



*Voisin C27 Aerosport 1934*

**MOTORNYTT**  
Föregående

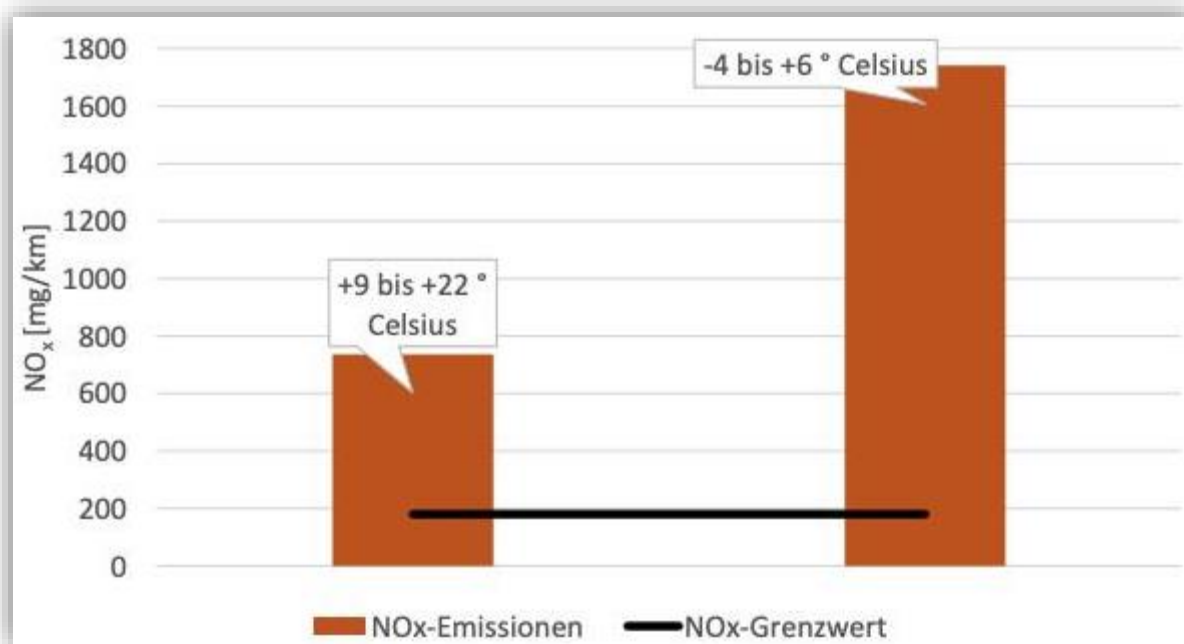
**fredag 31 januari**  
**onsdag 29 januari**

1. Volvo anklagas för dieselfusk
2. Volvo om anklagelserna: Vi har aldrig fuskat
3. Nu kan du bygga Volvo XC40 Recharge, så svindyr är topputrustade elbilen
4. Priset klart på "snik-Volvon" – så mycket kostar den
5. Överraskningen: Tesla Model Y börjar nu byggas
6. Teslas galna rekord: Större än Volkswagen
7. Från filmarkivet: Vi provkör Teslas första elbil
8. Mercedes visar upp ansiktslyft E-klass
9. Kanada får VW att betala miljardskadestånd
10. Priserna klara för nya Volkswagen Golf
11. Skodas el-suv går 50 mil och drar 1 600 kg
12. Toyota Supra får ny motor
13. Nästa generation Nissan Z sägs få 400 hästar
14. Första kunden av SSC Tuatara fick sin bil i augusti
15. Här är Fords hyllning till 90-talsikonen
16. Bilsätet får kroppen att tro att den promenerar
17. "Ge oss insyn i vilka råvaror som ingår i HVO-dieseln"
18. Ferrarin från Ferris Bueller's Day Off har auktionerats iväg
19. Den felande fantomen
20. Klassiskt bilmärke: Hudson
21. Här är Sveriges nya landslag i racing

## 1. Volvo anklagas för dieselfusk

Erik Wedberg 23 januari 2020

Den tyska miljöorganisationen DUH anklagar Volvo för att fuska med utsläppen. Enligt DUH:s mätningar släpper Volvo XC60 D3 ut upp till tolv gånger mer kväveoxider än tillåtet.



*XC60 D3 släpper ut långt mer än tillåtet i DUH:s båda mätningar.*

Den tyska miljöorganisationen DUH anklagar Volvo för att fuska med utsläppen. Enligt DUH:s mätningar släpper [Volvo XC60 D3](#) ut upp till tolv gånger mer kväveoxider än tillåtet.

Den tyska miljöorganisationen DUH (Deutsche Umwelthilfe) har publicerat en rapport där Volvo pekats ut som en stor fuskare med utsläpp. DUH anklagar Volvo för att använda temperaturstyrda avstängningsanordningar som gör att en XC60 D3 släpper ut betydligt mer kväveoxider vid verklig körning än i utsläppsmätningar.

DUH har gjort flera mätningar i olika temperaturer. Den första i temperaturer mellan 9 och 22 plusgrader. Då släppte Volvon ut 736 mg kväveoxider per kilometer, vilket är 4,1 gånger mer än NOx-gränsen i Euro 5-normen. I temperaturer mellan 0 och -4 ökade utsläppen till 11,9 gånger mer än det tillåtna gränsvärdet. DUH simulerade den låga yttertemperaturen genom att en kylklamp mot en temperatursensor placerad i ena ytterbackspegeln.

Enligt DUH tyder det här på att Volvo XC60 har en olaglig mätanordning installerad.

– Fordon som Volvo XC60 måste tas bort eller uppgraderas med SCR-rening på Volvos bekostnad. Fordon med så höga verkliga utsläpp kan inte längre förorena luften i våra städer. Men det är inte bara Volvo som bedrar sina kunder med riktigt smutsiga dieselfordon. Vi ser liknande bedrägerier i vintertemperaturer hos Volkswagen, Daimler, Audi, Porsche och BMW, säger Jürgen Resch, vd för DUH.

[Här kan du läsa hela rapporten från DUH](#) (på tyska).



## 2. Volvo om anklagelserna: Vi har aldrig fuskat

Redaktören bytbil

2020-01-23

**Volvo nekar till anklagelserna om att ha avgasfuskat med förra XC60.**



Den tyska miljöorganisationen DUH hävdar att XC60 D3 2,0 släpper ut 12 gånger för mycket kväveoxid i kalla temperaturer.

– Volvo Cars har aldrig använt några former av manipulation av tester, säger den svenska biltillverkaren i ett uttalande.

Den senaste tiden har flera nya tillverkare och bilmodeller pekats ut för dieselfusk. Senast i raden är svenska Volvo Cars som nu anklagas för utsläppsfusk av tyska miljöorganisationen DUH:

Enligt DUH, som gjort egna tester, har Volvo fyra gånger högre utsläpp än tillåtet i temperaturer mellan 9 och 22 grader. Vi minusgrader har XC60 D3 12 gånger högre halt av kväveoxider jämfört med gränsvärdet för Euro 5.

– Fordon med så höga verkliga utsläpp kan inte tillåtas få fortsätta smutsa ner luften i våra innerstadsområden, säger DUH-direktören Jürgen Resch till nyhetsbyrån AFP.

Volvo förnekar dock bestämt att någon manipulation skulle ha skett. Det är inte första gången Volvo har anklagats och Volvo har hela tiden nekat till att något fusk skulle ha förekommit.



– Vi känner inte till vilka förhållanden som gällde under det aktuella testet och kan därför inte kommentera resultatet. Dock skiljer sig alltid testresultat åt beroende faktorer så som hastighet, last och väderförhållanden. Alla våra bilar är dock testade, certifierade och godkända enligt gällande regelverk och tekniken som används för avgasrening är standard i industrin och väl kända för myndigheter. Volvo Cars har aldrig använt några former av manipulation av tester, uppger Volvo i en skriftlig kommentar till nyhetsbyrån TT.

Enligt tyska tidningen *Automobilwoche* bestrider inte Volvo att avgasreningen ändras vid lägre temperaturer. Men åberopar undantag för att skydda motorn och andra komponenter, och att det inte är en olaglig åtgärd, utan en vanlig åtgärd för att skydda förbränningsmotorer. Även andra tillverkare uppges använda termiska fönster för att skydda motorerna under kalla dagar.

Lagen föreskriver också uttryckligen detta, till exempel för att förhindra skador orsakade av isbildning i motorrummet.

EU-lagar föreskriver faktiskt att motorn ska skyddas, men det är omstritt när det tekniskt sett är nödvändigt. Detta kommer att klargöras i en kommande dom från EU-domstolen.



