



Gutbrod Superior 600 1952.

- 1. Volvo Cars stänger i Torslanda igen.**
- 2. Nevs ägare har skulder på 900 miljarder.**
- 3. Toyota gasar på och gör rekordvinst.**
- 4. Joe Bidens mål: 50 procent laddbara bilar år 2030.**
- 5. Alfa Romeo blir helelektriskt år 2027.**
- 6. Då kommer Volkswagens kompakta elbilar.**
- 7. Nya uppgifter kring Volkswagens kommande små elbilar.**
- 8. Första bilderna: Här är Volkswagen ID.5 GTX.**
- 9. Porsche släpper sista specialutgåva av banräsaren 911 GT2 RS Clubsport.**
- 10. Radford återuppstår – visar Lotus-hyllningen Type 62-2.**
- 11. Elbilar dyrare att underhålla än bensinbilar.**
- 12. Deltavarianten tvingar New York ställa in bilmässa.**
- 13. Vi avslöjar 10 myter om bilar som inte är sanna.**
- 14. Trabant-historia: Ingen fara på taket!**
- 15. Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale.**
- 16. Lamborghini Huracan STO.**
- 17. Peugeots Hyperbil presenterad.**

1. Volvo Cars stänger i Torslanda – igen.

Publicerad 2021-08-15 kl 11:18 (uppdaterad 2021-08-15 kl 13:47). Text Magnus Kvandal.

Från och med onsdag kväll stoppas produktionsbanden i Volvo Cars Torslanda-fabrik tillfälligt. Det rapporterar P4 Göteborg. Stoppet beror på att det är brist på komponenter i fabriken till följd av den globala bristen på halvledare.



Chipbristen tvingar fram ännu en paus i Göteborg.

Enligt ett brev till fabriken anställda som [Göteborgs-Posten tagit del av](#) kommer produktionen återupptas på söndag klockan 21:54. Det innebär ett fyra dygn långt stopp i produktionen.

Extrapersonal på plats.

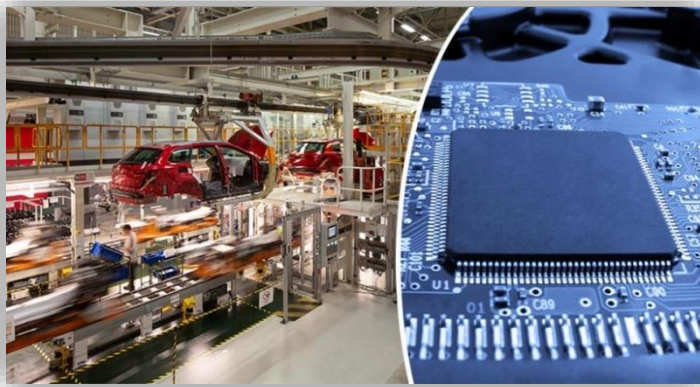
Även i maj i år stoppades produktionen under tre dagar, av samma anledning. Den gången erbjöds personalen 15.000 kronor extra för att jobba in produktionsbortfallet under en av sina semesterveckor – den här veckan. Men i stället tvingas de nu stoppa produktionen ännu en gång.

– **De räknade** med materialbrist vecka 19 och att det skulle gått över till nu. Någon har skjutit sig i foten ordentligt. Man har alltså tagit in massa extra folk från semestern och så finns det inget material. Det väcker vissa frågor om planering, säger Volvo-medarbetaren och skyddombudet Lars Henriksson till Göteborgs-Posten.

Volvo har under året även haft flera stoppdagar i sina fabriker i USA och Kina på grund av komponentbrist. De har också börjat sälja bilar [utan vissa säkerhetsfunktioner](#), exempelvis dödsvinkelvarnare.

Fabriken i Torslanda bygger bilar baserade på SPA-plattformen, alltså 60- och 90-serien. Normalt produceras omkring 1.250 bilar per dag.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Vi reder ut: Här är orsakerna bakom bilbranschens nya kris.



Stopp hos Volvo i Torslanda efter chipbrist.



Därför kallar Volvo tillbaka tjänstemännen.



Volvos kluriga knep – för att klara chipbristen.



2. Nevs ägare har skulder på 900 miljarder. "Behöver slimma sin verksamhet".

AV Susanna Wictorzon.

Uppdaterat 2021-08-15 kl 13.39.

Publicerat 2021-08-15 kl 10.22.

Biltillverkaren Nevs kinesiska ägare, fastighetsjätten Evergrande, har skulder på motsvarande 900 miljarder kronor, uppger Reuters, och kan nu tvingas avyttra tillgångar, rapporterar Dagens industri.



Klicka på: <https://sverigesradio.se/artikel/nevs-agare-har-skulder-pa-900-miljarder>.

Men det ska inte påverka Nevs bilfabrik i Trollhättan med omkring 700 anställda, tror Nevs vd Stefan Tilk. "Det jag känner till är att de är mer intresserade av att köra vidare med elbilssatsningen och släppa mer på fastighetssidan", säger Stefan Tilk.



Susanna Wictorzon

3. Toyota gasar på – gör rekordvinst.

Publicerad 2021-08-15 kl 9:08 (uppdaterad 2021-08-15 kl 12:10).

Mellan april och juni i år gjorde världens största biltillverkare Toyota en vinst på drygt 70 miljarder kronor. Det är en femdubbling jämfört med förra året och ett nytt rekord för perioden.



Biljätten går starkt trots pandemi och chipbrist.

Brist på halvledare och stigande priser på råvaror gör att biljätten trots den starka kvartalsrapporten lämnar sina prognoser för resten av året oförändrade.

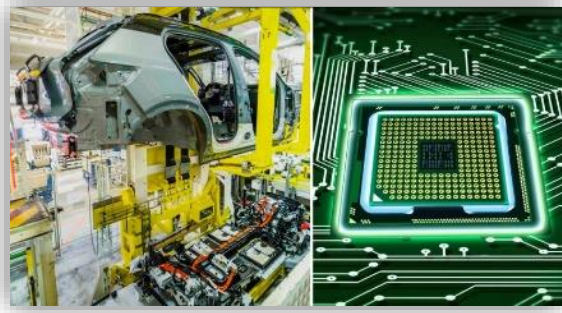
Fram till det japanska räkenskapsårets slut i mars 2022 räknar de med att sälja 9,6 miljoner bilar över hela världen och göra en vinst på 180 miljarder kronor.

Läs också:



Pionjärerna har halkat efter – nu motarbetar de omställningen.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Chipbristen fortsätter – här är senaste siffrorna.



Nya rekordresultat för Volvo Cars.



Teslas vinstrekord: En miljard dollar.



Volkswagen gör vinstrekord – trots chipbristen.



Magnus Kvandal

4. Joe Bidens mål: 50 procent laddbara bilar år 2030.

Publicerad 2021-08-15 kl 16:49.

(uppdaterad 2021-08-15 kl 18:14).

USA:s president vill att fler elbilar ska byggas – men inför inte några bindande krav.



*Jeeps nuvarande utbud av laddhybrider har tilläggsnamnet 4xe.
Om två år kommer märkets första elbil.*

På torsdagen samlades Joe Biden och chefer för GM, Ford och Stellantis på gräsmattan utanför Vita huset för att presentera presidentens målsättning: år 2030 ska hälften av alla nya bilar som säljs i landet vara elbilar, laddhybrider eller vätgasbilar.

– Framtiden för den amerikanska bilindustrin är elektrisk. Det finns ingen återvändo, sa Joe Biden, som också passade på att provköra en av Jeeps laddhybridmodeller framför regeringsbyggnaden.

Målsättningen är däremot inte bindande, och är uppenbarligen resultatet av en kompromiss mellan regeringen och landets stora biltillverkare. GM, Ford och Chrysler-ägaren Stellantis skrev i ett gemensamt pressmeddelande att de står bakom målsättningen och att de kommer att sträva efter att "40–50 procent av årliga säljvolymerna i USA" ska vara "eldrivna" i slutet av årtiondet. Deras definition av eldrift inkluderar också laddhybridbilar, som mestadels drivs av bensin eller diesel.

De tre biltillverkarna, som alla har rötter i Detroit och som i USA går under namnet "The big three", la dock in brasklappen att det inte kommer vara möjligt att uppnå de "aggressiva målen" om inte staten investerar miljarder dollar i subventioner, laddinfrastruktur, forskning och utveckling.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1423466983891345408>.

Tesla, som både är ett amerikanskt företag och världens största elbilstillverkare, var inte inbjudna till mötet i Vita huset. Det spekuleras i om det beror på att Tesla till skillnad från "De tre stora" inte är fackligt anslutna.

I och med att USA inte ställer några faktiska krav på bilindustrin går de på en betydligt mjukare linje än både Europa och Kina. EU-kommissionen, unionens lagstiftande organ, la i somras fram ett [förslag om att helt förbjuda](#) fossildrivna bilar år 2035. I Kina måste hälften alla nya bilar som säljs från och med 2035 vara laddbara eller vätgasdrivna, och den resterande hälften ska vara elhybrider.

Även delstaten Kalifornien går på en hårdare linje än resten av landet och planerar att förbjuda försäljning av nya bensinbilar år 2035. Joe Biden har fått påtryckningar från det egna partiet om att följa deras exempel och införa bindande krav från hela landet, men han har i stället valt en kompromiss.

USA:s miljömyndighet EPA la på torsdagen också fram nya förslag till förbruknings- och utsläppsstandarder för bilar. Efter att Trump-administrationen lättat på de krav som infördes av Barack Obama år 2012 skärps nu reglerna igen.

Precis som i Europa är det biltillverkarnas så kallade flottgenomsnitt som regleras, alltså den genomsnittliga förbrukningen för alla sålda bilar från en viss biltillverkare. I dag ligger gränsen vid 5,9 liter per 100 km, och enligt det nya förslaget ska den siffran förbättras med knappt fyra procent varje år med målet att nå 4,5 liter per mil till 2026.

Under Obama var kravet en femprocentig årlig förbättring, men det ändrades under Trump till 1,5 procent.

Just nu är endast två procent av nya bilar i USA helt eldrivna, men siffran pekar brant uppåt. Under andra kvartalet i år såldes mer än 100.000 elbilar och 250.000 laddhybrider i landet.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Boschs vd rasar: Tycker EU är "fixerat" vid elbilar.



Efter coronadippen: Risk för bilköer och högre utsläpp.



Pionjärerna har halkat efter – nu motarbetar de omställningen.



EU-förslaget: Inga avgaser efter 2035.



Magnus Kvandal

5. Alfa Romeo blir helelektriskt år 2027.

Publicerad 2021-08-15 kl 13:08.

(uppdaterad 2021-08-15 kl 13:23).

Text Magnus Kvandal.

