tyskarna fick nöja sig med 399.

(Texten beskriver prisläget år 2013.)

## PROBLEM

**DYR PLÅT.** Det är svårt att få tag i unika reservdelar, speciellt karossdelar.

**ELFEL.** Precis som övriga Escorter av den här tidsperioden var säkringsboxarna en vanligt förekommande felkälla med diverse elfel som resultat.

**KONTAKT.** På Escorten flyttade man olyckligtvis kontaktstycket mellan motorkabelhärvan och bilen, och placerade det under luftgälen på vänster sida av motorhuven, vilket i många fall resulterar i oxid och dålig kontakt.

**TRIMMA?** Bilen håller för en effektökning till 330 hk, om man inte busväxlar från 1:an till 2:an, och 2:an till 3:an.



**SKEVT.** Skeva bromsskivor är inte ovanligt.

**KYLIGT.** Kylfläktstermostaten bör man kontrollera regelbundet, det kan bli kostsamma reparationer om den lägger av. Likaså kylvattenröret som sitter bakom kylaren i nederkant. Det är ett galvat rör av mindre bra kvalitet, bör bytas till ett rostfritt. Det tål inte det svenska saltet och kan liksom kylfläktstermostaten ställa till med en del oreda.

### **Cosworth-experten Ulf Larsson ger råd**

"Framdelen av bottenplattan kommer från Sierra Cosworth, som kapades i höjd med bak-sätet där en ny bakdel skarvades i. Hjulbasen kortades något och i drivlinan är det bara den bakre kardanaxeln och utgående axeln till den på växellådan som skiljer den från en Sierra. I bakkanten på hjulhusen i motorutrymmet fick Escorten några luftkanaler upptagna där den varma luften från motorutrymmet leds ut genom framskärmarna och evakueras fram-för dörren.

Körupplevelsen i en Escort slår Sierran med hästlängder. Den något kortare hjulbasen i kombination med bilens aerodynamiska fördelar gör Escorten riktigt rolig att köra på kro-kiga vägar. Men downforcen kostar effekt, rakt fram är Sierran betydligt snabbare med samma effektuttag.

Weber-Marelli-systemet, alltså den tidiga versionen av motorstyrning, är överlägsen den nyare som var en förenklad lågprisversion. Förutom motorn som bör få någon form av uppgradering för att det ska bli körglädje i bilen så rekommenderar jag en sats med hårdare bussningar i hjulupphängningen fram och till tvärbalken bak. Lite bättre stötdämpare ska man nog kosta på sig också. "

### **Ett avtryck i rallyhistorien**

Åtta tävlingssegrar i Grupp A, plus ytterligare två när bilen klassades in i WRC 1997. Det är ett imponerande facit för Escort RS Cosworth efter den fem år långa karriären.

Även om bilen aldrig kunde bidra till en förar- eller märkestitel något av åren, innebar Escort RS Cosworth ett lyft för Ford Motorsport efter några mediokra rallysäsonger med Sierran.

I nationella tävlingar har den kvicka Forden gjort bra ifrån sig. Fråga bara Mats Jonsson, flerfaldig svensk mästare med sin pålitliga Escort!

### **VM-segrar med Ford Escort RS Cosworth**

#### **1993**

Rallye de Portugal – Vinho do Porto, François Delecour

Tour de Corse – Rallye de France, François Delecour

Acropolis Rally, Miki Biasion

Rallye Sanremo – Rallye d'Italia, Gianfranco Cunico

Rallye Catalunya – Costa Brava, François Delecour

#### **1994**

Rallye Monte Carlo, François Delecour

Neste 1000 Lakes Rally, Tommi Mäkinen

#### **1996**

Bank Utama Rally Indonesia, Carlos Sainz

#### **1997**

Acropolis Rally (Ford Escort WRC), Carlos Sainz

Rally Indonesia (Ford Escort WRC), Carlos Sainz



## 21. Retro-Volvo säljs – samma ägarfamilj i över 80 år.

Av Anders Nilsson.

2022-02-23.

Har haft samma ägarfamilj i över 80 år.



*Den här Volvon har haft samma ägarfamilj i 85 år.*

**Den här Volvo PV51 har haft samma ägarfamilj i 85 år och är i originalskick. Nu säljs bilen på auktion.**

Under [Bilweb Auctions](#) februariauktion kommer 26 personbilar gå under klubban. Ett av fordonen som kommer säljas är en Volvo PV51, årsmodell 1937.