### 3. Nu kan du bygga Volvo XC40 Recharge, så svindyr är topputrustade elbilen

Publicerad 2020-01-23 14:41, text Erik Söderholm

**Bygg-din-bil-funktionen öppen och Volvo skryter redan om "tusentals" beställningar.**



**Volvo har öppnat [bygg-din-bil-funktionen](#)** för den nya elbilen XC40 P8 Recharge. Instepris för Volvos nya elsuv ligger i nuläget på [mastiga 699 000 kronor](#), men billigare versioner med mindre batteri ska följa senare.

Enligt Volvo har "tusentals" beställningar redan lagts men leveranserna börjar först senare i år.

**För den som kryssar** flitigt i tillvalslistan är det absolut ingen omöjlighet att trissa upp prislappen ordentligt för Volvos lilla elsuv. När Vi Bilägare gick loss i konfiguratorn kom vi snabbt upp i 860.000 kronor, men det är säkert möjligt att skruva upp prislappen ytterligare. Vi noterar också att värmepump kostar extra – det är alltså inte standard.

Volvo XC40 P8 Recharge finns än så länge bara i R-Design-utförande med mycket utrustning. Men redan "instepris" på 699 000 kronor innebär att Volvon är över 200 000 kronor dyrare än Kia e-Niro, och inte heller priset per räckviddskilometer är något att skryta med. Kiaköparen får betala 1 100 kronor per räckviddskilometer medan Volvoköparen får betala hela 1 747 kronor (räknat på att Volvon klarar 40 mil enligt WLTP-körcykeln).

Så här försvarade Volvochefen Håkan Samuelsson prislappen i en [intervju med Vi Bilägare](#):

– **Det är en premiumbil** och bilen är prissatt i paritet med sitt värde. Elbilar kommer under flera år att kosta mer, men ägarkostnaderna är lägre och den är tystare.

#### Relaterade artiklar

[10 detaljer om XC40 Recharge](#)

[Volvos vd kommenterar elbilens pris](#)



#### 4. Priset klart på "snik-Volvon" – så mycket kostar den

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-01-23, 07:22

Tidigare i år kunde vi rapportera att det kommer en Volvo XC40 T2, en instegsversion på XC40-paletten med 129 hästar och 245 Nm. Modellen finns nu att bygga på Volvos modellkonfigurator – och således vet vi också priset.



*Volvo XC40 T2 med utrustningsnivå Momentum Core.*

Volvo skriver att en XC40 kostar "från 282.900 kronor". Däremot är det så att när man klickar in för att börja bygga en XC40 T2 står det att den kostar 295.000 kronor. Men om man går in och ändrar till den lägsta utrustningsnivån "Momentum Core" så får man priset 282.000 kronor.

**Så där har vi det.** Det nya lägsta priset för att bli Volvo-ägare är alltså 282.000 kronor.

Volvo XC40 har sedan den började säljas varit en stor succé runt om i världen. Förra året såldes 139.847 XC40 globalt. Här hemma i Sverige såldes 7.600 XC40 under 2019.



[Volvo erkänner: Vi ändrade XC40 Recharge på grund av Tesla Model 3](#)



[Volvo XC40 T2 - ny snikmodell](#)

## 5. Överraskningen: Tesla Model Y börjar nu byggas

Publicerad 23 jan 2020 13:47

**När det är dags för en ny Tesla är alltid Elon Musk och hans gäng extrema tidsoptimister. Alla modeller har blivit försenade. Men nu när det närmar sig för Model Y verkar det bli tvärtom! Produktionsstarten sägs vara bara några veckor bort.**



*Tesla Model Y och Elon Musk,  
vid en visning i biltillverkarens designstudio i mars 2019.*

Redan i höstas kom uppgifter om att den sjuitsiga versionen av Tesla Model 3, kallad Model Y, skulle bli den första Tesla-modellen att gå i produktion före schemat. Då sades det att Model Y-tillverkningen skulle komma i gång någon gång under sommaren 2020. Med Model S, Model X och Model 3 var det tvärtom. Produktionsstarterna försenades i flera omgångar.

Nya uppgifter säger att Tesla kommer att leverera de första exemplaren av Model Y redan i slutet av februari. Om det stämmer kommer Tesla att leverera Model Y ett drygt halvår tidigare än enligt den ursprungliga planeringen.

### **Tesla Model Y kommer först ut i Nordamerika**

Det är förstås den nordamerikanska marknaden som står först på tur och det är i första hand Performance-modeller som levereras. Därefter kommer Long Range Dual Motor i mars/april.

Model Y kommer att tillverkas i Teslas Fremont-fabrik, men på sikt även i Gigafactory 3-fabriken i Shanghai. Även Gigafactory 4, som ska börja etableras i tyska Grünheide i mars, ska bygga Model Y från och med juli 2021.

**Av Erik Wedberg**



## 6. Teslas galna rekord: Större än Volkswagen

Redaktören bytbil 2020-01-22

**Nu har Tesla kört om Volkswagen.**



Elon Musks elbilssuccé är nu världens näst största bilföretag – sett till börsvärde. Rekordet ger vd:n Elon Musk möjlighet till en rekordbonus på 500 miljarder kronor.

Under förhandeln till New York-börsen passerade Teslas börsvärde 100 miljarder dollar. Det innebär att bolaget kör om Volkswagen som är värt 100 miljarder dollar på Frankfurtbörsen. Tesla är nu världens näst högst värderade bilföretag. Endast Toyota är värdefullare med ett börsvärde på 200 miljarder kronor.

Efter att Teslas aktie hade det motigt på börsen under första halvan av 2019 har aktien ökat kursen lika snabbt som en Tesla accelererar. I förhandeln i dag står aktien i 575 dollar, vilket innebär att börsvärdet är över 100 miljarder dollar. Uppgången sedan i höstas är mer än 160 procent. Kursrekordet gör att Elon Musk har chansen att få ut tidernas största bonusar: 500 miljarder kronor. Men dagens notering är bara ett delmål på vägen dit.

De två största amerikanska biltillverkarna Ford och General Motors är inte ens värda lika mycket som Tesla om man lägger ihop deras börsvärden, de kommer bara upp 86 miljarder dollar tillsammans.

Faktum är att Teslas börsvärde är nästan lika stort som hela den svenska statsbudgeten under 2020, som uppgår till 1069 miljarder kronor i utgifter. Trots jättevärdet väntas Tesla gå med förlust för helåret 2019.

**Redaktören bytbil**



## 7. Från filmarkivet: Vi provkör Teslas första elbil

Av Redaktionen, Publicerad 2020-01-22, 15:56

Vi har grävt i vårt arkiv och hittade denna gamla pärla där Fredrik Pettersson (numera Langendorf) kör Teslas första elbil.



**FILM:** <https://youtu.be/j8ecijnonXQ>

**Det har hunnit** bli 12 år sedan Tesla lanserade sin första modell – en bil som markerade begynnelsen på en resa som skulle förändra branschen i grunden.

På den tiden var idén om en snabb och snygg elbil med lång räckvidd en vild fantasi – och andra elbilar på marknaden förtjänade knappt att kallas bilar. Det är [norska Think](#) ett utmärkt exempel på.

**I dag verkar** de flesta biltillverkare vara överens om att framtiden är eldriven, och Tesla är inte längre ensamma om att bygga attraktiva elbilar. Men det var på många sätt Tesla som visade att det var möjligt.

Tesla Roadster imponerade även på den tidigare auto motor & sport-medarbetaren Fredrik Pettersson (numera Langendorf). Se hur i filmklippet nedan.

**Vi ber om ursäkt** för den dåliga upplösningen. Filmklippet är gammalt.

**Mer elbilsfilmer:**

[Film: Hur står sig Tesla Model 3 mot Porsche Panamera?](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Film: Tesla Model Y testkörs helt omaskerad – lanseras nästa vår](#)



## 8. Mercedes visar upp ansiktslyft E-klass

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-23, 15:33

Till sommaren kommer vi få se den ansiktslyfta Mercedes E-klass hos bilhandlarna. Redan nu har våra tyska kollegor fått provköra en prototyp. De kan berätta att ansiktslyfta E-klass bjuder flera tekniknyheter.



*Den stora grillen försvinner. E-klass säljs bara i tre designversioner: AMG längst till vänster, Avantgarde i mitten och Exclusive till höger.*

"Hela mjukvaran i bilen är praktiskt taget ny", säger Michael Kelz, chefsingenjör för E-klassen, till tyska Auto Motor und Sport.

På utsidan är inte nyheterna så stora, den ansiktslyfta E-klassen blir svår att skilja från den nuvarande versionen. På bilsalongen i Genève kommer bilen att visas upp. De prototyper som Mercedes-Benz visat upp för utvalda journalister är maskerade och döljer de små skillnaderna som ansiktslyftet bjuder på.

