



Porsche 928 GTS 1991–95.

- 1. Regeringen tar bort klimatbonus för bilar med omedelbar verkan**
- 2. Europa försvarslöst mot Kinas halvledarövertag**
- 3. Toyota ska höja priserna och överge säljmålet**
- 4. Svensk bakom radikalt skifte på Mercedes**
- 5. Volvo lägger ner en av sina populäraste modeller i Sverige**
- 6. Därför lägger Volvo ner laddhybriden XC40 i hela världen**
- 7. Volvo återlanserar schemalagd laddning i mobilappen**
- 8. Purosangue är Ferraris svar på Volvo XC70**
- 9. Nya BMW X7 provkörd**
- 10. Elbilar slår rekord i Sverige**
- 11. Här förnedras Lamborghinis snabbaste bil av elbilen Rimac**
- 12. Vinterförvaring av entusiastbil**
- 13. Förslag på skärpta regler för A-traktorer**
- 14. Man måste hålla nolltolerans mot fusket med A-traktorer**
- 15. EU kan stoppa svenska A-traktorer**
- 16. Porsche 928**
- 17. Fredagsfilmen**

Teknikens Värld

1. Regeringen tar bort klimatbonus för bilar med omedelbar verkan.

PUBLICERAD AV MATTIAS RABE 07 NOV 2022, KL 20:19.

I ett pressmeddelande från Regeringskansliet meddelas vi att den så kallade klimatbonusen för bilar med låga eller inga utsläpp upphör efter den 8 november 2022, med andra ord redan på onsdag.



Regeringen menar att ett statligt marknadsintroduktionsstöd inte längre är motiverat eftersom de så kallade klimatbonusbilarna, bilar med låga eller inga utsläpp, i dag utgör ungefär hälften av nybilsförsäljningen och att de kostar ungefär lika mycket att köra och äga som en bensin- eller dieselbil.

Därför försvinner klimatbonusen redan på onsdag den 8 november 2022. I pressmeddelandet skriver regeringen att den bil som köpts eller beställts senast detta datum ska för att få klimatbonus uppfylla de regler som gäller vid den tidpunkt när utbetalning ska ske, det vill säga tidigast sex månader efter att bilen för första gången har ställts på i vägtrafikregistret.

Den 1 januari 2023 ändras regelverket till att bilar som släpper ut maximalt 30 gram koldioxid per kilometer (i dag är gränsen 50 gram) eller kan köras på naturgas/biogas är berättigade klimatbonus.

Regeringen skriver att anslaget för klimatbonus tillfälligt höjs under 2023 för att kunna täcka alla ej genomförda utbetalningar samt för att ta hänsyn till lagda beställningar.

Malus-skatten består

Även om bonus-delen i bonus/malus försvinner består malus-delen, det vill säga den extra beskattningen av övriga bilar (som inte uppfyller ovanstående regler).

Niki Westerberg, pressekreterare på näringsdepartementet, har i en kommentar till nyhetsbyrån TT meddelat att malusen förblir oförändrad för att fortsätta bidra till en styrning mot fler elbilar.

Oppositionen kritisk

Bland annat Per Bolund, miljöpartist och tidigare miljö- och klimatminister, gick i taket när han såg regeringens beslut. På Twitter kallar han beslutet för vansinnigt.



2. Europa försvarslöst mot Kinas halvledarövertag.

Publicerad av Alrik Söderlind 2022-10-31, 15:50.

Bristen på halvledare har lamslagit Europas bilindustri med årslånga väntetider. De kinesiska tillverkarna har däremot inte drabbats – varför?



Kinas bilindustri har klarat sig betydligt bättre genom krisen än den europeiska. På bild Volvo-ägaren Geelys fabrik i staden Changxing.

Över 2,4 miljoner bilar kommer inte byggas i världen i år på grund av halvledarbrist. Siffran kommer från företaget **AutoForecast Solutions Inc.** För Kina uppges dock halvledarbristen bara betyda att 220000 bilar inte kommer tillverkas under året.

Förklaringen till varför Europa tappar över 1,5 miljoner bilar och USA 1,4 miljoner finns förmodligen i produktionen av halvledare. Kina är tillsammans med Hong Kong nummer ett med över 20 procents markandsandel och Asien dominerar stort.

Taiwan har ökat sin tillverkning radikalt under de senaste åren och håller också en markandsandel på över 20 procent. Sydkorea ligger på tredje plats med 19 procent av världproduktionen.

De gamla världsledarna, USA och Japan, har halkat efter. Det beror inte på att man tillverkar färre halvledare, utan på att de asiatiska firmorna växt mycket snabbt.

För Kinas bilindustri ger produktionsövertaget självklart en fördel och det gör **de för Europa nya bilmärkena** klart konkurrenskraftiga mot de gamla. För exempelvis kinesiska BYD är läget ännu bättre eftersom man själva är en stor tillverkare av både halvledare och elbilsbatterier – båda två dyra bristvaror.

Bilindustrin står för knappt tio procent av halvledarbehovet, och det har ökat snabbt i och med elektrifieringen. Flertalet experter tror att bristen på halvledare kommer att finnas kvar under hela nästa år.

Statistik: Så stort är produktionstappet i världen

Kontinent	Hittills 2022	Prognos 2022	helåret
Nordamerika	1 386 500	1 435 400	
Europa	1 351 400	1 520 000	
Övriga Asien	764 600	848 700	
Sydamerika	184 900	185 600	
Kina	172 900	221 300	
Mellanöstern/Afrika	44 700	49 600	
Totalt	3 905 000	4 278 500	

Källa: AutoForecast Solutions Inc.



Lockdown tvingar Volvo att stoppa produktion i Kina.



Geely Auto trotsar kriget – fortsätter sälja bilar i Ryssland.



Alrik Söderlind

3. Toyota ska höja priserna – och överge säljmålet.

Publicerad 2022-11-02 kl 5:59 (uppdaterad 2022-11-02 kl 8:03). Text Erik Söderholm.

Många biltillverkare har skruvat upp priserna rejält de senaste månaderna. Leveransproblem och fortsatt hög efterfrågan gör att det blivit betydligt dyrare att slå till på en ny bil, enligt Vi Bilägares priskoll.



För att kompensera för de högre kostnaderna måste Toyota höja priserna mer än tidigare.

Nu uppger även Toyota att märket kan tvingas höja priserna framöver för att kompensera för högre kostnader och komponentbrist. Priserna ska höjas på ett mer aggressivt sätt än hittills.

– Vi anstränger oss verkligen för att komma fram till en passande prisnivå, sa Jun Nagata, kommunikationschef på Toyota, på en telefonkonferens med investerare enligt [Automotive News](#).

Toyota har övergett målet att bygga 9,7 miljoner bilar under året. Komponentbristen gör att prognosen nu skrivs ned till 9,2 miljoner bilar.

– Av de upp till 1000 halvledare som finns i en bil är det fortfarande åtminstone några som det kommer vara dålig tillgång på, säger Kazunari Kumakura, chef för Toyotas inköpsavdelning.



Erik Söderholm

SVENSKA DAGBLADET**4. Svensk bakom radikalt skifte på Mercedes.**

Publicerad av Tomas Augustsson 2022-11-01 kl 14:15.

Svensken Magnus Östberg ska digitalisera Mercedes-Benz bilar. Det blir ett radikalt skifte. Bilen ska inte bara vara ny när den köps. Den ska vara ny hela tiden. Redan om ett år måste han vara klar med första versionen.



Magnus Östberg rekryterades till Mercedes-Benz för att ställa om företaget till att bli ett mjukvarubolag. Allt mer i bilarna kommer att styras av dataprogram.

De eldrivna bilarna blir snabbt allt fler ute på vägarna. Men en ännu större omställning sker inne i bilarna. Det handlar om digitalisering och mjukvara som tar över när bilarna blir till ett slags rullande datorer.

Trenden märks hos i stort sett alla tillverkare. Och i synnerhet hos Mercedes-Benz, som nu håller på att införa ett helt nytt system – MB.OS – som kommer att ändra hur bolagets bilar utvecklas, tillverkas och används.

Även om Mercedes är ett tyskt företag leds det av en svensk, Ola Källenius. Och det är en annan svensk, Magnus Östberg, som håller i digitaliseringen och rapporterar direkt till Källenius.

Vad innebär det egentligen att bilarna digitaliseras?

