



*Rover P4 100 1960–62*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**onsdag 22 januari**  
**måndag 20 januari**

1. Kolla in: Här är 24 nya elbilar under 2020!
2. Renault lanserar två elektrifierade modeller
3. Prov: Audi RS6 Avant har blivit både monsterkombi och allkonstnär
4. Nya Toyota Supra går nu att få med fyra cylindrar
5. Lamborghini förvandlat till suv-märke
6. Toyota återupptar tillverkning av reservdelar till gamla Supra
7. Priset för Mercedes GLC som laddhybrid är klart
8. Volkswagen startar ny division för att lösa krisen
9. Svenska Volkswagen: "ID.3 kommer i slutet av sommaren"
10. Sex VW-anställda åtalas för dieselskandalen
11. Mercedes etta – för fjärde året i rad
12. Så ska biltillverkarna slippa böter från EU
13. Volvo genom tiderna
14. Dyrt att köra miljövänligt - ett hinder för många
15. Hetast från Holden - GTR-X
16. Klassiskt bilmärke: Pegaso
17. Premiär för Lotus nya racer 1967



## 1. Kolla in: Här är 24 nya elbilar under 2020!

Publicerad 2020-01-15, 06:28

Oavsett vilken biltyp du vill ha finns det snart en med eldrift. Men de tekniska skillnaderna är mycket stora, speciellt när det gäller snabbladdning och räckvidd. Här är listan du letat efter – och köp inte fel elbil!



**Audi e-tron Sportback**

Audi e-trons lite sportigare tvilling – snygg. Kommer under våren.

Batteri	71–95 kWh.
Räckvidd	290–385 km.
Förbrukning	22,3–22,5 kW/100 km.
Effekt	313–408 hk.
Max snabbladdning	120–150 kW.
Pris	cirka 71 350– 83 150 euro.



### Audi Q4 e-tron

Mellanklassen får ett gäng suvar och Audi utmanar bland andra Volvo XC40 Recharge och har på papperet bättre prestanda. Den börjar tillverkas i höst.

Batteri	83 kWh.
Räckvidd	425 km.
Förbrukning	19,5 kW/100 km.
Effekt	306 hk.
Max snabbladdning	125 kW.
Pris	cirka 55 000 euro.



## Audi e-tron GT

Audis tredje elbil blir ett tekniskt syskon till Porsche Taycan och därmed snabbare laddning än e-tron och e-tron Sportback. Lockande! Kommer sent under året.

Batteri	93 kWh.
Räckvidd	425 km.
Förbrukning	19,7 kW/100 km.
Effekt	590 hk.
Max snabbladdning	270 kW.
Pris	cirka 125 000 euro.



## BMW iX3

BMW:s första elbil sedan i3, och den bygger på vanliga X3, vilket kan kännas som en elbilskompromiss. Priset är väldigt högt sett till räckvidd. Till Sverige sent 2020.

Batteri	75 kWh.
Räckvidd cirka	400 km.
Förbrukning	21,4 kW/100 km.
Effekt	286 hk.
Max snabbladdning	150 kW.



## DS 3 Crossback E-Tense

DS kommer med en liten suv på samma bas som Opel Corsa/Peugeot 208.

Batteri	50 kWh.
Räckvidd	280 km.
Förbrukning	17 kW/100 km.
Effekt	136 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 40 000 euro.



## Honda e

Mycket design och skojig med bakhjulsdrift. Men el-tekniskt underlägsen många konkurrenter. Kommer efter sommaren.

Batteri	35,5 kWh.
Räckvidd	200 km.
Förbrukning	16 kW/100 km.
Effekt	136 hk.
Max snabbladdning	60 kW.
Pris	cirka 34 000 euro.

### Så mycket skiljer det mellan de 24 nya bilarna i listan

TYP	MIN	MAX	ENHET
Batteri	35	100	kWh
Räckvidd	200	420	km
Förbrukning	16,2	22,5	kW/100 km
Effekt	83	598	hk
Max snabbladdning	40	270	kW
Cirkapris	20 950	150 000	euro



## Ford Mustang Mach-E

Fords första elbil finns i en mängd varianter och kan bli en succé, sportig och prisvärd! Hit i höst!

Batteri	75–100 kWh.
Räckvidd	340–450 km.
Förbrukning	19,4–20,9 kW/100 km.
Effekt	258–337 hk.
Max snabbladdning	115-150 kW.
Pris	cirka 47 000–63 000 euro.



## Lexus UX300e

Lexus insteg i elbilsvärlden ligger inte i framkant när det gäller elbilsprestanda. 50 kW snabbladdning är dåligt och batteriet är litet. Siffrorna är preliminära och håller sig priset så lågt som det inidkeras kan det bli en prisvärd liten lyxpendlarbil. Premiär sent under hösten 2020.

Batteri	54 kWh.
Räckvidd	290 km.
Förbrukning	18,7 kW/100 km.
Effekt	204 hk.
Max snabbladdning	50 kW.
Pris	cirka 40 000 euro.



## Mazda MX-30

Mazdas första elbil ligger efter när det gäller elegenskaper som snabbladdning och räckvidd. Ska vi gissa att det kommer ett större batteri? Premiär i höst.

Batteri	35 kWh.
Räckvidd	180 km.
Förbrukning	17,8 kW/100 km.
Effekt	143 hk.
Max snabbladdning	50 kW.
Pris	cirka 34 000 euro.



### MG ZS EV

Kinesiska MG är på väg till Sverige och vill man ha en liten eldriven suv lockar de tekniska specifikationerna mer än för exempelvis Mazda och DS. Men elförbrukningen är hög.

Batteri	44,5 kWh.
Räckvidd	225 km.
Förbrukning	19,8 kW/100 km.
Effekt	143 hk.
Max snabbladdning	80 kW.
Pris	cirka 30 000 euro.



## Mini Cooper SE

Lilla kojan har lika kort räckvidd som Honda e och 50 kW snabbladdning imponerar inte. Vårprimör.

Batteri	32,6 kWh.
Räckvidd	180 km.
Förbrukning	16,1 kW/100 km.
Effekt	184 hk.
Max snabbladdning	50 kW.
Pris cirka	32 500 euro.



## Opel Corsa-e

Opels elbil, som är syskon med Peugeot 208, har mycket bättre elbilsprestanda än konkurrenterna från Japan och Mini. Ett bra köp för dig som vill ha en liten prisvärd elbil. Kommer i maj.

Batteri	50 kWh.
Räckvidd	290 km.
Förbrukning	16,4 kW/100 km.
Effekt	136 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 29 900 euro.



## Mercedes EQA

En liten eldriven Mercedes i samma klass som VW ID.3. Intressant nog samma motorstyrka. Blir ett riktigt spännande alternativ om priset håller sig runt 40 000 euro! Förmodligen här sent 2020.

Batteri	60 kWh.
Räckvidd	350 km.
Förbrukning	17,1 kW/100 km.
Effekt	272 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 40 000 euro.



### Peugeot e-2008

Ett syskon till DS lilla suv och tekniskt är det i stort sett samma bil som Peugeot 208.

Räckvidden är nästan lika bra och priset är attraktivt – kan det här vara lilla suvklassens bästa nykomling?

Batteri	50 kWh.
Räckvidd	275 km.
Förbrukning	17,3 kW/100 km.
Effekt	136 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 32 250 euro.



### Peugeot e-208

Nya Peugeot 208 lockar med sportig design, prisnivån ligger lite högre än för Opel Corsa-e. Här i mars.

Batteri	50 kWh.
Räckvidd	290 km.
Förbrukning	16,4 kW/100 km.
Effekt	136 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 30 450 euro.



### Skoda Citigo-e iV

Skodas variant av VW e-Up. Samma prestanda som tvillingbilarna från VW och Seat. Vilket märkes image gillar du mest? Prisvärd pendlarbil.

Batteri	36,8 kWh.
Räckvidd	200 km.
Förbrukning	16,2 kW/100 km.
Effekt	83 hk.
Max snabbladdning	40 kW.
Pris	cirka 20 950 euro.



