



Adler Trumpf Junior Sport Roadster (1935–1937)

MOTORNYTT

Föregående

måndag 6 april

fredag 3 april

1. Volkswagen: "Återgår till det normala till sommaren"
2. Fortsatta problem med mjukvaran i Volkswagen ID 3
3. Snart kommer Teslas Autopilot kunna upptäcka trafikljus
4. Prov: BMW M235i xDrive Gran Coupé – identitetskris?
5. Prov: Porsche 718 Boxster (och Cayman) GTS 4.0 är ett sexigt par
6. Porsche visar upp sportpaket till nya 911 Turbo S Cabriolet
7. Northvolt får 159 miljoner till batteriåtervinning
8. Myt att laddbara bilar är överrepresenterade vid export
9. Toyotas nya tunga vätgaslastbil får en räckvidd på 60 mil
10. Snart möjligt att tanka vätgas i Göteborg igen
11. Citroën GS oförtjänt i skuggan: "En perfekt körmaskin"
12. Volkswagen Transporter fyller 70 år
13. Spana in gamla Lamborghini-konceptet Marzal
14. Klassiskt bilmärke: Hillman
15. Svenska rallyt kan flytta till Norrbotten
16. Stig Blomqvists son kör Carrera Cup Scandinavia



1. Volkswagen: "Återgår till det normala till sommaren"

Redaktören @bytbil.com 2020-03-27

Trots att fabrikena står stilla ser flera biltillverkare ljusst på framtiden när coronavirus-pandemin börjar lägga sig.



I Kina börjar kunderna komma tillbaka till Volvos bilhallar – och Volkswagen förutspår att den tyska bilmaknaden återhämtar sig till sommaren.

– Vi antar att Tyskland kommer att återgå till det normala under sommaren. Vi måste lära oss att leva med viruset, säger Volkswagens marknadsdirektör Jürgen Stackmann till Frankfurter Allgemeine Zeitung.

Flera biltillverkare ser nu att den kinesiska bilmaknaden återhämtar sig efter att coronavirus-epidemin börjat klinga av i Kina. Trots det svåra rådande ekonomiska läget ser nu flera biltillverkare positivt på framtiden efter den mest akuta pandemin.

Volkswagens marknadsdirektör Jürgen Stackmann berättar för Frankfurter Allgemeine Zeitung att koncernens försäljning börjat återhämta sig i Kina och att de förväntar att samma sak sker i Tyskland framåt sommaren.

– Vi antar att Tyskland kommer att återgå till det normala under sommaren. Vi måste lära oss att leva med viruset. Det här läget kan inte pågå längre än fram till sommaren. Samhället och ekonomin tål inte det.. Vi förbereder oss för det ögonblick då det börjar igen.

Jürgen Stackmann berättar också att Volkswagen planerar nya regler för att minimera smittoriskerna i produktionen.

Volvo Cars skriver ned sina vinstprognoser för 2020 – men ser ändå positivt på framtiden. Kunderna börjar återvända till bilhallarna i Kina, och Volvo fortsätter att investera tungt i ny teknik som elbilar.



– Med tanke på de osäkra ekonomiska utsikterna är det utmanande att förutspå ett 2020-resultat. De försvagade marknads- och produktionsstörningarna kommer att påverka resultatet första halvåret negativt eftersom försäljning, resultat och kassaflöde förväntas bli lägre än förra årets och det kommer att vara utmanande att återhämta effekten under resten av året, säger svenska tillverkaren i ett nytt pressmeddelande.

Just nu står Volvos fabriker i Sverige och USA stilla – men i Kina rullar det för fullt igen. – Positivt är att Volvo Cars fyra tillverkningsanläggningar i Kina har öppnat igen efter en längre stängningsperiod efter det kinesiska nyåret. De nuvarande besökstalen i showroomen indikerar en återhämtning av den kinesiska bilmarknaden vilket tydligt visar fördelarna med att vara en global aktör.

Tillsamma positiva utveckling kan ses i Europa och USA, och för att skydda arbetstillfällena och begränsa den långsiktiga påverkan på dess verksamhet har Volvo Cars vidtagit åtgärder för att tillfälligt stänga sina tillverkningsanläggningar i Europa och USA och minska arbetstiden för sina kontorsanställda.



2. Fortsatta problem med mjukvaran i Volkswagen ID 3

Av Magnus Kvandal, Publicerad i dag, 13:13

Uppgifter till tyska medier vittnar om att Volkswagen söker hjälp hos Daimler för att få till mjukvaran i elbilen ID 3.



Bilarna byggs, men utan fungerande mjukvara kan de inte säljas.

Att Volkswagen haft problem med mjukvaran i den kommande elbilen ID 3 har det ryktats om länge. I slutet av februari i år kom [uppgifter](#) om att Volkswagens testförare rapporterat så mycket som 300 fel per dag, och att bilen på grund av detta riskerar att försenas i upp till ett år. De bilar som byggs parkeras på en stor parkeringsplats i väntan på ett fungerande operativsystem.

Volkswagen har tonat ned problemen från officiellt håll. På företagets [årliga mediakonferens](#) i förra veckan sa vd:n Herbert Diess att de kommer att hålla schemat för ID 3, och att de första leveranserna kommer att ske i sommar.

Men enligt uppgifter till [tidningen Süddeutsche Zeitung](#) råder helt andra tongångar internt. Enligt de källor som tidningen pratat med är bilen "långt ifrån redo" för marknaden. "Det här är inte roligt längre", säger en källa. Ett problem är att Volkswagen inte lyckas rekrytera kompetenta IT-utvecklare. "Det är en katastrof. Vi får helt enkelt inte in rätt folk", säger en källa.

Enligt tidningen ska ett topphemligt möte ha ägt rum, där högt uppsatta personer inom Volkswagen träffat sina kollegor på Daimler för att be dem om hjälp med mjukvaruproblemen. Detta för att dra ned på kostnaderna och snabba på utvecklingstakten. Daimler ska dock redan ha ett liknande upplägg på gång med BMW, vilket gör att Süddeutsche Zeitung liknar det hela vid ett triangeldrama.

ID 3 är en oerhört viktig bil för Volkswagen, och lite av ett prestigeprojekt för vd:n Herbert Diess. Modellen symboliserar Volkswagens skifte till utsläppsfria bilar. Den är också en viktig pusselbit för att Volkswagen ska uppnå de nya EU-kraven för genomsnittliga koldioxidutsläpp. Enligt Süddeutsche Zeitung behöver Volkswagen ha 100.000 ID.3 på vägarna i slutet av året om de ska lyckas undvika böter.

Läs också: [Mjukvaruproblem kan försena VW ID 3: "300 fel per dag"](#)

3. Snart kommer Teslas Autopilot kunna upptäcka trafikljus

AV WILLE WILHELMSSON 2020-03-27 KL 19:20

Körassistenten tar över ännu mer av förarens uppgifter?



FILM: <https://twitter.com/i/status/1243295559110156288>

Tesla verkar vara på gång med en uppdaterad version av sin körassistent Autopilot som kan upptäcka trafikljus. Bilarna ska även kunna stanna vid trafikljus när det är rött eller om de håller på att slå om till rött med den version av Autopilot som Tesla nu testar.

I videon nedan kan ni kolla in när Autopilot cruisar fram mellan trafikljus-korsningar och stannar av sig själv när trafikljusen slår om till rött. Teslas Autopilot kan sedan tidigare bland annat känna igen koner och andra bilar och anpassa trafiken efter det. Lite mer "avancerad" körning har Tesla än så länge överlåtit till bilförarna själva. Men framöver kanske man även kan låta Teslor glida runt för sig själv vid stadskörning även om det antagligen inte är att rekommendera inom en överskådlig framtid.

Det ryktas om att Autopilots trafikljus-igenkänning kommer att dyka upp i nästa version av Autopilot men det är inget som Tesla själva har bekräftat än så länge.

engadget.com +

[Tesla stryper Autopilot-funktioner i Europa](#)
[För att möta lokala lagar och regler](#)



4. Prov: BMW M235i xDrive Gran Coupé – identitetskris?

Av Thomas Hellmanzink, Publicerad 2020-03-26, 10:12

En kompakt M-bil med massor av plats, som är lika snabb som en vessla och dessutom ekonomisk. Vad skulle möjligtvis kunna gå fel?