– Det är två saker som händer samtidigt. Eftersom bilarna elektrifieras får vi plötsligt nästan obegränsat med energi från det stora batteriet. Det gör att vi kan ha datorer igång hela tiden, säger Magnus Östberg som på Mercedes går under titeln Chief software officer, eller mjukvaruchef.

Den andra stora förändringen enligt Östberg är att elbilarna behöver vara digitalt uppkopplade. Det krävs för att de ska kunna få information om när och var de bör ladda för att resan ska gå så smidigt som möjligt.



Om ett år ska Magnus Östberg vara klar med MB.OS, det nya mjukvarusystemet som ska digitalisera alla Mercedes-Benz bilar.

Så det är elektrifieringen som driver på digitaliseringen?

– Ja, så är det. Sedan har vi en generell digitaliseringsvåg eftersom vi fått tillgång till chip och datorer med en helt annan beräkningskraft. Tidigare var ju datorer så dyra och stora att det inte gick att ha dem på ett bra sätt i en bil.

Mercedes har nu satt igång arbetet med ett helt nytt system, eller arkitektur som Magnus Östberg kallar det. Under namnet MB.OS bygger bolaget upp ett operativsystem som ska hantera fyra viktiga områden i bilen: elmotorn och hela drivlinan, bilens förmåga att köra själv, infotainment-anläggningen och laddningen.

– Det blir ett stort genombrott när vi som biltillverkare kan ta ansvar för hela arkitekturen. Vårt mål är att vi ska lansera MB.OS under 2024. Det innebär att jag måste vara färdig med mitt jobb om ett år.

Jämfört med tidigare blir det en markant förändring. Medan bilarna i dag kontrolleras av några hundra små elektroniska kontrollenheter, blir de framöver i stället styrda av några få stora datorer.

Dessutom försöker biltillverkare ta över mer kontroll från underleverantörerna genom att utveckla hela systemet. Och det är inte bara Mercedes. Volvo Cars kommer till exempel med sitt Volvocars.OS, Volkswagen med VW.OS och BMW med ett system för sin Neue Klasse som kommer 2025. Tesla och flera av de kinesiska uppstickarna har liknande lösningar.

För att klara det här har Mercedes anställt 3000 ytterligare mjukvaruutvecklare. Totalt handlar det om 10000 personer som nu arbetar med digitaliseringen av bolagets kommande bilar.



Mercedes (1902)



Det blir betydligt snabbare förändringar framöver när allt mer i bilarna sköts av dataprogram. Magnus Östberg räknar med att Mercedes bilar förnyas hela tiden.

Vad är det svåraste med den här omställningen?

– Det är att få ett hårdvaruföretag som Mercedes att anpassa sina processer och sättet att arbeta till hur det ser ut i mjukvaruvärlden och den hastighet de arbetar med.

En stor förändring för er men vad får bilförarna ut av det?

– Vi har egentligen tre värden för kunden. De ska få tid tillbaka. Även om det ofta är kul att köra bil, så är det inte alltid det, säger Magnus Östberg.

Han pekar på att de nya bilarna ska få mycket mer förarstöd som gör att den som sitter vid ratten åtminstone ibland kan ägna sig åt annat medan bilen kör själv.

Sen nämner han två andra förändringar som kommer. Att bilföraren har tillgång till samma digitala tjänster i bilen som i hemmet. Och att funktionerna i bilen hela tiden kan uppgraderas och förändras genom att nya funktioner skickas ut via de trådlösa näten.

– När du köper en ny Mercedes ska den vara ny inte bara när du köper den. Den ska vara ny hela tiden genom att du kan ladda ned och få nya funktioner hela tiden.

Hur viktigt är det att kunna sälja tjänster på det viset?

– Det blir ju ett nytt sätt att ha direktkontakt med kunderna. Vi kan både informera och sälja olika tjänster samtidigt som vi får återkoppling på vilka tjänster det är som kunderna använder.

I dag är det svårt för en biltillverkare att veta om en kund är nöjd med hur alla funktioner i bilen fungerar.

– Framöver kan vi direkt se om tjänsterna används och vi slipper vänta på någon långsam återkoppling från bilhandlarna om vad kunderna säger.



Benz (1904)



Även mjukvara ska bidra till att Mercedes bilar känns lite lyxigare, hävdar Magnus Östberg.

Ett sätt för er att tjäna mer pengar alltså?

– Vi går från att inte ha någon relation till kunderna till att ha en direktrelation. Det är ett enormt viktigt värde för oss, säger Magnus Östberg.

Han vill inte ge något klart svar på hur mycket bolaget räknar med att tjäna på att sälja digitala tjänster. Men Mercedes försäljningschef Britta Seeger har tidigare uppgett att bolaget siktar på att de digitala tjänsterna ska ge en rörelsevinst på 1 miljard euro 2025.

För Mercedes del innebär digitaliseringen en del speciella svårigheter. Bolaget profilerar sig med att sälja lyxigare bilar med läder och annan påkostad inredning.

Hur gör man lyxig mjukvara?

– Det är kombinationen av mjuk- och hårdvara som gör att det blir lyxigt. Vårt nya helelektriska flaggskepp har till exempel en väldigt stor skärm som smälter in i en miljö med lyxiga material.

Magnus Östberg syftar på bolagets hyperscreen. En skärm på 56 tum som sträcker sig över hela instrumentbrädan och bort till passagerarsätet.

Hur klarar ni it-säkerheten i bilarna när så mycket digitaliseras?

– Vi garanterar att vi lever upp till de säkerhetskritiska reglerna. Vi är också de första som blivit certifierade för den cybersäkerhetsstandard som nu gäller för bilar.

Fast kan ni verkligen garantera att ni klarar it-säkerheten?

– Ingen kan ge någon hundra procentig garanti när det kommer till säkerhet. Men vi kan lova att vi använder alla tänkbara säkerhetsalternativ och hela tiden håller dem uppdaterade.



Mercedes (1916)



Mercedes hyperscreen täcker en stor yta inne i bilen.

Magnus Östberg

Jobb: Mjukvaruchef för Mercedes-Benz sedan 1 september 2021.

Ålder: 49 år.

Bor: Detroit och Sindelfingen/Stuttgart.

Utbildning: Ingenjör från Chalmers och MBA från Göteborgs universitet.

Familj: Fru och två barn.

Fritid: Skidåkning och bergsvandring.

Karriär: Mjukvaruföretaget Mecel samt fordonsunderleverantören Aptiv/Delphi.

Favoritapp: LinkedIn samt Zync (som ska strömma video med mera till Mercedes bilar).

Lever på lyxiga bilar

Tyska Mercedes-Benz grundades för snart hundra år sedan men har ännu äldre rötter. Företaget tillverkar framför allt lyxigare personbilar.

Mercedes äger en tredjedel av aktierna i lastbilstillverkaren Daimler Truck som börsnoterades i slutet av förra året.

Mercedes-Benz hade 2021 omkring 170000 anställda. Bolaget är börsnoterat och kinesiska Li Shufu/Geely äger en tiondel av aktierna. Li Shufu kontrollerar även Volvo Cars och Polestar.



Mercedes-Benz (1926)

5. Volvo lägger ner en av sina populäraste modeller i Sverige.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 31/10/2022.

Volvo lägger ner en av sina populäraste modeller i Sverige, kan Carup avslöja. Laddhybridmodellen av Volvo XC40 Recharge går inte längre att köpa. – Det stämmer att XC40 laddhybrid inte kommer att erbjudas i Sverige längre i och med att modellår 2023 sålts slut, bekräftar Magnus Holst, PR-chef för Volvo Cars i Sverige.



Volvo Cars har halkat efter när det gäller försäljningen av elbilar i Sverige, men samtidigt varit marknadsledare på laddhybrider de senaste åren. En av de absolut populäraste laddhybriderna har varit **Volvo XC40 Recharge**, som funnits med flera olika motorstorlekar.

Modellen har sålt i över 6000 exemplar de senaste två åren och varit Volvos tredje bäst säljande laddhybrid och sexa på topplistan över laddhybrider totalt i Sverige. Bara i år har 1200 bilar registrerats, enligt **Car.info**. Men nu är det slut.