### Seat el-Born

Seats variant på ID.3 ska bjuda på sportigare köregenskaper. Men motorn är svagare och snabbladdningen inte lika effektiv. Å andra sidan är priset bra och räckvidden likaså. Den bil som visades på Frankfurtsalongen hade högre interiör detaljkvalitet än VW ID.3! Kommer sent 2020.

Batteri	62 kWh.
Räckvidd	340 km.
Förbrukning	17,1 kW/100 km.
Effekt	204 hk.
Max snabbladdning	100 kW.
Pris	cirka 37 500 euro.



### Seat Mii electric

Seats version av VW e-Up lockar med lågt pris och räckvidden ligger i nivå med exempelvis den betydligt dyrare Honda e. Snabbladdning på 40 kW är inte snabbladdning! Men den som ska ha en elpendlarbil har här ett prisvärt alternativ. Här nu.

Batteri	36,8 kWh.
Räckvidd	200 km.
Förbrukning	16,2 kW/100 km.
Effekt	83 hk.
Max snabbladdning	40 kW.
Pris cirka	20 650 euro.



### Polestar 2

Imponerande låg förbrukning ger bra räckvidd, på pappret lockar den lågbyggda Polestar mer än Volvo XC Recharge. Leveransstart i vår, men väntetiden lär bli lång, kan vara en av årets bästa elbilar.

Batteri	78 kWh.
Räckvidd	450 km.
Förbrukning	16,7 kW/100 km.
Effekt	408 hk.
Max snabbladdning	150 kW.
Pris	cirka 58 800 euro.



### Porsche Taycan Cross Turismo

En lite rymligare Taycan men trots det stora batteriet blir inte räckvidden längre – högbyggt drar mer energi.

Batteri	96 kWh.
Räckvidd	400 km.
Förbrukning	22,5 kW/100 km.
Effekt	598 hk.
Max snabbladdning	250 kW.
Pris	cirka 150 000 euro.



### VW e-Up

VW e-Up har uppdaterats med större batteri. Dyrare än tvillingarna från Seat och Skoda.

Batteri	32,3 kWh.
Räckvidd	260 km.
Förbrukning	12,7 kW/100 km.
Effekt	83 hk.
Max snabbladdning	40 kW.
Pris	cirka 21 975 euro.



### VW ID.3

VW:s nya elbil kommer i flera utföranden och man får vad man betalar för. Från mycket prisvärd med helt ok elbilsprestanda till en drömbil för elbilsförare med lång räckvidd och väldigt mycket motor, samt bättre snabbladdning. Vilken modell klarar du dig med? Vilken har du råd med?

Batteri	48–82 kWh.
Räckvidd	275–450 km.
Förbrukning	16,4–17,5 kW/100 km.
Effekt	136–272 hk.
Max snabbladdning	50–125 kW.
Pris	cirka 30 000–45 000 euro.



### Skoda Vision iV

Skodas första eldrivna suv bygger på samma teknik som ID.3 och jäklar vilken bil det här kan bli! Snabb, bra räckvidd, stort batteri och ett väldigt lockande pris. Ställ dig i kö!

Batteri	83 kWh.
Räckvidd	450 km.
Förbrukning	18,4 kW/100 km.
Effekt	306 hk.
Max snabbladdning	125 kW.
Pris	cirka 40 000 euro.



### Volvo XC40 Recharge

Volvos första elbil utmanar Tesla Model 3 och Y. Bra prestanda men relativt hög energiförbrukning och högt pris. Kommer sent under 2020.

Batteri	78 kWh.
Räckvidd	375 km.
Förbrukning	20 kWh/100 km.
Effekt	408 hk.
Max snabbladdning	150 kW.
Pris	cirka 59 000 euro.



**Alrik Söderlind**, chefredaktör

**"Jag kunde inte hålla mig från att tjuvlyssna, och det är imponerande..."**

Jag var på restaurang i går och vid ett stort bord en bit bort satt ett grabbgäng och drack öl och diskuterade – givetvis – elbilar! Kan det vara årets samtalsämne? Vem orkar längre bry sig om Trump? Och Gretaämnet är ganska snabbt avklarat.

Men elbilar däremot: För och emot. Hur är det med batteritillverkningen, med barnarbete, räcker elektriciteten, Kina, är elbilar koldioxidsmarta, var ska man ladda? Och så vidare.

Jag kunde inte hålla mig från att tjuvlyssna och det är imponerande hur pålästa folk är, men också fascinerande hur många som gör allt för att hitta fel med elektrifieringen, hur många som har en extremt negativ inställning som om det vore ett hot mot deras frihet och liv.

Innan jag gick sade en kille: "Men är det bättre om vi inte ställer om, om vi fortsätter med oljan? Utvecklingen har bara startat."

## 2. Renault lanserar två elektrifierade modeller

2020-01-13 11:01

**En elhybrid och en laddhybrid. Under Bryssel Motorshow visade Renault upp två modeller i sin elektrifieringsoffensiv. Därtill bekräftade företaget ytterligare laddhybridversioner.**



*Renault Clio E-Tech.*

Redan i fjol var det fullt med elektrifierade nyheter från biltillverkarna, men 2020 ser ut att bli än mer späckat. Inte minst med tanke på alla utfästelser som de olika märkena gjort om antalet elbilar och laddhybrider de ämnar lansera.

Renault var tidiga och under en bilmässa i Bryssel så hade de världspremiär av två modeller i så kallat E-Tech-utförande.

Trots att de båda bilarna delar etiketten, så är det stor skillnad när det kommer till elektrifiering. Den första modellen, Clio E-Tech, har en elhybrid drivlina i ett så kallat parallellhybriduppbygg. Här är det ett litet batteri (1,2 kWh) som via två elmotorer ser till att avlasta bensinmotor. Enligt Renault ska systemet innebära att upp till 80 procent av stadskörningen i hastigheter på upp till 75 km/h kan ske på el. Tekniken ska vara egen och skyddad av 150 patent.

Och eftersom batteriet är litet, är viktökningen även den liten. En Clio E-Tech väger in på endast tio kilo mer än en motsvarande dieselsversion.

Captur E-Tech är en laddhybrid. Precis som i Clion är grunden samma 1,6-liters bensinmotor, men här är batteriet på 9,8 kWh och spänningen är på 400 volt.

Det innebär att det ska gå att köra upp till 65 kilometer med batteridrift.

En intressant sak är även att drivlinan skickar kraften genom en kopplingslös växellåda, en lösning som hämtats in från tillverkarens F1-team.

Officiella förbrukningar för de båda bilarna finns i dagsläget inte, men i fallet Captur E-Tech så uppskattar den franska tillverkaren att bilen ska dra 0,15 liter per mil... dock är detta inte en uppskattning enligt WLTP-standarderna.

Båda bilarna kommer senare under året och Renault avslöjar att man även kommer att lansera kompaktmodellen Mégane som laddhybrid någon gång 2020. Till år 2022 ska modellpaletten innehålla åtta helelektriska bilar och 12 hybrider/laddhybrider.

**FELIX BJÖRKLUND**



### 3. Prov: Audi RS6 Avant har blivit både monsterkombi och allkonstnär

Av Gerd Stegmaier, Publicerad 2020-01-14, 08:18, uppdaterad 2020-01-14, 09:41

**Då var det äntligen dags igen. Audi Sport har steroidpumpat sin största kombi ännu en gång och förväntningarna är givetvis skyhöga. Kan nya RS 6 Avant infria allihop?**



*Karossen har lite gemensamt med vanliga A6.  
Endast dörrarna, taket och bagageluckan fick följa med, resten är nytt!*

**Ända sedan 90-talets kanske häftigaste samarbete** mellan Audi och Porsche som resulterade i märkets första riktigt snabba familjefraktare Audi RS2 har Ingolstadts stolthet hållit fast vid konceptet.

Senaste A6 Avant är absolut inget undantag där, men den tidigare så diskreta optiska framtoningen har fått ge vika för en riktig arg uppsyn.