En 1-serie i sedankostym + coupétak = 2-serie Gran Coupé.

VAD ÄR NYTT?

Man skulle kunna tro att nya M235i Gran Coupé bygger på samma plattform som underbara M240i, men då har man fel. Den högbyggda M-bilen står nämligen på BMW:s framhjulsdrivna plattform UKL2 som även 1-serien samt X1 och X2 bygger på. Trots att 1-serien och vår testbil delar tekniken och axelavståndet på 2,67 meter finns det dock uppenbara skillnader mellan modellerna.

2-serie GC är 20 cm längre än plattformsbrodern, har en låg coupéliknande taklinje och därmed en alldeles egen vindruta samt dörrar utan synliga B-stolpar. Karossens proportioner jämfört med coupén ur samma serie har flyttats avsevärt på grund av drivlinekonceptet.

GC har en betydligt kortare motorhuv, är smalare och högre samt har fått nydesignade och nedflyttade LED-strålkastare. Bakifrån skulle man nästan kunna ifrågasätta om det verkligen rör sig om samma modellfamilj och här drar GC verkligen det längsta strået med sin betydligt vassare formgivning.

Den läckra utformningen fortsätter såklart interiört på bästa BMW-manér. Här finns absolut ingenting att klaga på. Stolarna är utsökta och ergonomin på topp, inget nytt här alltså.

Centralt ovanför mittkonsolen tronar en 10,25-tums högupplöst infotainmentskärm som, om man har kryssat för "BMW Live Cockpit Professional"-tillvalet, får understöd av en digital instrumentering. Kombinationen av båda skärmarna är allt man någonsin behöver: informativt, översiktligt och lättmanövrerat.



Bekväm, högkvalitativ och en perfekt förarergonomi. BMW kan sina saker.

Man sitter utmärkt på samtliga platser i bilen även om baksätet kanske inte kan rekommenderas för vuxna basketspelare på grund av den sluttade taklinjen. Bagageutrymmet har en klart godkänd volym på 430 liter och ett delbart baksäte (40/20/40) som standard. Så länge man inte har behov av ett mindre fraktfartyg fungerar den här lösningen alldeles utmärkt och i alla lägen.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

En 2-serie med M-emblem för onekligen tankarna till körglada bakaxeldansare från Münchens skojavdelning. Nya M235i xDrive GC är ju dessutom utrustad med samma kraftfulla, turboladdade radfyra på 306 hk och 450 Nm som lilla M135i. Det kan ju inte gå fel. Jo, det kan det.

Motorn är visserligen ljuvlig och bilen har dessutom xDrivesystemet ombord, men man får inte glömma att plattformskonstruktionen är framhjulsdriven trots allt. I andra prestandavagnar från BMW som exempelvis M5 och M8 är fyrhjulsdriften bakaxelbetonad från första början. Där kan xDrive skicka all kraft till bakhjulen om det skulle krävas och det fungerar alldeles underbart.

I vår testbil skickar Haldexsystemet i vanliga fall merparten av motorkraften till framhjulen, vilket är en stor besvikelse för alla som känner avsky mot bilens bakdäck. Den största boven i dramat stavas dock ARB. Systemet känns igen från elbilen i3 och betyder (enligt BMW) motornära antislirfunktion. **Det låter märkligt** men är i grunden antispinnsystemet som flyttar in i motorstyrningen för att korta ned signalvägarna samtidigt som systemet flätas ihop med en girvinkelstyrning som på BMW-språk kallas BMW Performance Control och som bromsar det kurvinre hjulet för att motverka understyrning. Enligt tillverkaren ska systemet kunna reagera tio gånger snabbare än sin konventionella motpart.

På Portugals slingrande landsvägar kommer systemet till sin fulla rätt. För det mesta jobbar ARB-systemet diskret i bakgrunden, men effektivt i riktigt tajta svängar för minimalt hjulspinn och maximal hastighet ut ur kurvan. En ytterst imponerande bedrift, men fascinationen avtar snabbt när man som förare inser att man endast spelar andrafiolen i gränsområdesdansen.



Ett proppfullt motorrum. Håller man vänsterpaddeln länge, växlar automatlådan så långt ned som möjligt – i en rasande fart dessutom!

Hur mycket man än försöker, hur hårt man än går in i kurvan "räddar" antislirsystemet dagen och katapulterar bilen ut ur kurvan som om inget hade hänt. Att man som förare kanske vill leka med sin dyrgrip då och då bryr sig ARB inte ett dugg om. Inte heller kan man stänga av glädjebromsen helt vilket ökar frustrationen.

Turligt nog är Portugals landsvägar så pass våta och därmed hala efter ett plötsligt hållregn att även antislirsystemet når sina gränser och tillåter grandiosa bredsladdar som är ytterst enkla att styra med högerfoten.



Formgivningen är väldigt lyckad från de flesta vinklar.

Identitetskrisen tar dock inte slut med sportbilens alldeles för överbeskyddande glädjebroms. Förvirringen fortsätter med styrningen. Den har redan i tidigare tester av M135i fått omdömet "artificiell". På Portugals landsvägar levererar den dock till fullo: ojämnheter på vägen kommuniceras genom ratten utan filter, förestående greppförlust på framaxeln kontrast med mindre servostöd precis som när fronten lättar vid gaspådrag i kurvans apex. Föredömligt på alla sätt, men visst kan styrmjukvaran överdriva sin uppgift många gånger och verkligen kännas oäkta.

Nu kan BMW M235i xDrive Gran Coupé nästan låta som ett dåligt köp, men det är den absolut inte. Motorn är underbar med sin pigga turbo och känns avsevärt starkare än vad de officiella siffrorna antyder. Dessutom har bilen för en gångs skull en sylvass växellåda med en manuell växlingsfunktion.

Chassit? En aning mjukare och bekvämare än i M135i men med stora kraftreserver som inte ens skyr riktigt dåliga underlag. En ytterst kompetent vagn med mindre svagheter med andra ord.

NÖRDFAKTA.

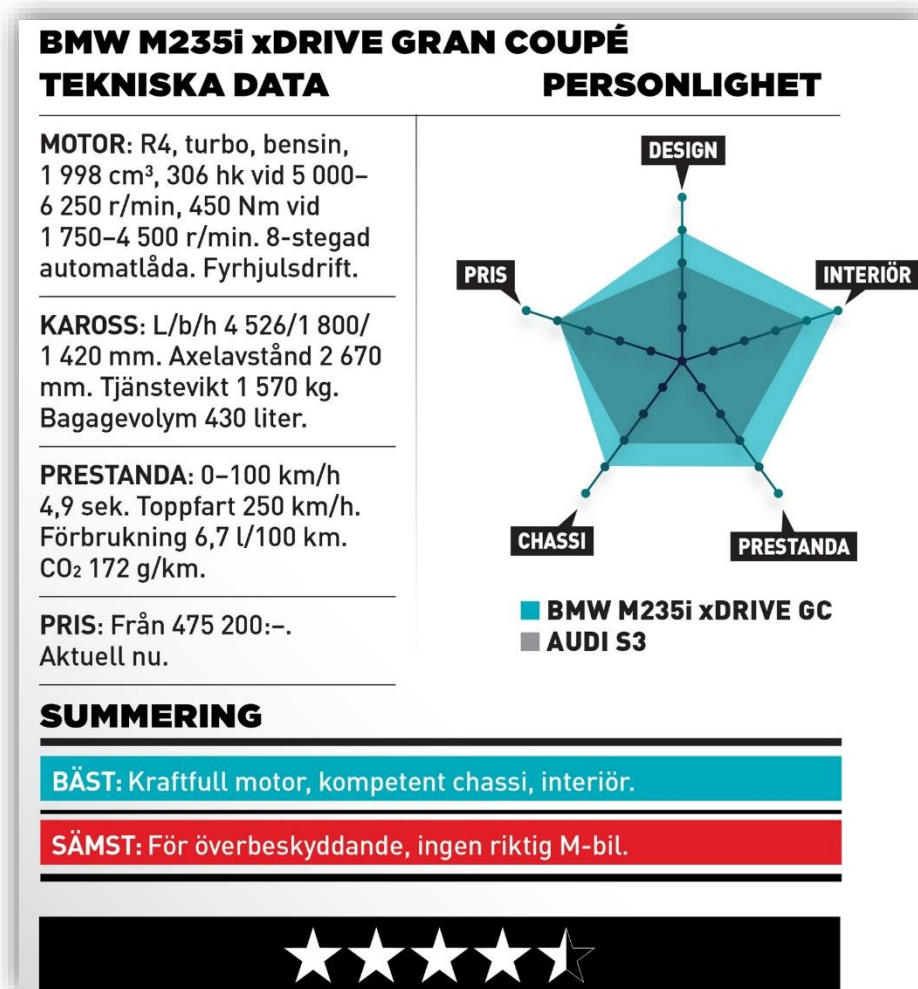
2014 gjorde BMW det otänkbara och man övergav märkets ack så ikoniska bakhjulsdrift i samband med 2-seriens presentation. 2-serie Active Tourer byggde dessutom på samma plattform som Mini Countryman. Ett halvt decennium senare är de framhjulsdrivna bilarna kvar i modellutbudet och har dessutom fått förstärkning i form av X1 och X2. Något måste man ha gjort rätt trots allt.