Volvo har bestämt sig för att lägga ner den populära laddhybrid-SUV:en i Sverige, och den går inte längre att beställa. Varken via hemsidan eller hos handlarna. Volvo Cars bekräftar för Carup att modellen är nedlagd i Sverige. Den som vill ha en laddhybrid-SUV är nu hänvisad till Volvo XC60 som kostar från 650000 kronor.

Om modellen läggs ner på alla marknader har Volvo ännu inte bekräftat, men än så länge finns bilen i konfiguration på flera andra marknader. Tidigare i veckan kom nyheten att Volvo lagt ner sedanmodellen S60 i Storbritannien, men den modellen finns än så länge kvar i Sverige.

Vad nedläggningen av XC40 laddhybrid beror på har Volvo inte velat uppge för Carup, det går att spekulera i att Volvo vill styra över köparna på helt elektriska bilar. **Volvo XC40 Recharge finns även i en helt elektrisk modell som Carup har testat här**. Den 9 december presenteras nya elbilen **Volvo EX90**.



Maths Nilsson

6. Volvo: Därför lägger vi ner laddhybriden XC40 i hela världen.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON. 01/11/2022.

Volvo bekräftar nu att de helt slutar tillverka laddhybridversionen av Volvo XC40. Istället hoppas de att den helt elektriska XC40 ska fylla kundernas behov. – Som ett resultat kommer tillverkningen av plug-in-hybridvarianter av XC40 Recharge att avslutas – produktionen kommer att upphöra helt i mitten av 2023, säger Magnus Holst, PR-chef på Volvo Cars Sverige.



Igår kunde Carup avslöja att Volvo lägger ner en av sina populäraste modeller i Sverige.

Laddhybridversionen av Volvo XC40 Recharge går inte längre att beställa hos handlarna eller på nätet. Modellen har sålt i över 6000 exemplar de senaste två åren.

Nu bekräftar Volvo Cars för Carup att modellen läggs ner i hela världen. Tillverkningen kommer att avslutas i mitten på 2023 och efter det är kunderna som vill ha en laddbar XC40 helt hänvisade till elbilen [Volvo XC40 Recharge](#). Under 2023 kommer Volvo också att presentera nya EX30, en mindre elektrisk SUV.

– Vi är nu inne i en snabb omvandling av vårt produktutbud, vilket inte bara innebär att vi går mot full elektrifiering utan också att vi går över till en ny plattform för en rad teknologier i alla våra bilar. Vi kommer naturligtvis att behöva utvecklas och konsolidera vårt sortiment när vi prioriterar elbilar och gör denna tekniska omställning. Som ett resultat kommer tillverkningen av plug-in-hybridvarianter av XC40 Recharge att avslutas – produktionen kommer att upphöra helt i mitten av 2023, säger Magnus Holst på Volvo Cars till Carup.

Redan 2025 ska varannan såld Volvo vara helt elektriska och 2030 ska alla Volvo vara elbilar. Om en vecka presenteras nya Volvo EX90, i väntan på det finns helt elektriska XC40 Recharge och C40 Recharge för den som vill ha en laddbar Volvo-SUV.

– Med en räckvidd på över 400 km är vi övertygade att den helt elektriska XC40 levererar tillräcklig räckvidd för att tillgodose de allra flesta konsumenternas behov, säger Magnus Holst.

7. Volvo återlanserar schemalagd laddning i mobilappen.

Publicerad 2022-11-01 kl 6:30.

Text Erik Söderholm.

Snart kan även Volvoägare som köpt en ny laddhybrid schemalägga laddningen i mobilappen.



För den som har en elbil eller laddhybrid och inte har fast elpris kan det vara smart att styra laddningen till när elkostnaden är som lägst. Flera bilmärken har den möjligheten i mobilappen som hör till bilen, och det har även Volvo haft.

Men när det gamla infotainmentsystemet och den gamla appen ersattes av ett nytt system, som baseras på teknik från Google, försvann den funktionen. Den som kör en laddhybrid från Volvo av modellår 2020 kan därför schemalägga laddningen i mobilappen, men den som har en modernare laddhybrid kan i dagsläget inte göra det – något som retat upp flera Volvoägare som hört av sig till Vi Bilägare.

– Den information jag fått sedan i våras vid några tillfällen är att det ska komma, men ingen vet när, säger en XC60 Recharge-ägare.

Nu visar det sig att funktionen är på gång. Den har alltså funnits tidigare i Volvos laddhybrider utan Googlebaserat infotainmentsystem, och den har även funnits i Volvos elbilar.

– Denna vecka har utrullningen av en ny version av appen påbörjats där funktionen ingår även för laddhybrider, säger Magnus Holst på Volvo Cars pr- och kommunikationsavdelning.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos laddhybrid får beröm i test: Stark men snål.



Risk för soppatorsk i Volvos nya laddhybrider.



Volvos överraskande besked: Värmarna ska fasa ut.

8. Purosangue är Ferraris svar på Volvo XC70.

Publicerat av Karl Cajmatz.

1 November, 2022.

Vi har stiftat bekantskap med Ferrari Purosangue under Ferraris Finali Mondiali på Imola. Tyvärr inte på en väg och med motorn till vårt förfogande, men vi kan ändå säga en hel del om vad världens mest fartglada familjer har att se fram emot.



Ferrari Purosangue är en FUV, alltså samma fordonsklass som Volvo V90 CC.

När ryktena började gå om att Ferrari skulle göra en suv var det många som höjde på ögonbrynen. Visst, Lamborghini hade redan lanserat (och sålt ett oräkeligt antal av) sin stadsjeep Urus, men Ferrari är känt för att vara lite mer renläriga än så.

Själv var jag övertygad om att farbror Enzo vände sig i sin grav, men med facit i hand kanske vi inte måste oroa oss alltför mycket för hans frid.

Inte så blodigt, men ganska så rent

De officiella bilderna har redan visat att Ferrari Purosangue, till skillnad från Lamborghini Urus, inte får ögonen att blöda.

Bilen ser ungefär ut som en **GTC4Lusso** med lite längre tak och några centimeter extra markfrigång. Det intrycket står sig i verkligheten.

Folket från Maranello har dessutom gjort klart att de inte har byggt en suv, utan en FUV. Vad bokstavskombinationen står för är uppenbart.

En aning töntigt, kan tyckas, men samtidigt vore det förstås inte gångbart att marknadsföra en Ferrari-modell som superbilarnas svar på Volvo XC70 – eller **V90 CC**.



Purosangue har en lång motorhuv, som döljer en frustande V12-motor.

Ja, Purosangue är en kombi, vilket är bra eftersom det är världens bästa biltyper. Där det vanligtvis sitter plast har Ferrarin förstås något mer exotiskt, i form av kolfiberförstärkt plast.

Bagageutrymmet har också aningen mer blygsamma dimensioner än i svenskarnas gamla favoritbil.



Purosangue är en sådan Ferrari som gör sig bäst i andra färger än Rosso Corsa.



Dörrarna öppnas som på en Rolls-Royce.

Ett bekvämt baksäte och fotbollsskokompatibla material

Annat är det där man faktiskt sitter. Baksätet består av två sittplatser där man halvligger med gott om benutrymme.

Ifall man skulle behöva stoppa in barn försedda med fotbollsskor där, är det bra att fram-sätenas stolsryggar och dörrsidornas nedre regioner är klädda i vad som enligt en Ferrari-representant på plats är kevlar.

Att kliva ut ur baksätet är en barnlek tack vare att bakhörrarna är bakhängda och öppningsarbetet sköts av en elmotor, precis som på en **Rolls-Royce**.

Det är inte bara bekvämt, det borde också innebära kraftigt minskad risk för inifrån orsakade dörruppslag.

På ratten finner man samma touchreglage som i **Ferrari Roma** och 296, och likt den förstnämnda finns det lite till på den för moderna bilar sedvanliga infotainmentpositionen.

Tyvärr gavs inte möjligheten att utforska infotainmentsystemet i detalj, men vi vet sedan innan att **det i stor utsträckning förlitar sig på en smartphone**.

Ferrari Purosangue får en att drömma stort

Purosangue är inte en ful bil, så som vissa av oss var rädda att den skulle vara, men den är heller inte jättevacker. Ferrari 296 och Roma är långt mycket mer eleganta, men fullblodet har en sorts attraktionskraft som saknas i konventionella Ferrari-bilar.