Nya RS 6 ser mer ut som en GT3-vagn i kombiskrud än en storsäljande familjebil och det är faktiskt endast framdörrarna, taket och bagageluckan som har fått följa med till toppmodellen.

Alla andra karosdelar är extremt aggressivt formgivna. Ta bara de nya hjulhusen. Senaste RS 6 är hela 80 mm bredare än dess tamare syskon. Sedan har vi fronten som med sitt gigantiska, svarta gap verkar vilja sluka samtliga bilar framför sig. Sidokjolarna ser vassa och nästan hotfulla ut och utblåsen bak liknar raketgevär storleksmässigt. Vem hade trott att en vanlig helyllebil som A6 kunde bli så häftig?



**En RS-modell behöver självklart en kraftkälla som matchar** dess kaxiga yttre och genom åren har just RS 6-modellerna haft en rad olika motorer som räcker från åttacylindriga maskiner hela vägen upp till en smått hysterisk tiocyndrig spis som Audi stal från Lamborghinis lagerhyllor.

Nykomlingen nöjer sig dock precis som sin föregångare med två cylindrar mindre. En ordentligt uppgraderad fyraliters-V8 med större dubbelturbo och högre laddtryck ombesörjer framdrivningen, även om just ordet framdrivning inte riktigt räcker till.

600 hk och 800 Nm katapulterar krutkombin framåt med en ohygglig kraft. När motorn skickar sitt raseri via den åttastegade automatlådan raka vägen mot fyra drivande hjul är imponerande prestandasiffror lika säkra som amen i kyrkan: 100 km/h når man efter 3,6 sekunder och upp till det dubbla dröjer det bara 12 sekunder. Topparten är begränsad till 280 km/h. Är man sugen på mer än så väljer man med fördel dynamikpaketet plus för en maxfart på svindlande 305 km/h. I en kombi.

**Superbilssiffror, helt klart**, men det bästa är trots allt att dessa siffror kombineras med minst lika imponerande lastkapacitet. I superbilskretsar hör en lastvolym på 565–1 680 liter inte direkt till vanligheterna, eller hur?

Här utmanar nya RS 6 konkurrensen från BMW, Mercedes-AMG och Porsche på allvar och gör det dessutom till ett lägre pris.



*Sportstolar och en ny sportratt med RS-knappar är det enda som skiljer RS 6 från A6. Åtminstone på insidan.*

VÄLJ BLAND 200 BILAR



**Molinbil.se**

Vid Södra Brofästet  
i Sundsvall

**Trots bilens vansinniga kraftreserver** är den dock inte särskilt råbarkad. Medan föregångaren var en smärre atombomb med bagageutrymme är nya RS 6 raffinerad, mångsidig och intelligent.

Eller vad sägs om cylinderavstängning, seglingsfunktion och 48V-mildhybridteknik? Visst, mildhybridfunktionen kan tyckas vara rätt meningslös, men den ska i alla fall spara upp till 0,8 liter bränsle per 100 km. Det är ju trots allt tanken som räknas.

Självklart har en RS-modell fyrhjulsdrift, fattas bara annat! Testbilen är dessutom utrustad med en sportdifferential på bakaxeln som inte bara spärrar utan även driver det yttre bakhjulet ännu snabbare i kurvor för att undvika understyrning. Diffen med ytterligare två lamellkopplingar är en del av dynamikpaketet som turligt nog ingår i grundpriset på den svenska marknaden.

Det innebär förutom en toppfart på 280 knyck att även två andra uppgraderingar är med ombord som krymper bilen artificiellt och gör därmed livet ack så mycket enklare.

Progressivstyrningen varierar rattutslaget utväxling beroende på styrvinkeln. Ju mer man vrider in desto större blir utväxlingen och styrningen blir mer direkt. Dessutom har RS 6 fyrhjulsstyrning, som vrider bakhjulen mot rattutslaget i upp till 100 km/h och därefter följer framhjulens vinkel. På så sätt minskas vändradien i lägre farter samtidigt som man ökar stabiliteten i högre hastigheter.

## AUDI RS6 AVANT MOT KONKURRENTERNA



MODELL	AUDI RS 6 AVANT	BMW M5 COMP. (SEDAN)	MERCEDES-AMG E 63 S 4MATIC+
MOTORTYP/CM <sup>3</sup>	V8, TURBO/3 996	V8, TURBO/4 395	V8, TURBO/3 982
EFFEKT, HK	600	625	612
VRIDMOMENT, NM	800	750	850
FÖRBR., L/100 KM	11,5 (WLTP)	10,6	10,8
0-100 KM/H, SEK	3,6	3,3	3,5
PRIS	1 121 200:–	1 246 000:–	1 237 900:–

**Dessa system är visserligen inget nytt**, men har en förbluffande effekt på monsterkombin. Man glömmer nämligen nästan att man sitter i en fem meter lång herrgårdsvagn med ett jättelikt axelavstånd på 2,93 meter.

Inte ens när man ägnar sig åt inspirerad körning på slingrande serpentinvägar behöver man räkna med svettiga händer längre. Progressivstyrningen underlättar enormt! På semester i pittoreska småbyar i Italien med gator som mestadels är avsedda för bilar i Fiat 500-storlek? Inga problem, RS 6 fixar biffen. Hade man kommit på den tveksamma idén att blindtesta bilen hade man garanterad inte gissat rätt. Med dynamikpaket känns RS 6 snarare som en A4 på vägen.

Vi provkör raketkombin i Malibu. Inte på stranden som man kanske vill tro, men däremot i bergstrakterna längre inåt land vars asfaltsvägar är allt annat än släta och som ger oss chansen att testa bilens chassi.

En reviderad luftfjädring från A6 finns som standard i RS 6, och den gör ett utmärkt jobb. Detta är i första hand en familjebil så ingen ryggrad krossas på tuffa underlag, utan bilen fjädrar fint samtidigt som det hela tiden finns grepp i massor.



*På insidan är det mesta sig likt. Här finns plats för fem personer, deras bagage och familjens hund.*

**Dessutom ingår en automatisk nivåreglering** på bakaxeln vilket underlättar när bagaget lastas fullt eller när man, som 25 procent av spekulanterna, vill ha dragkrok. Nivåregleringen får man även om man väljer RS-sportchassit med spiralfjädrar och DRC (Dynamic Ride Control) som reducerar nigning och lutning. Systemet kan dock inte justera bakaxelns höjdnivå.

För alla som köper en RS 6 för just RS-upplevelsen istället för kombiaspekten är RS-sportchassit ett absolut pliktkryss i tillvalskatalogen. Luftfjädringen tillåter betydligt mer karossrörelser, medan sportchassit sätter bilen ännu närmare asfalten, är mer alert och rörligt samtidigt som komforten bibehålls. I alla fall om man undviker Dynamicläget, den hårdaste dämparinställningen som bäst lämpar sig för bankörning.

Jadå, du läste rätt. Ta med frugan (eller maken), barnen och hunden, och åk ut på äventyr på Nürburgring och njut av glädjerop och hejramsor från baksätet (kanske snarare tjut av skräckblandad förtjusning) när du piskar familjefraktaren genom det gröna helvetet utan att behöva skämmas.

Innan dess rekommenderas dock ytterligare en uppgradering i form av RS-dynamikpaket plus. Här ingår förutom ännu högre toppfart (vilket man knappast behöver nämna för sin bättre hälft) även keramiska bromsar som hejdar framfarten fruktansvärt effektivt.

## AUDI RS 6 AVANT GENOM ÅREN



GENERATION	C5/4B (2002)	C6/4F (2008)	C7/4G (2013)	C8/5G (2020)
MOTORTYP/CM <sup>3</sup>	V8, TURBO/4 172	V10, TURBO/4 991	V8, TURBO/3 993	V8, TURBO/3 996
EFFEKT, HK	450	580	560	600
VRIDMOMENT, NM	580	650	700	800
FÖRBR., L/100 KM	14,6 (NEDC)	14,0 (NEDC)	9,8 (NEDC)	11,5 (WLTP)
0-100 KM/H, SEK	4,7	4,6	3,9	3,6

**Accelerationen, farten, chassit** och de brutala bromsarna är dock inte det mest speciella med nya RS 6. Inte på långa vägar. Monsterkombin är framför allt en allkonstnär.