Det sportiga italienska märket överger förbränningsmotorer helt.



Alfa Romeo Giulia GTAm är en hårdkokt motorsportversion av Giulia Quadrifoglio. Motsvarande modeller kommer i framtiden vara batteridrivna.

Alfa Romeo är ett av fem Stellantis-märken som kommer sluta helt med förbränningsmotorer innan 2020-talet är över. Alfa Romeo, Fiat, DS, Lancia och Opel kommer alla bli elbilmärken de kommande åren.

Under presentationen av sin första halvårsrapport meddelade jättekoncernen att Alfa Romeo från och med 2027 enbart kommer sälja helt eldrivna bilar i både Europa, Nordamerika och Kina.

Från och med 2024 kommer DS, Citroens lyxmärke, bara lansera elbilar även om de kommer fortsätta sälja bilar med förbränningsmotorer. Efter 2026 kommer alla nya Lancia-modeller vara eldrivna.

Opel meddelade i juni att de kommer vara ett helelektriskt märke i Europa år 2028. Fiats modellutbud kommer bli helt eldrivet mellan 2025 och 2030.

Stellantis, som äger 14 olika bilmärken, har tidigare sagt att de ska investera mer än 300 miljarder kronor i elektrifiering till år 2025. Tills dess ska företaget ha minst en elbil i varje segment.

I sin första halvårsrapport redovisade Stellantis en vinst på drygt 59 miljarder kronor.

PREMIUM **STELLANTIS**

ALFA ROMEO

100% BEV in 2027
in basecamps of Enlarged Europe,
North America and China


**Pricing Power +0.7% and
-0.6% vs. Benchmark**
for H1 2021 in Europe G7⁽¹⁾ and
North America, respectively

**Residual Value Management
Process Launched**



(1) Belgium, France, Germany, Italy, Netherlands, Spain and UK

LANCIA

**100% Electrified in 2024,
with 100% BEV Launches from 2026**


Pricing Power -19.3%
vs. Benchmark
for H1 2021 in Italy B-Segment


Ypsilon #1 in Italy B-Segment
with 13.9% market share in H1 2021



DS AUTOMOBILES

100% BEV Launches from 2024


Pricing Power +2.4%
vs. Benchmark
for H1 2021 in Europe G7⁽¹⁾

**4 Cars in Line-up
with Addition of
All-New DS 4 and DS 9**



Skärmdump från Stellantis presentation.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nya uppgifter: Så ska Alfa Romeo och Lancia överleva.



Nybildade Stellantis gör miljardvinst.



Bekräftat: Jeep lanserar elbil om två år.



6. Då kommer Volkswagens kompakta elbilar – Skoda Elroq först ut.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-08-15, 12:11.

Volkswagengruppens nästa kull av MEB-baserade elbilar blir mindre och billigare än dagens. Först ut blir Skoda Elroq, följt av Seat Acandra, VW ID 1 och VW ID 2.



Skoda Fabia uppdaterades nyligen med en ny nos som ska påminna om elbilen Enyaq. Förmodligen blir nosen på den kommande Elroq inte bli alltför olik.

Trots att tillverkningen av Volkswagens nästa serie av elbilar på MEB-plattformen ska ske på någon av koncernens fabriker i Spanien blir den första att lanseras en Skoda, rapporterar [Auto News](#).

Elroq blir namnet på den nya modellen från det tjeckiska märket. Den ska positioneras under suven [Skoda Enyaq](#) som idag är märkets enda elbil (stadsbilen Citigo iV togs ur sortimentet ifjol) när den lanseras i mitten av 2024.

Av namnet att döma kan det röra sig om en högbyggd crossovermodell – Skoda brukar nämligen ge sina suvar och crossovers namn som slutar på bokstaven Q. I sådant fall lär den vara tänkt att ersätta förbränningsmodellen [Kamiq](#).



Den senaste MEB-trion: suvarna Skoda Enyaq iV, VW ID 4 och Audi Q4 e-tron.

I början av 2025 ska Elroq sedan följas av en syskonmodell från Seat som får namnet Acandra. Enligt uppgift blir det en halvkombi med "sportig styling" som ska attrahera en yngre målgrupp i städer och förorter. Det är även möjligt att den får en andra karossvariant – möjligen en helkombi.

2025 kommer också Volkswagen lansera crossovern ID 1. Två år senare, 2027, kommer sedan halvkombin ID 2. Som namnen antyder blir dessa också mindre än dagens VW ID-bilar, crossovern [ID 4](#) och halvkombin [ID 3](#).

Samtliga ovan modeller ska enligt Auto News få ett grundpris på drygt 19.000 euro (ungefär 190.000 kronor) ute i Europa, något som [rimmar med äldre uppgifter](#).

Seat var tidigare ansvariga för projektet, som gått under namnet MEB Entry, men [petades ifjol från posten](#). Då var det ännu oklart vilket VW-märke skulle ta över projektet, som nu alltså har tillfallit Skoda.

Trots det ska de kompakta MEB-modellerna byggas i Seats hemland Spanien, antingen på märkets huvudfabrik i Martorell, Barcelona, eller Volkswagens Navarrafabrik i Pamplona där modellerna Polo och T-Cross idag tillverkas.

Bekant hårdvara men finare mjukvara

De nya mindre MEB-bilarna kommer bygga på en kortad version av plattformen. Trots det ska de använda samma batteripaket som dagens modeller, som har en nettokapacitet på 45–77 kWh.

Enligt Auto News källor ska dock samtliga, trots sitt låga pris, få ett "kraftfullt" operativsystem som erbjuder funktioner som hittills bara har varit tillgängliga i Volkswagengruppens dyrare modeller. Dessa ska inkludera sök- och betaltjänster, laddningassistans och uppkoppling till sakernas internet (Internet of Things, IoT på engelska).



Wiggo Björck



7. Nya uppgifter kring Volkswagens kommande små elbilar.

AV Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-07.

Volkswagenkoncernen vill lansera tre elbilar med ett pris på mellan 200 000 och 250 000 kronor de närmsta åren. Det skriver branschtidningen Automotive News och väcker därmed åter förhoppningen om de efterlängtrade modellerna ID.1 och ID.2.



Men först ut av de så kallade "Small EV" är enligt tidningen ingen Volkswagen utan en Skoda som uppges få namnet Elroc. Modellen ska lanseras under 2024 med ett pris knappt under 200.000 kronor.

Den ska sedan få sällskap av en småbil från SEAT med namnet Acandra samt till slut en modell från Volkswagen kallad ID.1 som kommer 2025, enligt tidningen.

Först två år senare planeras en ID.2 som ska vara något större i form av en liten SUV eller CUV.

Ända sedan Volkswagen drog ingång sin satsning med elbilar och MEB-plattformen har det talats om en billig "folkelbil" med en prislapp på omkring 200 000 kronor.

När ID.3 fortfarande gick under konceptnamnet ID Neo ryktades det om möjligheten med en instegsmodell som skulle få just det priset.

Så blev inte fallet, och hoppet om en billig folkelbil förflyttades till ryktena om modellerna ID.1 och ID.2.

För att lyckas med sitt mål om att 70 procent av försäljningen ska utgöra av elbilar år 2030 i Europa krävs det att Volkswagenkoncernen tar fram en elbil med ett lägre pris än dagens ID.3 och ID.4.

Spekulationerna kring den eller de mindre modellerna på MEB-plattformen har varierat de senaste åren.

Först hette det att de skulle utvecklas av SEAT, men det uppdraget drogs tillbaka.

Ett tag hette det att utvecklingen av "Small EV" skulle ske i Kina genom Volkswagens dotterbolag Anhui där.

Sen verkade det som att den spanska tillverkaren återigen fått förtroende att ta fram en elektrisk småbil. Tidigare i år lovade också SEAT-chefen Wayne Griffiths en "elektrisk stadsbil" med ett pris på max 250 000 kronor.

Uppgifterna i Automobile News pekar på att Skoda nu kommer vara först ut men en mindre modell på MEB-plattformen. Det betyder att utvecklingen av koncernens lilla elbil nu ligger hos dem.

Tillverkningen av alla de olika småbilarna ser däremot ut att gå till SEAT:s fabriker i Spanien.

8. Första bilderna: Här är Volkswagen ID.5 GTX.

Publicerad 2021-08-15 kl 12:00.

(uppdaterad 2021-08-15 12:15).

Förhandsvisas med lätt kamouflage.



Den som är sugen på en [VW ID.4](#), men som tycker att den har lite för stort bagageutrymme, kan nu andas ut. Nästa år når nämligen den nya modellen ID.5 bilhallarna.

Volkswagen har offentliggjort bilder på modellen med en lätt maskering inför premiärvisningen på milmässan i München den 7 september.

I allt väsentligt är det här en likadan bil som ID.4, bortsett från att den har en sluttande taklinje. "Elegant som en coupé, stark som en suv och dessutom helt elektrisk", skriver Volkswagen om modellen.

Volkswagen har hittills bara omtalat ID.5 i GTX-utförande, vilket innebär dubbla motorer och fyrhjulsdraft. [ID.4 i GTX-version](#) premiärvisades i våras med 295 hästkrafter, en 0–100-tid på 6,2 sekunder, en toppfart på 180 km/h och en räckvidd på 48 mil enligt WLTP.

ID.5 får troligen motsvarande prestanda, men har enligt Volkswagen en räckvidd på 497 km. Coupéversionerna av suvmodeller har som regel lite lägre luftmotstånd, vilket ger några extra kilometer per laddning.



Magnus Kvandal



9. Porsche släpper sista specialutgåva av banräsaren 911 GT2 RS Clubsport.

Publicerad 2021-08-06 kl 15:55.

Produktionen av den renodlade banpiskaren återupptas ännu en gång för att fira 25-årsjubileumet av motorsportpartnern Mathey-Racing.



Led-framljusen på Porsche 911 GT2 RS Clubsport 25 har samma design som tävlingsbilen 911 RSR. De gröna detaljerna är inspirerade av Manthey-Racings gröngula 911 GT3 R som regelbundet tävlar på Nürburgring.

FILM: <https://youtu.be/dfHXWyBtw00>.

Generation 991 vägrar dö. Nu återupptar Porsche återigen produktionen av den sjunde generationen av Porsche 911, först lanserad 2011. Det rör sig om den icke väglagliga värstingmodellen GT2 RS Clubsport som [först visades 2018](#).

Då skulle 200 exemplar byggas som en sista ultimat version. Nu blir det trots det ytterligare 30 till. Namnet på denna specialutgåva av en specialutgåva blir Porsche 911 GT2 RS Clubsport 25 för att fira 25-årsjubileumet av racingteamet Manthey-Racing.