Precis som hur en V90 CC erbjuder ett tillskott av praktisk användbarhet jämfört med en vanlig V90, är det användbarheten som gör Purosangue så fullständigt oemotståndlig. Det är en kryssningsmissil utan motstycke på marknaden.

Sittandes på förarplatsen finns det inget man hellre vill än att väcka V12:an till liv, styra skutan mot världens ände och låta sig förvånas över hur snart man kommer finna att man är framme. Vi hoppas på chansen att göra det inom en överskådlig framtid.



Purosangue är inte fullt så elegant som Ferrari 296, som syns i förgrunden.

Läs även: [Så ska Ferrari dominera Le Mans.](#)



Karl Cajmatz

Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.



9. Nya BMW X7 provkörd – bästa lyxsuven just nu?

Publicerat av Marcus Berggren 30 Oktober, 2022.

BMW X7 lanserades 2018 och har sedan lyckats bli märkets mest framgångsrika modell i lyxsegmentet. Nu har det blivit dags för en uppdatering av flaggskeppsmodellen och vi begav oss till Palm Springs, Kalifornien för en närmare titt.



Rent kördynamiskt lämnar egentligen inte 40i något att önska, men det är heller ingen bil som gör en exalterad.

Vi har tidigare testat BMW X7 både på [hemmaplan i Sverige](#) och på en [roadtrip mellan Dubai i Förenade Arabemiraten och Muskat i Oman](#).

Läs våra intryck av [BMW X7 40i här](#).

Läs våra intryck av [BMW X7 M60i här](#).

Ingen kosmetisk revolution

Uppdaterade BMW X7 visades upp i april i år men det är först nu som vi fått möjlighet att provköra den nya flaggskeppsmodellen, en modell som erbjuder skyhöga vinstmarginaler för tyskarna.

Uppdateringarna är lika konservativa som en amerikansk republikan och är mer en fråga om att matcha nya 7-serie – som vi också provkörde – i både utseende och utrustning snarare än att bibehålla modellens relevans, som sedan länge har etablerats.

Det har dock hänt desto mer under huven och de flesta uppdateringarna är tekniska sådana och inget man kan se med blotta ögat.

Exteriört har bilen fått sig en ny grill och nya framlyktor, något som varit mycket omtalat, ett faktum som även BMW belyste under presentationen.



Solen i Kalifornien tvingade undertecknad till att kisa likt framlyktorna på nya BMW X7 40i.

Det går även att få nya 23-tumsfälgar och en ny lack som BMW kallar för koppargrå och som har kopparinslag.

Framlyktorna påminner extremt mycket om de man finner på nya **Hyundai Santa Fe** medan njurarna är stora nog att svälja ett helt fiskstim.

Fronten matchar nya 7-serien – att modellen heter X7 är ingen slump – och är väldigt oproportionerlig.

Grillen har blivit brantare och njurarna går att få upplysta. Säg vad man vill om utseendet, det verkar tveklöst vara så att X7 säljer som surfbräddor i Kalifornien.

Faktum är att USA och Kina tillsammans står för 68 procent av försäljningen och även om diskussionen att ha större njurar på BMW har förts internt i många år, är det något som går i linje med amerikanarnas och kinesernas tolkning av lyx och framgång. Endast två procent av BMW X7 säljs exempelvis i Tyskland.

Baktill har X7 fått sig ett mindre lyft – det tydligaste som gjorts är att kromlisten som går mellan baklyktorna har förlängts i syfte att ge bilen mer närvaro på vägen.

Även baklyktorna har fått sig en uppdatering – de har en ny så kallad 3D-design.

BMW X7 erbjuder mer digitalisering åt folket

Interiört har X7 fått vissa inslag från nya 7-serie såsom en ny växelspak och BMW har ansträngt sig för att göra interiören mindre plottrig.

I termer av infotainment erbjuds nu märkets senaste system – *BMW Operating System 8*, som man även finner i exempelvis **BMW iX** – och instrumentpanelen är en 12,3-tum stor digital lösning. Skärmen i mitten är på 14,9 tum.

Det finns fler assistanssystem och betydligt mer utrustning som ingår som standard.

Det finns även en ny design för luftkonditioneringen.

En ny tvåtönsinteriör finns att tillgå. Kvalitetskänslan är genomgående hög och rymdkänslan enorm. Alla X7 är sju-sitsiga som standard men går att få med sex säten – i form av två kaptensstolar i baksätet.

BMW X7 finns nu som mildhybrid

Rent drivlinemässigt har utbudet trappats ner, och det finns nu bara tre motoralternativ att tillgå. Den raka bensinsexan 40i, den raka dieselsexan 40d samt bensin-V8:an M60i. Alla har 48V-mildhybrideknologi och samtliga kommer till Sverige.

Med hänsyn till vilka marknader som X7 gör bäst ifrån sig är det inte konstigt att inget mer elektrifierat alternativ erbjuds.



BMW X7 M60i är en av de mest prisvärda sju-sitsiga lyxsuvarna med V8 på marknaden.



Interiören i nya BMW X7 40i har fått sig en uppdatering.

Där modellen utmärker sig är hur väl den lyckats locka till sig nya kunder samt befintliga kunder som är på jakt efter en sju-sitsig lyxsuv, en marknad som är ytterst begränsad.

Storsäljaren väntas bli 40i som hittills har stått för 74 procent av den totala försäljningen. Dieseln står för 14 procent medan V8:an står för 12 procent. Vi provkörde både X7 40i och X7 M60i.

Summan av kardemumman

Nya BMW X7 bjuder på en uppdatering som fokuserar på det tekniska snarare än det kosmetiska.

Med det sagt har modellen varit mycket framgångsrik – särskilt i USA – och tyskarna har helt enkelt stramat till utbudet, uppdaterat väsentligheterna och moderniserat drivlinorna ett snäpp.



BMW X7 är en av få lyxsuvar med en tredje sätesrad.

Resultatet är en lyxsuv som erbjuder ett gräsligt utseende men vars substans återfinns i upplevelsen bakom ratten.

Nya X7 fortsätter att briljera och stoltserar med en hög dos komfort och praktikalitet samtidigt som den rent kördynamiskt känns som en BMW, relativt sett vill säga.

Den lär inte bli någon storsäljare i Sverige även om förra X7 sålde betydligt bättre än väntat.

Nya X7 tillför en hel del till segmentet och både 40i- och M60i-utförande framstår modellen som tilltalande. Naturligtvis är 40i tveklöst det vettigaste alternativet av de två.

Även om uppdateringen är långt ifrån revolutionerande spelar nya X7 på sina styrkor och lyckas väl.



Toppfarten i X7 M60i är begränsad till 250 knyck.



BMW X7 40i är bekvämare än vad den är sportig. något som är bra för modellen.

Högsta Växelns första intryck av nya BMW X7

Slutbetyg: 4/5

BMW X7 är ett vettigt tillskott till lyxsuvsegmentet, inte minst om man är konservativt lagd. Den totala avsaknaden av elektrifiering (om man ignorerar mildhybridsystemet) känns passé men tyskarna erbjuder helt enkelt de många marknader fortfarande erbjuder.

X7 stoltserar med lyx, komfort och praktikalitet och ska rent konceptuellt vara en 7-serie på styltor, en känsla den lyckas förmedla väl.

BMW X7 40i (2023)

Motor: 3-liters I6, 381 hästkrafter, 520 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,8 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2490 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5181/2000/1835 mm

Pris: från 975 000 SEK

BMW X7 40d (2023)

Motor: 3-liters I6, 352 hästkrafter, 700 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,9 sekunder

Toppfart: 245 km/h

Vikt: 2 565 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5181/2000/1835 mm

Pris: från 1005000 SEK

BMW X7 M60i (2023)

Motor: 4,4-liters V8, 530 hästkrafter, 750 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 4,7 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2 675 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5181/2000/1835 mm

Pris: från 1225000 SEK

Läs även: [BMW X7 40i provkörd.](#)

Läs även: [BMW X7 i M60i provkörd](#)

Läs även: [Range Rover – prisvärd tvåmiljonersbil?](#)

Läs även: [Mercedes GLS – största klass!](#)

10. Elbilar slår rekord i Sverige: Se de 20 populäraste just nu – lista.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 01/11/2022.

Aldrig tidigare har andelen nya elbilar varit större i Sverige. I oktober var mer än var tredje ny bil i Sverige helt elektrisk. Här är de 10 mest sålda elbilarna just nu i Sverige.