**E-klass kommer att få** Mercedes senaste infotainmentsystem MBUX som är betydligt snabbare och modernare än det nuvarande, det finns både röst- och geststyrning. Det kommer att finnas två 10,25-tums pekskärmar, en på mittkonsolen och en framför föraren. Genom att peka på skärmen kan man direkt lägga uppgifter i navigationssystemet.

Nytt i systemet är också en funktion som kallas Mercedes Urban Guard, som bevakar området kring bilen när den står parkerad.

**Infotainmentsystem MBUX** är uppkopplat mot nätet och kan automatiskt uppdatera sin egen mjukvara. Det går dock inte att uppdatera hela bilens mjukvara över nätet, den funktionen kommer först i nästa generations S-klass.

Ansiktslyfta E-klass blir ännu mer självkörande. Bilen kan sköta styrningen i upp till 30 sekunder innan föraren måste lägga handerna på den kapacitiva ratten igen. I Europa kan den här tiden begränsas på grund av strängare lagkrav.



*Slut på analoga instrument,  
nu är det dubbla skärmar som gäller i alla versioner av E-klass.*

**Motorutbudet till E-klass** kommer nästan bara bestå av mildhybrider med 48-voltssystem. Det innebär att förbränningsmotorn kan stängas av under färd och att bilen kan "segla". Mercedes har även sänkt standardmodellen 15 mm för att minska luftmotståndet.

Den som vill ha mer elkraft kan välja en laddhybrid en räckvidd på 50 km. Tekniken kommer från nyligen lanserade Mercedes GLC. I Kina kommer det att finnas en förlängd version med dubbelt så många batterier och således fördubblad räckvidd.

**Två av motorerna är nya**, båda bensinare. Den ena är fyrcylindrig (M254) och ger 272 hästkrafter. Den andra är sexcylindrig (M256) och ger 367 hästar.

Det kommer inte längre finnas någon basmodell utan alla bilar säljs med något designpaket, Avantgarde, Exclusive eller AMG.



*Alla versioner i E-klass har LED-strålkastare som standard.*



*Tack vare den integrerade startgenerators "seglar" E-klassen med motorn stängd av när momentet är tillräckligt för att bibehålla önskad hastighet.*



*Grundchassit har sänkts med 15 millimeter. Idealt sparar detta upp till 2 gram CO2.*



*Laddhybriden får 50 km räckvidd på ren eldrift.*

## 9. Kanada får VW att betala miljardskadestånd

2020-01-23 07:05

TT

En domstol i Toronto i Kanada godkände på onsdagen att den tyska biltillverkaren Volkswagen betalar drygt 196 miljoner kanadensiska dollar, motsvarande 1,43 miljarder kronor, sedan biltillverkaren erkänt sig skyldig till att ha brutit mot miljölagar.



Skadeståndet rör de utsläppsskandaler som skakat bolaget, där man bland annat manipulerat utsläppshalterna vid tester av dieselfordonen. Domstolen godkände en uppgörelse mellan biltillverkaren och Kanadas regering. Åtalet mot bolaget omfattade 60 punkter.

TT

### RELATERADE ARTIKLAR

[Volkswagen manipulerade elva miljoner bilar – krävs nu på ersättning](#)

[Tidigare Audi-chefen åtalas i "dieselgate"](#)

[Mitsubishi misstänkt i ännu ett dieselgate](#)



## 10. Priserna klara för nya Volkswagen Golf

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-22, 11:48

**Nu öppnar VW-handlarna orderböckerna för de nya Golf-modellerna. Här är priserna och motoralternativen.**



**Volkswagens Golf-modeller** tillhör några av de mest sålda bilarna till svenska privatpersoner. Och med en färsk Golf-generation blir de ännu mer attraktiva. Men den här gången har lanseringen av de nya Golf-modellerna hamnat i skymundan av den nya elbilen ID 3.

Till en början kommer tre motoralternativ, samtliga med partikelfilter. De kommer två 1,5-liters bensinmotorer, båda med 150 hästkrafter. Den ena (eTSI) har mildhybridteknik och 7-stegad DSG-automatlåda. Den mer konventionella TSI-modellen har 6-växlad manuell växellåda. Priserna är 273 900 kronor respektive 299 400 kronor.

Båda gör 0-100 km/h på 8,5 sekunder. Det maximala vridmomentet 250 Nm nås mellan 1 500 och 3 500 varv/minut.

**Märkligt nog** drar mildhybriden eTSI något mer än vanliga TSI, 5,7 l/100 km mot 5,5 l/100 km. Förklaringen kan vara att eTSI har automatlåda.

Den som vill komma ner ytterligare i förbrukning kan välja dieslversionen 2,0 TDI SCR som drar 4,2 l/100 km. Det maximala vridmomentet är 300 Nm vid 1 750–3 200 varv/min.

**TDI SCR** har en 6-växlad manuell låda, 115 hästkrafter och kostar 274 900 kronor. 0 till 100 km/h tar 10,2 sekunder. Senare i år kommer en version med DSG-låda

I standardutrustningen finns bland annat trezons klimatanläggning, parkeringssensorer fram och bak, digitala instrument, regnsensor och infotainmentsystem med 10-tums pekskärm.

**Under år 2020 kommer även** Golf GTI, Golf GTE, Golf R och Golf R-Line att släppas för beställning vid olika tillfällen. Dessutom också en gasdriven Golf TGI 130 hk. Det kommer två laddhybrider med 204 respektive 245 hästkrafter, den senare får GTE-beteckning.

Följande versioner står på tur att släppas för beställning:

- **1,0 TSI 110 hk**, 6-växlad manuell (bensin), släpps preliminärt under första kvartalet 2020: från 236 900 kronor
- **1,0 eTSI 110 hk**, DSG (bensin, mildhybrid): ej prissatt
- **1,4 TSI 204 hk** (bensin, laddhybrid): ej prissatt
- **1,4 TSI 245 hk GTE** (bensin, laddhybrid): ej prissatt
- **1,5 TGI 130 hk**, manuell och DSG (fordonsgas, bensin som reserv): ej prissatt
- **2,0 TDI 115 hk**, DSG (diesel): ej prissatt
- **GTI 245 hk** (bensin): ej prissatt
- **R 333 hk** (bensin): ej prissatt
- **Golf R-Line**: ej prissatt



[Volkswagen förklarar fördelarna med 48V-lätthybridtekniken – debuterar hos Golf 8](#)



[Volkswagen Golf 8 försenas till februari 2020 – trådlös uppkoppling är potentiell säkerhetsrisk](#)



## 11. Skodas el-suv går 50 mil och drar 1 600 kg

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-22, 21:42, uppdaterad 2020-01-23, 08:46

I skuggan av koncernsyskonet Volkswagen håller Skoda på att introducera sitt eget program av elektrifierade bilar. På fredag börjar Skoda ta emot reservationer på sin helt elektriska suv.



**Skodas el-satsning** består både av laddhybrider och helt elektriska bilar. Superb och nya Octavia kommer båda som laddhybrider. Den som vill köra helt elektriskt kan snart välja mellan den lilla stadsbilen Skoda Citigo och en större suv.

Suvmodellen bygger på konceptbilen Vision iV och går under projektnamnet A-SUVE. Bilen är femsitsig och utlovas vara rymlig. Karossen kommer i två versioner, coupé och traditionell suv. Den senare blir en elektrisk motsvarighet till Kodiaq. Skoda uppger en lastvolym på minst 550 liter, troligen syftar det på coupén som blir lite mindre.

**Under skalet finns** koncernens gemensamma elbilsplattform MEB. Därför har Vision iV och Volkswagen ID 3 samma axelavstånd (2.765 mm), men Vision iV är 404 mm längre.

Till skillnad mot VW ID 3 har Vision iV plats för dubbla motorer vilket ger möjlighet att välja mellan fram- eller fyrhjulsdraft. Effekten tycks bli 204 hk respektive 306 hk.

**Bilen ska säljas** med olika storlekar på batteriet. Det största är enligt vissa uppgifter på 77 kWh netto. Snabbladdning ska kunna ske med en effekt över 100 kW. Räckvidden ska vara över 50 mil enligt WLTP-körcykeln.

Den 24 januari öppnar Skoda upp för förhandsbokning – det är kostnadsfritt och inte bindande. I maj börjar de ta emot beställningar. Förbokningen innebär att bilen prioriteras i produktionen. Leveranserna startar i början av 2021. Tidigare har Skoda sagt att priserna ska ligga på Kodiaq-nivå.