Jubileumsbilarna skiljer sig från de tidigare Clubsportbilarna på flera punkter. Porsche har plockat flera detaljer från en annan 991 GT2 RS-baserad banpiskare, nämligen den mycket exklusiva [935 med "flachbau-nos"](#) från 2019. Det inkluderar allt från chassit inkluderande styrning och de extra breda 18-tumsfälgarna till styrelektroniken.

Den med ett vant Porsche-öga lär dock redan ha noterat den ordentligt ommöblerade nosen som nu döljer en enstaka centralt monterad kylare istället för två (en i vardera hörn) – precis som på tävlingsbilen 911 GT3 R. Det ska både ge bättre kylning vid bankörning och bättre krockskydd vid en frontalkrock.

Andra unika detaljer som nämns inkluderar det platta underredet, kolfiberhuven med ett NACA-insug där Porsche-emblemet vanligtvis sitter och den rejäla vingen som har en ny design.

Smolket i bågaren (beroende på hur man ser på saken) är att den 3,8 liter stora, dubbelt turbomatade boxersexan har lämnats orörd. Den ger likt vanliga 911 GT2 RS 700 hästkrafter och 750 Nm, som sänds genom en lika orörd 7-stegad dubbelkopplingslåda. Men, varför ändra på ett vinnande koncept?

Och så var det priset, ja. 525.000 euro, eller drygt 5,3 miljoner kronor, exkluderande moms och andra tillkommande avgifter. Orderböckerna har redan öppnats, med första leverans i början av 2022.



Porsche har byggt sin sista 991-modell – 911 Speedster.



Porsche återupptar produktionen av 911 GT2 RS – på grund av ett skeppsbrott.



Porsche 935 är tillbaka med 700 hk – byggs i 77 exemplar.



Wiggo Björck

10. Radford återuppstår – visar Lotus-hyllningen Type 62-2.

PUBLICERAD: 09 AUG 2021, KL 10:01.

TEXT ROBIN TÖRNROS.

Radford visar upp sin första moderna bil, en hyllning till tävlingsbilen Lotus 62 från 1969. Kommer tillverkas i samarbete med Lotus.



FILM: <https://vimeo.com/544349020>.

Radford är kanske inte ett namn som man hör varje dag med det är inte så konstigt då företaget inte har varit i drift de senaste 50 åren. Tidigare i år återupplivades det i Kalifornien med profiler som F1-föraren Jenson Button, bilbyggaren Ant Anstead, designern Mark Stubbs och advokaten Roger Behle.

Radford grundades i Storbritannien 1948 och var då en karossbyggare som främst levererade specialversioner av Bentley, Rolls-Royce och Mini. Den senare fick en slags återupplivelse i form av [Mini Inspired by Goodwood](#) 2012.

Nu när gänget bakom nystasningen på Radford blåser nytt liv i namnet gör det så i samarbete med ett annat ikoniskt brittiskt bilmärke, nämligen Lotus. Med start senare i år kommer de att tillverka totalt 62 exemplar av modellen de kallar för Type 62-2. En modern hyllning till Lotus tävlingsbil Type 62 från 1969, som du ser skymta förbi i filmen nedan.

Utvecklingen sker i samarbete med Lotus Engineering och som grund använder man ett aluminiumchassi hämtat från Lotus Evora men med en ny bakdel för bättre vridstyvhet. Motorn blir densamma som i [nyligen presenterade Lotus Emira](#), en 3,5-liters V6 från Toyota som är utrustad med kompressor. En mittmonterad motor som i Type 62-2 kommer leverera 436 hästkrafter till bakhjulen i standardutförandet som kallas Classic. I Golf Leaf-versionen skruvas effekten upp till 507 hästkrafter och längre fram kommer JPS-versionen, John Player Sport, där effekten ska vara 609 hästkrafter.



Type 62-2 ska ha individuell upphängning med ställbara dämpare runt om och stannar gör den med hjälp av bromsar från AP Racing med fyrkolvsok. Antingen med stål- eller kolfiberkeramiska skivor. Som standard är växellådan sexväxlad manuell medan de starkare motorerna kommer med en sjuväxlad dubbelkopplingslåda och diffbroms.

Karossen är helt tillverkad av kolfiber och tack vare det ska vikten för Type 62-2 landa på under 1 000 kg. Designern Mark Stubbs står för formerna och visst syns likheterna med originalet. Den tvådelade spoilern bak får kunden själv välja om den vill ha. Type 62-2 mäter 113 centimeter på höjden vilket gör den två centimeter högre än [Lotus Elise](#), övriga mått delar Radford inte med sig av i nuläget.

Än så länge får vi inte se några bilder på interiören men enligt Radford kommer den att vara avskalad med en sextums digital instrumentering och ”ha tillräckligt mycket bagageutrymme”.

Pris får vi heller inte veta i nuläget men förvänta dig att det troligen blir högt. Tillverkningen är planerad att dra igång under slutet av 2021 och de första bilarna ska börja levereras i början av 2022.

Nu när gänget bakom nystasningen på Radford blåser nytt liv i namnet gör det så i samarbete med ett annat ikoniskt brittiskt bilmärke, nämligen Lotus. Med start senare i år kommer de att tillverka totalt 62 exemplar av modellen de kallar för Type 62-2. En modern hyllning till Lotus tävlingsbil Type 62 från 1969, som du ser skymta förbi i filmen nedan.

Utvecklingen sker i samarbete med Lotus Engineering och som grund använder man ett aluminiumchassi hämtat från Lotus Evora men med en ny bakdel för bättre vridstyvhet. Motorn blir densamma som i [nyligen presenterade Lotus Emira](#), en 3,5-liters V6 från Toyota som är utrustad med kompressor. En mittmonterad motor som i Type 62-2 kommer leverera 436 hästkrafter till bakhjulen i standardutförandet som kallas Classic. I Golf Leaf-versionen skruvas effekten upp till 507 hästkrafter och längre fram kommer JPS-versionen, John Player Sport, där effekten ska vara 609 hästkrafter.

Type 62-2 ska ha individuell upphängning med ställbara dämpare runt om och stannar gör den med hjälp av bromsar från AP Racing med fyrkolvsok. Antingen med stål- eller kolfiberkeramiska skivor. Som standard är växellådan sexväxlad manuell medan de starkare motorerna kommer med en sjuväxlad dubbelkopplingslåda och diffbroms.



Karossen är helt tillverkad av kolfiber och tack vare det ska vikten för Type 62-2 landa på under 1 000 kg. Designern Mark Stubbs står för formerna och visst syns likheterna med originalet. Den tvådelade spoilern bak får kunden själv välja om den vill ha. Type 62-2 mäter 113 centimeter på höjden vilket gör den två centimeter högre än [Lotus Elise](#), övriga mått delar Radford inte med sig av i nuläget.

Än så länge får vi inte se några bilder på interiören men enligt Radford kommer den att vara avskalad med en sextums digital instrumentering och ”ha tillräckligt mycket bagageutrymme”.

Pris får vi heller inte veta i nuläget men förvänta dig att det troligen blir högt. Tillverkningen är planerad att dra igång under slutet av 2021 och de första bilarna ska börja levereras i början av 2022.



ROBIN TÖRNROS

11. Studie: Elbilar dyrare att underhålla än bensinbilar.

PUBLICERAD: 06 AUG 2021, KL 15:00. AV TIM DAHLBACKA.

Analysfirman We Predict har studerat servicekostnaden för elbilar under fem års tid och jämfört med bensindrivna motsvarigheter. Vad studien fann var att det fortsatt kostar mer att underhålla en elbil men att gapet minskar över tid.



We Predict har tittat på data från runt 19 miljoner fordon med modellår från 2016 till 2021 och jämfört kostnaderna mellan elbilar och fossil drivna bilar. Studien visar att helt eldrivna bilar kostade 2,3 gånger så mycket att underhålla efter tre månaders ägande. Efter ett år sjönk den siffran till endast 1,6 gånger dyrare.

Under den niomånadersperioden syntes ett 77-procentigt fall i underhållskostnader och även en viss minskning i reparationskostnader. Datan visade dock att servicetekniker spenderar dubbelt så lång tid när de diagnostiserar problem med elbilar än med vanliga fossil drivna fordon. Det tar även 1,5 gånger längre tid att fixa bekymren och den genomsnittliga arbetskostnaden var 1,3 gånger högre.

Renee Stephens, vice vd på We Predict, menar att detta delvis beror på att elbilsrelaterade problem fortfarande är nya och obekanta för många tekniker. En majoritet av reparationsarbetet avsåg kabelproblem och bekymmer med laddningen. We Predict fann även att elbilar hade mer hjulproblematik, vilket man förklarar med de slits mer på grund av de stora batterierna och att bilarna överlag är tyngre.

En av modellerna som gjorde bäst i frågan sig i undersökningen var Ford Mustang Mach-E. Efter tre månaders ägande låg underhållskostnaden för Mach-E på 801 kronor per fordon, vilket kan jämföras med närmaste utmanaren [Audi e-tron](#) där kostanden låg på 3 153 kronor per fordon.

I framtiden avser We Predict att genomföra en liknande rapport över kostanden efter tre års ägande.

