



*Daimler DK400 Coupe Golden Zebra by Hooper 1955*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 13 april**  
**fredag 10 april**

1. NEVS bidrar med coronavirus-skydd
2. NEVS agerar för att minimera effekterna av Coronaviruset
3. 200 Skoda-bilar i kampen mot coronaviruset
4. Jeep ska bli grönaste suv-märket
5. Volvo XC60 får billigare laddhybridvariant T6 Recharge
6. Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?
7. Prov: BMW X5 M & X6 M Competition – asfaltskrynkarna
8. Nya BMW 7-serie blir eldriven
9. Honda och General Motors samarbetar kring två nya elbilar
10. Oljepriset rusar - nu kan bensinpriset ha bottnat
11. Världens starkaste eldrivna utombordare byggs i Norge
12. Noll varv i tomgång!
13. Klassiskt bilmärke: NSU
14. Linus Lundqvist näste svensk till USA
15. F1-säsongen kanske drar igång i juli
16. Från F1 och IndyCar till E-Sport

## 1. NEVS bidrar med coronavirus-skydd

03 apr 2020 09:03 UTC

**Den svenska sjukvården saknar på grund av Covid-19 skyddsmaterial för sina anställda. Vi på NEVS är glada över att kunna förse de lokala hälsomyndigheterna i Trollhättan med viktigt skyddsmaterial som behövs.**



*Ingrid Svensson, hälso- och säkerhetschef på NEVS, tillhandahåller skyddsmaterial till hälsomyndigheterna.*

- Vid NEVS har avdelningen Concept and Prototype inom Engineering Operation Tribe agerat och producerar nu skyddsmaterial i sina 3D-skrivare.

”I stället för stillestånd i vår tillverkning av delar till våra projekt har vi nu möjligheten att hjälpa till i en mycket extraordinär situation” säger Håkan N Larsson kapitelledarkoncept och prototyp. Det 3D-tryckta skyddsmaterialet kommer att överlämnas till de lokala hälsomyndigheterna från och med denna vecka.

- Dessutom förde förra fredagen medarbetare från NEVS ett antal lådor med 360 masker till det lokala sjukhuset (NÄL). NEVS ledningsgrupp anser att denna utrustning gör mer bra för NÄL än att lagras på NEVS. (Hur som helst, inte alla masker skickades bort).

Den här veckan kommer det att finnas en annan transport, till Västra Götalandsregionen från NEVS. Det handlar om 2 500 masker, munskydd, för att förhindra droppinfektion.

Tidigare i vår lämnade NEVS i Trollhättan leveranser till Kina där det var allvarlig brist på skyddsmaterial mot coronavirus. Nu har vår ägare Evergrande visat ett liknande intresse för att hjälpa Sverige med samma typ av leveranser, i den andra riktningen.

## 2. NEVS agerar för att minimera effekterna av Coronaviruset

Apr 03, 2020 14:35 CEST

**Utbrottet av Coronaviruset drabbar även NEVS då flera av våra leverantörer och även vår ägare har en ekonomisk påverkan.**



För att skydda våra anställda och vår långsiktiga verksamhet under denna tuffa period förbereder vi oss nu för permitteringar.

Den aktuella perioden för permittering är från 14 april - 30 juni och cirka 400 av våra anställda kommer att påverkas. Beroende på efterfrågan arbetar personalen 40% eller 60% av ordinarie arbetstid.

Tidigare i mars genomfördes ett antal åtgärder för att minska kostnaderna, bland annat en översyn av antalet konsulter, med undantag för de som arbetar med affärskritiska leveranser.

”Vår högsta prioritering är att värna om vår personal. Jag tror att de vidtagna åtgärderna kommer att hjälpa oss att minimera effekterna av Corona pandemin och ge oss rätt förutsättningar för att snabbt komma tillbaka på banan igen” säger NEVS VD Stefan Tilk.

### Relaterade / **kontakter**



*Xiaodi Cai*

- [Tryck på Kontakt](#)
- PR- och kommunikationschef
- [xiaodi.cai@nevs.com](mailto:xiaodi.cai@nevs.com)
- +46 739 665 758

### 3. 200 Skoda-bilar i kampen mot coronaviruset

Peter Klemensberger 3 april 2020

Allt fler biltillverkare tar upp kampen mot coronaviruset. Nu sluter Skoda upp med över 200 bilar och 150 elmpeder.