En förvånansvärt snål (nåja) bruksbil de flesta dagar i veckan och samtidigt den ultimata sportbilsskräcken i vilken korsning som helst. Kanske är den inte lika rå och brutal som en Mercedes-AMG E 63 S som i jämförelse känns som en fullfjädrad huligan. Audin är mer gentleman än buse, mer medgörlig än dominant, och dessutom underbart smidig.

Automatlådan känns som en dubbelkopplingslåda och briljerar fullständigt, oavsett om det gäller mjuka växlingar i vardagen eller att peta i nästa kugge med ljusets hastighet när man har bråttom.

Går det undan kommer man dock med all säkerhet att känna av bilens vikt. Det är trots allt 2.075 kg vi pratar om. Har man valt dynamikpaketet minskar vikten med 34 kg tack vare bromsarna, men Audi RS 6 är ingen lättviktare. Monsterkombin "överträffar" till och med E 63 S med 80 kg!



*Bakifrån syns breddningen mest, nya RS 6 är hela åtta centimeter bredare än A6!  
Notera de gigantiska utblåsen.*



*Den vrålstarka V8:an i fronten sätter skräck i nästan vilken annan bil som helst.*

**Visserligen har man gjort en del förbättringar** för att RS 6 inte ska kännas framtung, men kör man som en dåre kommer understyrningen som ett brev på posten.

Att få bilen på rätt köl igen kräver dock ingen ingenjörsutbildning. Det räcker med att stampa plattan i mattan för att bilen ska räta upp sig tack vare sportdifferentialen och ett reviderat quattrosystem. Upp till 85 procent av kraften kan ledas till bakhjulen för att hjälpa bilen och föraren genom kurvorna.

Det hela fungerar mycket bra. Kanske för bra? Som förare blir man aldrig särskilt involverad i körningen. Inte som i en E 63, där man nästan får kämpa för att bilen ska gå fort.

**Nej, Audin är väldigt effektiv** men samtidigt isolerad och automatiserad. Med över 40 processorer i bilen blir det inte mycket över för föraren att göra. Att dessutom styrkänslan lider av en något oberäknelig och trög dynamisk styrning gör inte saken bättre.

Med det sagt är dock Audi RS 6 en fantastisk vagn för att ta sig från punkt A till B, kanske till och med bäst i disciplinen. Man slås av hur bekväm och lättkörd en bil av denna kaliber kan vara.

RS 6 är mer komfort- än sportinriktad, vilket inte minst märks på riktigt dåliga vägar. Fjädringen sväljer allt trots jättelika 22-tumsfälgar och även ljudnivån fokuserar mer på bekvämlighetsaspekten än på sportighet. De dubbelglasade rutorna isolerar det mesta oljudet från omvärlden och inte heller sportavgassystemet gör mycket väsen av sig.

**Insidan skiljer sig inte nämnvärt** från en vanlig A6. Samma layout, samma funktioner, men RS-spekulanten kan gotta sig åt nya sportstolar i tjugiga material med grymt sidostöd och en ny ratt med större växlingspaddlar.

En annan nyhet för den senaste generationen är två mystiska knappar på ratten som är märkta RS1 och RS2. Båda knappar tillåter föraren att ändra och spara en mängd olika inställningar för motorn, lådan, dämparna och styrningen, men RS2-knappen är lite extra intressant. Med den kan man nämligen för första gången i en RS-modell stänga av chassikontrollen helt och uppleva bilen så analogt som möjligt.

Frågan som kvarstår är dock: Behöver världen verkligen en kombi med 600 hk? Antagligen inte, men habegäret blir inte mindre för det.

**Audi RS 6 är tveklöst det bästa** Audi Sport-dårarna har utvecklat. Föregångarens grovhuggna karaktär har slipats ned och förfinats till en intelligent och användbar vardagsbil som dessutom kan förnedra det absolut mesta vid trafikljusen.

Med sitt senaste monsterbygge presenterar Audi en absolut helgjuten och komplett upplevelse utöver det vanliga.



**En dinosaurie till bil?  
Ja, men vilken härlig  
urtidsödlä i så fall!**

**MIKAEL  
JOHNSSON,  
TESTCHEF**

Audi RS 6 har varit med i 18 år och är ett begrepp idag. En supervagn som "fixar allt". Ett lika enkelt som bra koncept: brutalt stark V8 och alltid grepp – eftersom Audi hade vett nog att ha fyrhjulsdraft som standard redan från början. Jag gillar RS 6 skarpt. En betydligt bättre bil än en prestandasuv som känns som att den ska välta i kurvorna. Hellre denna lågsniffande, snabba superpansarvagn.

## AUDI RS 6 AVANT TEKNISKA DATA

**MOTOR:** V8, dubbelturbo, bensin, 3 996 cm<sup>3</sup>, 600 hk vid 6 000 r/min, 800 Nm vid 2 050–4 500 r/min. Åttastegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 995/1 951/1 460 mm. Axelavstånd 2 929 mm. Tjänstevikt 2 075 kg. Bagagevolym 565–1 680 l.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 3,6 sek. Toppfart 280 km/h (305 km/h med dynamikpaket plus). Förbrukning 12,4 l/100 km.

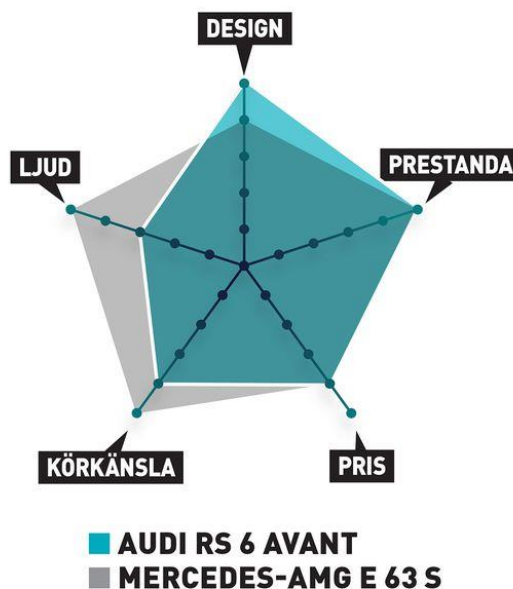
**PRIS:** 1 121 200 kronor. Aktuell nu.

## SUMMERING

**BÄST:** Mångsidig, brutala prestanda, fin komfort, massor med utrymmen för passagerare och bagage.

**SÄMST:** Den dynamiska styrningen saknar känsla.

## PERSONLIGHET



**Feber**

## 4. Nya Toyota Supra går nu att få med fyra cylindrar

AV BOBBY GREEN 2020-01-14 KL 17:30

**100 kilo lättare**



Toyota presenterar nu nya GR Supra med ett nytt motoralternativ i Europa och det handlar om BMW:s turbomatade fyra på 2,0 liter. Den ger 258 hästar och 400 newtonmeter i vrid och den är kopplad till en åttastegad automatlåda som driver bakhjulen. 0-100 km/h ska gå på 5,2 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Den nya motorn gör bilen 100 kilo lättare och eftersom man har kunnat placera den längre bak har man nu fått till en viktfördelning på 50:50 mellan fram och bak.

Det nya motoralternativet firas med specialversionen Fuji Speedway som släpps i 200 stycken exemplar. Dessa har en unik vit metalliclack, röda backspegelkåpor, matta 19-tumsfälgar, extra kolfiber på insidan och svart Alcantara blandat med rött läder.

Försäljningen drar igång i mars men tyvärr meddelar Toyota Sverige att bilen inte kommer att säljas här.





## 5. Lamborghini förvandlat till suv-märke

2020-01-15

### Nu dominerar Urus märket helt



Lamborghini är inte längre ett sportbilstillverkare. 61 procent av märkets försäljning består nu av suv:en Urus som har en tysk V8-motor.