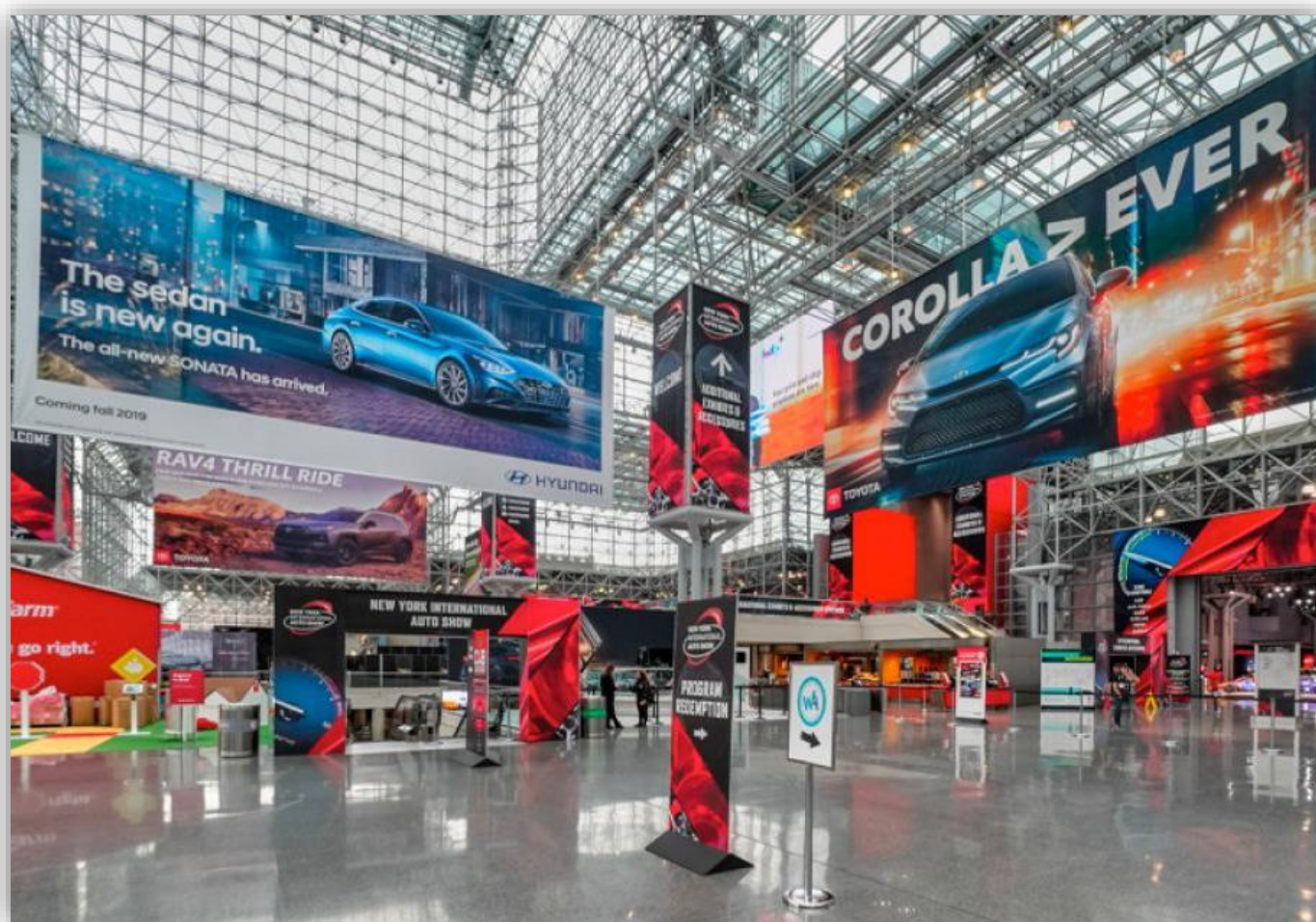
12. Deltavarianten tvingar New York ställa in bilmässa.

Publicerad 2021-08-05 14:34.

(uppdaterad 2021-08-05 14:51).

Text Magnus Kvandal.

Det blir ingen New York Auto Show i år heller.



Två veckor innan den planerade öppningen ställer arrangörerna nu in New York Auto Show för andra gången. Anledningen är att den mer smittsamma så kallade deltavarianten av coronaviruset nu sprids snabbt i landet.

Årets mässa var tänkt att ha ett speciellt fokus på elbilar. Så sent som förra veckan publicerades en reklamaffisch för eventet med titeln "Framtiden är ljus".

Bilmässan arrangeras vanligtvis i april varje år. Förra året ändrades datumet till augusti innan den ställdes in helt och hållet. Mässlokalerna har i perioder använts som fältsjukhus, [skriver The Verge](#).

MER FRÅN VI BILÄGARE:



”Jag blev utskrattad när jag visade upp Tesla på bilmässan”.



Bilsalongen NAIAS i Detroit ställs in.



New York Auto Show senareläggs på grund av coronavirus.

13. Vi avslöjar 10 myter om bilar som inte är sanna.

Av Pär Brandt, Publicerad 2021-08-15, 10:00.

Gillar du bilar? Då är risken stor att du blivit lurad. En del osanningar har bitit sig fast i decennier men nu är det dags att avslöja myterna. Har du koll på de här tio grejerna vet du garanterat mer än dina polare! Bland myterna som inte stämmer finns att Volvo uppfann trepunktsbältet och att Henry Ford uppfann det löpande bandet.



Jo, Volvo var först med trepunktsbälte som standard i personbilar. Men patentet ...

Ämnet bilar berör och skapar starka känslor, liksom historier. En del av de här berättelserna har fått en märklig kraft och spridits, ibland sedan bilens barndom. Men alla är inte sanna – även om de upprepats väldigt många gånger.

I den här artikeln levererar vi tio seglivade påståenden om bilar och bilindustrin som upprepats så många gånger att de blivit sanna. Men de är alla myter.

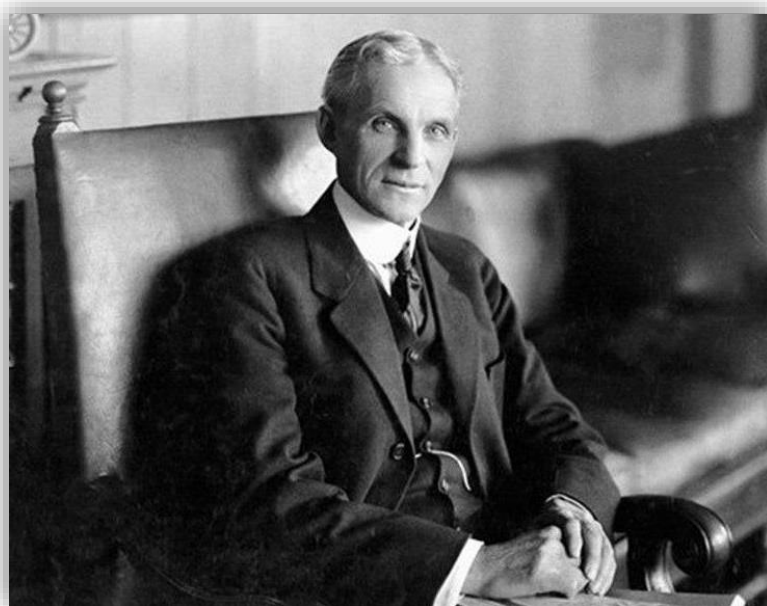


Den var ofta svart, men inte alltid. Här en T-Ford från 1914.

1. T-Forden – endast i svart

"**Du kan få din bil** i vilken kulör som helst, bara det är svart." Så sa Henry Ford, grundaren av den stora bilkoncernen, och citatet finns återgivet i hans biografi "My Life and Work" från 1922. Redan när boken skrevs var citatet gammalt och daterade sig tillbaka till 1908, när produktionen började i Detroit.

Sanningen är snarare att väldigt många T-Fordar målades svarta. Men långt ifrån alla var svarta och tidigt erbjöds rött, blått, grått och grönt som kulör. Under vissa perioder fanns inte ens svart som en valbar kulör till T-Forden.



Henry Ford odlade många myter kring sig själv.

Svart var en praktisk kulör då den tidens färgpigmentering gjorde att kulören på till exempel en grön billack kunde variera. För massproduktion var det givetvis enklast med en kulör, för att slippa lagerhålla alla färgvarianter.

Färgsprutor kom först på 30-talet och innan dess penselmålades alla bilar. För att få en jämn yta slipades lacken med sandpapper och penselmålades i flera tunna skikt. Slutligen polerades den lackerade ytan för att bli blank och glansen hölls uppe med vax.

Att vaxa bilar för att skydda lacken var något man lärt sig från trämöbler och musikinstrument, där vaxpolish använts sedan 1600-talet (efter att carnaubavaxet hittats i Sydamerika).



Så här brukar det formuleras. Volvo var först med trepunktsbältet som standard, bilden är hämtad från Volvos mediabibliotek och som vi ser används ordet inventör (= uppfinnare). Men patentet stod egentligen Roger W Griswold för.

2. Volvo uppfann trepunktsbältet

I reklamen framhävs Volvos säkerhetstänkande och helt klart har man varit en föregångare inom bilindustrin, tillsammans med Mercedes. Både Volvo och Mercedes gjorde tidigt krocktester för att förbättra säkerheten.

Men det var inte Volvo som uppfann trepunktsbältet och man fick heller inte det första patentet. Däremot var Volvo först med trepunktsbälte som standard, det kom 1959 i både PV544 och Amazon. Saab införde trepunktsbälte som standard året därpå. Båda de svenska biltillverkarna införde 1958 tvåpunktsbälte i sina modeller, Saab var först med det som standard. Det första patentet för säkerhetsbälte kom redan 1885.



Roger W Griswold var först med patentet för trepunktsbälte.

Hur utvecklingen av trepunktsbältet gick till har [Rune Andreasson och Claes-Göran Bäckström berättat](#) i boken "[The Seat Belt: Swedish Research and Development for Global Automotive Safety](#)".

[Där står det beskrivit hur amerikanerna Roger W Griswold och Hugh DeHaven konstruerar samt patenterar det första trepunktsbältet i USA 1951.](#) Patentet beskriver i stort samma system som används i dag – en kombination av diagonalt och midjebälte i ett oavbrutet band.

Tyvärr var amerikansk bilindustri helt kallsinnig till uppfinningen. Trots de uppenbara fördelarna fanns det ingen vilja att lagstifta om vikten av säkerhetsbälte, inte heller trepunktsbältet.

Men på olika vägar letade sig trepunktsbältet till svenska energiföretaget Vattenfall som använde det i sina fordon. Stig Lindgren, medicinsk rådgivare hos Vattenfall, kontaktade Volvos företagsledning 1956 och visade på fördelarna med trepunktsbälte. Där var man kloka nog att ta till sig idéerna. Men patentet kom alltså från Roger W Griswold och Hugh DeHaven – inte Volvo.



Volvo var först med trepunktsbälte som standard, det kom 1959 i både PV 544 och Amazon. Saab införde trepunktsbälte som standard året därpå.

Volvo anställde Nils Ivar Bohlin som säkerhetsingenjör 1958. Han arbetade bland annat med ett trepunktsbälte och 17 augusti 1959 ansökte Bohlin om ett patent i USA kring denna teknik. Patentet antogs 10 juli 1962, "The U.S. Patent No. 3,043,625". En liknande typ av säkerhetsteknik kring säkerhetsbälte med tre fästpunkter fick alltså patentskydd både 1951 och 1962.

Nils Bohlins huvudsakliga förbättring var att modifiera infästningen i kardantunneln. Volvo fick ett patent i USA – men inte för själva konstruktionen utan för en "passande användning av trepunktsbältet".

Volvos säkerhetsambitioner och betydelse för övriga inom bilindustrin (som inte ville vara sämre när det gällde säkerhet) ska förstås inte underskattas – absolut inte – men det var *inte* Volvo som uppfann trepunktsbältet.



*Mercedes Geländewagen är i grunden ett militärfordon,
i Sverige kallas modellen "Personterrängbil 5".*

3. Mercedes G-Wagen är världens äldsta bil i produktion

Påståendet att Mercedes Geländewagen är världens äldsta bilmodell, som fortfarande är i produktion, är en myt. Men på sätt och vis lite sant ändå. Som vanligt beror det på hur man vill dra gränserna.