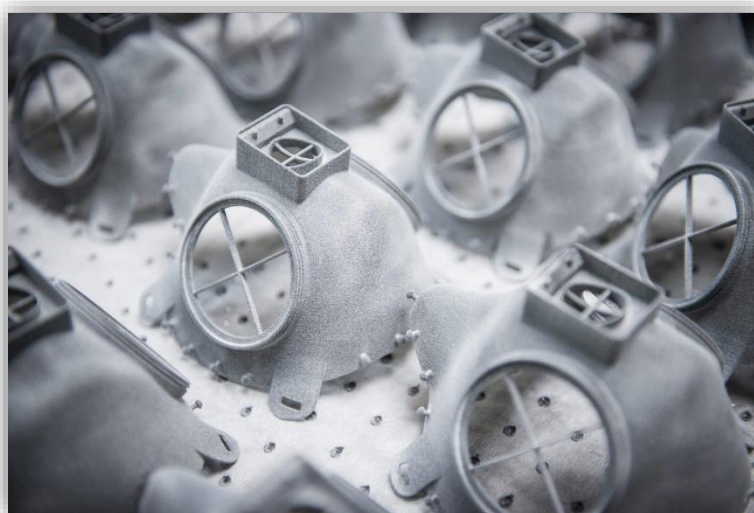
Vi har tidigare berättat att [Jaguar Land Rover levererar 160 bilar till Röda Korset](#) i kampen mot coronaviruset, nu går Skoda samma väg. Ja, ett steg längre rent av, i alla fall sett till antal fordon.

Via bildelningsfirman HappyGo ställer man 200 bilar till förfogande och dessa används för att leverera mat och medicin till behövande i Tjeckien. Projektet omfattar även 150 elmpeder som kan kvitteras ut av sjukvårdspersonal.

**LÄS MER:** [Allt om coronaviruset](#)

Tillsammans med Czech Institute of Informatics, Robotics and Cybernetics (CIIRC) och det tekniska universitetet i Prag har man plockat fram skyddsmasker och respiratorer som tillverkas av Skoda. 60 om dagen levereras till den tjeckiska hälsomyndigheten.

Arbetet har utförts av Skodas utvecklingsavdelning i Česana som annars jobbar med prototyper för framtida bilmodeller.



## 4. Jeep ska bli grönaste suv-märket

Peter Klemensberger 3 april 2020

Nu testas laddhybrider i Sverige och snart kommer elbilarna. Jeep siktar på att bli ledande när det gäller gröna suvar.



[FCA-koncernen](#), dit [Jeep](#) tillhör, har inte direkt legat i framkant när det gäller elektrifiering. Nu ska emellertid Jeep bli det grönaste suvmärket, hävdar märkets vd Christian Meunier i en intervju med [Autocar](#).

– Det har skett en liten utveckling varje år men nu kommer den riktiga revolutionen, menar han vidare.

I norra Sverige testas just nu märkets laddhybridteknik som [visats upp under bilsalonger](#) tidigare. Modellerna [Renegade](#), [Compass](#) och [Wrangler](#) blir först ut som laddhybrider med en räckvidd upp till fem mil på el. Bilarna har märkets nya fyrhjulsdriftssystem vid namn 4xe som kombinerar el- och förbränningsmotorer.

Även helt eldrivna modeller är att vänta men om man uppfyller planen från 2018, att ha fyra modeller klara till 2022, återstår att se. Under de närmaste åren kommer dock flera elbilar att lanseras och marknaden för dessa i hemlandet USA kommer att växa snabbare än man tror, hävdar Christian Meunier.

– Det finns två vägar att gå: Streta emot och gör det minsta möjliga eller omfamna tekniken och gå fullt framåt. Jeep väljer det sist nämnda för vi har möjligheten att göra riktigt spännande produkter, säger vdn.

Elektrifieringen kommer att tillför fina prestanda till bilarna, menar Christian Meunier och ser framför sig en Wrangler Rubicon som mäktar med 0-60 mph (96 km/h) på sex sekunder. Wrangler är annars en modell som kanske inte främst förknippas med fart och köregenskaper, modellen [gjorde exemplet bort sig i vår konbana](#) hösten 2019.



## 5. Volvo XC60 får billigare laddhybridvariant T6 Recharge

Av Wiggo Björck Publicerad 2020-04-02, 17:50

**Nu kommer V60:s instegs-laddhybridvariant T6 Recharge även till mellansuven XC60. Prisskillnaden är hela 72 000 kronor från den kraftfullare T8.**



*För den som kan klara sig utan 50 bensinhästar och en del utrustning kommer det nu gå att åka laddhybridsuv från Volvo för mindre.*

**Volvo satsar ordentligt** på laddhybrider i år. För att undvika klimatböter från EU måste märket sänka sitt snittusläpp till 2021. Planen är därför att sälja 20 procent laddhybrider 2020. Samtidigt breddas nu utbudet genom att stoppa in storsäljaren V60 T6 Recharges (tidigare Twin Engine) lägre prissatta laddhybrid drivlina i sin tredje bästsäljare XC60.