[Norska Elbil24 har provkört konceptbilden Vision iV.](#) De uppger att den nya elsuven ska kunna dra släp upp till 1.600 kilo.





[Skoda Vision iV – nytt smakprov på eldriven suvcoupe som ska kosta som Kodiak](#)



[Skoda Superb iV PHEV laddhybrid blir billigare än VW Passat GTE – från 420 100 kr](#)

## 12. Toyota Supra får ny motor

Patrik Lindgren 23 januari 2020

Nya Toyota GR Supra kommer i ett utförande med en mindre, lättare och svagare motor. Den är på två liter och än en gång rör det sig om en BMW-maskin. Men till Sverige kommer den inte.



För lite mer än ett år sedan, närmare bestämt 14 januari 2019, [nylanserade Toyota sin gamla klassiker Supra](#). Då belönades den med en rak treliters sexa med dubbelturbo på 340 hästkrafter och 500 newtonmeter. Motorn är BMW:s verk och sitter bland annat i [Z4 M40i](#).

Nu har Toyota släppt nyheten att det kommer en mindre och lättare motor i GR Supra. GR står som bekant för Gazoo Racing som är japanernas racingavdelning och de har varit starkt involverade i utvecklingsarbetet av nya Supra.





**FILM:** <https://youtu.be/Tqispo84o28>

Nya motorn ger hela bilen en sänkning av totalvikten med 100 kilo och är till formatet dessutom mindre, den är ju trots allt två cylindrar kortare. Det handlar om en 2,0-liters fyrcylindrig motor med twincroll-turbo som är sammankopplad med en åttaväxlad ZF-automatlåda. Den ger 258 hästkrafter och 400 newtonmeter och monterad i Supra fixar den 0-100 km/h på 5,2 sekunder och har en maxfart på 250 km/h. CO2 -siffrorna säger att den släpper ut 156-172 gram per kilometer enligt [WLTP](#).

**PROV:** [Vi kör Toyota GR Supra](#)

Denna nya motor är för övrigt också en BMW-maskin. Hos den tyska biltillverkaren betecknas den B48 och med just 258 hästkrafter och 400 newtonmeter finns den i BMW:s 30i-bilar, exempelvis 330i och Z4 30i.





### **LÄS MER: [Flera nya Toyota Supra förstörda på biltransport](#)**

Tack vare att motorn är mindre och mer kompakt har de kunnat flytta den bakåt i bilen för att säkra det idealiska 50/50-viktförhållandet. Tetsuya Hada, chefsingenjör för GR Supra, berättar att det inte var helt lätt att få till rätt viktförhållande med den nya motorn men att de inte ville kompromissa med deras utsatta målvikt. Den lättade bilen ska kunna ge minst lika bra och stabila köregenskaper som brorsan med större motor.

### **LÄS MER: [Toyota Supra trimmad av AC Schnitzer](#)**

Till en början kommer den erbjudas i en speciell limiterad Fuji Speedway-version, 200 exemplar tilldelas Europa-marknaden. Det speciella med den är den vita metalliclacken tillsammans med de mattsvarta 19-tumshjulen och de röda sidospeglarna. Inuti finns det kolfiberdetaljer på instrumentbrädan samt Alcantara-draperade sportstolar.

### **LÄS MER: [Toyota återupptar tillverkning av reservdelar till gamla Supra](#)**

Några priser finns ännu inte att ta del av men vi lär få veta mer i mars månad då säljstarten börjar ute i Europa. Dessvärre kommer den inte hit till oss i Sverige, vi får fortsättningsvis nöja oss med Supran med den större motorn.

Under första året för GR Supra, 2019, såldes 1 150 bilar i Europa.

### **[GALLERI](#)**

### **[Toyota GR Supra 2,0L Turbo](#)**

### **[11 bilder](#)**

### 13. Nästa generation Nissan Z sägs få 400 hästar

AV BOBBY GREEN 2020-01-23 KL 15:00

#### Och retro-design



*The original and best*

Nissan 370Z debuterade redan 2009 och även om den har fått sig en facelift sedan dess känns det som att det snart är dags för en ny generation. Den är på gång och nu sägs det att den kommer att få dubbel-turbomatad V6:a med 400 hästar, manuell låda och en retro-design som ska påminna om arvet. Fronten ska få runda strålkastare och en kantig grill - båda saker hämtade från originalet 240Z. Bakljusen sägs vara inspirerade av 300ZX generation Z32.

Nästa Z väntas inte dyka upp förrän 2022 eller 2023.

[motorauthority.com](https://www.motorauthority.com) ±

[Nissan presenterar 370Z med 400 hästar](#)  
[Specialbyggd för SEMA](#)

[Nissan visar upp den senaste versionen av 370Z Nismo](#)  
[Nu med sjustegad automatlåda](#)

[Febergaraget Nissan 370Z](#)  
[Allt som saknas är en riktig racerbana](#)

**Feber**

## 14. Första kunden av SSC Tuatara fick sin bil i augusti

**AV BOBBY GREEN**

2020-01-22 KL 19:30

**Kommer visas upp publikt nästa månad**

Vi har tidigare skrivit om företaget SSC North America ett par gånger och deras superbil Tuatara. Den senaste artikeln från förra året sa att det första exemplaret skulle levereras i augusti samma år. Tydligt gjordes detta, men på Internet har det varit tyst om det fram tills nu.

Dr. Larry Caplin från Philadelphia heter den första kunden och han har hållit sin bil lite hemlig sedan han fick den. Planen är att han ska ställa ut den på Philadelphia Auto Show den 7 februari som en del av en utställning för hans välgörenhetsorganisation CF Charities. Larrys bil är svart med röda inslag. Precis som andra Tuatara är den utrustad med en egenutvecklad dubbel-turbomotorad V8:a på 5,9 liter som ger 1360 hästar. Men tankar man istället E85 ska man få ut hela 1760 hästar. Till maskinen kopplas en sjustegad robotiserad automatlåda som driver bakhjulen.

I klippet nedan går Supercar Blondie genom Tuatara tillsammans med grundaren och får sedan ta sig en provtur med bilen.

**FILM:** <https://youtu.be/0xyVGQ9i-uw>

[SSC North America visar upp Tuatara på film](#)

[Så här låter SSC Tuatara](#)

[SSC tog med sig Tuatara till Pebble Beach](#)



## 15. Här är Fords hyllning till 90-talsikonen

Redaktören bytbil

2020-01-23

**380 hk i Fiestan som bara väger 1190 kg**



Ford släpper en ny rally-Fiesta som hyllar 1990-talet. Inspirationen till nya WRC är hämtad från Ford Escort RS Cosworth från 1995.

Nya upplagan av Ford Fiesta WRC presenteras nu av Ford med en design som är tydligt 90-talsinspirerad. Bilens grafik är designad av grafikern Phil Dixon.

Varje år ser rallyfans fram emot Dixons design och den här säsongen hämtade han inspiration från tryckta mönster från tidigt till mitten av nittioalet.

– Phil är en riktig talang så det är inte förvånande att hans design blir fansens favorit år efter år. I år har han fångat en känsla av nostalgi samtidigt som den känns modern och uppfinningsrik. Jag måste säga att jag tycker det är en av hans bästa, säger Richard Millener, teamchef för M-sport.

Färgschemat 2020 består av en vit design med inslag av blått och grönt och är en hyllning till François Delecours Ford Escort RS Cosworth från 1995.

– Min inspiration kom från François Delecours Ford Escort RS Cosworth från 1995. Vita bilar har alltid varit populära, och med det ökade stödet från Castrol var färgschemat självklart. Designen hämtad från tidigt till mitten av nittioalet. Mönster och trender från den eran är verkligen aktuellt just nu, så jag ville skapa något i den stilen samtidigt som designen fortfarande kändes trendig och relevant idag, säger Phil Dixon, grafisk designer.

Ford Fiesta WRC lanserades 2017 och har vunnit ett antal VM-rallyn. Den lätta bilen på 1190 kg har en fyrcylindrig turbomotor på 380 hk.

## 16. Bilsätet får kroppen att tro att den promenerar

Publicerad 2020-01-23 14:23, text Maria Dahlin

**Stolen som härmar gångrörelser kan motverka ryggont och förhindra förkortade muskler.**



**FILM:** <https://vimeo.com/386715191>

**Jaguar Land Rover** vill råda bot på de växande hälsoproblem till följd av vår alltmer stillasittande livsstil. Att sitta ner för länge kan förkorta musklerna i ben, höfter och rumpa, vilket i sin tur leder till ryggproblem.

**Många har säkert känt** hur stel kroppen blivit efter en längre bilresa, men nu har biltillverkaren kommit på ett sätt att lura hjärnan att bilåkarna promenerar. Det görs med hjälp av att olika ställdon i sittedynan gör små, små justeringar och härmar bäckenbenets svängningar när man går.