Geländewagen utvecklades gemensamt av Mercedes och Steyr-Daimler-Puch och produktionen startade i Graz, Österrike, 1979. Man brukar säga att modellen bara genomgått mindre modifieringar men det är väl en sanning med modifikation. Karossen är i stora delar intakt men under plåten har det mesta förändrats – inte minst på grund av alla specialmodeller som byggts, exempelvis [Mercedes G 63 AMG 6x6](#).

Under 2017 avslutades verkliga produktionen av ursprungsmodellen från 1979 och [på Detroitssalongen i januari 2018 kunde vi bekanta oss med den andra generationen G-Wagen](#). 38 år av oavbruten produktion är trots allt rätt imponerande.

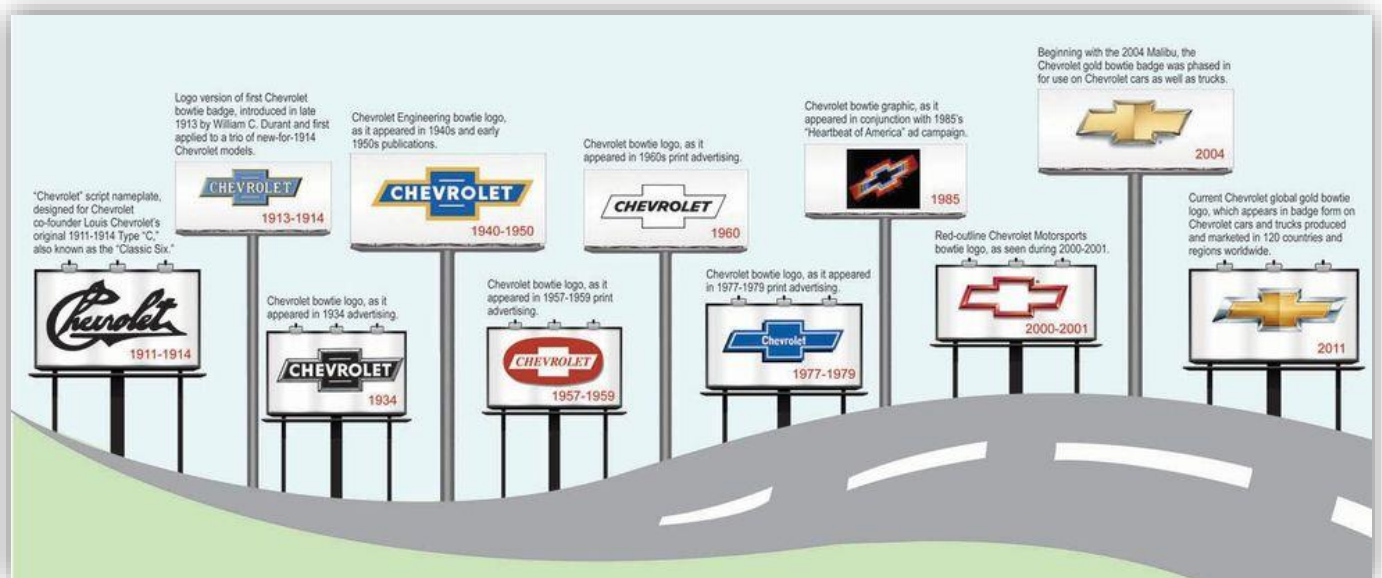


*Hindustan Ambassador byggdes i över 2,5 miljoner exemplar.
Från 1957 till 2014.*

Men pratar vi om en bil som i princip inte förändrades alls är det svårt att bortse från [Hindustan Ambassador som började produceras lokalt i Indien 1957](#). Redan vid den tiden var modellen gammal då den baserades på Morris Oxford. Produktionen fortsatte ända fram till maj 2014, då dålig efterfrågan och ekonomiska problem satte ett definitivt stopp. Över 2,5 miljoner Ambassador byggdes under 57 år.

Mercedes G-klass tillverkas fortfarande (andra generationen), men det kan man även säga om Morgan 4/4 som debuterade 1955. Även om utseendet var sig likt så ändrades Morgan 4/4 en hel del fram tills produktionen upphörde 2019. Samma sak gäller för [Land Rover Defender, den skulle egentligen pensionerats under början av 2016](#) men [produktionen fortsatte med en specialserie med V8-motorer](#). Två miljoner Defender byggdes från starten 1947, då hette modellen Land Rover Series I, [till slutet i januari 2016](#).

Gränsdragningen är alltså svår men helt klart är G-klass den äldsta modellen hos Mercedes, utan konkurrens.



Så här har Bowtie-logotypen utvecklats genom åren.



COALLETTES
MAKES YOUR MONEY

**The LITTLE COALS
Simlike BIG HEAT!**

**All That's Good In Coal Left In,
All That's Bad Left Out!**

One-fifth more heat by government test...
Cleanly to handle, convenient to store—no
smoke, odor, or clinkers. Scarcely any ashes
—needs no kindling—holds lasting heat.

There are no more "work-
ing" labels placed about
"COALLETTES" it is hard to
doubt what is the best thing
to buy for... **BETTER HEAT
HEAT, BETTER HEAT and
LONGER HEAT** for more
money in good enough a place
to be used by the "COAL-
LETTES" association with.

When you buy fuel, you are
not so much interested in the
BURN you buy as you are in the
HEAT THAT YOU ARE
GOING TO GET OUT OF
THE BURN YOU BUY, AS
YOU BURN IT.

That's where "COAL-
LETTES" has the real "ANY
FUEL ON EARTH" as by an
actual government test it has
been shown to produce COAL
FIFTH MORE THERMAL
HEAT DROPS TO THE COAL
THERM A BURN IT.

"COALLETTES" IS MAIN,
NOT MINED and is a PURE
CARBON FUEL, and after
burning it produces the
minimum positively scarce in
clinkers and scarcely any
ashes.

It is especially suitable for
use, clean and quality, con-
venient to store and cheap to
handle.

"COALLETTES" positively
BURNS THE FUEL, COAL
SIMPSON OF EVERY
PARTICLE, and gives an in-
crease heat. "IT IS GREAT
FOR GREAT" is it even a
constant glow with more
started.

"COALLETTES" is an in-
crease in fuel economy and
convenience, unsurpassed in
the history of heating meth-
ods and material.

You will shortly be able to
buy "COALLETTES" from
your neighborhood grocer,
and as you do apply for per-
mits, and is going to be a great
convenience for small families
having limited storage space
for fuel, as they can buy in
small quantities in about 20
second party stores, at an ad-
vantage in price, and when they
need it, and as much as is re-
quired as they may wish to buy at
a time.

"COALLETTES" is now be-
ing manufactured on a large
scale in ALABAMA by the
SOUTHERN COMPRESSED
COAL CO., who will supply
it promptly upon promptly
through "GROCER" THROUGH THE
THEY MENTION the indus-
trial, public, etc.

We Will Send You a 20-lb. Sample Sack for 10c
Phone—Main 3787

SOUTHERN COMPRESSED COAL CO.

SOLE MANUFACTURERS IN ATLANTA OF
THE FUEL REVOLUTION OF THE CENTURY—
"COALLETTES"

For Heat "Coalettes" Can't Be Beat

The Atlanta Constitution—November 12, 1911

Här är annonsen
som gav inspiration.

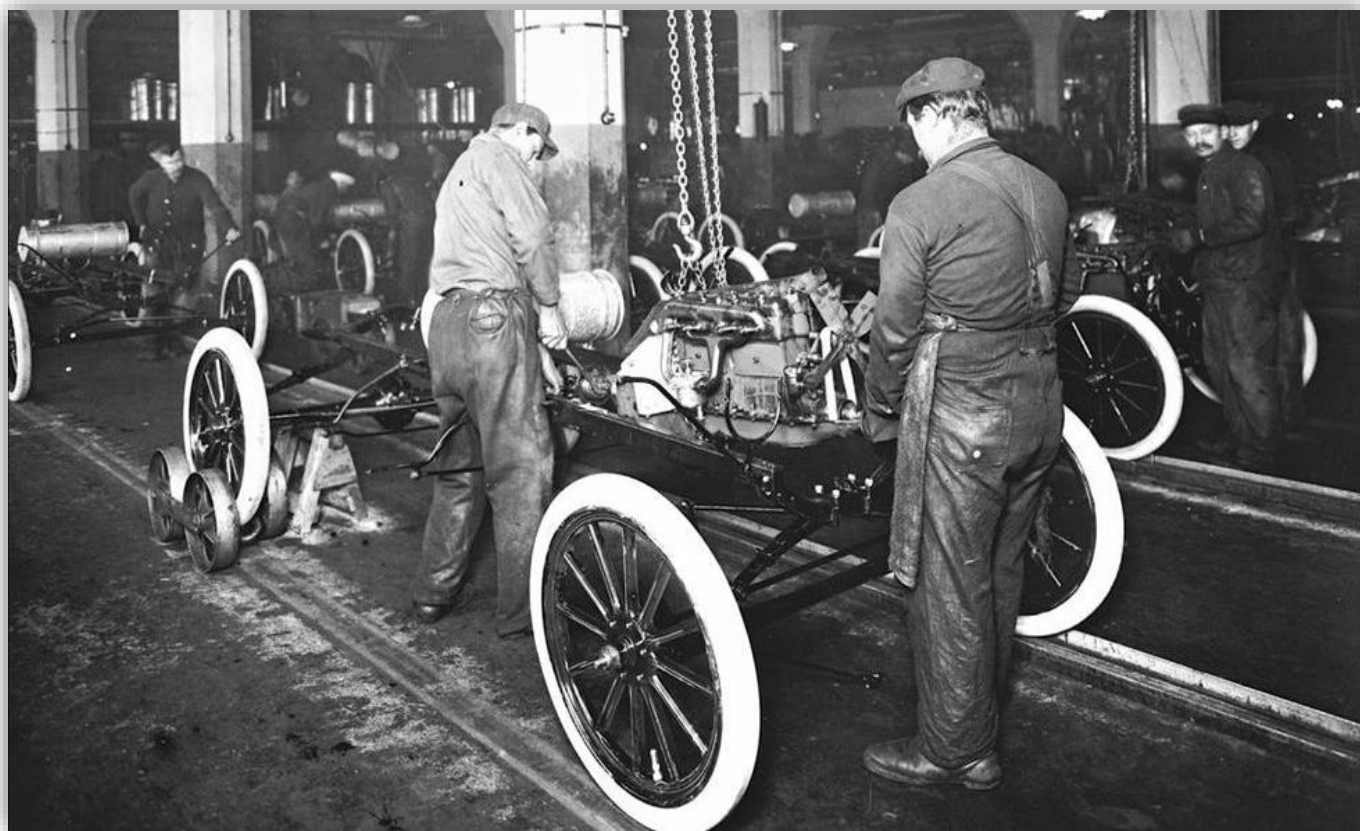
4. Chevrolets Bowtie-emblem kom från en tapet

Vem skapade Chevrolets logotyp, Bowtie? Det finns två historier. Den officiella versionen från Chevrolet berättar att en av grundarna, Billy Durant, fann det lutande korset i ett tapetmönster i ett hotellrum i Paris. Den andra berättar att Louis Chevrolet tog inspiration från sitt hemlands flagga, Schweiz, men lutade korset något.