S60 och V60 är märkets storsäljare och just instegsladdhybriden T6 Recharge är Sveriges populäraste laddhybrid, trots att den kostar minst en halv miljon kronor. Anledningen lär likt med andra laddhybrider vara populariteten hos tjänstebilsförarna som slipper bilens inköpsnota.

**Sedan 2019 finns** Volvo S/V60 i totalt tre laddhybridvarianter – T6 Recharge med 340 hästkrafter, ursprungliga T8 Recharge med 390 hästkrafter och topmodellen T8 Recharge Polestar Engineered med 405 hästkrafter. Alla tre delar samma drivlinelayout: en tvåliters kompressor- och turbomatad bensinfyra driver framaxeln med lite hjälp av en elmotor medan en till elmotor på 87 hk driver bakhjulen. Batteripaketet är lika stort på alla tre – 11,6 kWh. Skillnaden mellan de tre ligger huvudsakligen förutom utrustning i bensinmotorns topp effekt.

Volvo XC60 finns sedan tidigare i de två T8-utförandena men får nu alltså även den instegsvariant vi ifjol [var lite skeptiska till](#), T6 Recharge. Med tanke på hur bra försäljningen gått för S/V60 laddhybriderna hittills i år kan det vara ett smart drag av ledningen i Göteborg. Från januari till mars 2020 var hälften av nyregistreringarna av Volvoladdhybrider S/V60 enligt Bil Swedens statistik.

**Elräckvidden uppges vara** upp till 5,4 mil för T8 Recharge och med tanke på den enligt alla indikationer oförändrade eldrivlinan bör siffran vara den samma för T6 Recharge. Förbrukningen anges till 2,4 liter / 100 km enligt WLTP.

Prislappen för XC60 T6 Recharge börjar på 579.000 kronor i utförandet Inscription Expression vilket är 72.000 kronor billigare än T8 Recharge som endast går att få i den högre utrustningsnivån Inscription Recharge. Ja, du läste rätt – Volvo erbjuder nu två olika utrustningsnivåer med namnet Inscription: den enklare Expression och dyrare Recharge som bland annat ger parkeringssensorer runtom, backkamera och elmanövrerad förarstol med minne.



### Su(v)ccé för Volvo – över 700.000 bilar sålda 2019



### Är biltillverkarna på väg mot klimatkonkurs?



### Experten: Därför satsar Volvo på mildhybrider



### Volvo XC60 byggs i Kina och fraktas till Europa – även till svenska kunder



### Volvo erkänner: Vi underskattade suget efter laddhybrider

## 6. Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?

Publicerad 2020-04-03 12:59 text Maria Dahlin

**MLB evo, J1, MEB och PPE. En salig blandning bokstäver och siffra som ska utgöra grunden för Audis elsatsning. Här går vi igenom dem en och en.**



**Audi planerar** att kunna erbjuda 30 elektrifierade modeller lagom till 2025, varav 20 av dem ska vara renodlade elbilar. I denna elbilsstrategi ingår fyra olika elbilsplattformar och de ska vi gå igenom nu, i tidsordning.



*Audi e-tron Sportback*

**MLB evo**

Det här är startpunkt för Audis utveckling av elbilar. Man använder sig av en modifierad version av MLB-plattformen som alla Audibilar har idag. Med tillägget evo utgör den grunden i Audi e-tron och e-tron Sportback.



*Audi e-tron GT*

**J1**

Under 2020 sker säljstarten för e-tron GT, en bil som byggs på J1, vilken man delar med Porsche Taycan. Precis som Taycan har e-tron GT en urgröping i batteriet för fötterna i baksätet, ett slags fotgarage. Audibilar byggda på J1 delar också Porsche Taycans 800-voltssystem, som tillåter supersnabb laddning. Vid en 350 kW-laddare går det att fylla batteriet till 80 procent på 20 minuter.



*Audi Q4 e-tron.*

**MEB**

MEB är ju Volkswagengruppens gemensamma plattform för elbilar och det här är Audis instegsvariant på elbilssidan. Här planeras bland annat Q4 e-tron, lika stor som Q3 utsidan, men rymlig som Q5 på insidan. Detta på grund av att det inte finns någon kardantunnel. Bakhjulsdrift är standard på MEB-bilarna och fyrhjulsdraft tillval. En produktionsvariant på Audis MEB-bil visas under 2020.



## PPE

Även här är det likt J1 ett samarbete med Porsche, vilket betyder 800 voltssystem med snabb laddning. PPE står för Premium Platform Electric så det här kommer utgöra toppsegmentet med de dyraste bilarna.

Plattformen är skalbar och går att variera i längd, bredd och höjd. Ingenjörerna lovar att man kan bygga allt från suvar till stora sedaner eller kombibilar. 50 miles räckvidd och fyrhjulsdraft finns i specifikationerna och kanske får vi stifta bekantskap med en eldriven Audi A6 Avant om några år.