BORDE JAG KÖPA EN?

BMW M235i xDrive Gran Coupé är ett riktigt trevligt instegsalternativ till BMW M-världen. Framför allt när man är ute efter en lite större modell än M135i, men inte vill ruinera sig.

Trots allt kan man inte skaka av sig känslan att GC försöker vara något den egentligen inte är. En kompetent, bekväm och pilsnabb bil är den absolut. Men en riktig M-bil? Det är den nog inte. Först och främst är det drivlinelayouten som sätter käppar i hjulen och även ARB-systemet tar bort en hel del körglädje.

M235i xDrive GC är dock underhållande på sitt eget, överbeskyddande och ytterst familjevänliga sätt. Jämfört med den direkta konkurrensen från hemlandet, Audi S3, är vår testbil på alla sätt och vis det bättre valet: mer kraft, mycket bättre chassi och Haldex-justering och dessutom en trevligare interiör till ett liknande pris.





5. Prov: Porsche 718 Boxster (och Cayman) GTS 4.0 är ett sexigt par

Publicerad 2020-03-25, 17:28

Sedan 2016 lider 718-seriens GTS-modeller av en svår identitetskris. Porsche har dock reagerat och gjort det enda rätta: både Cayman och Boxster GTS får tillbaka den sexcylindriga sugmotorn. Halleluja! Det var på tiden.



Samma design, ny motor: Kan boxersexan avhjälpa 718-seriens identitetskris?

GTS-modellernas turbulenta liv de senaste åren hade varit värdiga en egen såpopera. Dramatiken var påtaglig när 718 introducerades. Efter tre lyckade generationer övergav man nämligen sin pålitliga sexcylindriga trotjänare till förmån för ett modernt, fyrcylindrigt alternativ med turbo. En miljömedveten och hipp framtidsvisning som inte skulle få puristerna att vilja sticka ut sina ögon, trodde man. Man trodde fel.

Efter en tid började man så sakteliga att återigen flirta med den sexcylindriga boxer-motorn. Först ut var GT-avdelningens Boxster Spyder och Cayman GT4 som fick återfall till boxersexasjukan 2019. Nu är det emellertid dags för GTS-modellerna att uppgraderas med ytterligare två cylindrar.

Ett annalkande trendbrott kanske? Är det dags för fyrorna att lämna in sin avskedsansökan? Inte alls, får vi höra från Porsches pressavdelning. Fler återfall till sexcylindriga kraftkällor kan vi tyvärr inte räkna med. Det innebär alltså att standard- och S-avdelningen i 718-serien får fortsätta att dras med den fyrcylindriga turbospisen. Inget fel med det för den delen, eftersom det gynnar hierarkin.

Numera blåser alltså en sexcylindrig boxersugmotor liv i GTS-, Spyder- och GT4-modellerna som för övrigt är ett direkt derivat av 911-serien. Tro dock inte för en sekund att det rör sig om en fattigmans-911 här. Motorn är riktigt vass i GT4 och Spyder och inte mycket sämre i GTS-modellerna. Tro inte heller att man har plockat ur toppmodellernas sportspis för att spara pengar. Icke.



Hem, ljuva hem: på banan bjuder GTS-modellerna på ett underhållande spektakel!

Det här är faktiskt samma motor, fast med en ny mappning som sänker det maximala varvtalet till 7 800 r/min och därmed toppeffekten till 400 hästar jämnt. Det skiljer således bara 20 hk mellan GTS och Spyder/GT4. Vridmomentet på 420 Nm vid 5 000 r/min är dock oförändrat och motorn andas ut genom exakt samma dubbelpipiga sportavgassystem som i toppmodellerna.

Äntligen får även GTS-modellerna lite stjärnstoft över sig, för att inte nämna en starkare profilering gentemot de billigare varianterna. Hittills har situationen nämligen varit tvärtom: GTS använde samma motor och utrustning som standardmodellen och kunde enbart differentiera sig genom specifika broderier och ett uns mer kraft. En skillnad som för övrigt var varken mät- eller kännbar!

Idag är dock ordningen återställd i modellhierarkin. GTS 4.0 håller vad siffrorna lovar. 4.0 står för 3 995 kubik som genererar 400 hk vid 7 000 r/min – 35 hk fler än vad föregångaren mäktade med. Men egentligen spelar det ingen som helst roll. Mycket viktigare är då att stämningen är tillbaka. Livslusten. En gnista som återigen tänder elden i relationen mellan människa och maskin. En relation som tidigare enbart var platonisk.



Nya Boxster GTS förhöjer körkänslan med sin underbara akustik.

Lyssna bara på ljudet! Det där hotfulla tomgångsputtrandet, insugssörplandet och varvtalsfräsandet. Känn hur reaktionssnabbt motorn lyder gaspedalen! Vem bryr sig om den variabla turbogeometrin i en 911 Turbo? Tvångsfläktselvan kommer aldrig att kunna knyta samma band mellan motorn och föraren som GTS-modellens strama varvtalsorgier som blir än mer spännande ju högre man varvar.

Allt är alltså frid och fröjd i 718-landet? Absolut, men allt är inte bättre. Måhända berövade den fyrcylindriga motorn GTS-modellerna deras själ och identitet, men framför allt deras röst. Men – fyra cylindrar väger mindre än sex. Hela trettio kilo för att vara exakt. Dessutom kostade föregångaren minst 92 000 kronor mindre. Knappast småpengar. Men bry er inte om vikt och pengar. Den föregående modellen hade dock en ytterst viktig fördel: vridmoment.

Visst ligger GTS 4.0 på exakt samma vridmomentnivå (420 Nm) som gamlingen, men knappast på samma sätt. Medan föregångaren utvecklade sitt vridmoment likt ett skott ur en kanon, klättrar sugmotorn stadigt för att slutligen kunna leverera sin svallvåg av vrid vid 5 000 r/min. Tråkigt? Knappast! Snarare ett spektakel som pressar dig bakåt i stolen, för varvstoppet kommer inte förrän nålen passerar 7 800-varvstreck!



Precis som vanligt: den nya motorn gör sig knappast påmind i kupén, förutom akustiskt.



GTS 4.0 är dock inget råskinn. Snarare tvärtom faktiskt. Ta det lugnt med gaspedalen, kör med känsla och bilens högvarvskaraktär lugnar sig likt en valp i soffan efter en heldag i rastgården. Tar man det väldigt lugnt stänger motorn till och med av hälften av sina cylindrar med en nästan snarkande underton som bevis för bragden.

Bragd? Ja, dessa lugna perioder brukar nämligen inte hålla i sig särskilt länge. Det räcker med att man lämnar 50-zonen, att det är fredag eller som i vårt fall att landsvägen man kör på ligger kant i kant med den portugisiska kusten. All sinnesfrid i världen kan då inte förhindra det som komma skall.