Bowtie-symbolen introducerades 1913 och har blivit en av de mest kända logotyperna. Genom årtionden har logotypen givetvis förändrats en hel del. Billy Durants dotter Margery har i sin biografi berättat att fadern ritade logotypen sittande vid middagsbordet.

Historikern Ken Kaufmann har dock visat att Billy Durant visserligen ritade många logotyper, men just den här "snodde" han. Chevrolets Bowtie-kors fanns i en lokal tidningsannons för kol (till uppvärmning) som Durant kopierade. Namnet "Coalettes" byttes ut mot Chevrolet.

Det styrks av en artikel i "Chevrolet Pro Management Magazine", från 1986. Där berättar Mrs. Durant att maken inspirerades av något han såg i en tidning när de var på semester i Hot Springs, Virginia, 1912. Att han skulle hämtat inspiration från ett tapetmönster stämmer alltså inte.



Den 7:e oktober 1913 startade det löpande bandet i Fords fabrik i den lilla staden Highland Park, Detroit. Produktionen av T-Forden hade startat redan 1908 men det var i Highland Park som massproduktionen utvecklades till fulländning. Bilden är från 1913.

5. Henry Ford uppfann löpande bandet

Inte många personer i världen har på egen hand jobbat ihop en förmögenhet på över en miljard dollar, två av dessa är [Henry Ford](#) och Bill Gates. Henry Ford var mycket noga med att [odla en positiv självbild, bland annat i sin biografi](#).

Men lita inte på [Henry Ford när han påstår att löpande bandet var hans uppfinning](#). Den 7 oktober 1913 startade det första löpande bandet i Fords fabrik i Highland Park. Det var ett stort steg för bilindustrin eftersom man dessförinnan byggt bilar på samma sätt som man i alla tider byggt hästdragna vagnar. Ram och hjulaxlar placerade på golvet och sedan lyfte man på karossen och monterade alla delar.

Varje bil kunde bara omges av ett visst antal bilbyggare (annars snubblade de över varandra) och materialet fördes fram i den takt man behövde det. Inte sällan tog delar slut eller så stod komponenterna uppställda i vägen för varandra. Varje bilbyggare var en skicklig hantverkare som tog lång tid att skola – vilket gjorde företaget sårbart om personalen valde att flytta till en annan arbetsgivare.

Allra först med löpande band inom bilindustrin var Oldsmobile. De byggde sin modell Oldsmobile Curved Dash längs en lång produktionslina med början 1901 i Detroit.

Fords löpande band bröt istället upp byggandet i mindre arbetsmoment. Varje bilbyggare behövde bara lära sig göra några få moment, vilket de snabbt blev skickliga på. Bilarna drogs fram med ett rep längs räls i golvet, i låg hastighet. Repen ersattes senare med en kedja. De 3.000 delar som behövdes för att bygga en T-Ford fördelades på 84 arbetsstationer längs det löpande bandet. Tidsbesparingen var enorm och från att det ursprungligen tagit tolv timmar tog det endast 90 minuter att bygga en T-Ford.



Allra först med löpande band inom bilindustrin var Oldsmobile. De byggde sin modell Oldsmobile Curved Dash längs en lång produktionslina med början 1901 i Detroit

Massproduktionen sänkte byggkostnaden rejält. Ursprungspriset på en T-Ford sjönk gradvis genom åren från 850 dollar ner till under 300 dollar. Arbetstempot ökade också och när produktionen gick som snabbast byggdes en T-Ford var 24:e sekund. Som vi alla vet var T-Ford länge den mest producerade bilmodellen av alla med 15 miljoner exemplar fram till produktionsslutet 1927 – vid den tiden var varannan bil i världen en T-Ford!

Allra först med en typ av löpande band inom bilindustrin var dock Oldsmobile. De byggde sin modell Oldsmobile Curved Dash längs en lång produktionslina med början 1901 i Detroit. Bilarna drogs från station till station där varje bilbyggare upprepade samma moment. 600 bilar byggdes det första året och de kostade 650 dollar, ett förhållandevis lågt pris för en bil vid denna tid. General Motors köpte Oldsmobile 1908.

Löpande band inom industrin började användas i mitten av 1800-talet i Storbritannien, som en del av den "industriella revolutionen". Att det var bilindustrin som uppfann löpande bandet är alltså också en myt, det fanns flera exempel bland annat vid produktion av lok.

6. Häller man strösocker i bensin skär motorn

Det finns många historier om illvilliga personer som hällt strösocker i tanken på bilar, motorcyklar och mopeder. Kort efter att motorn startats skär den ihop. Inte minst inom film är den här metoden vanlig för att få stopp på fordon.

Socker i tanken påminner lite om alla historier om råttan i pizzen. Det handlar nämligen alltid om någon annan som fått sin motor förstörd av socker.

Otaliga tester har gjorts med socker i tanken och det visar sig vara svårt att ens få bensinen att lösa upp sockret. Det socker som hällts i stannar i botten av tanken (socker är tyngre än bensin) och det värsta som kan hända är att bränslefiltret blir igensatt.

Personligen har jag aldrig testat men [Bosse "Bildoktorn" Andersson](#) har provat att hälla socker direkt ner i förgasarsalsen på en bilmotor. Inte ens då skar den.

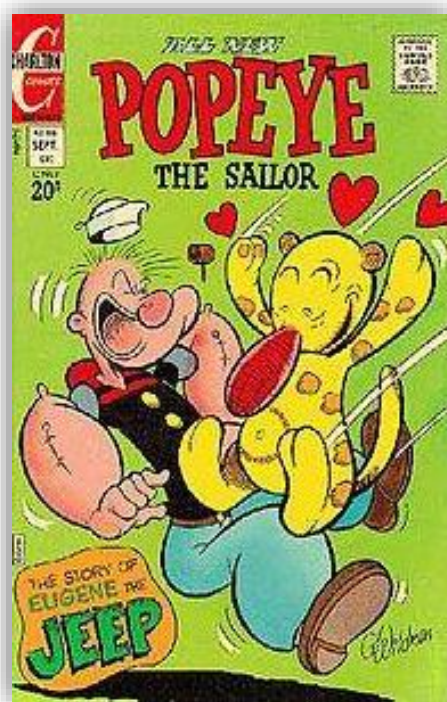
John Thorntorn på Berkeley-universitetet, Kalifornien, testade socker som dopats med radioaktiva ämnen för att se hur det spreds i motorn. Det visade sig att endast en tesked socker följde med i 50 liter bensin (ungefär en tank), vilket inte är tillräckligt för att göra någon typ av skada i motorn.

Löpande bandet 100 år – Ford firar men var inte först.

7. Namnet Jeep kommer från "General Purpose"

När allt fler i USA insåg att man var på väg att dras in i andra världskriget upptäckte försvarsdepartementet ett skriande behov av en lätt, mångsidig och terränggående bil. På sommaren 1940 skickade amerikanska armén ut en beställning med tuff kravspecifikation. Eftersom läget var akut fick företagen bara 49 dagar på sig att rita bilen – den som senare skulle bli känd som "Jeep"

De två företag som bäst uppfyllde kraven var American Bantam Car Company och Willys-Overland. De startade produktionen och fick senare hjälp av Ford. Mellan 1941–1945 byggdes nästan 650.000 "Truck ¼ ton 4x4", vilket motsvarar nästan 500 per dygn!



"Eugene the Jeep" var en seriefigur som dök upp 1936, hos Karl-Alfred.

Namnet Jeep har varit knepigt att härleda. Officiellt började varumärket Jeep inte användas förrän 1950 men som namn och uttryck i amerikanska militärkretsar kan man hitta spår ända tillbaka till 1914. Var detta uttryck kom från är dock höljt i dunkel.

Den förhärskande uppfattningen sedan krigsslutet 1945 var att Jeep kom från det muntligt uttalade "GP", vilket står för "General Purpose" (ett fordon för all typ av användning). Den tesen förstärktes av att Fords licensbyggda fordon hette "GPW". I själva verket var dock Fords namn en akronym för "Government P Willys", där P är en beteckning för hjulbasen och W är en härledning till originaltillverkaren.

Slangordet Jeep användes vid soldaternas brevskrivning hem och blev på det sättet allmänt använt. I USA hittar man det i tryck första gången 19 februari 1941, i Washington Daily News. Det var vid en demonstration av bilen inför kongressen i Washington och journalisten Katharine Hillyer hörde namnet användas av soldaterna på plats. Namnet Jeep fastnade och så förblev det.

I efterhand har historikerna dock övergett General Purpose som det rätta ursprunget. Redan 1936 skapade tecknaren E.C Segar en fyrbent figur med namnet "Eugene the Jeep". Den här gula, mångsidiga fantasifiguren dök upp hos populära Popeye (Karl-Alfred) och förekom även i tecknade filmer.



Överbefälhavare "Ike" Eisenhower i sin Willys Jeep.

Man kan anta att den populära seriefiguren Popeye och hans sidekick Eugene the Jeep lästes av militärer och på något sätt klistrade sig namnet fast vid Willys 4x4. Jeep har dessutom fördelen av att vara ett kort namn, något som militärer gillar.

Beställningen 1940 av "Truck ¼ ton 4x4" från försvarsdepartementet blev det som vi idag känner som Jeep. Men var kom namnet från, egentligen?



FILM: <https://youtu.be/7TzjesqYApo>.

8. Om en bil hamnar i vatten upphör all el att fungera

Att elektronik och olika eldrivna maskiner inte gillar vatten vet vi. Fukt som tränger in skapar korrosion som gör att elkontakten bryts. Inte minst på mobiltelefoner blir det påtagligt vad vatten kan ställa till med.

I otaliga filmer har vi sett hur gangstern slänger en hårfön i badkaret för att med en elchock döda den stackare som ligger i vattnet. Hemma i vägguttaget har vi växelström och skulle man doppa en hårfön i vatten (prova inte!) så söker sig strömmen snabbaste vägen hem och strömrusningen gör att proppen går. I de flesta hem har man idag jordfelsbrytare och då är det den som löser ut.

Men bilar har likström, jordningen sker via chassit (stålkarossen) och att det finns vatten spelar egentligen ingen roll. Ingen strömrusning, inga säkringar går. Inte under de första minuterna i alla fall och det kan ha livsavgörande betydelse om en bil till exempel skulle köra över en kajkant och hamna i vattnet.