Lamborghini slår rekord – men försäljningen av sportbilar minskar.

Under förra året sålde Lamborghini 8205 bilar, vilket är en ökning med över 40 procent från 2018 års försäljning på 5750 bilar.

Men försäljningen beror bara på en enda modell: Den nya suv:en Urus som sålde i cirka 5.000 exemplar under förra året. Den dominerar nu Lamborghinis försäljning helt då de både sportbilarna Aventador och Huracan tillsammans sålde betydligt mindre än Urus.

Frågan är om Lamborghini nu kan växa mer i suv-försäljning och ändå behålla sin identitet som superbilstillverkare. Urus sätts samman i Italien, men har en V8-motor konstruerad av Audi och bottenplattan tillverkas i den gamla Trabant-fabriken i Zwickau där även Volkswagens elbil ID.3 byggs.

– Ökningen bevisar tydligt kraften i vårt varumärke och kvaliteten och hållbarheten i vår produkt och kommersiella strategi, säger Lamborghinis vd Stefano Domenicali.

Allra mest ökade Lamborghinis försäljning i Asien, upp med 66 procent. Även USA gick bra med en tillväxt på 45 procent. I Sverige har det hittills registrerats 23 Urus-bilar.

**Maths Nilsson**

## Relaterade artiklar



### [Nu kan du köpa en Lamborghini Aventador](#)

Lamborghini ska visa upp sitt nya monster: Aventador  
5 jan. 2011



### [Lamborghinis nya galna terrängbil](#)

Tar dig ut i spenaten med 640 hk  
5 juni 2019



### [Lamborghini LM002 var första supersuven](#)

Sylvester Stallone körde självklart Rambo-Lambo.  
24 okt. 2017



### [650 hk räcker inte - Lamborghini planerar superversion](#)

Succé-suven Urus kan släppas i Performante-version  
11 nov. 2019

## 6. Toyota återupptar tillverkning av reservdelar till gamla Supra

Robin Törnros 14 januari 2020

Med GR Heritage Parts börjar Toyota att tillverka reservdelar till Supra A70 och A80 igen.



Biltillverkare som [Porsche](#) och [Mercedes](#) har redan återupptagit tillverkning av reservdelar till många av sina mest klassiska modeller. Nu följer även Toyota samma spår när de med en division kallad GR Heritage Parts börjar tillverka delar till de klassiska [Supra](#)-modellerna igen.

Till en början kommer delar som drivaxel, dörrhandtag, lister, emblem, strålkastare, broms-servo och bränslemätare att finnas tillgängliga med säljstart senare i år. Vad delarna kommer att kosta framgår inte i nuläget men de ska kunna köpas över disk som reservdelar till vanliga Toyota-bilar som säljs i dag.

Längre fram kan utbudet komma att breddas och Toyota mottar beställningar på delar som kunder önskar att de ska återuppta produktionen av.



*Toyota Supra A70, 1986-1993.*

Robin Törnros

**Feber**

## 7. Priset för Mercedes GLC som laddhybrid är klart

AV BOBBY GREEN 2020-01-14 KL 16:20

Din för 559 900 kronor



I september förra året berättade Mercedes att modellen GLC skulle komma som laddhybrid och nu börjar den säljas här i Sverige. I samma veva får vi då reda på prislappen och den börjar på 559.900 kronor. GLC Coupé som laddhybrid kostar från 594.900 kronor. Räckvidden på bara el anges till fyra mi.

Under skalet sitter en bensinfyra på 211 hästar som jobbar tillsammans med en elmotor på 122 hästar. Den sammanlagda effekten anges till 320 hästar och 700 newtonmeter i vridmoment. Till paketet kopplas en niostegad automatlåda och drivningen sker som väntat på alla fyra hjulen. Den blandade förbrukningen ska ligga på mellan 0,23 till 0,3 liter per mil. Utsläppen landar på 52-68 gram per kilometer. När man kör på bara el är förbrukningen 2 kWh per mil. Laddningen sker via växelström och en ombordladdare som är på 7,4 kW. Från en vanlig laddbox ska det ta 1,5 timme att ladda fullt.

Bilen är berättigad till en miljöbonus på upp till ca 22.000 kronor, skatten ska ligga på 360 kronor per år. Förmånsvärdet anges till cirka 4935 kronor per månad. De första bilarna kommer till Sverige under årets första kvartal.



## 8. Volkswagen startar ny division för att lösa krisen

14 januari 2020

**Mjukvaruproblemen i nya Volkswagen Golf har smittat av sig på den så viktiga lanseringen av elbilen ID.3. Nu har Volkswagen vidtagit åtgärder för att lösa krisen; en helt ny division med alla programmerare samlade under ett tak. Volkswagen behöver sälja många ID.3 i år för att komma undan EU:s höga utsläppsböter.**



Redan inför lanseringen av [nya generationen Volkswagen Golf](#) i höstas noterades problem med bilens mjukvara. Och nu har problemen spridit sig. Enligt den tyska tidningen Manager Magazin påverkas hela 20 000 bilar av modellen [ID.3](#), märkets helt nya elbil, av samma typ av mjukvaruproblem. Volkswagen har vidtagit en krisplan som betyder att de 20 000 ID.3-bilarna ska byggas klart i fabriken men utan den slutliga mjukvaran som i stället ska justeras i efterhand, före leverans till kunderna.

Uppskattningsvis 100 miljoner rader av programmeringskod finns i nya Volkswagen Golf vilket är tio gånger mer än i motsvarande bil som var ny för tio år sedan.

ID.3 är viktig för Volkswagen för att bilens nollutsläpp av koldioxid kvittas mot bilar som släpper ut mycket koldioxid. Dessutom tillåts elbilar räknas dubbelt under det första året av EU:s nya 95-gramsgräns. Enligt Volkswagens vd Herbert Diess krävs det en problemfri och effektiv lansering av ID.3 under våren och sommaren för att biljätten ska klara sig undan skyhöga EU-böter. Inte minst därför är det viktigt för Volkswagen att så snabbt som möjligt åtgärda mjukvaruproblemen i bilen.

Elbilen ID.3 började byggas i november på nya plattformen E3 som ska garantera snabbast möjliga process av all data som behövs i bilen. Tills vidare parkeras bilarna i väntan på att nya mjukvaran ska installeras. Volkswagens plan är att bygga cirka 100 000 ID.3 under 2020.

För att undvika mjukvaruproblem i framtiden har Volkswagen skapat en helt ny division inom koncernen, Car.Software. Där ska alla programmerare samlas oavsett om de arbetar med batteristyrning, säkerhet eller informationssystem till bilen. Med alla under ett och samma tak ska utvecklingen gå snabbare. Inom fem år väntas cirka 10 000 ingenjörer arbeta i de nya divisionen.

**Jan-Erik Berggren**



## 9. Svenska Volkswagen: "ID.3 kommer i slutet av sommaren"

Maths Nilsson schibsted 2020-01-14

**Trots mjukvarustrulet – Volkswagen står fast vid att elbilen ID.3 ska nå de svenska kunderna i sommar. – Med den information vi har nu, ser det ut att bli aktuellt med leveranser mot slutet av sommaren, säger Volkswagens kommunikationschef Marcus Thomasfolk till BytBil.**



Enligt tyska tidningar har Volkswagen drabbats av mjukvaruproblem och 1000-tals ID.3-bilar parkeras vid fabriken i Zwickau i väntan på att bilarna ska uppdateras. Bilder sprids i sociala medier som visar hur rader av ID.3-bilar ställts upp, både inomhus och utomhus.

Svenska Volkswagen har hela tiden kommunicerat att bilen ska börja levereras till kunderna "i mitten av 2020". Nu verkar det bli en mindre försening, men i stort sett ska tidplanen kunna hållas. Sverige får sina bilar samtidigt som andra länder.

– Vi har sagt att ID.3 ska komma till Sverige 2020 och bedömningen har varit att det ska ske under sommaren. Med den information vi har nu, ser det ut att bli aktuellt med leveranser mot slutet av sommaren och det gäller inte enbart Sverige utan globalt, säger Marcus Thomasfolk.