Byte till Boxster. Tre klick på rattens körlägesvred, "Sport Plus", vad annars? Kör. Bara kör. Det här passar Boxsterns väsen som handen i handsken. Visserligen är den taklösa varianten 22 000 kronor dyrare än Cayman och mindre styv, men den begestrar med ofiltrerad körglädje. Ett klick och tygkepsen försvinner bakom de svindyra (55 900 kronor) men fantastiska skalstolarna i kolfiber och banar väg för en underbar körupplevelse.



Nytt för GTS 4.0: Pytongrön karossfärg för 24 500 kronor.

Blicken framåt registrerar ett virrvarr av kurvor och böjar medan ratten dirigerar bilen genom dessa med kirurgisk precision, varje tramp på gaspedalen pressar havsbrisen djupare in i lungorna och boxersexan bakom oss muterar till en allroundkonstnär av episka mått.

Duktigt rask när man står på gasen men likväl en dynamisk virtuos i kurvorna tack vare bilens torque vectoring-funktion och sist men inte minst en gentleman vid nedväxling som håller ångan uppe med hjälp av automatisk mellangas.

Rent subjektivt skiljer sig drivlinekaraktäristiken inte särskilt mycket från de renrasiga GT-modellerna och det finns goda skäl för det: det finns nämligen knappt några skillnader. Växellådan i GTS är en kopia av den i GT4, precis som sportavgassystemet som i 4.0 inte längre andas ut centralt utan via ett utblås på var sida om den hotfulla diffusorn.

Att även motorn är densamma (fast med 20 hk mindre som vi redan har konstaterat) skulle ju nästan kunna leda till nästa identitetsdilemma. En GT4 är trots allt hela 115 000 kronor dyrare än vår GTS 4.0. Är modellerna tillräckligt differentierade trots det omfattande teknisklätskapet, för att rättfärdiga prisskillnaden?



*En ny motor möter ett välbeprövat koncept.
Hjul-, däck- och bromskonfigurationen är oförändrad.*

Svaret är kort och gott: Ja! Hos Porsche tänker man inte göra samma fel två gånger, men att flytta över delarna från en modell till en annan har självklara finansiella fördelar. Här handlar dock det mesta om chassikonfigurationen som med samma drivlina lyckas frambringa två väldigt olika karaktärer.

Toppmodellen Cayman GT4 är som gjord för bankörning, utrustad med komponenter från självaste 911 GT3 och dessutom med en hel armada av aerodynamiska tillbehör som alla har ett enda mål: att vara snabbast på banan. Fokuserad och utan krusiduller.

GTS-varianten däremot är en aning mer avslappnad. Trots en lägre markfrigång (-20 mm) jämfört med standardmodellerna känns karosserörelserna avsevärt mer än i GT4 som har styvats upp till höger och vänster i allra bästa motorsportsanda.



Racing-generna är ytterst påtagliga i Cayman GTS.

I ärlighetens namn har den billigare GTS 4.0 inte lånat hela chassiuppsättningen från toppmodellen som dock i sin tur har betydligt färre modellspecifika delar än man skulle kunnat tro. Lillbrorsan får klara sig utan kullederna och uppstyvningarna, men får behålla de aktiva motorfästena från toppmodellen samt differentialbromsen med torque vectoring-funktion och de adaptiva stötdämparna.

Däcken är dessutom inte lika radikala, inte lika breda (235 mm fram/265 mm bak) samtidigt som axelgeometrin och spåret inte är lika extrema. Även bromsarna är av mindre format. Kan toppmodellen ståta med pizzatallrikar i 380 mm-storlek får GTS klara sig med 30 mm mindre diameter. GTS 4.0 handlar därmed inte enbart om sidoacceleration i dess renaste form.

Inte lika dynamisk som en GT4 alltså? Helt rätt, men det ökar å andra sidan körglädjen. GTS är mer lekfull än GT4 och reagerar känsligare på lastväxel. Tänk på en GT4 som ett verktyg och på GTS 4.0 som en leksak. Då kommer man nära sanningen.



Få bilar är lika underhållande på bana såväl som på landsvägen.

Det finns dock en nackdel. En stor sådan, som dessutom sitter i knutpunkten för all fascination som följer med bilmodellen: Den sexväxlade manuella lådan. Den har visserligen den där perfekta precisionen som man förväntar sig, men dras med något märkliga utväxlingar på de lägre växlar. Måhända att det har sina fördelar i vardagslivet (man klarar sig alldeles utmärkt på tre växlar), men på banan är spridningen alldeles för kaotisk. På Circuito do Estoril är tredje växeln alldeles för lång, medan den andra är alldeles för kort.

Hos Porsche är man ytterst medveten om problematiken och förnekar inte heller sin kännedom om den. Ändå tänker man inte göra något åt saken. Varför? Svaret stavas PDK. Porsches dubbelkopplingslåda anländer även till GTS 4.0 i mitten av året och kommer med all säkerhet att stå för över 90 procent av försäljningen.

Med andra ord är den manuella lådan inte den konstruktionstekniska mödan värd, åtminstone inte för Porsche. Knappast ett bejakande bevis för motorsportromantik, men likväl ett bevis på att efterfrågan styr. Det gäller tydligen allt, inte enbart cylinder-antalet.

PORSCHE CAYMAN GTS 4.0 (BOXSTER GTS 4.0)

TEKNISKA DATA

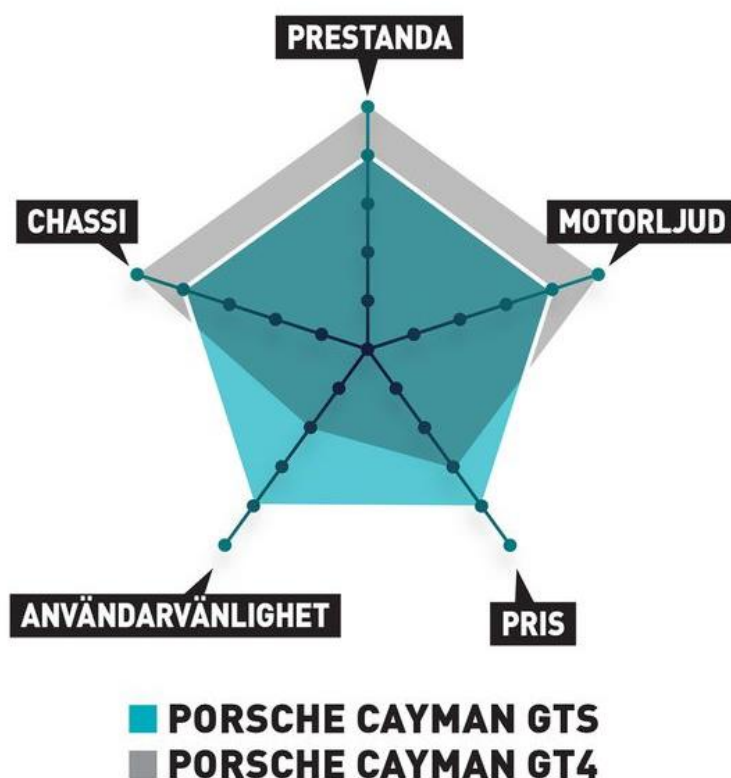
MOTOR: B6, bensin, 3 995 cm³, 400 hk vid 7 000 r/min, 420 Nm vid 5 000–6 500 r/min. Sexväxlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 405/1 801/1 276 mm (4 391/1 801/1 262 mm). Axelavstånd 2 475 mm. Tjänstevikt 1 405 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 293 km/h. Förbrukning 10,8 l/100 km.

PRIS: Från 850 000:– (Från 872 000:–). Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Ljuvlig motor, fantastisk körglädje, en användbar sportbil.

SÄMST: Priset, den manuella växellådan



Av Stefan Helmreich

BEARBETNING: Tobias Mersinger // FOTO: Rossen Gargolov

Slipp kablarna med trådlös CarPlay-adaptör
www.eftermontering.se



6. Porsche visar upp sportpaket till nya 911 Turbo S Cabriolet

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-03-24 12:40

I början av mars premiärvisades nya Porsche 911 Turbo S och redan nu finns bilder på cabriolet-versionen med Sport Design Package.



Porsche själva har ännu inte släppt några specifika detaljer men det vi kan se är en aggressivare frontspoiler med svart mittdel som på sidorna har små "vingar" som lär förbättra aerodynamiken.