En bil sjunker inte som en sten i vattnet, men det tar inte speciellt många sekunder förrän den är så vattenfylld och kommit så långt ner att dörrarna inte kan öppnas på grund av det omgivande vattentrycket. Efter ytterligare några sekunder har även sidorutorna vattentryck på sig och går inte att rubba.

Därmed sitter man fast och måste vänta tills bilkupén är helt vattenfylld, trycket utjämnas och då går det att öppna dörrarna. Men vem är så cool i ett sådant läge? Knappast någon och det är tyvärr därför de flesta drunknar om en bil hamnar i vattnet.

Nu hoppas vi förstås att ingen av er läsare någonsin hamnar i vattnet, sittande i en bil. Men kom i så fall ihåg detta: elhissarna till fönstren fungerar med all sannolikhet även i vattnet. Om dörren inte går att öppna så sänk snabbt ner fönstret och ta dig ut direkt. Finns det taklucka kan man använda den. Men gör det utan tvekan, efter ett par sekunder kan det vara för sent.



Säkraste stället när det blixtrar är att vara i ett hus med åskledare. Inte i bilen.

9. När det åskar är bilen det säkraste stället

De som är rädda för åskan har förmodligen fått höra att [bilen är det säkraste stället](#). Tanken är att blixten följer stålkarossens blöta utsida och därmed inte drabbar de som sitter inuti bilen. En del hävdar att gummidäcken dessutom isolerar bilen och blixten söker sig andra vägar – vilket inte alls stämmer då blixten inte har några problem alls att hoppa den extra decimeter som skiljer fälgen från marken.

Men forskaren och elektricitetsprofessorn [Vernon Cooray vid Uppsala universitet avråder helt från att sitta i en bil vid åskoväder](#). Allt fler bilar har karosdelar som inte är i metall och då följer inte blixten ytan. Risken finns också att blixstens kraft får glasrutorna att splittas, vilket kan leda till allvarliga skador.

Säkraste stället är att vara inne i ett hus med åskledare. Men även ett hus utan åskledare är säkrare än en bil, dock ska man undvika att vara i närheten av elkablar. Det finns exempel på hus där blixten träffat och sökt sig igenom även inbyggda elledningar och vattenrör i väggarna och gjort stor förödelse. Bästa sättet att skydda elektronik är att dra ur sladdarna, även antensladden, när åskan närmar sig.

Den absolut farligast platsen vid ett åskväder är under ett träd – där dör hälften av de personer som träffas och avlider av blixten. Åska brukar föregås av regn och de som söker skydd ställer sig inte sällan under ett träd. Att befinna sig på öppna platser som en golfbana, i en båt eller på en badstrand är inte heller lämpligt när åskan närmar sig. Blixtar är givetvis livsfarliga men fyra av fem som träffats överlever faktiskt.

Slutligen kommer vi till avdelningen onödigt vetande. Varför mullrar åskan? Själva blixten är mycket kraftfull och kan innehålla 30.000–200.000 ampere i strömstyrka med en temperatur i kärnan på 30.000 grader. Luften närmast blixten värms då upp mycket hastigt och det ger en tryckvåg, eller en ljudvåg som vi uppfattar det.

10. Elbilar blir strömförande efter en krock

Att elbilar skulle vara speciellt farliga att krocka med eller ha lätt för att börja brinna är en vitt spridd myt. [Tesla fick känna på detta hösten 2013 då tre bilar började brinna](#) efter att batteripaketet blivit perforerat. Lösningen blev en ny typ av [skyddsplåtar i titan, under bilen](#).

I själva verket är det så att de batteripaket vi hittar i laddhybrider och elbilar är väldigt säkra. Batteripaketet har egna kablar för jord och det finns ingen "potentialskillnad" mot karossen (där 12V-batteriet jordar). En krockad elbil blir inte strömförande, det är en ren myt.

Om en elbil eller laddhybrid skulle krocka stängs strömmen av automatiskt mellan batteri och elmotor. Batteripaketet har dessutom en säkring så om strömrusning skulle börja brinner den av och inget kan hända.

Att elbilar skulle bli strömförande om man till exempel skulle släcka en brand med vatten, eller om hela bilen hamnar i vatten, stämmer inte heller. Det har gjorts flera tester och det är helt ofarligt för till exempel en dykare att rädda person som sitter i en elbil under vatten.

General Motors använde allt våld de kunde hitta på när de skulle testa krocksäkerheten hos batteripaketet i Chevrolet Volt. Jättelikt pressverktyg, gaffeltruck rakt in i paketet, beskjutning med automatvapen – allt de gjorde resulterade i absolut ingenting. Elbilar och laddhybrider är alltså väldigt säkra. Men farligheten hos en bensindrivna bil ska inte underskattas!



14. Trabant-historia: Ingen fara på taket!

PUBLICERAD 2021-08-02 kl 07:16. Per Andersson-Ek › Skribent

Att bo på taket till sin bil har blivit trendigt igen. Men ursprunget kom faktiskt från Öst-tyskland. Och fortfarande finns det entusiaster som vårdar sina original, 30 år efter att tillverkningen lades ner. Dachzelt är inte bara nostalgi, det är också historien om en folk-rörelse som DDR-regimen inte kunde stoppa.



På Dachzelt-semester i Sverige. Steffen Küsel från Tyskland fångade sig själv, sin bil och en älg på bild under en småländsk safari.

Varje år arrangeras det Dachzelt-festivaler med hundratals deltagare i Tyskland. Här blandar man gammalt och nytt, med tält monterade på allt från gamla avgasrykande öst-statsbilar till Ferrari.

Men förebilden och i centrum på festivalerna är den gamla östtyska "folkbilen" Trabant med taktält. Två vuxna fick plats där uppe och det var till och med ståhöjd i mitten. Det var inte mycket till privatliv och varje rörelse fick bilen att gunga, men för dåtidens östtyskar var det ett drömfordon.

DDR, den östtyska staten, styrde medborgarna med järnhand och förväntade sig att de skulle lyda. De som gjort sig förtjänta av semester kunde tillbringa någon vecka i stugor som ägdes av Gewerkschaftbund, de officiella fackföreningarna.

Inte alla lydde. Några kvinnor trotsade statens kontroll och syn på moral och badade nakna på sandstränderna vid Östersjön. De jagades av polis och militär och fick snabbt efterföljare. Allt fler började också campa ute i naturen, något som regimen stämplade som "kapitalistiskt dekadent".



Fricamping med Dachzelt.

Den lilla Trabanten behövde inte mycket utrymme för att få strandnära läge.



Högt till tak, skulle man kunna säga. Notera stegkonstruktionen på dragkroken.

Camping blev allt mer populärt och växte till en folkrörelse. Och regimen insåg att det var bättre att behålla kontrollen genom att öppna några billiga campingplatser. Snart startade också tillverkningen av låga släpvagnar som med enkla handgrepp kunde vecklas ut till tält.

1957 kom en campingmodell av Wartburg, den lite större och bättre utrustade östtyska bilen, som hade ett delvis glasat tak och bäddbar inredning. Där ingick också ett hopfällbart bord, fyra stolar och kokkärl. Men modellen blev en ouppnåelig dröm för de flesta östtyskar och tillverkades bara i något tusental exemplar.



Även i modern tid är de populära i samband med campingträffar.

Året efter kom en driftig man tillbaka till DDR. Gerhard Müller hade hoppat av till väst som 18-åring, men 1958 kom han tillbaka igen efter föräldrarnas vädjanden.

Han var utbildad mekaniker och hade i Frankrike sett en prototyp som han bara inte kunde glömma, en enkel taktältskonstruktion. Det första taktältet skapades faktiskt redan på 1930-talet och några byggdes senare i Italien, men det var Gerhard Müller som vidareutvecklade idén. Han skissade på en egen lösning och fick den godkänd av staten.

1976 satte han igång med produktion av Dachzelt, anpassat för Trabant, som vilade på ett slags fötter på biltaket och som hade en stege monterat på dragkroken. Hans sambo Inge sydde tälten och några grannar hjälpte till med montering.

Att skaffa fram material i Östtyskland var inte lätt. Det som inte gick att köpa ordnade Müller fram genom att vädja, tigga eller byta mot andra varor. Kunder hjälpte också till att skaffa bytesvaror genom att skänka livsmedel, alkohol, praliner och konsthantverk.

Listan på intressenter växte och snart var väntetiden uppe i två år. Det kom allt fler samtal från högt uppsatta personer som ville gå före i kön.

Då hade camping blivit inne i Östtyskland – 1988 fanns det omkring 500 campingplatser som enligt officiella siffror hade två miljoner besökare. Det byggdes också minst åtta olika varianter av husvagnar som Qek, Bastei och Weferlinger.

I praktiken kollapsade Östtyskland året efter. Muren revs, regimen föll, befolkningen ville ha levnadsförhållanden som i väst och östtyska produkter var hopplöst ute.

Gerhard Müller satt med material och ett lager som inte gick att sälja, hans hyreskontrakt sades upp, hans skulder växte och hans vänner lämnade honom. Han dog ensam och utfattig i en bilkö vid en polsk gränsstation i oktober 1999 när han var på väg för att köpa billiga cigaretter.

Då hade många av de klassiska östtyska produkterna, som bilen Trabant, blivit kultförklarade, men det skulle dröja tills hans uppfinning hade nått samma status.



"Hottade" Trabant på var sin sida om originalet med tillhörande taktält.



*Wartburg Camping-Limousine typ 311/5.
Den hade en 3-cylindrig tvåtaktsmotor. "Husbilen" tillverkades i drygt 8 000 exemplar.*



Festival för Dachzelt-entusiaster. Det är klassiska Trabant som dominerar, men taktälten kunde också anpassas till Volga, Wartburg och andra öststatsbilar.

Av de omkring 3 000 taktält som Müller producerade och sålde finns många kvar idag. Och de har fått många efterföljare. Numera säljs taktält av flera olika fabriker på den svenska marknaden som exempelvis Gentle Tent, en uppblåsbar "tvårummare".

Det är långt ifrån Müllers toppiga tält på Trabanten men en vidareutveckling av hans nästan 50 år gamla klassiker. Och dagens taktält är förmodligen betydligt enklare att producera när man slipper tigga och tjata sig till material eller duka för män med makt.