Registreringen av nya bilar ökade med 12 procent till 22 383 nya bilar i oktober, uppger Mobility Sweden. Hittills i år har dock nya bilar minskat med tio procent.

Det som verkligen sticker ut är andelen elektriska bilar. I oktober månad stod elbilar för 35,5 procent av alla nyregistreringar. Det var mer än bensin- och dieselbilar tillsammans för andra månaden i följd.



Polestar 2 är femma på elbilsmarknaden marknaden i oktober.



Ford Mustang Mach-E är nio på elbilstoppen i oktober.

Efter att tidigare ha haft svårt att hävda sig på elbilsmarknaden går Volvo på knock i oktober. Elbilen Volvo XC40 Recharge blev överlägsen etta och systemmodellen kom på sjunde plats. Dessutom slutar Polestar 2, som delägs av Volvo, femma på säljtoppen. Volvo vann även registreringstoppen alla kategorier med XC60-modellen. **Volvo berättade tidigare idag för Carup att de nu lägger ner laddhybrid-versionen av XC40.**

De 20 mest sålda elbilarna i Sverige i oktober 2022

VOLVO XC40 PURE ELECTRIC	EI	1127
VW ID.4	EI	618
KIA NIRO EV	EI	463
NISSAN LEAF	EI	460
POLESTAR 2 PS2 EL	EI	440
SKODA ENYAQ	EI	422
VOLVO C40 PURE ELECTRIC	EI	378
KIA EV6	EI	321
FORD MUSTANG MACH-E	EI	305
VW ID.3	EI	270
AUDI Q4 E-TRON	EI	265
VW ID.5	EI	235
MG MARVEL R ELECTRIC	EI	233
CUPRA BORN	EI	200
MG ZS EV	EI	195
MINI COOPER SE	EI	191
MERCEDES EQB (243)	EI	176
MG MG5 ELECTRIC	EI	154
RENAULT MEGANE ELECTRIC	EI	141
HYUNDAI KONA EV	EI	135

Källa: Mobility Sweden

11. Här förnedras Lamborghinis snabbaste bil av elbilen Rimac.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

02/11/2022.

Rimac Nevera ska vara världens snabbaste produktionsbil, även om Tesla Model S Plaid ännu har det officiella rekordet. Nu ställer Top Gear Rimac mot den snabbaste Lamborghinin du kan köpa: Aventador SVJ. Resultatet är ren förnedring.



FILM: <https://youtu.be/XMHRUJaZ0pQ>.

Alldeles nyligen var en superbil med 600-700 hästkrafter det snabbaste du kunde köpa. Men det är inte bara pengar det gått inflation i. Även hästkrafter tycks ha drabbats av en galopperande inflation. Men turligt nog har deras värde inte urholkats när gasen trycks i botten.

Elektriska hyperbilar med över 1000 hästkrafter, ja till och med familjebilar, håller på att bli vardagsmat. Det finns nu flera bilmodeller som har 2000 hästkrafter, något som bara extrema dragracingbilar som går på metanol kunde uppnå fram till helt nyligen.

Snabbast av dem alla lär den kroatiska hyperbilen Rimac Nevera vara, hela 2000 hästkrafter kommer elmotorerna. 0-100 km/h går på sanslösa 1,85 sekunder. För att visa hur galet snabb bilen är ställde Top Gears Chris Harris den mot en av de snabbaste bensinbilarna som går att uppbringa: Lamborghini Aventador SVJ med V12-motor på 760 hästkrafter. Lamborghinin har en imponerande 0-100 km/h-tid på 2,8 sekunder.

Men när Rimac Neveras fyra elmotorer går för fullt tycks Lamborghinin nästan stå still. Så kallad torque vectoring gör att kraften kommer ner i backen på ett effektivare sätt än hos ICE-bilar. Men på en punkt krossar Lambon elbilen: Ljudet. Sången i V12-motorn kan inte det vinande konstgjorda elljudet rå på.

– Det är inte bilkörning, det är en utomjordisk upplevelse, säger Chris Harris.

Kanske kommer vi i framtiden betrakta extrema sportbilar med stora motorer som mekaniska schweiziska lyxur, medan en elbil mer är att jämföra med en digitalklocka.

12. Vinterförvaring av entusiastbil: Detta ska du tänka på.

Publicerad 2022-11-01 kl 6:00. Text Redaktionen.

Är det dags att ställa undan veteranbilen för säsongen? Här är redaktionens bästa tips på hur du vinterförvarar din klassiker – och undviker nybörjarmissarna.



Även om det kan vara fantastiskt att åka veteranbil på vintern väljer de allra flesta ägare att ställa av och ställa undan sin pärla någon gång under hösten. Exakt var gränsen går beror förstås på personliga preferenser och var i landet du bor, men när det börjar bli dags för vinterdäck väljer många hellre sin vardagsbil än entusiastbilen.

Så vad ska man tänka på när det är dags att **ställa undan och vinterförvara din entusiastbil**? Det går vi igenom i den här artikeln. Det finns några punkter som är viktiga att komma ihåg för att förlänga livslängden på ditt fordon och minska slitaget. Häng med i vår guide!

Vi ger också flera tips i andra artiklar som är öppna för våra prenumeranter eller digitala Premium-medlemmar – du kan **läsa mer om hur det fungerar här**.

Hitta vinterförvaring

Det brukar finnas ganska gott om företag och privatpersoner som har plats för uppställning av entusiastfordon och veteranbilar, om du inte har plats på egna tomten. Tänk på att gärna välja en plats med eluttag för underhållsladdning och att underlaget är torrt.

Ett tips för att hitta vinterförvaring är att höra dig för i olika Facebookgrupper för veteranbilar. Du kan också söka på "vinterförvaring" på Blocket och sortera på "Uthyrer" så brukar det finnas privatpersoner och företag som erbjuder plats.

Plocka ur allt stöldbegärligt och lämna aldrig stöldbegärliga föremål väl synliga utifrån.

Den ultimata temperaturen att förvara bilen i kan du läsa mer om i **den här artikeln**.



Tvätta entusiastbilen innan vinterförvaringen

Gör en ordentlig tvätt av bilen både invändigt och utvändigt. Dels minskar det risken för rost och andra otrevligheter, dels blir det mycket trevligare att hämta ut bilen framåt våren.

Se till att bilen är helt torr innan den ställs in och ta gärna ut gummimattorna.

Se över försäkringen

Både fordonsägare och den som erbjuder vinterförvaring bör se över sitt försäkringskydd – det kan nämligen bli dyrt om de fordon som förvaras blir skadade, till exempel vid ett takras eller besök av skadedjur.

En vanlig fastighetsförsäkring ersätter normalt inte skador på förvarad egendom. Många fastighetsägare som erbjuder vinterförvaring saknar en försäkring som täcker denna typ av skador.

Serva bilen och ställ av

Boka eller utför service innan avställning (inklusive oljebyte), tanka fullt och ställ sedan av fordonet i Vägtrafikregistret. Det är smidigast att göra i Transportstyrelsens app.

Se till så att kylarvätskan och spolarvätskan klarar temperaturen om det finns en risk att det blir minusgrader där bilen är förvarad.

Peter Bäckström på Saab Car Museum tipsar om att inte starta upp bilen medan den vinterförvaras. Anledningen kan du läsa mer om [här](#).

Läs också:



10 bästa tipsen för att vinterförvara din entusiastbil.



"Tyresaver" är en plastplatta som däcken kan ställas på. Med den fördelas vikten jämnare på däck. Pris 169 kr/paret.



En torrboll kan bli full med vatten efter ett par månader. Att tömma den är ett bra skäl att titta till sina bilar minst en gång under en vinter.