Under spoilern i fram finns den aktiva splittern som automatiskt justeras beroende på körprogram.

Den mest slående detaljen är den tvådelade Turbo-vingen i bak. Enligt vad som syns på bilderna är den övre delen aktiv medan den nedre är fast fixerad.

Effekten i nya Porsche 911 Turbo S är 650 hästar och 0–100 km/h avverkas på 2,7 sekunder.

Porsche har ännu inte offentliggjort några priser på Sport Design-paketet.





7. Northvolt får 159 miljoner till batteriåtervinning

2020-03-20 12:17

Naturvårdsverket ger den svenska batteritillverkaren Northvolt 159 miljoner kronor i stöd för återvinning av bland annat kobolt, nickel och litium från elbilsbatterier.



Pengarna kommer från Klimatklivet, ett statligt investeringsstöd som går till regionala och lokala åtgärder som bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser.

Northvolt meddelar att bolaget i ett första steg startar en pilotanläggning i Västerås redan i år. Därefter ska en fullskalig återvinningsanläggning uppföras i Skellefteå, och vara i drift under 2022.

Läs mer: [Nickelrika batterier – så löste ingenjörerna brandrisken](#)

Anläggningen ska återvinna cirka 25 000 ton battericeller per år, vilket kan jämföras med att kapaciteten i hela Europa i dag är 33 000 ton per år. Målet är att företagets batteriproduktion, som också planeras i Skellefteå, ska få 50 procent av sina råvaror från återvinningen år 2030. Tekniken för återvinning har utvecklats i samarbete med Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Den färdiga anläggningen beräknas ge totalt 2 700 jobb i Skellefteå.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Northvolt Ett växer – vill utöka till 40 GWh per år](#)

[Northvolt tecknar avtal med litiumproducent](#)

8. Myt att laddbara bilar är överrepresenterade vid export

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-03-26, 11:02, uppdaterad 2020-03-26, 14:43

M Sverige har undersökt vilka bilar som säljs till utlandet. Tvärt emot vad många är andelen laddbara bilar inte högre än andelen konventionella bilar.



Om man jämför antalet exporterade bilar med antalet nyregistrerade så har bilexporten legat mellan 6-8 procent under flera år. Andelen exporterade bilar är samma för alla typer av bilar.

En intressant observation som M Sverige gjort i sin studie är att de bilar som exporteras i snitt har sämre klimatprestanda än de bilar som blir kvar i landet. Det går stick i stäv med den allmänna debatten där det ofta hävdas att de bilar som får klimatbonus skulle vara överrepresenterade i exporten.

– **Det har i vissa fall** legat ett egenintresse bakom uppgifter vi sett i media. Därför vill vi nyansera bilden av just fordonsexporten i den rapport som nu har sammanställts, säger Carl-Erik Stjernvall, hållbarhetsansvarig på M Sverige.

En annan förklaring till missuppfattningen om att det skulle vara en stor andel bonusbilar som säljs utomlands kan vara att statistiken misstolkats. Antalet laddbara bilar som exporterats har ökat kraftigt de senare åren, ökningen går dock i linje med den kraftigt ökade försäljningen av nya laddbara bilar.

Den svaga svenska kronan har gjort den svenska begagnatmarknaden extra intressant och bidragit till en ökad export.

Försäljningen av nya gasbilar har sjunkit i Sverige, men de exporteras i lika hög grad som tidigare. Det gör att andelen gasbilar minskar de svenska vägarna. "Det är ett problem för omställningen", menar Carl-Erik Stjernvall på M Sverige.

Trots att M Sverige drar slutsatsen att bonus-malus-systemet inte lett till en ökad andel exporterade bonusbilar, så föreslår de att ägare av dessa bilar bör stimuleras att behålla sina bilar med subventioner som lägre trängelskatt och parkeringsavgifter. Det skulle också öka bilarnas attraktionskraft på begagnatmarknaden.



[Alrik Söderlind: "Elbilar är skit!"](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



[Nu skärps bonus/malus – så hög blir straffskatten](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



[Professor varnar: "Laddhybrid smutsigare än diesel"](#)



[Avslöjat: Volvos laddhybrider släpper ut orenade avgaser](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



Magnus Fröderberg

9. Toyotas nya tunga vätgaslastbil får en räckvidd på 60 mil

2020-03-26 11:30 av John Edgren

Tillsammans med Hino Motors utvecklar biljätten en 25 ton tung vätgaslastbil. Två bränslecellsstackar från Toyota Mirai ska ge en räckvidd på 600 km.



Trots svaga försäljningssiffror för den vätgasdrivna personbilen Mirai tror Toyota uppenbarligen att bränsleceller behövs som ett komplement till framtidens batteridrivna fordonsslotta. Inte minst för tyngre transporter.

Sedan satsningen inleddes med demonstrationen av en bränslecellsbus 2003 har Toyota fortsatt att presentera vätgasprojekt. Exempelvis visade man förra året upp FCET (Fuel Cell Electric heavy-duty Truck), ett tungt dragfordon som utvecklades tillsammans med [Kenworth Truck Company](#). [Nu presenterar Toyota](#) ett nytt samarbete och en ny vätgasdriven lastbil.

Läs mer: [Nytt rekord för längsta sträckan med vätgasbil](#)

Tillsammans med japanska Hino Motors utvecklar man den 11,9 meter långa och 25 ton tunga lastbil. Fordonet bygger på en Hino Profia, men chassit är anpassat för att rymma bränslecellsstackar. Det har inte meddelats vilken lastvikt som är aktuellt för fordonet.

Lastbilen får två stackar med polymerelektrolytbränsleceller som ursprungligen utvecklades för Toyota Mirai. De paras med ett litiumjonbatteripack. Vätgastanken som har 70 MPa ska ge en räckvidd på 600 km vid blandad körning.

Läs mer: [Toyota pumpar upp räckvidden i nya vätgasbilen Mirai: "En revolution"](#)

Tunga lastbilar står för cirka 60 procent av koldioxidutsläppen i Japan, och det nya fordonet är en del i Toyotas och Hinos vision att sänka sina koldioxidutsläpp med 90 procent till 2050, jämfört med respektive företags siffror för 2010 samt 2013.

När det nya fordonet ska vara färdigt för en demonstration är ännu oklart.

10. Snart möjligt att tanka vätgas i Göteborg igen

2020-03-27 10:35

Efter att ha varit stängd under lång tid kommer vätgasmacken i Göteborg återigen att öppnas. Denna gång med en ny ägare.



Vätgasmacken i Biskopsgården i Göteborg invigdes i oktober 2015 och blev därmed företaget Woikoskis första tankställe utanför Finland. Året därpå införskaffade Göteborgs kommun tre bränslecellsbilar. Mölndals kommun skaffade också en.

Men glädjen blev kortvarig. I slutet av 2017 stängde Woikoski på grund av bristande lönsamhet och förändrad bolagsstrategi. I april 2019 rapporterade [Göteborgsposten](#) att macken var till salu.

Läs mer: [Här är första lyxyachten som drivs av vätgas](#)

Nu står det klart att norska bolaget Hynion har tecknat avtal med Woikoski om att köpa anläggningen. Den kommer att öppna till sommaren igen. Men först ska den gås igenom och få en uppgradering, enligt intresseorganisationen [Vätgas Sverige](#).

När den har öppnat igen innebär det att Sverige har totalt fem publika mackar. De övriga finns i Umeå, Sandviken, Mariestad och Arlanda.

[Norges första vätgasdrivna färja ska tankas var tredje vecka](#)

[Nya superbilen drivs av metanol och bränslecell](#)

JOHAN KRISTENSSON

11. Citroën GS oförtjänt i skuggan: "En perfekt körmaskin"

Publicerad 2020-03-27 15:28

Text Calle Carlquist

DS i all ära men den här Citroënmodellen förtjänar minst lika mycket hyllningar.