[I det här avsnittet av Vi Bilägares podcast](#) går redaktionschef Tommy Wahlström igenom de olika plattformarna.

## Relaterade artiklar



### [Plattformsskola, etanolkonvertering och tomtar i växellådan](#)

[Avsnitt 143: Vi berättar om Audis elektriska framtidsplaner, provkör Q5 som laddhybrid, funderar på om E85 har en framtid och möter lynnig drivlina i långteststallet.](#)



## 7. Prov: BMW X5 M & X6 M Competition – asfaltskrynklorna

Av Thomas Gerhardt, Publicerad i dag, 05:49

För de allra mest prestandatörstande suvfansen finns nu X5 M Competition med 625 hk och vill du sticka ut ännu mer finns X6 M Competition med samma drivlina.



*Ny aggressivare front med svarta "gälar"*



*"Coupén" X6 M Competition kostar från 1 421 200 kronor*

**En bil som kan allt**, det är grundformeln för en SUV. Bakom ratten har du kontroll på allt, du kan ta med dig hela familjen och känna dig säker. Du kan också dra ett släp och ta dig fram på dåliga vägar utan problem. På vintern kan du köra ända upp till skidstugan och skulle det vara för mycket snö kan du hänga på en snöplog.

Okej, nog om detta för här handlar det om en prestandasuv. En alldeles för stor och tung bil för att över huvud taget kunna kallas sportvagn. Ändå har ingenjörerna lyckats med konststycket att få in tillräckligt med prestanda och vägegenskaper för att du ska kunna ta ut bilen på tävlingsbanan. Frågan är bara: Är detta något du strävar efter?

Nu kommer BMW X5 M och X6 M, två bilar som tar underhållningen på allvar och som kommer att börja säljas under våren, nu i sin tredje generation.

**Köregenskaperna är ännu bättre än tidigare.** De är avstämnda för tävlingsbanan men ändå fungerar bilen till vardags, hävdar tillverkaren.

Grabbarna på M GmbH använder sig här av komponenter från M5 och M8 som anpassats för att uppnå det karakteristiska för X-serien. Till exempel när det gäller fyrhjulsdriften, som visserligen kan styra större delen av drivkraften till bakhjulen men där föraren inte har möjlighet att välja enbart bakhjulsdrift.

Från den stora coupén kommer också bromsarna med sin Brake-by-wire-teknik som inte överför pedalkraften hydrauliskt utan elektriskt till bromsarna och hejdar bägge bilarna från 100 km/h till 0 på 32 meter.



*Kolfiber på instrument-panelen, reglage från M5, ny växelväljare och nya sportstolar.*

**Inte mindre imponerade är prestanda** hos denna V8-biturbomotor. Den lämnar nu minst 600 hästkrafter vilket är 25 mer än föregångaren. Minst, för här har vi att göra med den ytterligare 25 hästkrafter starkare Competition-modellen – som tillval för X5 M och X6 M.

Vi gör denna provkörning i den amerikanska delstaten Arizona. Det är nämligen här BMW bygger dessa bilar, plus X7. Nåväl, nu tar vi plats bakom ratten och börjar med X5 M Competition vars GPS omedelbart för oss in på en väg som bär rakt mot horisonten.

Och när ingen människa är inom synhåll gör vi en start med launch control. Vänster fot på bromsen och sedan full gas med högerfoten. Släpp bromsen och 750 Nm griper tag i fyra Michelin Pilot Sport 4S.



**Competitionmodellen drar iväg** med ditt huvud klistrat mot nackstödet i den elektriskt inställbara sportstolen. De sista tvivlen på accelerationstiderna suddas härmed ut. Noll till hundra går på 3,8 och noll till tvåhundra på 13,4 sekunder. Med tillvalet för Competitionmodellerna som kallas M Driver's Package blir toppfarten 290 km/h, åtminstone i teorin.

Hittills har det bara gått rakt fram men nu börjar vägen bli kurvig. Därför är det lämpligt att ställa in chassi och drivning för sådan typ av körning, och det görs med ett reglage på mittkonsolen. Detta påverkar motorresponsen, styrningen, stöddämparna och nu även bromsarna.

Då känns bilen mer spontan att köra. Genom att hålla M-mode-knappen intryckt länge visar sig en fulldigital instrumentering med varvräknaren i fokus.



**Nu kommer den första inbromsningen.** Ned med pedalen som sedan släpps för att låta bilen glida genom kurvan. Imponerande hur neutralt denna bjässe beter sig. Förutom kraftfördelningen och de olika reglersystemen känns det att även den aktiva ESP-stabiliseringen arbetar i harmoni. Bilen följer dina intentioner genom sina finkänsliga system och du hanterar den träffsäkert med den variabla styrningen.