**Det finns ingen information** om när vi kan förvänta oss att kunna nyttja tekniken i Jaguar Land Rovers bilar. De har däremot tagit fram ett videoklipp som visar hur du ska ställa in bilstolen på rätt sätt för att minimera risken för smärta och få en så ergonomisk sittposition som möjligt. Du kan se videon här nedanför.

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



**Maria Dahlin**

## 17. "Ge oss insyn i vilka råvaror som ingår i HVO-dieseln"

2020-01-22 07:00

*Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.*



*Johanna Grant, ordförande, Gröna Bilister.*

Trots att palmolja produkten PFAD i praktiken inte längre är tillåten som råvara i den förnybara dieseln kan det vara just sådan diesel vi tankar på macken, skriver Gröna Bilister.

Gröna Bilister uppmanar bränslebolagen att offentliggöra råvarorna till all förnybar diesel, HVO, de producerar eller köper. Först då vet vi om försäljningsstoppet i Sverige av HVO som är tillverkad av palmolja produkten PFAD har lett till ett råvarubyte. Först då vet vi om vi fortsätter att elda på efterfrågan på palmolja genom att tanka HVO.

Den 1 juli 2019 motades palmolja produkten PFAD (Palm oil Fatty Acid) bort som råvara till förnybar diesel HVO. Under andra halvåret 2019 fick Gröna Bilister många frågor från myndigheter, företag och privatpersoner om de nu kan tanka HVO med gott samvete.

Vi har inte kunnat ge något bra svar eftersom vi saknar avgörande information. På grund av frågans stora betydelse för den svenska omställningen till förnybara drivmedel och för regnskogens framtid uppmanar Gröna Bilister bränslebolagen till fullständig transparens kring sin råvarubas.

### **Regnskogen ersätts**

Sedan början av 1970-talet ökar utvinningen av palmolja nästan exponentiellt. Mer än 80 procent av palmoljan kommer från Indonesien och Malaysia och regnskogen i dessa länder är ett av världens mest värdefulla naturområden. En allt större del av denna regnskog ersätts av oljepalmsplantager.

Det finns dock flämtande hopp. Avskogningen i Indonesien åren 2017 och 2018 var betydligt lägre än tidigare år. Denna utveckling är dock ömtålig. Om vi eldar på efterfrågan på palmolja ytterligare ökar risken att regnskogsskövling åter ökar.



*Martin Prieto Beaulieu,  
generalsekreterare, Gröna Bilister.*

På grund av avskogning och utdikning av våtmarker ligger Indonesien på fjärde plats bland de länder som släpper ut mest växthusgaser. Utifrån empiriska data kring expansionen av oljepalmsplantager till mark med högt kolinnehåll sedan år 2008 bedömer EU-kommissionen att biodrivmedel gjorda av palmolja i dag har högre klimatpåverkan än fossil diesel.

### **Efterfrågan ökar**

I Sverige har efterfrågan på palmolja produkter till biodrivmedel ökat snabbt. De utgjorde hela 49 procent av råvarorna till den förnybar diesel av typ HVO som såldes i Sverige år 2018. Detta innebär att 33 procent av alla våra biodrivmedel tillverkades av palmolja produkter detta år, och att 7,5 procent av alla drivmedel som användes i Sverige över huvud taget tillverkades av palmolja produkter.

I Sverige har PFAD blivit den dominerande palmoljebaserade råvaran till HVO. Denna fettsyra utgör 3-5 procent av den råa palmoljan och avskiljs vid raffineringen. Uppskattningsvis 15-20 procent av världens samlade produktion av PFAD har de senaste åren använts i svenska dieselfordon.

PFAD säljs till 80-95 procent av priset på palmolja. Ökad efterfrågan på PFAD ger därmed nästan lika stora ekonomiska incitament för nyodling av oljepalmer som motsvarande ny efterfrågan på palmolja.

### **Tvål och djurfoder**

Om en stigande efterfrågan på PFAD till HVO tillgodoses inom den befintliga produktionsvolymen, ersätts den PFAD som tidigare använts till exempelvis tvål eller djurfoder ofta med palmolja. Effekten blir återigen ett incitament att odla fler oljepalmer.

På grund av dessa risker med PFAD och dess betydande värde klassas denna råvara sedan den 1 juli 2019 inte längre som en restprodukt i Sverige. Därmed ställs samma hållbarhetskrav på PFAD som på andra råvaror till biodrivmedel. Eftersom tillverkarna ännu inte kan spåra all PFAD de använder innebär detta att PFAD för tillfället är utestängd från den svenska drivmedelsmarknaden, eller att en ytterst begränsad mängd PFAD kan användas.

Detta borde dämpa efterfrågan på PFAD, och därmed lätta något på trycket mot den kvarvarande regnskogen. Men det finns en risk att denna effekt går om intet genom bokföringstrickande.



*Per Östborn, drivmedelsansvarig, Gröna Bilister.*

### **Mixen densamma**

Om de bolag som tillverkar HVO av PFAD lyckas sälja denna i ett annat land än Sverige kan de fortsätta att tillverka lika mycket sådan HVO som före Sveriges PFAD-stopp. De behöver inte ens styra om några bränsletransporter; allt som krävs är att de i bokföringen tilldelar Sverige en PFAD-fri andel av produktionen enligt den så kallade massbalansprincipen. Andra köpare får istället HVO som på papperet innehåller mer PFAD än tidigare. Den fysiska råvarumixen i den HVO vi tankar i våra dieslbilar kan därmed förbli densamma.

Det finska bränslebolaget Neste tillverkar för närvarande all HVO gjord av palmolja produkter som används i Sverige. För att kunna avgöra om Sveriges omklassning av PFAD tvingat dem att använda andra råvaror – eller till och med tvingat dem att dra ned produktionen – måste vi konsumenter få reda på deras råvarubas. På grund av möjligheten att i bokföringen "gömma" sin palmoljebaserade HVO hos köpare i andra länder räcker det inte att vi får reda på råvarubasen i det svenska försäljningsledet.

### **Hög svansföring**

Hittills har dock Neste vägrat att svara på frågan hur stor del av deras råvarubas som består av PFAD. Det är inte bara Neste som håller tyst om detta. Preem har hög svansföring i debatten om palmolja och PFAD. De brukar säga att den HVO de säljer i Sverige inte innehåller palmolja eller PFAD, och framhäver istället den HVO som de själva tillverkar av tallolja.

Men Preem måste köpa HVO av Neste för att täcka efterfrågan i Sverige. Och Neste har tidigare inte kunnat erbjuda HVO fri från palmolja och PFAD. Med bokföring enligt massbalansprincipen kan det dock vara möjligt för Preem att på pappret hävda att vi svenskar får HVO fri från palmolja och PFAD, om de lyckas sälja vidare "svarte Petter" i massbalansversion till andra länder.

I maj 2020 kommer det upp dekaler på pumparna som visar råvaror och ursprungsländer till de drivmedel det aktuella bränslebolaget sålde i Sverige föregående år. Gröna Bilister uppmanar alla bränslebolag att på liknande sätt offentliggöra råvaror och ursprungsländer för hela sin produktion av biodrivmedel och för samtliga inköp.

Om bolagen ger oss denna information kan 2020 bli konsumentmaktens år i drivmedelssektorn. Då kan alla vi bilister dra vårt strå till stacken för att rädda den kvarvarande regnskogen i Sydostasien. Därmed bidrar vi också till att rädda klimatet, genom att kolet då stannar kvar i skog och våtmarker.

**Johanna Grant**, ordförande, Gröna Bilister

**Martin Prieto Beaulieu**, generalsekreterare, Gröna Bilister

**Per Östborn**, drivmedelsansvarig, Gröna Bilister

**Feber**

## 18. Ferrarin från Ferris Bueller's Day Off har auktionerats iväg

AV BOBBY GREEN 2020-01-23 KL 19:00

En Modena Spyder California från 1963



**FILM:** <https://youtu.be/iSjS-iCPeW8>

En av "måste"-filmerna från 80-talet är tydligen Ferris Bueller's Day Off. Jag kikade på den för ett tag sedan och förstod inte riktigt grejen, men det var en fin bil med i alla fall. En Ferrari Modena Spyder California från 1963. Nyligen auktionerade Barrett-Jackson iväg bilen och den gick för 396.000 dollar. Bilen är byggd av Modena Design & Development och den är en av tre som byggdes för filmen.

via [Motorauthoritybarrett-jackson.com](http://Motorauthoritybarrett-jackson.com) +



## 19. Den felande fantomen

Publicerad 2020-01-23 7:12 text **Mårten Carlsson**

**Rolls Royce mest exklusiva serie som byggts torde vara Phantom IV. Åren 1950-56 byggdes det bara 18 stycken av dessa jätte-rollsar.**



Chassiet mätte 5,85 i längd, i detta satt en rak åtta på 5,7 liter och på de första en fyrväxlad manuell låda, efter 1954 använde man en fyrstegsautomat. 17 chassis gick iväg på beställning till karossmakare.