När bilen är på plats

När du väl har hittat en lämplig plats att vinterförvara din klassiska bil på är det dags att gå vidare till nästa steg. Det finns några punkter som är bra att tänka på:

- Fyll på ordentligt med luft i däcken för att det inte ska bildas "ståplattor" som innebär att däcken kan bli ovala. För den som är extra noga finns särskilda produkter att köpa som placerar däcken i en "vagga".
- Koppla bort batteriets poler eller koppla in en underhållsladdare som "motionerar" batteriet med jämna mellanrum och håller det i trim. Om det blir minusgrader där du vinterförvarar, montera ur batteriet och förvara det inomhus.
- Dra inte i handbromsen, men lägg i en växel.
- När ska man använda bilkapell eller biltält? [Det kan du läsa mer om här.](#)
- Fukt är en farlig fiende under vinterförvaringen. Det köar risken för rost, mögel och dålig lukt. Placera en eller flera torrbollar eller andra fuktslukande produkter i bilen – inklusive bagageutrymmet.
- Möss och råttor är ännu mer irriterande och kan gnaga sig igenom både elsystem och inredning. Placera inget i bilen som går att äta. Det finns råttskrämmor med ultraljud att köpa som drivs med batteri eller 230V. Dessa sägs även funka på möss och kackerlackor. Placera skrämman rakt under fordonet nära platsen där du tror de tar sig in. Ett alternativt knep ska vara att ställa fordonets alla hjul på enris.
- Placerar du en duk över bilen för att minska dammhalten, se till att den inte glider omkring och repar lacken.
- Ett vanligt knep som brukar nämnas är att impregnera suffletten på en cabriolet. Det avråder Jörgen Sandell på Stockholms Bilvård från, och [här kan du läsa varför.](#)
- Ett smart tips är att anteckna allt du gör när bilen körs in för vinterförvaring. Läs mer i [den här artikeln.](#)



Experternas bästa tips: Så vinterförvarar du din veteranbil.





*Saabmuseets intendent Peter Bäckström gillar katter,
de håller gnagare som kan skada bilarna borta!*

Vilken är bästa platsen för vinterförvaring?

Enligt Peter Bäckström som är intendent på Saab Car Museum är spannmåslador en utmärkt plats. Han har också ett smart tips för att hålla råttorna borta som du kan [läsa mer om här](#).

Det är också viktigt att inte välja en plats med gräsmatta som underlag. Asfalt eller grus är bättre.

Var kan jag läsa mer om vinterförvaring?

Klassikers Fredrik Nyblad har skrivit en detaljerad artikel med [experternas bästa tips om hur du vinterförvarar entusiastbilen](#) och vilka missar du ska undvika. Den kan du läsa [här](#).

Ytterligare en guide till hur du vinterförvarar entusiastbilen på bästa sätt publicerades 2013 och den kan du läsa [här](#).

Du kan också köpa [KlassikerGuiden 2022](#) med mängder av nyttiga och praktiska tips, inte bara om vinterförvaring utan också om mycket annat.

Beställ KlassikerGuiden 2022!



**KlassikerGuiden 2022 säljs inte i butik
men du beställer den enkelt med bekväm hemleverans i vår webbshop.**

Köp 129 kr

13. Förslag på skärpta regler för A-traktorer.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-11-01 KL 08:30

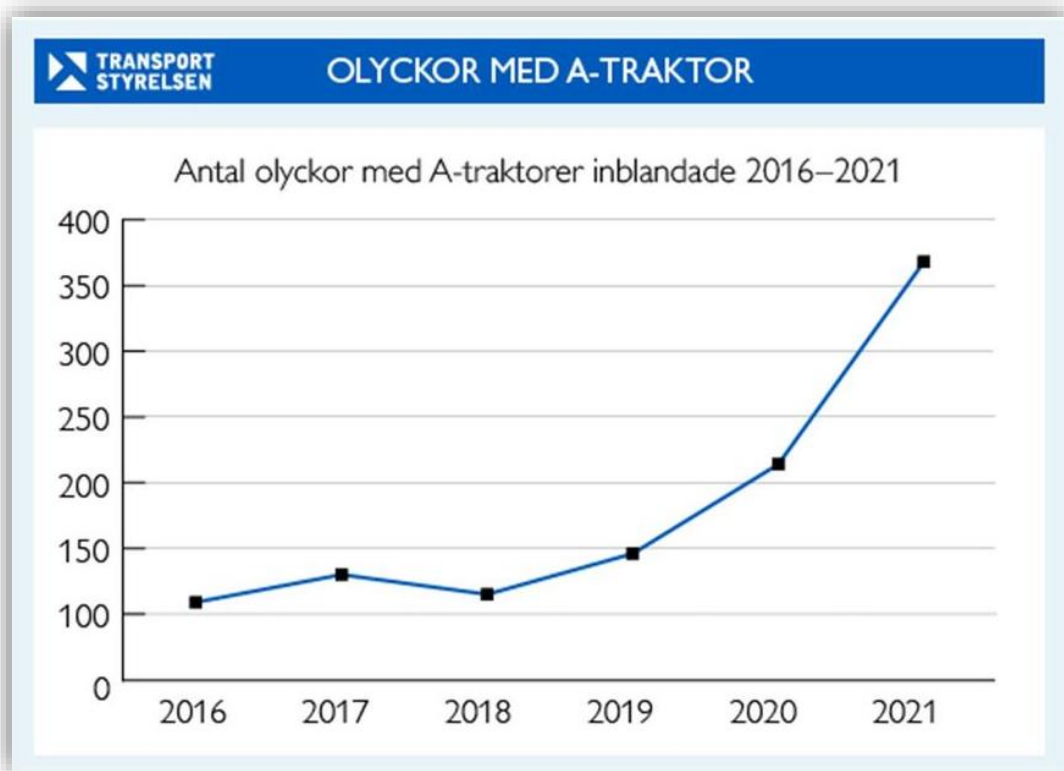
Krav på säkerhetsbälte och vinterdäck bland annat.



Transportstyrelsen presenterar nu ett antal förslag på skärpta regler när det gäller A-traktorer. Dessa fordon har som ni säkert redan vet eskalerat i olycksstatistiken och något måste göras för att få bukt med problemet. Något förbud mot fordonsslaget är dock inte aktuellt.

Förslagen innehåller krav på säkerhetsbälte, att bara en person får sitta i vardera säte, att fordonen måste ha vinterdäck när detta gäller, att de ska bli svårare att manipulera fordonens hastighetsspärrar, att det införs en tvåårig provotid för körkort med behörighet AM och att kraven på utrustning för avgasrening skärps. Man vill även se ökat fokus på risker i utbildningen för körkortet och att det ska bli möjligt att göra utbildningen med fyrhjuliga fordon (idag räcker en moped). LGF-skylden (långsamgående fordon) baktill ska även få krav på hur den ska sitta och synas. Något förslag om höjd hastighet från dagens 30 km/h finns inte.

Idag finns det 50000 registrerade A-traktorer i Sverige.



Så har A-traktorerna utvecklats och vilka regler som gäller. Besiktningsingenjör berättar.



Riksförbundet M Sverige vill förbjuda mopedbilar. Och låta A-traktorer köra snabbare.



Olyckor med A-traktorer har tredubblats. Nya regler kanske presenteras snart.

14. "Man måste hålla nolltolerans mot fusket".**Publicerad: 2022-11-01 kl 11:34. Text: Emanuel Gylling.**

Skärpta krav för A-traktorer handlar inte bara om vinterdäck och bilbälten. I Transportstyrelsens utredning finns också ett förslag om att försvåra manipulering av hastighetsgränsen.



Under den senaste tiden har det kommit allt fler skräckhistorier i media om hur poliser har jagat A-traktorer i hastigheter långt över 100 km/h. Det är uppenbart att det är alldeles för lätt att manipulera hastighetsspärren på 30 km/h.

Calle Linnarsson driver företaget C-Parts i Falköping, som bland annat programmerar fartspärr för A-traktorer. Han har som många kollegor i branschen fått en ny kundkrets de senaste åren, men håller hårt på sin yrkesheder. Bland vanligt förekommande frågor på företagets hemsida framgår det klart och tydligt:

"En fråga som vi dessvärre får allt för ofta idag, även av föräldrar. Vi är starkt emot alla typer av olagliga handlingar och utför inte några switchar eller spärrar för att kunna manipulera hastigheten. Vi gör snarare tvärtom allt för att förhindra manipulering av hastigheten."

– Det är inte helt ovanligt att föräldrar och ungdomar frågar hur man ska göra för att manipulera. Det går ju, om man vill, men som företagare går det inte hålla på så. Man måste hålla nolltolerans mot allt sånt, säger han när vi ringer upp.

I Transportstyrelsens förslag till åtgärder nämns bland annat plombering av vissa fysiska komponenter. Det skulle hindra omprogrammeringar efter att bilen har registrerats som A-traktor.