Bilen levererades till Lundgrens läderfabrik i Falkenberg och användes fram tills Andra världskriget, då den ställdes undan i fabriken. Efter kriget fick bilen komma fram igen och användes av fabriken fram tills 50-talet, då den i stället användes som post- och budbil inom företaget till 1963. Därefter fick den vila till 2004. Då fick den sitt nuvarande registreringsnummer. 2014 fick den service, medverkade i några bilträffar innan den ställdes undan för att vila igen. Totalt har bilen rullat 23.159 km och nu kommer den som sagt säljas.

Det tekniska skicket på bilen är att den gick fint 2014, och nu har den inför försäljningen fått en översyn samt service. Enligt auktionsfirman är bilen provstartad och fungerar bra. Inredningen är i original och alla säten är hela med bra stoppning, förutom en reva i förarsätet. Lacken är sliten, men det reflekterar att bilen är 85 år. Helhetsintrycket är att det är [Volvo](#) Vintage när det är som bäst.

Peter Sundfeldt och Shaun Major, värderingsmän väst: "En lång och trogen brukarkarriär, omhändertagen och bevarad med kärlek, och dessutom i ett fint fungerande orört bruksskick."

Är man intresserad av att lägga ett bud på Volvon, har den ett värderat värde på mellan 160 000 och 200 000 kronor. I skrivande stund ligger det ledande budet på 100 000 kronor. Budgivningen avslutas 24 februari.



**Anders Nilsson**

### Relaterade artiklar



**Pippigul Volvo från 90-talet med få ägare.**



**Totalrenoverad Volvo PV 544 i nybilsskick går under klubban.**



**Den 100 000:e Volvon glömdes bort i en lada.**



**Renoverad för historisk racing – Saab 96 går under klubban.**

## 22. Här slår Stig Blomqvist nya elbilen med sin gamla Audi Quattro.

PUBLICERAT 14/02/2022 AV MATHS NILSSON.

Här är körningen som fått fansen att jubla. Stig Blomqvist, 75, slår den nya elektriska rallycrossbilen FC1-X med en 35 år gammal Audi Quattro S1. Efter segern tiggde F1-världsmästaren Sebastian Vettel till sig en åktur. – Bilen är ikonisk och att få åka med den riktiga "the Stig" var magiskt, sade Vettel.



*Sebastian Vettel får sig en åktur med Stig Blomqvist.*

**FILM:** <https://youtu.be/7lrCuER8KDK>.

Förra helgen avgjordes Race of Champions på Pite Havsbad med en rad stjärnor i startfältet och den nya elektriska rallycrossbilen FC1-X med 1170 hästkrafter. Men det var en gammal mästare och en gammal mästarbil som stal showen.

[Stig Blomqvist](#) körde runt isbanan med en gammal Audi Quattro S1 och spöade upp Mark Webber i den nya elektriska elbilen FC1-X. 75-åriga Stig Blomqvist visar att han fortfarande är snabbast i den ikoniska Audi Quattro som gjorde honom till rallyvärldsmästare 1984. Visserligen var det ett uppvisningsrace, men den hypermoderna elbilen kör inte ifrån den klassiska Audis med femcylindrig turbomotor.

Klipplet där Blomqvist rattar Audi som i fornstora dagar har gjort succé på Youtube och har snart fått 300 000 visningar och över 4000 likes. Den nya elektriska bilen FC1-X gör 0-100 km/h på 1,5 sekunder, men det är tydligt vilken av bilarna som är publikfavorit.

En som fascinerades av Blomqvist och Audis var F1-världsmästaren Sebastian Vettel som var på plats i Piteå för att tävla. Han hoppade in i passagerarsätet bredvid Stig Blomqvist och fick en åktur han sent ska glömma. Den gjorde honom till och med sugen på en rallykarrirär.

## MOTORNYTT

– Det är mer än bucket list. Jag tycker att bilen är ikonisk, men att sedan få chansen att åka med Stig – den riktiga, inte den påhittade – har varit riktigt coolt. Jag är väldigt tacksam för att Stig fortfarande gör den här typen av evenemang och då tiggde jag om att få sätta mig i bilen och använda tillfället att sitta vid sidan om. Det var magiskt på många sätt. Så jag gillade det verkligen, säger Sebastian Vettel.



*Audi Sport quattro S1 E2 tillsammans med mästare, Stig Blomqvist.*

Upplevelsen i en rallybil var något helt annat än att köra Formel 1. Och en förare som Vettel är inte van att sitta bredvid.

– I den bilen är jag inte säker på att jag skulle vara passagerare i ett rally som Monte Carlo eller en annan med de längsta raksträckorna och snabbare kurvorna! Men det var riktigt coolt.