Dachzeit

Längd: 204 centimeter

Bredd: 145 centimeter

Höjd: 25 centimeter i nedfällt läge, 192 centimeter i uppfällt

Vikt: Cirka 65 kg

Pris: 1 340 DDR-mark (1979). Det fanns ingen riktigt växelkurs för den östtyska marken, men det bör ha motsvarat ungefär lika mycket i svenska kronor, eller omkring 5 000 kronor i dagens penningvärde

TRABANT PÅ 90 SEKUNDER

- Trabant var ett östtyskt bilmärke som tillverkades under perioden 1957–1991. Totalt gjordes det 3 051 385 exemplar.
- Varumärket ingick i VEB Sachsenring Automobilwerk och hade sitt säte i Zwickau som är den fjärde största staden i distriktet Sachsen.
- Namnet Trabant kom till via en undersökning och betyder reskamrat eller medföljare.
- Detta bilmärke var Östtysklands motsvarighet till Västtysklands Volkswagen, det vill säga en folkbil.
- På grund av råvarubrist i forna DDR byggdes karossen av hårdplast (duroplast).
- P50 hette den första versionen som bara byggdes i 50 exemplar. Den visades första gången på Leipzigmässan.
- I början av 1960-talet kom modellen 601. Den hade en karosdesign som kom att se likadan ut under resterande DDR-tid.

MOTORNYTT

- 601-modellen var liten och blev snabbt omodern. Den var framhjulsdreven och hade en tvåcylindrig tvåtaktsmotor.
- Trabant gjorde sig inte känd som något kraftpaket. De sista modellerna hade en cylindervolym på 0,6 liter och gav 26 hästkrafter.
- Väntetiden för att få köpa en Trabant kunde vara upp till 15 år, om man inte hade en hög position i samhället.
- 1988 kom modellen 1.1 som var en något vidareutvecklad version med ny inredning samt motor/växellåda från en äldre serie av VW Polo.
- När muren föll (9 november 1989) blev Trabantens framtid ifrågasatt och 1991 tillverkades det sista exemplaret.
- Trabant har kultstatus sedan många år tillbaka. DDR-bilen är däremot inte populär i alla läger eftersom den saknar avgasrening och anses som en miljöbov.

Källa: Wikipedia



Trabant 601 kombi 1975.

15. VIDEO: Lamborghini Huracan STO.

Text: Björn Magnusson. Publicerad: 2021-08-06 kl 08:15.

För bana. Och gata. Så marknadsförs den nya specialversionen av Lamborghini Huracán kallad STO. Lättare än standardmodellen. Och bestyckad med vassare aero. Motorn är dock samma V10 på 640 hästar.



FILM: <https://youtu.be/PBJYHUlub1E>.

43 kilo har italienarna lyckats banta bortjämfört med Performante-versionen. Till 200 km/h tar det nio sekunder blankt och toppfarten är 310 knutar. Raceteamet, Squadra Corse, har hjälpt till att optimera väghållningen. Den bakre vingen, ja den har Super Trofeo EVO fått släppa till.

Samtliga exemplar som ska tillverkas är redan sålda. Men vi vanliga dödliga kan i alla fall avnjuta en video när ekipaget körs på både bana och gata.



Björn Magnusson

16. Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale.

Av Gran Turismo.

26/01/2020.

Glöm Hollywood – det här är den riktiga BAT-mobilen. Produktionsversionen av Bertone's B.A.T.- (Berlina Aerodinamica Tecnica) konceptbilar från tidigt femtiotal. Och äntligen håller den på att få det värde den förtjänar.



Franco Scaglione var en riktig hjälte. En konstnärssjäl som först sökte jobb som designer hos Pinin Farina, men som inte kom överens med dem då de vägrade låta sina formgivare stå för produkterna med sitt eget namn.

Hos Bertone gick det bättre och där kom han att prägla hela 50-talet. Han älskade de stora, fantasifulla formerna och under Nuccio Bertones ledning fick han möjlighet att utvecklas.

Scaglione ritade inte bara knasiga, aerodynamiska koncept som B.A.T.-bilarna byggda 1953–1955 på Alfas 1900-chassin. Han skapade också formerna till en rad produktionsbilar inspirerade av koncepten. Den kanske mest kända är Alfa Romeos "vanliga" Giulietta Sprint från 1954, men efter sin tid hos Bertone gjorde han en rad banbrytande skapelser. Bilar som Porsche 356 Carrera Abarth GTL, den första Lamborghini 350 GTV och den bil som allmänt kallats den vackraste någonsin – Alfa Romeo Tipo 33 Stradale.

Samt vår Marknadsbil – Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale som inspirerats av B.A.T.-bilarna.

Prototypen visades 1957 och var egentligen tänkt som en tävlingsbil. Man lade ner mycket jobb på aerodynamiken och använde sig av Moto Guzzis vindtunnel för att optimera den. Resultatet var en för tiden sensationellt låg luftmotståndskoefficient – bara 0,28.



Den första prototypen visades på Turinsalongen 1957 och lustigt nog saknade den en traditionell Alfagrill, en egenhet som även hängde med till det andra exemplaret som dök upp i Genève året efter. Det var först när den tredje versionen ställdes ut i Turin hösten 1958 som den hade antagit i stort sett samma form som produktionsmodellen – om man nu kan kalla en homologeringsserie på 101 bilar för massproducerad?

Alfa slog på stort och den 24 juni 1959 hade man hela 20 bilar på plats på Monzabanan för de första provkörningarna. Av det kan man förstå att man fortfarande hade tävlingsambitioner, även om det vid det laget borde ha framgått att Sprint Specialen knappast skulle kunna konkurrera med de lättare Alforna som hade Zagatokaross.

En Sprint Speciale hade visserligen en ganska låg homologeringsvikt på 832 kilo, men produktionsbilarna hade svårt att komma ned till den vikten och även om en strippad bil kan göra det var Zagaton ändå betydligt lättare.

Enligt Zagatoregistret var en Sprint Veloce Zagato 110 till 120 kilo lättare än en Sprint Speciale och trots att Bertone kontrade och byggde några få exemplar med aluminiumkaross skiljde det 55 kilo till Zagatos fördel.





Alltså stod Alfa Romeo där med en officiell modell som inte kunde konkurrera med den inofficiella Zagatoversionen av i princip samma grundmodell. Vad göra? Jo, man skrotade planerna på att satsa på Sprint Speciale som en racer, tog bottenplattan med den kortare hjulbasen från Spidern, och lät istället Zagato skapa Alfa SZ.

Vad skulle man då hitta på med Sprint Speciale? Problemet komplicerades ytterligare av att man i samma veva höll på att uppdatera hela Giuliettaserien, den tidigare versionen kallades 750 och den nya 101, och det skiljde en hel del mekaniskt.

När sedan Sprint Speciale i 101-version debuterade på Genève-salongen 1960 hade den fått samma utseende som bilen på våra bilder, en designercoupé i stället för racer. Den hade höjd front, stötfångare fram, dörrar i vanlig stålplåt istället för i aluminium samtidigt som man bibehöll aluminium i huvarna.

Denna förskjutning i inriktning gjorde att den hamnade lite mellan stolarna. En udda, ganska dyr bil vars enda riktiga fördel jämfört med en vanlig Giulietta Sprint, förutom formen, var en högre toppfart.

SS-modellen hade hela tiden den vassare Velocemaskinen med dubbla Weberförgasare och andra kamaxlar vilket gav 1 290-kubikaren aningen högre effekt. Detta, kombinerat med den hala formen, gjorde att man monterade en femväxlad låda där femman var en överväxel och med det kunde den nästan nå 200 km/h.

Två år senare var det dags att uppdatera den till Giuliautförande med 1 570-kubiksmaskin. Dessutom fick Giulia SS snabbt skivbromsar fram, samt en uppdaterad instrumentbräda. Den versionen kom att leva ända till 1966 och blev den mest populära.

Länge har Sprint Speciale varit en udda fågel på marknaden, men nu har den lyft rejält. Det har sålts sena bilar för över 200 000 dollar, men någon aktuell notering för en tidig lågnos har vi inte sett, trots att det faktiskt finns ett exemplar i Sverige. Den är ett icke-komplett renoveringsobjekt som saknar originalmotor, ändå har ägaren blivit bjuden 100 000 euro – osett ...

17. Peugeots Hyperbil presenterad.

Publicerad: 2021-07-08 kl 12:40.

Text: Johan Ringshagen.

Inför sin comeback i VM i sportvagn (FIA WEC) 2022 har Peugeot presenterat sitt redskap för toppklassen Hypercar. Den heter 9x8, en hybrid med en elmotor om 200 kW som matas av ett 900-volts batteri och driver framhjulen, samt en turbomatad V6 på 2,6 liter och en topp effekt om 500 kW (680 hk) som är monterad midskepps och driver bakhjulen via en sekventiell sjuväxlad låda.



Bilen – och satsningen på sportvagns-VM – beskrivs som uppföljare i rakt nedstigande led från Grupp C-bilen 905 Peugeot tävlade med åren 1990-1993 samt 907 som tävlades 2007-2011. Med den förra säkrades två segrar i LeMans 24-timmars, 1992 och 1993, medan den andra tog Peugeot till seger i 2009 års lopp.

Efter några år med extremt tekniska reglementen är tanken att hypercars ska baseras på serietillverkade bilar, vilket förutsätter att de deltagande teamen ges större utrymme till estetisk formgivning av sina bilar. Det ger Peugeot uttryck för i 9x8 på många sätt, inte enbart de klösmärkeliknande lyktorna. Designteamet ville ha en kilformad och ren kaross och har kommit fram med en långloppsracer utan någon form av bakvinge! Tillräckligt marktryck genereras istället av just bilens kilform ihop med detaljer som backspeglar och – såklart – avancerad utformning av bilens undersida för att kontrollera luftströmmarna runt och genom bilen.



Även bilens cockpit, som normalt är ett strikt funktionellt rum i en specialbyggd tävlingsbil, är utformad för att utstråla märkesidentitet.

Två bilar ska anmälas till WEC-serien 2022, inklusive Le Mans 24-timmars.

De förare som har bidragit under utvecklingsarbetet och som rimligen är aktuella för att utgöra tävlingsbesättningar är skotten och DTM-mästaren Paul Di Resta, fransmannen Loïc Duval och amerikanen Gustavo Menenez med en LeMans-seger vardera, meriterade danskarna Kevin Magnussen och Mikkel Jensen, britten James Rossiter och dubbele Formel E-mästaren Jean Eric Vergne från Frankrike.



Johan Ringshagen



NV-8

Lättviktsfavoriten med världsberömd Sachsmotor!



Till och från arbetet eller in och ut till landet... överallt kommer den pålitliga 98:an väl till pass. Liten, lätt och bensinsnål men ettrig och snabb och med en motor, som är ett under av pålitlighet och uthållighet — den världsberömda Sachsmotorn

i moderniserat utförande. Sachsmotorer i modeller från åren före kriget är ännu i dagligt bruk, 98:an drar endast 0,15 lit/mil. Ni kan lätt räkna ut vad Ni tjänar på en sådan vinstskjutse! I alla väder är 98:an säkerheten själv.

SLUT