De var speciellt avsedda för kungligheter och statschefer, den första som mottog en Phantom IV var Kronprinsessan, sedermera drottning Elizabeth. Tre Phantom IV till byggdes åt medlemmar ur brittiska kungahuset. Övriga potentater var Kuwaits regent Abdullah III A-Salim som köpte tre stycken, likaså beställde även general Franco totalt tre stycken av dessa. Övriga Phantom IV hamnade hos kungligheter i Persien, Irak och Saudi.



*Aga Khans Phantom IV, med Hooperkaross*



*Iraks kung Farsai beställde denna , också med karosseri från Hooper*

Men bara 17 vagnar beställdes, den 18:e då? ja den fick stanna hemma på gården. Det andra chassiet som byggdes #4AF4, fick inte vara med i solglansen runt kungligheterna som de övriga, utan kom att användas som en rullande testbänk hos Rolls-Royce. Och försågs sedermera med denna föga eleganta pickup-kaross för att ytterligare några år slita hundgöra på fabriksområdet.

4AF4 hade tjänat ut och skrotades 1963.



*En av Francos Phantomer, med touererkaross av H.J Mulliner.*

**Bilförsäkring direkt online.**

**TRYGG HANSA**  
Trygghet för livet

## 20. Klassiskt bilmärke: Hudson

Publicerad 3 november 2010

**Genom att sälja synålspaket, sopskyfflar och tusen andra ting gjorde sig J. L. Hudson en så pass hyfsad förmögenhet att han för precis 100 år sedan kunde finansiera en alldeles nykonstruerad bil, som givetvis bar hans eget efternamn, Hudson.**



*Hudson Greater Eight Sport Roadster 1931–33*

Den nya bilen skilde sig knappast från de tjugtals andra amerikanska märken som prövade lyckan vid den här tiden, men Hudson kom ändå att leva längre än de flesta.

Hudson-bilarna fick tidigt ett gott rykte. De första var fyrcylindriga men efter bara några år kom en kompletterande sexa och snart var raka sexor det enda man kunde få som Hudson-köpare.

Super Six-motorn på 4,5 liter var förstas en sidventilare, och sådana skulle Hudson bygga i decennium efter decennium.

### **Uppskattat i England**

Visserligen var Hudson med sitt välkända triangulära kylarmärke inte något direkt dyrt märke, men det fanns ändå anledning att erbjuda billigare vagnar. Dessa kallades Essex och gjorde stor lycka, framför allt under halvan av 20-talet. Både Hudson och Essex var relativt populära märken i Sverige.

1930 kom Hudson med en rak åtta. Tiderna var usla och många amerikanska märken tycktes fira detta med att erbjuda större och starkare modeller!

Volymen var 3,5 liter och två år senare, när depressionen var ännu djupare, ökades volymen till 4,2 liter. Motorkonstruktionen var mer robust än avancerad och den användes en bit in på 50-talet.

Bilmärket Hudson var också mycket uppskattat i England och motorer såldes till ett par engelska specialbilstillverkare, Railton och Brough-Superior, den senare mest känd som byggare av exklusiva motorcyklar.



*Full fart 51! Årets stora nyhet var Hornet-modellen med högkomprimerad sexa vars aluminiumtopplock bar det vackra namnet Miracle Dome. 145 hästar minsann. Detta blev den totalt överlägsna vinnaren i årets standardbilstävlingar, det vill säga det som på amerikanska heter stock car racing.*

Man måste nog säga att Hudson hade vissa problem med formgivningen under 1930-talet. Särskilt kylarmaskeringarna ställde till det och 1936 såg de mest ut som fäktmasker!

Men ännu var det fina och pålitliga vagnar som erbjöds. Mot slutet av 30-talet var karossformerna påtagligt rundade och denna rondör skulle fortsätta både under och efter världskriget.

### **Över tröskeln ner i durken**

Liksom för alla andra amerikanska märken var den första efterkrigsbilen hos Hudson bara en mycket lätt friserad 42:a, men det var gott nog.

Årsmodellerna 1946 och 47 var i stort sett identiska men 1948 års bilar blev en av den amerikanska bilhistoriens verkliga milstolpar. Dessa vagnar byggdes enligt något som Hudson kallade "the Step-Down Principle".

Med detta menade man att bilarna var så låga att man fick kliva över tröskeln och ner till durken! Litet överdrivet var det väl men faktum är ändå att Hudson-ingenjörerna hade hittat på något alldeles nytt för att få ner bilens höjd och därmed tyngdpunkt.

Det som förvånar mest är förstås att rambalkarna baktill låg utanför bakhjulen! Helt naturligt blev bilen därför ganska bred, och den var rymlig i båda de pösiga sofforna.

Reklamgubbarna missade naturligtvis inte att påpeka hur mycket säkrare konstruktionen gjorde den redan säkra Hudson-bilen. Jodå, man talade om säkerhet redan på 40-talet, och ännu tidigare.

Konstruktionen var självbärande. Framtill hade Hudson separatfjädring men baktill dög det gott med en vanlig stel axel.

### **"The Fabulous Hudson"**

Hudson-bilar hade i årtal segrat i olika typer av hastighetstävlingar. Med de lågbyggda bilarna blev märket ett av de ledande i den amerikanska stock car-cirkusen i början av 50-talet.

"The Fabulous Hudson" blev ett begrepp och i bilarna satt tämligen högkomprimerade sidventilsexor på 145 hästar.



*Så här såg Hudsons första efterkrigsårgång 1946, ut. Under 1947 byggde Hudson sin tremiljonte bil, men försäljningen gick inte bra, bara omkring 100 000 bilar om året, vilket gav en trettondeplats i statistiken.*



*1924 års Super-Six med så kallat Coach-karosseri – en vanlig täckt tvådörrarskaross.*



*Flott Hudson Custom 8 Brougham 1935. Detta var märkets toppmodell och den levererades med Electric Hand, en sorts förvärlåda.*



*Hudson Italia handbyggdes på det lilla Jet-chassit av Carrozzeria Touring i 26 exemplar 1954, och två av dem rullade i Sverige!*



## 21. Här är Sveriges nya landslag i racing

Text: Mattias Persson Publicerad: 2020-01-24 10:00 Uppdaterad: 2020-01-24 11:10

Idag presenteras 2020 års landslag inom motorsport av Svenska Bilsportförbundet. Racingbloggen har tagit del av truppen som innehåller både väntade och mer överraskande inslag.



Landslaget är en svårkommunicerad nöt för SBF, och även för utövarna själva. Vi vet alla att motorsport inte fungerar på samma sätt som fotboll eller andra lagidrotter, och att man i princip aldrig möts i någon form av landskampssammanhang. Därför blir landslagets positionering också komplicerad att beskriva, och värdet svårt att mäta. Kort sagt kan man säga att det idag mest handlar om utbyte av erfarenheter och en klapp på axeln.

Med det sagt: landslagsuttagningen är ändå alltid intressant, då den säger en del om hur förbundet (rätt eller fel) värderar olika insatser. Därför finns det all anledning att ta upp ämnet här i bloggen.

För den som inte känner till landslagsstrukturen är det viktigt att direkt poängtera en sak: landslaget i motorsport är egentligen fem olika landslag, i fem olika grenar. Dessa är racing, rally, rallycross, crosskart och karting.

De olika landslagen styrs emellertid centralt av SBF:s landslagsledning, med grenspecifik input från olika "experter" inom respektive gren (jag har till exempel själv, tillsammans med bland andra Rickard Rydell, varit en del i det racingrelaterade arbetet till och från under åren).

Eftersom det här är en racingblogg kommer fokus i det här inlägget att ligga på just racing; vad som sker i övriga landslag ligger utanför denna domän.

Nye förbundskaptenen Pier Steffansson, som jag träffade för första gången på Bilsportgalan i Sandviken förra helgen, har som en av sina första åtgärder utlovat ett mer fåtaligt landslag. Detta är något jag personligen tror är bra; det ökar exklusivitetsprägelns och gör att förbundet och landslagsorganisationen lättare kan administrera sitt uppdrag.