– Det gäller nog främst de bilar som är strypta med H-Can och H-Reg, säger Calle. I en ECU-spärr är plomberingen redan inprogrammerad.

Problemet, som han ser det, är att A-traktorförarna oftast monterar externa hastighetsregulatorer själva.

– I och med det har de full koll på hur de ska göra för att kringgå hastighetsspärren.



Calle Linnarsson menar att auktoriserade verkstäder som utför installationer kan vara en väg framåt. Det, och en attitydförändring hos föräldrar, krävs för att minska olyckor med A-traktorer.

H-Can och H-Reg

Hastigheten kan spärras på olika sätt. Antingen en omprogrammering av motorns styrenhet, eller med hjälp av externa hastighetsregulatorer. Där finns varianterna H-Can och H-Reg. Det förstnämnda kopplas mot bilens canbus-system där det får en hastighetssignal. När maxhastigheten är på väg att överskridas bryter regulatorn signalen från gaspedalen till motorstyrningen. H-Reg tar input från bilens ordinarie hastighetssignal eller en extra sensor, och bryter tändning eller bränsletillförseln när det går för fort.

Lösningen är dock inte att ta bort försäljningen av H-Can och H-reg, anser han.

– Nej, då skulle ju antalet bilar som kan byggas om till A-traktorer minska. Jag tycker att man inte skulle få installera det själv. En auktoriserad verkstad som gör såna arbeten hade varit bättre.

Han tror att lagförslagen kommer att göra situationen med A-traktorerna mycket bättre. Men en svårare nöt att knäcka är själva attitydproblemet.

– Det säger sig självt att det är ett stort problem när föräldrar vill höja hastigheten, det ger fel signaler till barnen. Gruppträck gör att det problemet sprider sig vidare. Det är viktigt att föräldrarna har dialogen med sina barn att man inte får manipulera hastighetsspärren.



Emanuel Gylling

Teknikens Värld

15. EU tycker inte om svenska A-traktorer – kan stoppas.

PUBLICERAD AV JAN-ERIK BERGGREN 02 NOV 2022, KL 11:09.

Transportstyrelsen föreslår nya regler för att öka säkerheten bland de 50 000 A-traktorer som rullar på svenska vägar. Men redan i början av nästa år kan fordonen stoppas. EU-kommissionen tycker inte om att Sverige tillåter att traktorerna används som personbilar.



Det satt sex ungdomar i A-traktorn som voltade utanför Anderslöv i Skåne i slutet av oktober.

EPA- och A-traktorer har varit en svensk företeelse i många år. De har varit arbetsfordon men i flera fall har de använts som personbilar, om än med betydligt lägre tillåten hastighet.

När Sverige lättade på reglerna för hur traktorerna byggs och regleras vad gäller hastighet **har antalet traktorer ökat dramatiskt**. Som en följd av det och att det inte funnits krav på bland annat användande av bilbälte och vinterdäck har fått antalet olyckor att öka i samma takt. Bara i år har det inträffat **långt över 300 olyckor med A-traktorer och fyra personer har omkommit**.

Som en följd av olycksstatistiken har Transportstyrelsen **föreslagit en rad åtgärder** som nu snabbtreds för att kunna bli ny lag inom tre till sex månader.

Kan stoppas nästa år

Men nu kan Teknikens Värld avslöja att det kan bli ett totalt förbud. EU-kommissionen har varit i kontakt med den svenska regeringen angående A-traktorerna sedan i januari 2022. Detta sedan branschorganisationen för mopedbilar kontaktat kommissionens fordonsgrupp och uppmärksammat dem på hur svenska myndigheter tillåter användande av A-traktorer med endast AM-körkort som krav. Enligt kommissionen följer inte Sverige EU:s fordonslagar.

Den förra svenska regeringen skulle svara senast i juli i år men lyckades skjuta på kravet till efter valet. I slutet av oktober var det därför den nya regeringens sak att svara på kommissionens frågor.

Om EU-kommissionen inte tycker att Sverige svarat tillfredsställande kan A-traktorerna bli ett fall för EU-domstolen och där en stämning kan beredas redan i början av 2023.

16. Porsche 928.

Publicerat av Gran Turismo - 18/08/2019.

Porschen som ingenjörerna älskade men köparna inte förstod. Idag håller den på att bli en eftertraktad samlarbil och en säker bubblare. Även formmässigt ...



Ni kan redan storn. I slutet av 1960-talet började Porsche tvivla på att man skulle kunna sälja så många fler sportvagnar med luftkyld svansmotor, och började förbereda för omställningen till vattenkylda frontmotorer.

Först ut 1976 var 924 som ersatte mittmotorbilen 914 och hade en fyrcylindrig radmotor lånad från Volkswagenhuset. Under 1977 års Genèvealong var det dags för ersättaren till 911, dubbad till 928.

Med 928 ställdes allt det på huvudet som Porscheägare runt om i världen hade vant sig vid – och i många fall uppskattade – med svansmotorbilen 911. Den var betydligt större och tyngre, med V8-maskin i fronten och klart mer välbalanserade vägegenskaper, tack vare sin transaxelkonstruktion där växellådan hamnade vid bakaxeln.

928 innehöll knappast ett enda spår av det dna som gjorde Porsches sportvagnar så unika, inte ens formen hade några som helst band bakåt, vilket väl sade allt om hur mycket Porsches ledning hade tappat tron på sitt gamla och dittills ganska framgångsrika recept.

Porsche 928 mottogs mycket väl av experterna, och faktum är att det är den enda sportbilen som någonsin har tilldelats Årets Bil-utmärkelsen i Europa.

Köparna var dock betydligt svalare, och timingen för introduktionen var också usel, där en chockartad energikris till och med fick de amerikanska bilköparna att börja fundera på hur hög bränsleförbrukningen egentligen var.

Porsche hade planerat att fasa ut 911 i början av 1980-talet, men den relativt tröga starten för den stora GT-vagnen 928 gjorde att man ganska snart började planera för att tillverka båda serierna parallellt.

Men även om 928 utgjorde ett radikalt avsteg från Porsches tidiga idéer var den inte tekniskt så fjärran från vad som sedan länge skapats av de italienska tillverkarna av snabba GT-vagnar. V8 med överliggande kamaxlar, transaxel, individuella hjulupphängningar och stora skivbromsar hade vi sett tidigare.



Det som riktigt stack ut var formen, signerad Wolfgang Möbius under ledning av designchefen Anatole Lapine. Även om proportionerna var traditionella för biltypen, var uttrycket nydanande och futuristisk med sin avrundade form och välvda fönsterpartier. Stötfångarna var helt integrerade i karossformen, och en kombibaklucka öppnade ett rejält rymligt lastutrymme.

Under utvecklingsarbetet med 928 tog man fram ett motorblock i aluminium med kapacitet för mer än 5,5 liters slagvolym, men när man gick i produktion 1978 nöjde man sig med 4,5 liter och 240 hästar för att hålla förbrukningen nere. Det skulle dock bara ta ett par år innan bensinpriserna hade stabiliserat sig och bilköparna glömt oljekrisen, och S-modellen debuterade 1980 med 4,7 liter och 300 hästar.

Till skillnad från 911-köparna valde dock 928-kunderna företrädesvis automatlåda, som ytterligare förstärkte den avgrundsstora skillnaden i karaktär mellan modellerna.

928 brukar ofta framhållas som en av tidernas bästa långfärdsjärn, men det är en sanning med viss modifikation. Kursstabilitet och styrningens feedback är av högsta klass, men fjädringskomforten är rätt medioker, och framför allt: Det är mycket vägljud i kupén.

Den radikala formen hölls relativt intakt i nio år, tills det var dags för en ganska rejäl uppgradering när S4 debuterade 1987 med modifierad front och akter. Helt nya fyrventilstoppar tillsammans med en ökning till 5,0 liters volym gav 20 hästkrafter extra (320 totalt).

Uppgraderingarna gav 928 ett nytt liv, och med tillskott av nya specialversioner nästan varje modellår (S4 Sport, Club Sport, GT och GTS) kunde man hålla igång intresset för den fortfarande på det artonde och sista modellåret så säregna modellen.