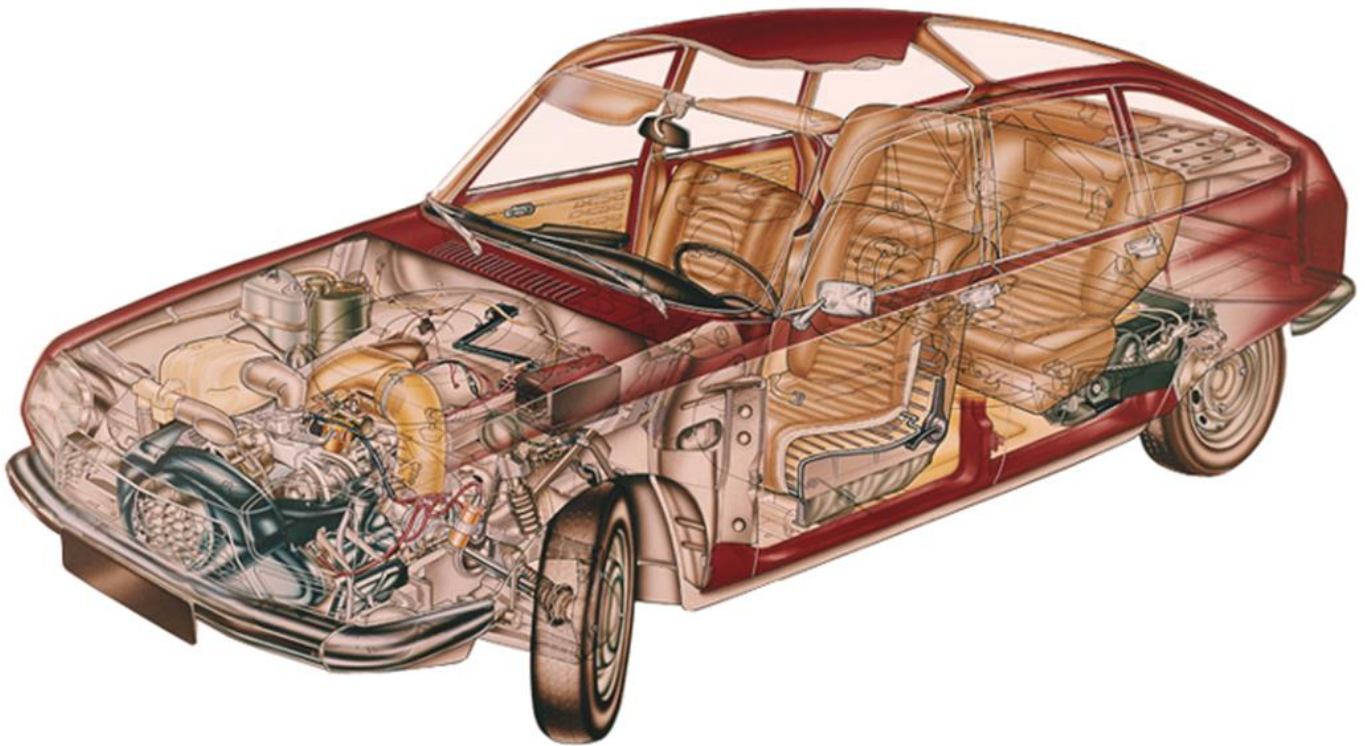
Det finns ingen ände på hyllningsartiklarna för Citroën DS, 65 år efter debuten. Visst, bilen är intressant ur många synvinklar, men enligt denne skribent presenterade Citroën 1970 en modell som är minst lika spännande och som sällan uppmärksammas: Citroën GS.

Modellen hör till en trio vanliga folkbilar som i tekniskt och kulturellt avseende var 1970-talets mest nydanande och avancerade. De andra två är förstås Alfasud med sin boxermotor, framhjulsdraft och tillverkning som ett socialt projekt i det fattiga södra Italien, samt Volvo 343 med sin remdrift och sin härstamning i nederländska DAF.

Eftervärldens dom mot trion har ju inte varit nådig, även om säkert även ägarna själva hade del i bilarnas förtida hädanfärder. Alfasud rostade otroligt de första åren, vilket saboterade den i grunden delikata helheten. Volvo 343, finns det något bilrelaterat problem den inte drabbades av innan Volvo lyckades styra upp det hela till en acceptabel bil (som till slut sålde bra)?

Citroën GS var, som rubriken i biltestet i Vi Bilägare nummer 12/1971 löd, MAGNIFIQUE när den kom. Den blev Årets Bil i Europa, en välsignelse eller förbannelse, och parade den berömda gashydrauliska fjädningen med ett kompakt, futuristiskt yttre som fortfarande är modernt.

GS hade särpräglad instrumentering (badrumsvågen ...), p-broms i form av ett draghandtag ut ur instrumentpanelen (eftersom själva bromskonstruktionen i princip var monterad på andra sidan torpedväggen) och en boxermotor som var bensinsnål och tycktes tåla hur mycket plåga som helst. Inredningen var däremot av material som självdestruerade inför ägarens ögon.



I **Jan Ulléns test** inleds texten så här:

”Att bilkörning skulle kunna vara en njutningsfull sysselsättning, som ger utövaren någon annan behållning än den att bli transporterad från punkt A till punkt B, är i dag i vida kretsar en lika hädisk tanke som den att sex kan ha ett egenvärde utöver det att alstra barn var för drottning Sofia.”

Med Sofia avses, som var och en förstår, Oskar II:s gemål.

”**Citroën GS kommer** som en frisk fläkt i detta medelmåttighetens tidevarv. Det är en bil som törs vara annorlunda – och bättre – än sjuttioalets enhetsbil Kadett-Cortina-Taunus-Corolla-Marina-brigaden. Det är åratals sedan en bil gav mig denna känsla. Innan vän av ordning beskyller mig för att röka hasch till frukost bör det tilläggas att Citroën GS också gör allt det där som en samhällstillvänd familjebil ska göra. Den är rymlig, den är sagolikt komfortabel, den är inte farligt snabb, den är säkrare att köra än kanske någon annan bil. Den är kort sagt en perfekt körmaskin.”

Bättre recensioner kan en bil inte få och GS sålde också bra, totalt cirka 18 000 bilar åren 1972–79 i Sverige. Var är de nu?!

Relaterade artiklar



[**Bortglömda atombilen som lockade med "kassettdrift"**](#)

[Den här galna idén sattes aldrig i produktion – något eftervärlden tackar för.](#)

12. Volkswagen Transporter fyller 70 år

Mattias Rabe 27 mars 2020

En av världens mest omtyckta folkfraktare fyller jämnt – Volkswagen Transporter fyller nämligen 70 år nu i mars. Första gången modellen rullade ut genom fabriksportarna var i mars 1950.



Ett av världens mest långlivade modellnamn, och därmed också en av världen mest långlivade bilmodeller även om en hel del förändringar har gjorts genom åren, är Volkswagen Transporter. Den vi ser på vägarna i dag är sjätte generationen kallad T6, en generation [som så sent som i fjol uppdaterades och därmed benämns T6.1](#).

T6:an är en modern personfraktare, men det var också T1:an på sin tid även om konstruktionen var enkel. T1 är benämningen på första generationen som såg dagens ljus för första gången den 8 mars 1950 efter att ha rullat av produktionsbandet och ut genom portarna på Wolfsburg-fabriken.

Det är alltså 70 år sedan och under dessa år har modellen tagit sig till alla jordens hörn i olika former. Först som nämnda T1-generation fram till 1967 då T2 tog över med samma grundform. Det var först 1979 då T3 tog över som världens mest berömda buss som den genomgick en större förvandling, det var då Transporter blev kantig. T3 var även den generation som var sist med att använda den klassiska internbeteckningen Typ 2.

Generation T4 kom redan 1990 trots att T3:an fick hänga med fram till 1992. T4 bjöd på stora förändringar, bland annat fick Transporter för första gången mer än bara plåt framför förare och framsätesspassagerare, motorn flyttades nämligen hela vägen fram och de främre hjulen blev drivande. Transporter hade under sina första fyra årtionden alltid haft svansmotor och bakhjulsdrift (erbjöds med fyrhjulsdrift – Syncro – till T3. Anekdot: fyrhjulsdrift testades även på T2 men tekniken blev aldrig seriemässig).



Det är tack vare detta fordon vi har Volkswagen Transporter i dag. Plattenwagen heter fordonet som rullade i Wolfsburg-fabriken åren efter andra världskriget. Den var baserad på Typ 1 (Bubblan).