I vissa länder har generalagenterna gått ut med att bilarnas utrustning kan komma att förändras. Bland annat ska inte de första bilarna kunna ha parkeringssensorer och versionen med det största batteriet får endast fyra sittplatser. Svenska Volkswagen kan dock inte bekräfta några utrustningsdetaljer ännu.

– När det gäller svensk utrustning ber vi att få återkomma med fler detaljer under våren, när bilen kommer att släppas för beställning i våra system. Dock kan vi säga att de bilar som går till svenska kunder kommer att vara exakt likadant utrustade som för kunder från övriga länder, säger Thomasfolk.

## 10. Sex VW-anställda åtalas för dieselskandalen

2020-01-14 17:00

Tyska åklagare väcker åtal mot sex anställda hos Volkswagen för inblandning i dieselutsläppsskandalen. Anklagelserna rör bedrägeri och falsk marknadsföring liksom skatteflykt.



*När den så kallade diesel-gate briserade tvingades den tyska bilkoncernen återkalla elva miljoner bilar världen över. (Bilden har inget samband med artikeln).*

Enligt åklagarna borde fordonen som utrustats med mjukvaran för att manipulera utsläppshalterna vid tester aldrig ha nått vägarna.

De sex åtalade var anställda, under ledningsnivå, hos biltillverkaren i alla fall mellan 2006 och 2015. Enligt åklagarna är det oklart om de fortfarande är anställda.

Volkswagen har inte kommenterat åtalet.

[Läs fler nyheter om Volkswagens diesel-skandal här!](#)

I september väcktes åtal mot biljättens nuvarande vd Herbert Diess, styrelseordföranden Hans Dieter Pötsch samt den tidigare vd:n Martin Winterkorn för att de dröjde för länge med att informera marknaden om vad de visste om utsläppsskandalen före avslöjandet 2015.

Läs mer: [Uppdatering kan öka dieselförbrukningen](#)

TT

## 11. Mercedes etta – för fjärde året i rad

14 januari 2020

Det brukar kallas lyxbilskriget, fighten mellan Mercedes, Audi och BMW om titeln största premiumtillverkare. Efter flera år av BMW-dominans tog Mercedes över för några år sedan och när 2019 räknas samman är det Mercedes i topp igen – för fjärde året i rad. Audi sladdar men har ett fräscht modellprogram som ska betala sig under 2020.



En ökning av nybilsförsäljningen med 1,3 procent till totalt 2,34 miljoner sålda bilar under 2019. Det räckte för att placera Mercedes före såväl BMW som Audi. BMW ökade sin försäljning med två procent till 2,17 miljoner sålda bilar och Audi ökade med 1,8 procent till 1,85 miljoner sålda bilar.

Försäljningen av dyrare premium- och lyxbilar har stått sig bra mot stundande lågkonjunktur, till skillnad mot försäljningen av billigare bilar som visat sig vara mer känsligt för svängningar i ekonomin. Mercedes lyckades öka sin försäljning på den viktiga hemmamarknaden i Tyskland men också på världens största bilmarknad, Kina. Mercedes ökning i Kina var hela 6,2 procent under 2019 där dyra [S-klass](#) beställdes som aldrig förr. Ändå är det Kina som tillsammans med USA förmörkar himlen något för de tyska giganterna. Handelskriget mellan USA, Kina och Europa är ett stort hot. I Europa väntas också försäljningen stanna av lite.

BMW:s försäljningschef Peter Nota gladdes åt försäljningsökningen och såg fram emot en fortsatt ökning då BMW har ett starkt modellprogram i det bilsegment som ökar allra mest: suvar. Bland annat är det [nya stor-suven X7](#) som ska vara loket i BMW:s försäljning under 2020. Även Audis nya försäljningschef Hildegard Wortmann kommenterade siffrorna med att berätta om sitt nya modellprogram. Med flera nya modeller hoppas Audi kunna knappa in på konkurrenterna.

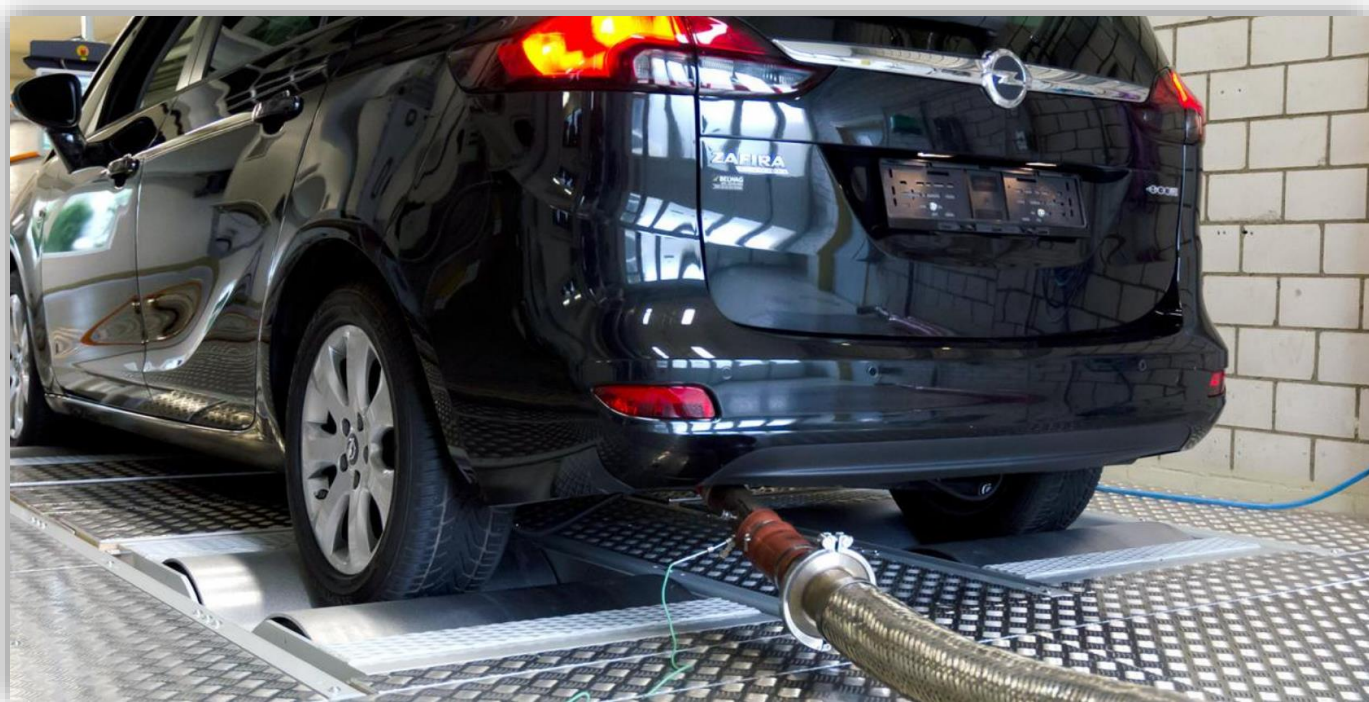
**Jan-Erik Berggren**

## 12. Så ska biltillverkarna slippa böter från EU

Jan-Erik Berggren

13 januari 2020

**Nya utsläppsregler i Europa riskerar att kosta bilbranschen miljardbelopp i böter. Tuffast är det för de största tillverkarna som säljer flest bilar men även Volvo Cars riskerar kraftiga böter om de inte klarar kraven.**



Analysföretaget PA Consulting har studerat biltillverkarnas genomsnittliga för sålda bilmodellens utsläpp de senaste fem åren. Anledningen är förstås EU:s tuffare utsläppsregler som börjar gälla fullt ut från och med 2021. Men redan i år, 2020, måste hela 95 procent av tillverkarnas modellutbud klara nya 95-gramsgränsen. De tuffa reglerna kommer samtidigt som EU bytt mätmetod för utsläpp och numera använder den tuffare WLTP-metoden, som i sig ger högre förbrukning och utsläpp av koldioxid.