Som ackompanjemang hör man V8-motorn som gärna låter sig varvas till över 7 000 r/min. Vill man köra ännu tuffare avaktiverar man stabiliseringsprogrammet (ESP) och då går det säkert att få denna 2,3-tonnare att sladda. Men här saknas avåkningszoner och hastighetsgränserna måste efterlevas, därför avstår vi från sådan körning.

Nu saknar vi verkligen en tävlingsbana. Istället tar vi en highway tillbaka i lugn och ro och njuter av all automatik. Den hårda fjädningen blir en smula störande men vi måste då beakta att däcken, 21 tum fram och 22 tum bak (standard på Competitionmodellen) inte sväljer mycket av vägens ojämnheter.



*Standardutrustning på Competition: sportavgassystem med klaffar.*

**I X6 M känns det på samma sätt.** Okej, man sitter tio millimeter lägre. Någon smidigare avstämning av chassit finns inte för denna modell. Och varför ska man då välja Competition? Kanske på grund av det standardmonterade sportavgassystemet, som för övrigt har alla klaffar öppna vid start. Men kanske också helt enkelt därför att man kan det.

Den kraftiga biturbo-V8:an gör bilen snabb och fyrhjulsdrivningen, med merparten av kraften på bakhjulen, gör den smidigare. Att BMW X5 M och X6 M är så underhållande att köra beror också på den intima kontakten mellan chassi och vägbana liksom på det finkänsliga ESP-systemet. Trots olika körprogram gör det sportigt avstämda chassit att fjädringskomforten kommer till korta. Och därför kan man drifta med bägge dessa M-suvar. Låter det absurt? Kanske, men det gör bilarna riktigt kul.

# PUMA ECOBOOST HYBRID

LÄS MER

Bränsledeklaration: bl. körning: WLTP: 5,6-5,8 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 127-132 g/km.

BRING ON  
TOMORROW

## BMW X5 M COMPETITION TEKNISKA DATA

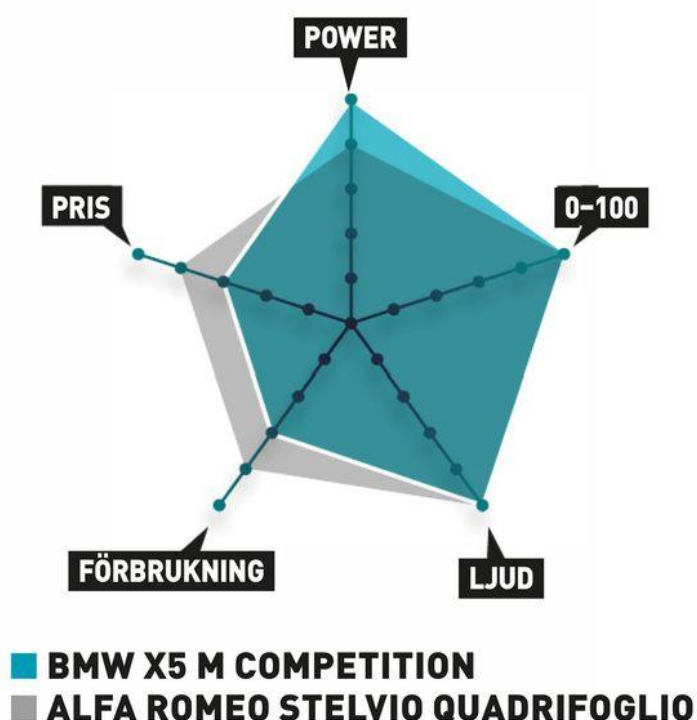
**MOTOR:** V8, turbo, bensin, 4 395 cm<sup>3</sup>, 625 hk vid 6 000 r/min, 750 Nm vid 1 800 r/min. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 938/2 026/1 748 mm mm. Axelavstånd 2 972 mm. Tjänstevikt 2 460 kg. Bagagevolym 650 liter.

**PRESTANDA:** 0-100 km/h 3,8 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 12,8 l/100 km, CO<sub>2</sub> i.u.

**PRIS:** 1 389 200:–. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET



## SUMMERING

**BÄST:** Prestanda, vägegenskaper, motorljud.

**SÄMST:** Bristande åkkomfort, hög förbrukning, högt pris.



Av Thomas Gerhardt

BEARBETNING: Bengt Dieden

FOTO: Uwe Fischer, Wolfgang Grobger-Meier, Bernhard Limberger

# DieselKraft

MER EFFEKT, LÄGRE FÖRBRUKNING

"Premium Bensin & Diesel-optimering med Effektbox eller OBD programmering. Smidig plug-in montering"

DIESELKRAFT, EN RIKTIG OPTIMERING FÖR BENSIN & DIESEL

## 8. Nya BMW 7-serie blir eldriven

Peter Klemensberger 2 april 2020

BMW:s flaggskeppsmodell, 7-serie, kommer med eldrift vid sidan av laddhybrid-, bensen-, och dieselversioner.