Under 2003 avlöstes T4 när T5 kom och Transporter blev upplevelsemässigt mer personbilslik än någonsin tidigare. Den fick hänga med fram till 2015 när T6 dök upp som nuvarande generation. Egentligen är T6 bara en uppdatering av T5, men så pass kraftig att Volkswagen ser den som en ny generation. Och i föl var det dags för ännu en uppdatering [vilket gav oss anledning att köra den i Multivan-utförande](#).



*Tre generationer Volkswagen Transporter i pickup-utförande.
[Miss inte att läsa vår ikoniska provkörning av T1, T2 och T3 Pickup här.](#)*



Generation T4 som tysk polisbil.

Volkswagen Transporter har under årens gång haft en hel drös med smeknamn, exempelvis Kleinbus, Samba och Bulli. Modellbeteckningarna har nästan varit ännu fler i och med de olika modellversioner som Transporter har, och fortfarande, finns i. För att nämna några; Caravelle, California och redan nämnda Multivan.

Visste du förresten att den generation som tillverkades under längst period är T2? Den började tillverkas 1967 men lades ned först 2013 då tillverkningen i Brasilien upphörde.



Generation T5 vid ansiktslyftet inför modell 2010.



Så här ser modellen ut i dag. [Bilden är från när Hans Hedberg körde T6.1 i höstas.](#)

För bara en dryg vecka sedan presenterade Volkswagen första generationen, T1, i elektriskt utförande. [Volkswagen e-Bulli](#) heter den och når 20 mil per laddning.

Volkswagen Transporter har onekligen genomgått en otrolig resa under sina 70 år. Länge leve folkabussen!



Första generationen har nu blivit elektrisk och heter [Volkswagen e-Bulli](#).

[GALLERI](#)

[Volkswagen Typ 2 \(Folkabussen\) 1950-2013](#)

[50 bilder](#)

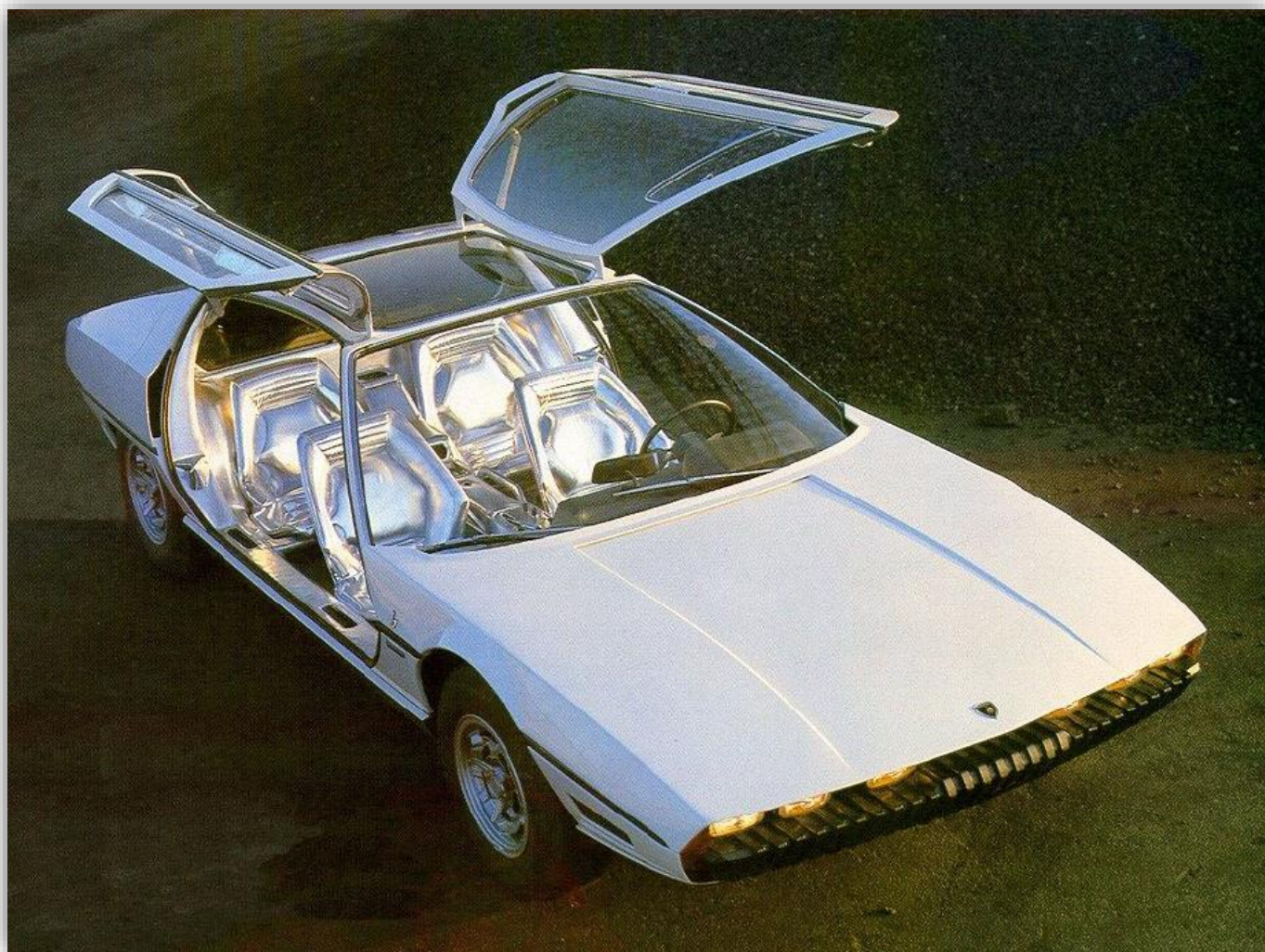
Feber

13. Spana in gamla Lamborghini-konceptet Marzal

AV BOBBY GREEN

2020-03-26 KL 20:00

Bilen med en halv V12:a



FILM: <https://youtu.be/R2VUHrM0PQ8>

1967 presenterade Lamborghini konceptbilen [Marzal](#). Det som är lite kul med den förutom de stora glasytorna är att den har en halv V12:a monterad i sig. Man delade en fyraliters-maskin på hälften och fick en rak sexa på 2,0 liter som man monterade på tvären bakom sittbrunnen.



AV BOBBY GREEN

14. Klassiskt bilmärke: Hillman

Publicerad 16 december 2010

Hillman är, liksom många andra brittiska märken, sedan länge historia. Annat var det på 50-talet när Minx-bilarna fanns i alla möjliga fasoner och sålde som attan.



Hillman Minx Series IIIC.

Bilen hade lånat sitt namn från ingenjören och uppfinnaren William Hillman, som år 1907 körde sitt förstlingsverk i Tourist Trophy-tävlingen på Isle of Man. Fast då hette bilen Hillman-Coatalen eftersom motorn konstruerats av den kände motormannen Louis Coatalen.

De första decenniernas Hillman-tillverkning var småskalig men med en mångfald modeller. Med 1932 års lyckade Minx-modell växte efterfrågan raskt och plötsligt befann sig Hillman bland de stora.

Bilen var konventionellt byggd men fick 1940 en självbärande karosskonstruktion. Namnet var snart väl inarbetat och kom att pryda en mycket lång serie Hillman-bilar.

I början av 1950-talet såg Minx ut som en förkrympt Plymouth. Förutom den vanliga saloon-modellen erbjöds en småputtrigt elegant hardtop coupé med modellnamnet Californian.

Förmodligen hade herrarna i Rootes-koncernen, där Hillman ingick, en förhoppning om att sälja de pyttesmå bilarna till amerikanska kunder, och faktum är att några tusen Hillman-bilar verkligen såldes i USA under 50-talet.



*Husky är inte bara en hundras
utan också namnet på Hillmans småputtriga stationsvagn.*

Mest poppis i Amerika blev förmodligen den lilla stationsvagnen Husky, vars lastutrymme tillverkaren föga sanningsenligt beskrev som rymligt.

Traditionell teknik

Under de ganska tilltalande karosserna lurade alltigenom traditionell teknik. I mitten av 50-talet fick Hillman emellertid en kortslagig toppventilmotor på 1,4 liter ungefär samtidigt som japanska Isuzu började licenstillverka den engelska bilen.