Enligt PA Consulting riskerar bilbranschen att tvingas betala närmare 150 miljarder kronor i böter – om inte utsläppssiffrorna dramatiskt sjunker 2020 jämfört med utsläppen 2018. Allra mest skulle Volkswagen betala, cirka 45 miljarder kronor, men även en tillverkare som Volvo Cars skulle drabbas hårt. Böterna är närmare 100 kronor per gram och bötesbeloppet räknas på hela modellutbudet, alltså samtliga bilar som sålts under kalenderåret. Enligt PA Consulting riskerar Volvo Cars böter till EU på 3,8 miljarder kronor

**LÄS OCKSÅ: [Så nära är biltillverkarna att nå 95 g/km](#)**

Men även om PA Consulting viftar med skyhöga bötesbelopp så har bilbranschen en plan. Så här ska de se till att inte behöva betala böter:

**1** Köpa utsläppsrätter. Det är tillåtet att "köpa" utsläppsrätter från andra tillverkare och det finns också ett utjämningsystem inom koncerner. Därmed kan en tillverkare som Tesla, som bara säljer nollutsläppsbilar enligt EU:s sätt att se på utsläpp, sälja sina kvoter om 95 gram per bil till någon annan tillverkare, [FCA vill köpa](#). Och tillverkare kan också bolla utsläpp mellan sig inom koncerner.

**2** Sälja elbilar. Det finns övergångsregler som gynnar de som hängt på elbilsracet. Varje såld elbil räknas dubbelt det första året och med en faktor på 1,67 för 2021 och 1,33 för 2022. Självklart är det därför som flera biltillverkare sett till att börja sälja elbilar 2020 och inte hade speciellt bråttom ut på marknaden förra året. Efter de första tre åren är de här faktorerna borta för elbilar som då räknas på samma sätt som alla andra.

**3** Sluta sälja stora motorer. Flera tillverkare har plockat bort sina största motorer, de som släpper ut mest, ur modellprogrammet. [Det blir alltså färre värstingmodeller från tillverkare som Mercedes, Audi och BMW](#).

**4** Färre varianter. En tillverkare som BMW har i det närmaste halverat sitt utbud av motorer och växellådor vilket gör det lättare för BMW att hålla koll på sina snittutsläpp under året.

**5** Dyrare utrustning. Extrautrustning kostar i form av högre vikt och därmed högre förbrukning och utsläpp. Vill du ha extrautrustning så kommer det att kosta mer än tidigare – det blir alltså större skillnad mellan de färdigpaketerade bilarna och de som har många tillägg. Därmed kommer fler bilar med lite utrustning att säljas.

**6** Sälja fler laddhybrider. Alla laddhybrider ligger gott och väl under 95 gram koldioxid per kilometer vilket betyder att varje såld laddhybrid är en bra affär för en tillverkare. Vi kan alltså se fram emot stora rabatter och erbjudanden för laddhybrider och lite dyrare bensinare och dieslar under året.

**7** Säljstopp. Biltillverkarna lär hålla ögonen på sina genomsnittliga utsläpp och framåt hösten kan det bli tal om att sluta sälja de modeller som släpper ut allra mest. Flera bedömare tror att de här sju punkterna kommer att räcka för att tillverkarna ska slippa böter helt och hållet. Tidigare var det bara Fiat/Chrysler som ansågs ligga tydligt över snittgränsen men sedan FCA köpts upp av Peugeot/Citroën och dessutom [träffat avtal med Tesla](#) väntas även FCA klara kraven utan att betala böter.



## 13. Volvo genom tiderna

**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/volvo-genom-tiderna/>



## 14. Dyrt att köra miljövänligt - ett hinder för många

Publicerad 2020-01-13, 22:00

**Många svenskar vill köra mer miljövänligt, men tycker att det blir för dyrt. Det visar en ny undersökning som YouGov utfört.**



**Undersökningen visar** att var tredje svensk inte anser sig ha råd att införskaffa eller byta till en miljövänligare bil än den de har idag. Bland unga familjer är andelen ännu högre, 42 procent.

**Att minska sitt bilkörande** är ett annat sätt att skona miljön. Nära fyra av tio svenska bilägare kan tänka sig att köra bil mer sällan. Svaren skiljer sig åt mellan kvinnor och män där nära varannan kvinna kan tänka sig att minska sitt bilkörande för miljöns skull, jämfört med männen där 30 procent kan tänka sig att köra mindre.

**Var tredje ung förare** (18–34 år) kan tänka sig att köpa en elbil. Det är en högre siffra än för genomsnittet där endast var fjärde kan tänka sig att köpa en elbil och var femte en hybridbil för att bli mer miljövänlig.

En av tio menar att en miljövänligare bil inte svarar upp på de krav på vad de behöver sin bil till.

**Alla vill inte ändra sig.** En av fem bilägare svarar att de inte kan tänka sig att göra något alls för att bli mer miljövänlig. Bland dem som är 55 år eller äldre är siffran än högre, 30 procent.

Undersökningen är genomförd av opinions- och marknadsundersökningsföretaget YouGov på uppdrag av Blocket. 1.035 personer över 18 år intervjuades i september 2019.

Det är för dyrt att skaffa en miljövänligare bil!

**Magnus Fröderberg**

## 15. Hetast från Holden - GTR-X

Publicerad 2020-01-14 7:55 text Mårten Carlsson

**Skulle en sportbil från Australien kunna bli någonting att räkna med?**



Under senare halvan av sextioalet var det prestanda som stod i fokus. Muskelbilarna från USA fick bara mer och mer effekt. I Europa var också hästkraftkriget igång, sportigare och snabbare gällde.

Idag legendariska sportbilar kom ut i parti och minut, Lamborghini Miura, Iso Grifo De Tomaso Mangusta med mera. Jaguar E-type och Porsche 911 som hade en del år på nacken såldes med oförminskad popularitet.



*Kilformad, låg och läcker.*



*Kofångare, väl tilltagna dörrar och en stor baklucka som lyfte högt.  
Man tänkte produktionsbil hela vägen genom projekt GTR-X*

Holden byggde präktiga familjebilar och praktiska pickuper - utes, det fanns inte skuggan av sportighet någonstans.

Men vad man hade var ett par hyggliga motorer och en ny modern bil, Torana. Så man skred till verket att skapa en riktigt häftig sportbil baserad på det man hade, nya LC-serien av Torana som kom 1969. Nu fanns det med nya modellen en ganska vass variant som kallades GT XU-1 som stod ut bland resten med bland annat en 160 hästars treliters sexa.

Den tog man , samt satte skivbromsar runt om, där började GTR-X ta form.

Den kilformade karossen gjordes i glasfiber, och var trots sin extrema form praktiskt tänkt.

För det här var ingen show car, det var en allvarligt menad prototyp för att sätta produktion. Det fanns idéer om att utveckla insprutning till motorn, och en rad andra avancerade trim och finesser. Det mesta fick dock stryka på foten för hålla nere kostnaderna.

Karossen försågs med rejäla dörrar och en stor hatchbacklucka bak, under den låga huven fick man plats med Torana XU-1 motorn med tre weberförgasare. Detta räckte till en toppfart på 210km/h, nånting man säkert skulle kunna skruva upp på sikt. Antingen med befintlig motor eller en ny liten V8.

En helt färdig bil gjordes och testades grundligt, två andra prototyper började göras men ingen av dem verkar blivit färdigställd. Men skulle den kunna gå att tillverka då? Jo det räknades på det och det gjordes till och med en kortfattad broschyr.

Men vad hände sen då?

Datsun 240Z hände... en sportig bil för överkomliga pengar som tog världen fullkomligt med storm, mot den skulle GTR-X inte ha någon chans alls.

Andra faktorer spelade också in, prognosen för mer potenta sportbilar var inte densamma 1970 som den varit några år innan, och dessutom var ju Holden till syvende och sist underordnat General Motors. Och där fanns redan en sportcoupé som sålde bra, Opel GT. Förvisso en rätt beskedlig vagn, men hos GM bestämde man att 'overseas' ute i den stora världen, skulle GM bara ha EN sån typ av bil och det fick fortsätta bli Opel GT.