Dagens [BMW 7-serie](#) lanserades 2015 och fick sin [senaste uppdatering tidigt 2019](#). Om ett par år är det dags för en efterträdare och modellen får då en utvidgad palett av drivlinor. Bensin- och dieselmotorer finns som brukligt på menyn liksom en laddhybrid.

Nytt blir en helt eldriven version har Oliver Zipse, märkets vd sedan sommaren 2019, bekräftat och även om han inte nämner modellnamnet i7 så kommer nog versionen att heta just så. Detta för att passa in i elpaletten där även [i4](#) tar plats, en bil [som visats upp som koncept](#) och kommer i produktion nästa år.

Alla versioner av 7-serie kommer att bygga på samma plattform, helt enligt den plan av effektivisering [som man presenterade sommaren 2019](#).

### **BILSPION: [BMW 3-serie rullar som elbil](#)**

När det kommer till helt eldrivna modeller i sin helhet ska BMW ha 25 färdiga till 2025. Trots det kommer man hålla liv i motorer av traditionellt snitt. BMW:s utvecklingschef har tidigare sagt att han räknar med att [dieselmotorn ska leva vidare i minst 20 år till](#). Märkets drivlinechef, Michael Bayer, har även sagt att man vill [hålla liv i sin V12-motor så länge det bara går](#), uppskattningsvis i fyra år.

Med spionbilder och tidigare uttalanden samlade rimmar det sista uttalandet med utgången av dagens 7-serie. Även om man själva inte har nämnt något tidsspänn så bör produktionen av nya 7-serie starta 2022 och lanseringen börja i Kina och Europa påföljande år varpå de två generationerna kommer att ha en tid av överlappning.



Några data för i7 finns i dagsläget inte, däremot har vi spionbilder på 7-serie i olika tappningar – alla klädda i skal av dagens 7-serie. Prototyper är att vänta om cirka ett halvår. Enligt våra källor ska den eldrivna sjuan komma i två versioner: i7 och i7s.

Huvudbilden till denna artikel visar 7-serie med förbränningsmotor under vintertest, nyligen levererad av vår spionfotograf. Övriga spionbilder är från november 2019 där BMW tydligt vill visa att man är med på eltåget, även om i7 då ännu inte var bekräftad.

Konkurrenten från Mercedes, S-klass, kommer även den i elektriskt utförande, ett smakprov på den har vi fått med konceptet [EQS](#). Audi lär utebli i kampen om tronen när det gäller lyxiga sedan med eldrift. I stället ska man satsa vidare på laddhybridteknik även på nästa A8, dock med längre räckvidd på el. När det gäller ren eldrift fokuserar Audi på suvar som är ett bättre säljande segment.



## 9. Honda och General Motors samarbetar kring två nya elbilar

2020-04-03 KL 14:00

Ska baseras på GM:s nya plattform



2024 ska Honda lansera två nya elbilar i USA och Kanada och båda två kommer att baseras på General Motors kommande plattform. Honda ska stå för design på ut- och insida medan GM sköter tekniken som finns under skalet, även när det kommer till batteri och motor. Man använder sig av företagets Ultium-batterier som kan bjuda på upp till 65 mils räckvidd. Tillverkningen kommer att ske i GM:s fabrik i Nordamerika.

Honda håller också på att utveckla egna plattformar för elbilar men dessa kommer inte att vara färdiga förrän 2025. GM:s platta kommer även att användas av Chevrolet och Cadillac till deras kommande elbilar.

via [Engadgetmedia.gm.com](https://engadgetmedia.gm.com) +



AV BOBBY GREEN



## 10. Oljepriset rusar - nu kan bensinpriset ha bottnat

Redaktören bytbil.com 2020-04-03

**Har bensinpriset nått botten med priser på drygt 12 kr/litern? Mycket talar för det sedan oljepriset stigit med 30 procent på en enda dag.**



– Det finns en botten i hur lågt priset kan sjunka. Jag vill inte uttala mig om hur långt det kan gå, men vi ligger inte jättelångt ifrån golvet eftersom skatter och avgifter utgör nästan tio kronor, säger Johan Andersson, vd på Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet till DN.

Det rekommenderade priset på bensin ligger just nu på 12,48 kr per liter på bemannade stationer och strax över 12 kr på automatstationer. Anledningen är att råoljepriset kollapsat samt att priserna på den raffinerade bensinråvaran slagit i botten när vi kör mindre bil på grund av karantän i många länder.