När man stängde produktionslinan för 928 år 1995 hade man byggt lite mer än 61000 bilar eller knappt 3400 exemplar per år i snitt. Det faktum att modellserien blev en udda fågel och en återvändsgränd för märket betydde att proppen gick ur begagnatpriserna och särskilt den första generationen före ansiktslyftet 1987. 928:or av tidiga årgångar, i varierande stadium av förfall, har närmast slängts efter hugade drömmare med liten plånbok under många år, ägare som sällan har haft råd att hålla igång de relativt driftsdyra bilarna.

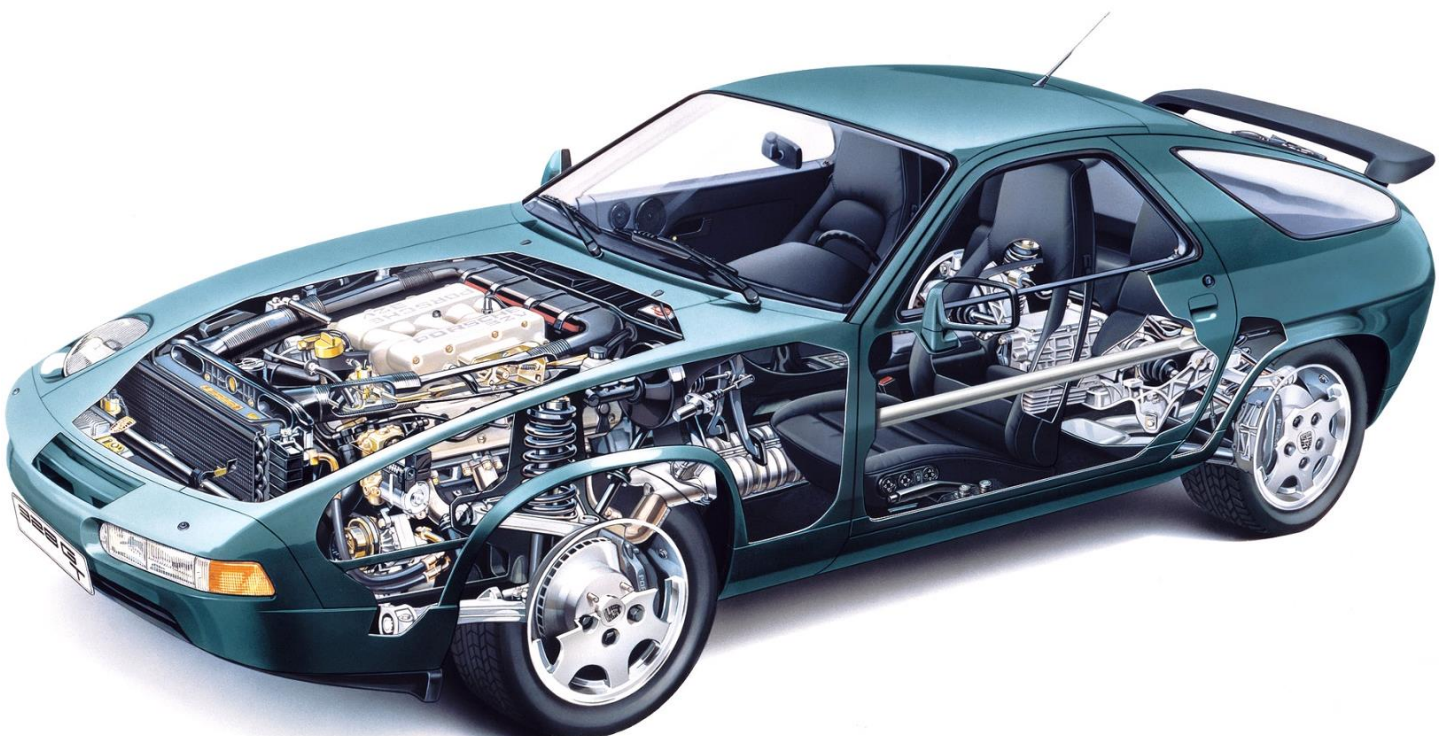
Den säregna och inte helt lättsålda GT-vagnen har passerat sin 25-årsdag med marginal, och det kommer inte som någon större överraskning att priserna nu har börjat röra sig uppåt.

Det gäller dock bara bilar i gott eller bättre skick, och främst tidiga exemplar i originalskick. Medan vraken fortfarande är nästan gratis, kostar fina exemplar nu väl över 100000 kronor och beskriver en snabbt stigande kurva.



De enda versioner som inte har varit nere i dyn och vänt värdemässigt är GT-/GTS-varianterna, som byggdes i relativt små serier med ända upp till 5,4-litersmotorer på 350 hästar. De bilarna har omhulrats av ett gäng trogna entusiaster, och här får man räkna med att hosta upp mellan 250000 och 300000 för fina exemplar idag.

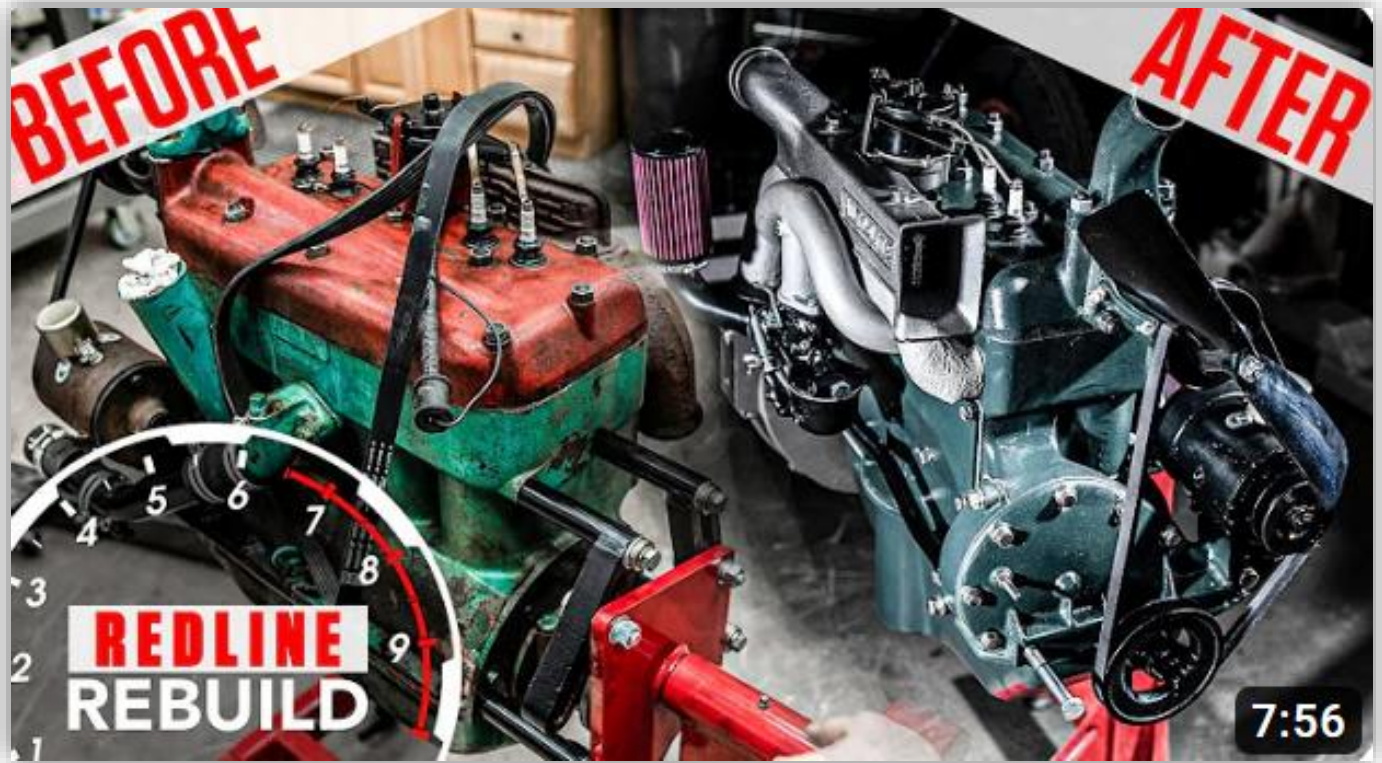
Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.1 2015.



17. Fredagsfilmen: Motorreovering på åtta minuter.

Publicerat av Jim Lundberg 7 oktober 2022.

Tänk om det kunde gå så här fort att renovera en motor!



FILM: <https://youtu.be/GGn-5VoS-m8>.

SLUT