Inte så konstigt som man kan tycka, för ännu fanns det knappt någon inhemsk japansk bilindustri och även Renault 4CV byggdes på licens i Japan.

Cylindervolymen i Hillman-motorn ökades stegvis så att den 1966 låg på 1,7 liter. Vid det laget hade Hillman-köparen sedan länge kunnat beställa sin bil med automatlåda.

Såväl Sunbeam som Singer ingick också i Rootes-gruppen och fick vid lämpliga tillfällen dela konstruktioner och karaktärsdrag med Hillman. Så kom det sig att Singer Gazelle från 1957 hade Minx-kaross och två år senare också motor från Minx.

1962 lanserades en större Hillman-modell kallad Super Minx men mer intressant var den lilla vagn som kom året därpå. Den kallades Imp och hade en fyrcylindrig svansmotor på bara 875 cc, helt byggd i lättmetall.

Fyrväxlad helsynkroniserad låda och individuella hjulupphängningar ingick också. Imp, som byggdes i Skottland, var en på många sätt toppmodern bil, möjligen med undantag för motorplaceringen. I sin klass var Hillman Imp svår att slå på tävlingsbanan och triumferna blev många.

Chrysler Corporation hade en hel del hyss för sig i Europa på 60-talet, och bland mycket annat skaffade sig amerikanerna 1964 ett kontrollerande intresse i Rootes-gruppen. Efter några år märktes detta genom att både Minx och Super Minx fick helt nya karosser.

Den senare fick även ett nytt namn, nämligen Hunter, en bil som var ganska lik den då nya Volvo 144.



Minx Californian 1953–56

Schabblades bort

1970 lanserades Hillman Avenger. Den hade konstruktiva likheter med den franskbyggda Chrysler 180 och såldes utan större framgång som Plymouth Cricket i USA men kallades Dodge på andra marknader.

Hos oss hette den lustigt nog Chrysler Sunbeam och visade sig vara extremt svårsåld. Synd, för det var faktiskt en riktigt oöm och pålitlig bil. Och inte blir du väl förvånad om jag avslöjar att de Avenger-bilar som byggdes i Sydafrika hade Peugeot-motorer?

Ungefär här kan det vara lämpligt att avsluta berättelsen om Hillman, ett märke som på traditionellt brittiskt sätt schabblades bort, fast i det här fallet med god hjälp av amerikanska krafter...



Super Minx-serien debuterade 1962 och vid den tiden såldes Hillman i 163 länder!



Herrgårdsvagnen Super Minx fick 1965/66 en 1 725-kubiksmotor på 97 hästar.



1973 hade det gått så långt att ägaren Chrysler International kallade bilarna för Hunter; Hillman-namnet var pensionerat.



Imp 1963-1976



Imp Racing

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Svenska rallyt kan flytta till Norrbotten

Robin Törnros 26 mars 2020

Sedan 1950 har Svenska rallyt körts i skogarna i Värmland men nu kan det komma att flytta till Norrbotten på grund av snöbrist.



Nedan är en sammanfattning av årets Svenska rally och som du ser är det inte så mycket snö på vägarna.

FILM: <https://www.facebook.com/OfficialRallySweden/videos/1117585498604694/?t=2>

Rally och Värmland är något som är starkt förknippat. 1950 kördes Midnattssolsrallyt för första gången i landskapet och genomfördes under sommaren. 1964 bytte tävlingen namn till Svenska rallyt och började köras på vintern och har sedan traditionellt hållits i samma område.

På grund av årets milda vinter kan det dock bli ändring på det framöver. [Årets Svenska rally genomfördes trots snöbrist](#) och med ett reducerat antal sträckor. Endast två gånger tidigare har rallyt ställts in varav den första 1974 till följd av oljekrisen och sedan 1990 på grund av en mild vinter och snöbrist. Svenska rallyt är även det enda rallyt i WRC-kalendern som hålls på snö.

LÄS MER: [Svenska rallyt](#)

Det har redan lämnats in en ansökan om att få anordna rallyt i Jämtland med Östersund som huvudort. Men nu har fyra Norrbottenskommuner bjudits in att ansöka om värdskap. Det rör sig om Kalix, Boden, Luleå och Piteå.

– Jag är stolt över att Luleå tillsammans med grannkommunerna har fått förfrågan om att stå värd för det Svenska VM-rallyt. Om det skulle hamna här skulle det betyda oerhört mycket för det lokala näringslivet och besöksnäringen i synnerhet, säger Luleå kommuns kommunalråd Lenita Ericson.

Svenska rallyt är en enorm publikmagnet med 100 miljoner tv-tittare och 200 000 tävlingsbesökare, och det skulle så klart innebära stora möjligheter för de orter dit arrangementet flyttas. Svenska rallyt undersöker just nu vilka kommersiella, sportsliga och besöksnäringsmässiga förutsättningar de fyra kommunerna har att erbjuda.

– Det skulle vara enormt viktigt för den här regionen om Svenska Rallyt hamnade här, säger Tommy Nilsson, kommunalråd i Kalix kommun.

16. Stig Blomqvists son kör Carrera Cup Scandinavia

Jan-Erik Berggren 26 mars 2020

Porsche förbereder sig för sommarens Carrera Cup och bjuder in stjärnförare till sin gästbil. Stig Blomqvists son Tom gör comeback på svenska racerbanor när han tävlar med Porsche i Kanonloppet på Gelleråsbanan den 14-15 augusti.



Porsche har lockat till sig två internationellt kända förare till sin gästbil i Carrera Cup Scandinavia. Rasmus Lindh från Kullavik i östra Skåne har på senare år tävlat i USA och ska i år göra en intressant start i juniorklassen IndyLights. Men Rasmus Lindh kliver in i en racerbil med tak när han tävlar i Carrera Cup på Drivecenter Arena utanför Skellefteå den 12-13 juni.

16-årige norrmannen Dennis Hauger ska i sommar tävla i F3 och är dessutom medlem i Red Bull Junior Team. Hauger kör Porsches gästbil när Carrera Cup gästar Norge och banan Rudskogen den 11-12 september.

Den tredje och kanske mest intressanta gästföraren är ändå Tom Blomqvist, 26 år och son till förre rallyvärldsmästaren Stig Blomqvist. Blomqvist vann VM-titeln i rally 1984. Tom tävlade i gokart på Nya Zeeland innan formelbilskarriären i Europa tog fart 2009. Tom blev trea i svenska Formula Renault 2.0-mästerskapet som 15-åring och året därpå vann han det brittiska mästerskapet i samma bilklass. Efter några säsonger i F3 blev Tom Blomqvist fabriksförare för BMW där han hunnit med att köra DTM, WEC och Formel E. Han har vunnit 24-timmars på Spa-banan och race i DTM.

Tom Blomqvist ska tävla i Carrera Cup i Kanonloppet på Gelleråsbanan i augusti. Det blir en passande comeback på en bana några mil från pappa Stigs hemstad Örebro och på den bana där hans pappa tävlat så många gånger.

Porsche ska ha totalt fyra gästförare under säsongen och det pågår förhandlingar med flera förare om den sista platsen.

– Vi för dialog med några internationellt mycket framgångsrika motorsportprofiler, säger Raine Wermelin, direktör, Porsche Sverige.



*Rasmus Lindh och Dennis Hauger
är båda gästförare i årets Porsche Carrera Cup Scandinavia.*

Porsche hoppas kunna köra premiären i Carrera Cup på Knutstorp den 15-16 maj men coronautbrottet skapar en stor osäkerhet.

– Målsättningen är att genomföra säsongspremiären i Skåne som planerat den 15-16 maj. Det blir ett komprimerat format utan publik och med ett minimum av personal på plats. Man kan självklart följa premiären från första parkett ändå. All action i bägge deltävlingarna på Ring Knutstorp livesänds på streamingplattformen Viaplay och på Viasat Motor, säger Wermelin.



*Så här såg det ut när Tom Blomqvists pappa Stig Blomqvist körde hem
vinsten i Svenska rallyt 1979 i en Saab 99 Turbo.*

SLUT