De andra två halvfärdiga då? Jo den ena skickades till skrotpressen, den andra är under renoivering, och någon passade även på att smussla undan karossformarna. Så kanske någon framöver kan bygga en GTR-X till?



**Läs mer om:**

[Senaste nytt 1968, Holden Monaro](#)

[Holden finns inte mer, länge leve Holden! nya tuffa Monaro i TV-reklam från 1968](#)

[Hej då Holden!](#)

[Fredagen den 20:e oktober tillverkades den allra sista Holden-bilen i Australien. I och med det är kontinenten helt utan någon egen biltillverkning. 3](#)

[Holden på vift](#)

[Av geografiska skäl exporteras inte Holden i någon större utsträckning.](#)

[Uppställning i Kuala Lumpur 1966](#)

[Malaysiska polisen har fått nya fina tjänstebilar och de kommer från Australien.](#)

[Grattis Astra!](#)

[På Asta och Astrids namnsdag så ligger det nära tillhands att vi på Klassiker firar Astra.](#)

## 16. Klassiskt bilmärke: Pegaso

Publicerad 26 oktober 2010

Spanien har inte gjort sig känt som ett biltillverkande land. Men vänta nu, det stämmer väl inte? Nej just det, för från Spanien kom lyxvagnen Hispano-Suiza, Fiats spanska avläggare Seat och ett par mindre kända märken som Eucort och Ansaldo. Men fränast av alla var naturligtvis Pegaso!



*Karosserifirman Saoutchik satsade på svulstiga linjer.  
Och breda – se bara hur långt in hjulen sitter!*

**FILM:** <https://youtu.be/kd96bi6mP3c?t=33>

Pegaso finns fortfarande kvar, men tillverkar enbart tunga fordon. Det gjorde man förr också, i början av 50-talet, när man fick för sig att också bygga en lyxig sportvagn.

Spanien behövde skaffa sig litet extra prestige efter allt elände under 1930- och 40-talen, men visst var det lusigt att en statligt ägd lastbilsfabrik plötsligt slog världen med häpnad genom att presentera en svindyr sportvagn med V8-motor och exklusiva, specialbyggda karosserier!

### **Komplicerad motor**

Sportvagnen Pegaso presenterades 1951 och utmärkte sig framför allt för sin onödigt, för att inte säga extremt, komplicerade 2,5-litersmotor med fyra överliggande kamaxlar och torrsumpsmörjning.

Men motorn var inte det enda som var anmärkningsvärt på Pegaso. Bilen var torsionsfjädrad både fram och bak, växellådan var monterad bakom slutväxeln och var femväxlad (normalt var tre eller möjligen fyra växlar på den tiden) men inte synkroniserad, bakaxeln var av de Dion-typ och bromsarna satt baktill inne vid differentialen.



*Den nya sportvagnens V8-motor.*

Det påstås också att styrningen var den mest komplicerade som någonsin byggts.

Ungefär samtidigt som Pegaso-bilarna byggdes, 1951–58, tillverkade Fiat sin Otto Vu, som namnet antyder också det en sportvagn med V8-motor. Fiaten byggdes i 114 exemplar och Pegason i 125 ex. Definitiva sällsynheter alltså.

Bakom varje verkligt udda bil står en lika udda konstruktör.

I fallet Pegaso hette han Don Wifredo P. Ricart och han har gått till historien för denna enda Pegaso-modell, men lika välförtjänt hågkommen är han för sitt föga blygsamma konstaterande att ett genis hjärna icke får skakas om – det var därför han alltid använde skor med rågummi-sula...



*Carrozzeria Tourings välbalanserade mästerverk, Z.102 med den första motorn på 2,5 liter.*



*Brutalt billig och beställd av brutale diktatorn Trujillo i Dominikanska Republiken. Bakdelen är en stor glaskupa, avgasrören är exponerade och bilen finns, liksom så många andra Pegaso, kvar i livet. Sågs senast i en holländsk samling.*

Man skulle ju kunna tro att Pegaso var som gjord för sportvagnstävlingar, men sanningen är att få av de 125 någonsin satte hjulen på en tävlingsbana, och de få som verkligen gjorde det klarade knappast av uppgiften.

Nej, den formidabla Pegaso var verkligen ingen bil att spöa konkurrenter med, men perfekt för dem som ville synas vid Rivierans vattenhål.



*"Berlineta sport ligera PEGASO Z.102/2,5 S" kallade fabriken sitt fartvidunder på 250 hästkrafter, eller så. En tämligen fantasilös kaross med många slätstrukna ytor.*



*Pegaso Z*

Pegaso var självskrivnen deltagare i tidens Concours d'Élégance-tillställningar, som till exempel den i San Remo 1954 där en ljusblå Pegaso-cabriolet med vitlackerade hjulhus väckte viss uppmärksamhet.

Den första typen kallades Z.102 och motorn gav 180 hk utan Roots-kompressorn i funktion och 230 hk med densamma inkopplad.

Z.102 B hade en 210-hästares motor på 2,8 liter medan Z.102 SS var på 3,2 liter och med en maxeffekt på cirka 280 hk. Slutligen fanns typen Z.103 på 4, 4,5 och 4,7 liters volym.

Du hör själv hur tokigt det är: 125 bilar och minst sex motorversioner! Motorer med två Weber-förgasare var möjligen hyfsat enkla att hålla i trim, och kanske de med fyra förgasare också, men motorer med åtta förgasare kan inte ha varit roliga annat än för bilverkstädernas ekonomiavdelningar.

### **Dyrare än Ferrari**

Förmodligen var det excentrikern Ricart som hittade på exteriörfärgernas namn också. En sådan var Pain brulé, bränt bröd, en färg som väl kanske idag skulle kallas mellanbrun metallic.

Allt hos Pegaso-bilarna var uppseendeväckande, också priserna. En Pegaso kosade betydligt mer än en Porsche eller en Aston Martin och var också dyrare än en jämförbar Ferrari, som dock hade V12-motor.

Det finns olika teorier om varför sportvagnstillverkningen upphörde. Tappade överingenjören Ricart intresset? Blev det inga pengar av de dyra bilarna? Förmodligen inte – det var troligen mer lönsamt att bygga bussar och lastbilar.



## 17. Premiär för Lotus nya racer 1967

Publicerad 2020-01-13 7:12 text Märten Carlsson

Inför 1967 kom Lotus med en helt ny bil i formel 1. Model 49 rullades ut för första gången till startlinjen på Zandvoort med Jim Clark bakom ratten. Hur gick det? kolla filmen!



**FILM:** <https://youtu.be/V6cm3eWEHM0>

Läs mer om:



[Colin och Maggie](#)

[Ett samtal man bra gärna skulle velat tjuvlyssna på.](#)



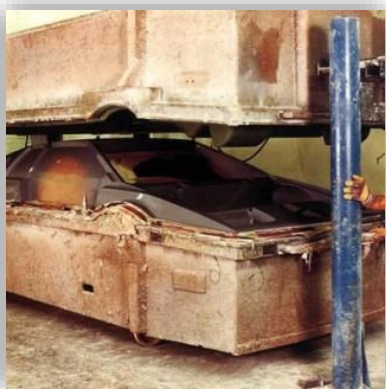
### Ronnies Lotus Elan på auktion!

Den 11 juni går en mycket speciell Lotus Elan +2S 130/5 under klubban. Förste ägare var Ronnie Peterson, han fick bilen som en gåva av Colin Chapman.



### FILM: Vi kör vår Lotus Elan!

Äntligen ute på vägen! Klassikers projektbil Lotus Elan +2S har inte körts på 30 år. I den här filmen tar vi en efterlängtd provtur efter reoveringen. 2



### Nybakat från Norfolk

På en nedlagd RAF-bas i Hethel, Norfolk bakar man inte skådebröd...



### Torrkörning i Dearborn 1965

Colin Chapman byggde de snabbaste racerbilarna, Jim Clark körde dom till vinnarplats.

**SLUT**