Nu kan priset ha bottnat – även om stora och snabba prishöjningar inte verkar ligga i korten. Ungefär 10 kr av priset på en liter bensin i Sverige utgörs av skatter, och nu börjar det bli svårt för bensinen att sjunka så mycket mer. Enligt Johan Andersson, vd, på Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet kan bensinpriset vara nära botten.

Råoljepriset steg kraftigt under gårdagen. Något som med viss eftersläpning kan ge effekter på bensinpriset. På några få timmar rusade oljepriset med över 30 procent efter nya förhoppningar om en lösning på konflikten mellan Saudiarabien och Ryssland.

Donald Trump var inte sen med att twittra att han väntar sig kraftiga nedskärningar av oljeproduktionen efter att han samtalat med både Rysslands president Vladimir Putin som Saudiarabiens kronprins Mohammed bin Salman.

Dollarkursen mot kronan är den högsta på flera decennier, så börjar oiljan stiga ytterligare kan bensinpriset snabbt hamna på nya högre höjder igen. Att vi just nu kör 30-40 procent mindre bil än normalt kan dock ha en dämpande effekt på bensinpriset.

## 11. Världens starkaste eldrivna utombordare byggs i Norge

2020-04-03 07:00 av JOHN EDGREN

Under sommaren ska Evoy visa hur långt deras prototyp tar sig på batterierna. Sedan är förhoppningen att den mest kraftfulla eldrivna utombordaren hittills når marknaden tidigt nästa år.



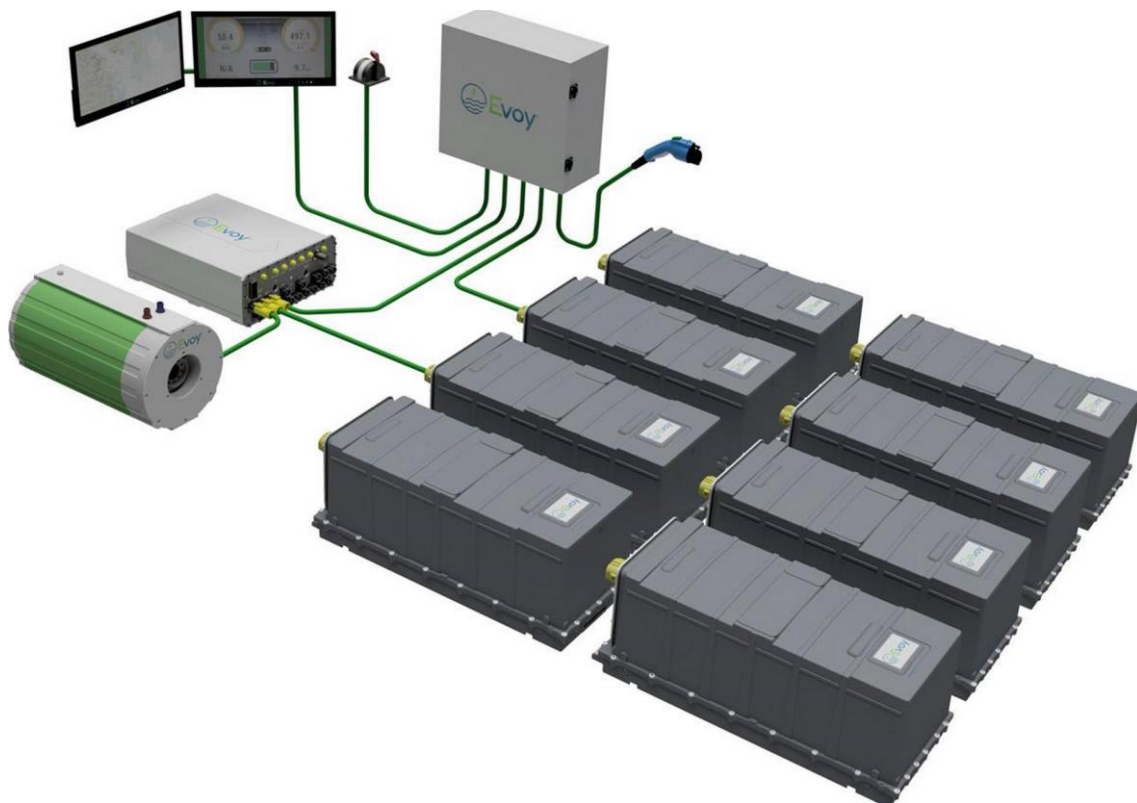
Hurtigruten har målsättningen att bli helt utsläppsfria, och som ett steg på vägen ville de ha en helt elektrisk utombordare för sina tenderbåtar, som även tar turister på utflykter i de arktiska vatten.

Uppgiften gick till Evoy på norska Florø, och de visar nu upp världens mest kraftfulla elektriska utombordsmotor. Prototypen är klassad för att leverera 150 hästkrafter, men kan som mest prestera 200 hästkrafter – motsvarande cirka 150 kW. Det rapporterar [New Atlas](#).