Steffanssons utfästelse avspeglas också, om än marginellt, i den trupp som presenteras idag. Racinglandslaget går från totalt 13 förare 2019 till 12 i år, medan den sammanlagda truppen – med alla de olika grenarna inräknade förutom karting, som presenteras vid ett senare tillfälle – reduceras från 46 till 38 utövare.

Så, vilka kommer då att ingå i racinglandslaget 2020? Vilka lämnar, och vilka kan man anse fattas? Läs vidare för svar...

### Racinglandslaget 2020

---



*Viktor Andersson (KVAR)*

STCC-altmeistern Mattias Anderssons grabb vann Formula Nordic förra säsongen och försöker nu ta nästa steg i karriären. Har testat formelbil i USA och har målet ställt på den amerikanska instegsklassen USF2000, alternativt Formel 4. Om inget av det går i lås kan vi eventuellt få se honom på hemmaplan i STCC.



*Isac Blomqvist (KVAR)*

Körde det nya europeiska Formula Regional-mästerskapet förra året, men för ett mediokert team som var långt efter dominanten Prema. Blomqvist visade prov på viss fart mellan varven men avslutade en överlag tuff säsong i förtid. Har inget klart för 2020 men för samtal med team i Formel Renault Eurocup och Formula Regional.



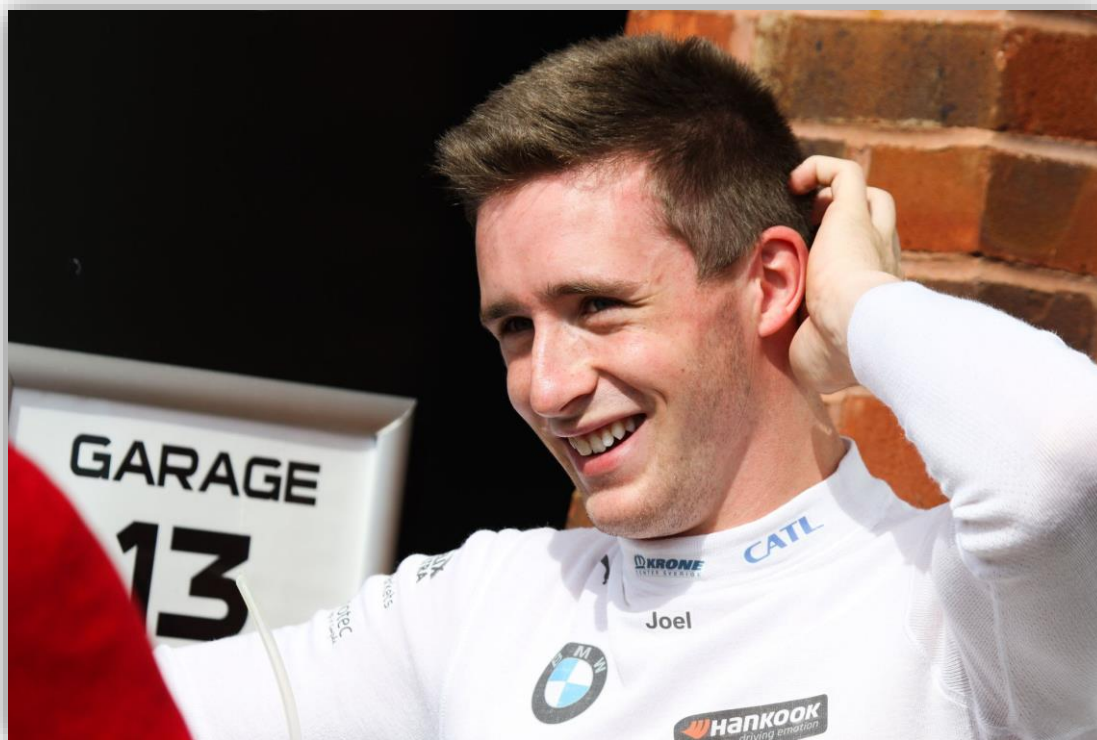
*Andreas och Jessica Bäckman (NYA)*

Syskonpar med god ordning på finanserna. Tävlrar i TCR-racing med Hyundai i Europa och gör det OK.



*Marcus Ericsson (KVAR)*

”Mackan” behöver väl knappast någon närmare introduktion. I år avancerar han ett pinnhål inom IndyCar-cirkusen genom sin flytt till toppteamet Chip Ganassi Racing. En viktig profil i svensk racing.



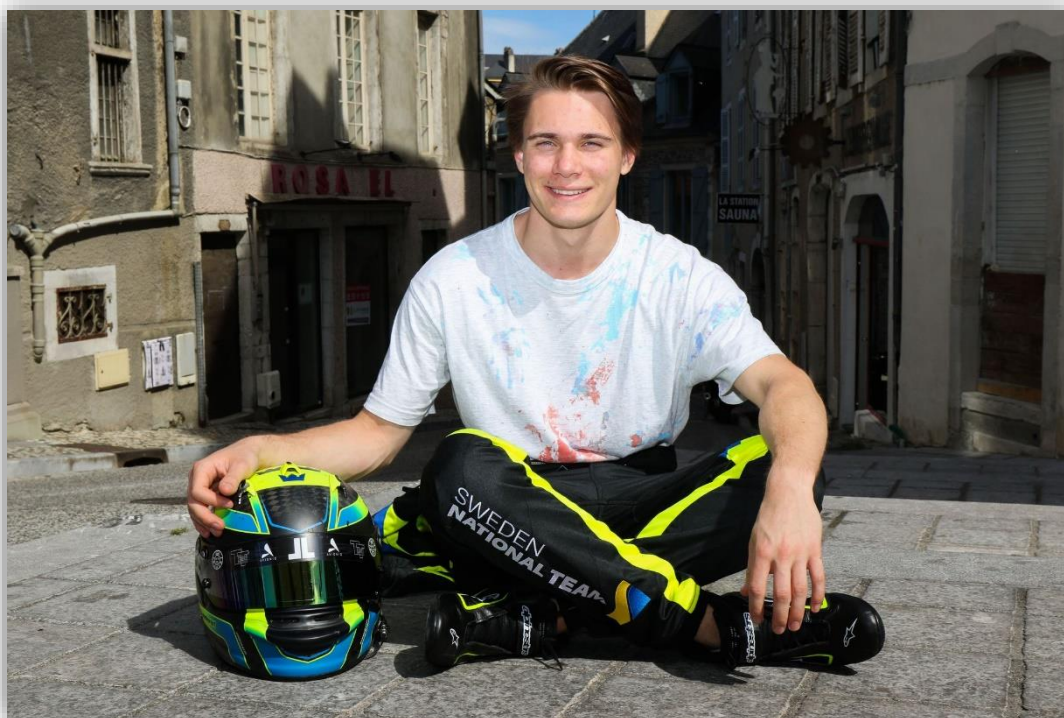
*Joel Eriksson (KVAR)*

Joel har, liksom Marcus, "alltid" varit med i landslaget och är så även i år. Många väntar på besked kring vart den här supertalangen från Tomelilla tar vägen under 2020, sedan det bekräftats att han [inte fortsätter med BMW i DTM](#). Det är saker på gång för den här skånepågen.



*Jimmy Eriksson (TILLBAKA EFTER ETT ÅRS FRÅNVARO)*

Joels storebror, vilket gör bröderna Eriksson till det andra syskonparet i årets landslag. Jimmy fortsätter i år i tyska ADAC GT Masters med samma team som i fjol, anrika Zakspeed, i en Mercedes-AMG GT3. Tar sikte mot titeln och bör, efter en andraplats i finalracet förra året, kunna blanda sig i den striden.