Vettel tog sig sedan till final i Race of Champions, men fick stryk av Sebastian Loeb med 3-1.



**Maths Nilsson**

*Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.*

## Klassiker

### 23. Tuffa tag i RAC-rallyt 1964.

Publicerad 2022-02-23 7:03. TEXT Mårten Carlsson.

Det tuffa RAC-rallyt 1964 gick över nästan hela Storbritannien. 400 hårda mil på landsvägar och leriga skogsstigar. Efter en veckas tuffa rallysträckor stod Tom Trana som segrare vid målgången i Skottland.



**FILM:** <https://youtu.be/C8CltMk0kZo>.

Det var många svenska ekipage som deltog i RAC-rallyt detta år.

På första plats som sagt Tom Trana med kartläsaren Gunnar Thermanius i en Volvo PV544. Andra plats blev det finskt med teamet Timo Mäkinen/Tom Barrow i en Austin-Healey. Mer kända svenska namn i startlistan var Erik Carlsson i en Saab givetvis.

Hans fru Pat Moss med Elisabeth Nyström också dom i en Saab 96. Dom slutade på fjärde plats. Erik Carlsson och Gunnar Palm blev sju.

Vidare i listan hittar vi Bengt Söderström, Bengt Jansson, Sylvia Österberg, Åke Anderson och Sten Lundin.

Harry Kjellström och Carl Orrenius startade också, båda körde Mini Cooper men fick bryta.



*MOTO GUZZI LODOLA GRAND TURISMO 1962.*

## 24. Domaren kan få sparken efter dramatiska avslutet i Formel 1.

Daniel Jacobs 15 Februari, 2022.

Flera brittiska medier rapporterar att Michael Masi, FIA:s tävlingsledare, kommer att få sparken efter kontroverserna kring den dramatiska avslutningen på Formel 1-säsongen 2021, där Red Bulls Max Verstappen säkrade titeln på allra sista varvet i det sista loppet i Abu Dhabi Grand Prix.



*Michael Masi (mitten) ligger risigt till efter kontroverserna kring sista Formel 1-loppet i fjol.*

[Enligt Daily Express](#) ska det ha funnits en önskan från **Lewis Hamilton** och Mercedes att få till förändringar, de upplever sig ha blivit rånade på Hamiltons åttonde F1-titel, vilket hade blivit ett nytt rekord då Hamilton och **Michael Schumacher** just nu har sju titlar vardera.

Michael Masi beordrade fem varvade bilar mellan Hamilton och Verstappen att släppa fram den senare efter att säkerhetsbilen kommit ut på banan sent i loppet. Innan dess hade Hamilton en stor lucka ner till andreplacerade Verstappen, men när racet flaggades igång igen med ett varv kvar låg holländaren strax bakom engelsmannen.

Med nya däck på bilen kunde sedan Verstappen gå om och vinna hela mästerskapet. Lewis Hamilton har sedan dess hållit en låg profil, men rykten har gjort gällande att han krävt förändringar för att ens återkomma till Formel 1 under säsongen 2022. Diskussionerna har också gått heta om Michael Masi med sina beslut följt det skrivna regelverket.

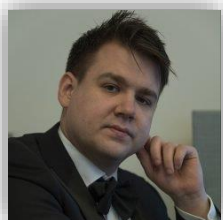
## MOTORNYTT

Under ett möte på måndagen mellan FIA:s nya ordförande **Ben Sulayem** och stallcheferna, däribland Mercedes **Toto Wolff** och Red Bulls **Christian Horner**, ska [enligt Sky Sports](#) ha resulterat i beslut om ”strukturella förändringar”, vilket enligt tv-nätverket kan innebära att Michael Masi får sparken som tävlingsledare i Formel 1 och får ett nytt jobb inom FIA.

”FIA-presidenten ledde detaljerade diskussioner om 2021 FIA Formel 1 Abu Dhabi Grand Prix”, skriver FIA i en kommentar.

”Feedback från kommissionen om frågor som tagits upp kommer att införlivas i presidentens analys och han kommer offentligt att presentera nyheter om strukturella förändringar och en handlingsplan under de kommande dagarna.”

**Läs även: [Max Verstappen vinner Formel 1-VM efter jättersare \[Dagens PS\]](#).**



**Daniel Jacobs**

*Skriver på Dagens PS om bland annat börs och handel, tech, fintech och hållbarhet. Rutinerad journalist med bakgrund på Dagens industri, TT, Dagens Nyheter, Aftonbladet, Expressen, med flera.*

**SLUT**