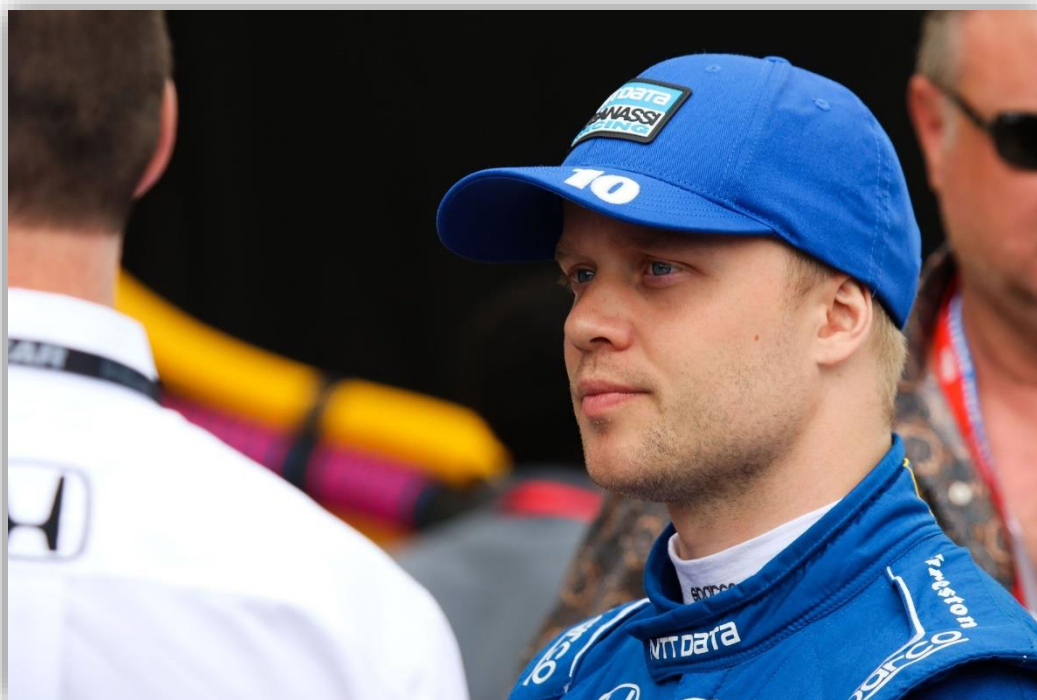
*Linus Lundqvist (KVAR)*

Ende stockholmaren i årets landslag. Linus Lundqvist har under de senaste åren trätt fram som en av landets mest lovande förare internationellt. Han vann det anrika brittiska Formel 3-mästerskapet 2018 och blev femma i paneuropeiska Euroformula Open i fjol. Klockren ambassadör för svensk racing och given i ett landslag, men har ingenting klart för 2020 ännu. Har testat i Japan under vintern.



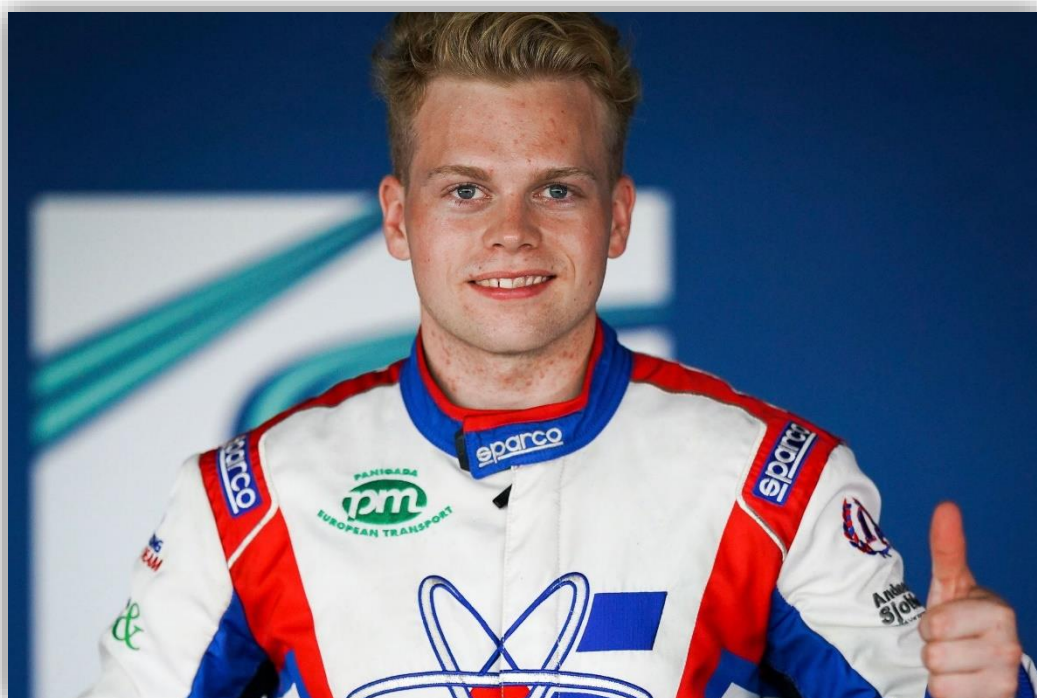
*Alfred Nilsson (KVAR)*

Körde GT4 Scandinavia hemma i Sverige i fjol och delade en Lestrup Racing-BMW med Amföraren Joakim Walde. Duon blev 11:a i mästerskapet. Vad Alfred Nilsson ska göra i år återstår, som för så många andra, att se.



*Felix Rosenqvist (KVAR)*

Sveriges mest meriterade racingförare är naturligtvis självskrivnen i landslaget. [På Bilsportgalan förra helgen](#) vann Felix Rosenqvist dessutom "folkets pris" – Bilsport Senior Award – som röstas fram av Bilsports läsare. Just det priset är historiskt sett vikt åt rallyförare som hejas på av en större nationell publik; att Felix Rosenqvist trumfar det säger en hel del om hans popularitet just nu. En förväntad toppförare i IndyCar 2020.



*Emil Skärås (NY)*

Emil Skärås är en av våra absolut bästa kartingförare, som 2020 aviserat en flytt till bilracing för GT-tävlande i Italien. Skärås "fuskade" en del i banracing redan i fjol i den italienska GT Light-serien och körde även en deltävling i det sydostasiatiska Formel 4-mästerskapet – där han vann. Har potential men saknar uppbackning.



*Mikaela Åhlin-Kottulinsky (KVAR)*

Mikaela Åhlin-Kottulinsky har etablerat sig hemma i STCC, där hon är seriens just nu starkaste profil. Samtidigt gör hon politisk karriär som nyinvald i FIA:s Electric and New Energy Championship Commission (elbilskommission). En tjej som värnar lika mycket om sporten som sin egen karriär, och därmed en viktig förebild i landslaget.

Vilka lämnar?

De förare som lämnar racinglandslaget inför 2020 är Hampus Ericsson, Hugo Nerman, Simon Ohlin, Gabriel Nord och Henric Skoog. Det mest uppseendeväckande bortfallet här är Henric Skoog, som kört tre säsonger i Porsche Carrera Cup i Tyskland och i fjol hade pole position på Norisring. Skoog är bra – mer lovande än flera av dem som tagits ut – men man ska komma ihåg att uttagningsprocessen väger in fler saker än så. Jag tror att Skoog i första hand fallit på det faktum att han ännu inte har något klart för årets säsong.

Hampus Ericsson (Marcus lillebror) har försökt skapa sig en egen karriär i formelbilar, men verkar efter två riktigt tunga år i England nu överge det spåret. Hampus (och Hugo Nerman) var på plats vid Porsche Carrera Cup Scandinavias försäsongspresentation i Stockholm förra veckan, och Hampus bekräftade där att Carrera Cup just nu är hans huvudspår för 2020.

Lite extra tråkigt tycker jag personligen det är att Gabriel Nord faller bort; Nord är nämligen bördig från den lilla byn Mullsjö som jag själv kommer ifrån. Det är ont om racinglöften där, så Gabriel håller man gärna ett extra öga på. Dock kan jag inte i sak säga att beslutet är ogrundat, så ingen skugga alls på det sättet.

Vilka saknas?

Det är framför allt två namn jag saknar i årets racinglandslag: Dino Beganovic och Rasmus Lindh (till saken hör på den här punkten att det finns ett åldersstreck för landslaget som exkluderar annars solklara namn som exempelvis Thed Björk).

Beganovic har förvisso ännu inte gjort en enda start i bilracing, men hans karting-CV är glänsande och han har nyligen presenterats som en av självaste Ferraris nya juniorförare i Ferrari Driver Academy. Han tar i år steget in i formelbil i Formel 4 nere på kontinenten, och han gör det tillsammans med storteamet Prema efter en vinter av briljanta tester. Vid nyss fyllda 16, och med ett sådant program presenterat och klart, borde han vara självskriven i ett svenskt racinglandslag.

Lindh, å sin sida, har redan bevisat att han är snabb i formelbil. Två raka andraplatser i den amerikanska juniorstegen mot IndyCar, först i USF2000 (2018) och sedan i den snabbare klassen Pro 2000 (2019), gör honom högst intressant. Om en satsning på Indy Lights kan bli verklighet i år, vilket det verkar som, är en framtid i IndyCar inte alls otänkbar. Rasmus Lindh har dock aldrig uppvisat något större engagemang för landslaget, så jag tror att han faller på rent ointresse.

Bubblare: Erik Johansson. Gnosjö-grabben som tog silver i det italienska GT3-mästerskapet i fjol håller på att återetablera sig på motorscenen. Har inget klart för 2020 ännu och lämnar sitt tidigare uppdrag som BMW-junior, men ryktas vara på väg mot någonting bättre hos bayrarna.

## YAMAHA FS1



**SLUT**