Läs mer: [Medelhavet får ett laddnätverk för elbåtar](#)

Evoy's målsättning är att motorn ska dyka upp på marknaden under det första kvartalet 2021. Den är designad specifikt för att sitta på Hurtigrutens standardbåt, Zodiac Milpro Mark 5, men kommer då bara att leverera 115 hästkrafter. Under den kommande sommaren och hösten ska motorn testas, bland annat för att kunna besvara frågan på allas läppar – hur energieffektiv är den 150 kg tunga utombordaren?

Evoy erbjuder ett modulärt batterisystem med block om 25 kWh som kan kopplas samman för att ge från 50 till 100 kWh. Systemet kan laddas vid elva kW med växelström och 50 kW med likström.



**Classic  
motor**

## 12. Noll varv i tomgång!

PUBLICERAD 2020-04-03, 06:00 av Jim Lundberg

Om man ska bestämma varvtalet på en motor krävs det ju en sak - att motorn verkligen snurrar ett varv! Se denna Lanz Bulldog stå och tuffa utan att kolven passerar övre död-läget. Motorn är en encylindrig tändkula med liggande cylinder.



**FILM:** [Lanz Engine Firing At Zero RPM](#)

### 13. Klassiskt bilmärke: NSU

Publicerad 21 december 2010

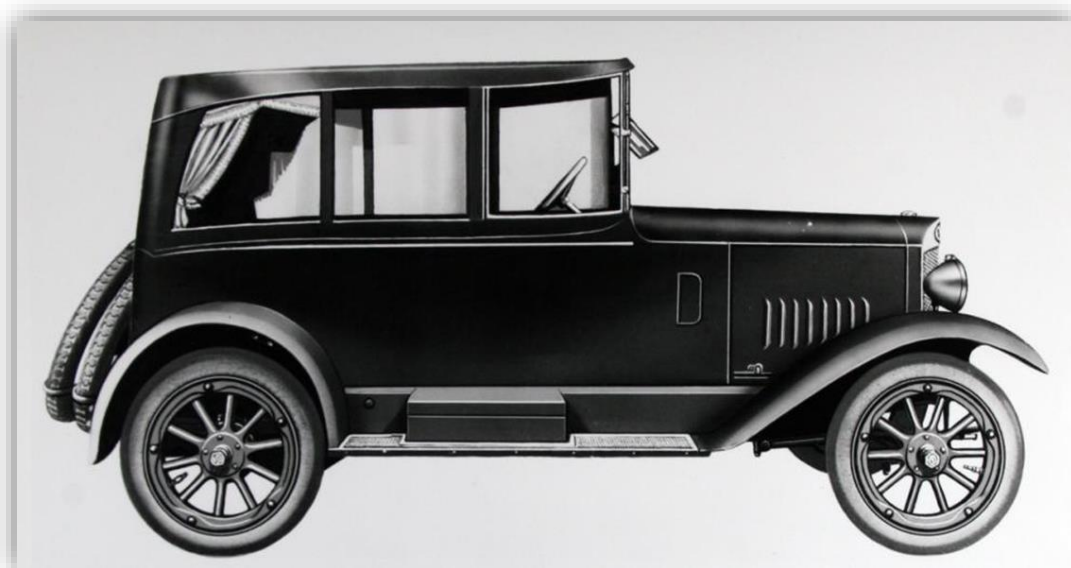
**Många bilmärken har återuppstått för att raskt åter falla i glömska. NSU gjorde däremot en någorlunda storstilad comeback.**



*NSU Sport Prinz 1958–67*

Nuförtiden talar bilindustrin om mer eller mindre starka varumärken, och det är säkert därför som så mycket pengar östs in i Maybach Manufaktur. Litet annat var det förr, när bilmärket Audi återuppstod, liksom istället för DKW och återigångsmuget utan pukor och trumpeter.

Och litet lustigt är det onekligen att den berömda moped- och motorcykeltillverkaren NSU också, via Mercedes-Benz och Volkswagen blev inblandad i denna soppa.



*NSU-Taube byggdes 1923 och var en relativt liten bil men hade ändå fyrcylindrig motor på 25 hästkrafter.*

NSU är en förkortning som syftar på det första firmanamnet, Neckarsulmer Fahrradwerke AG, som byggde bilar av egen konstruktion åren 1906–31.

Mot slutet av perioden gick försäljningen inte så lysande och 1930 sålde NSU därför sin nybyggda bilfabrik till Fiat. Det verkar nästan som om herrarna hos NSU hade börjat känna viss håglöshet inför det här med biltillverkning, men bara när det gällde just bilar; firman fortsatte nämligen med sin uppskattade produktion av tvåhjulingar!

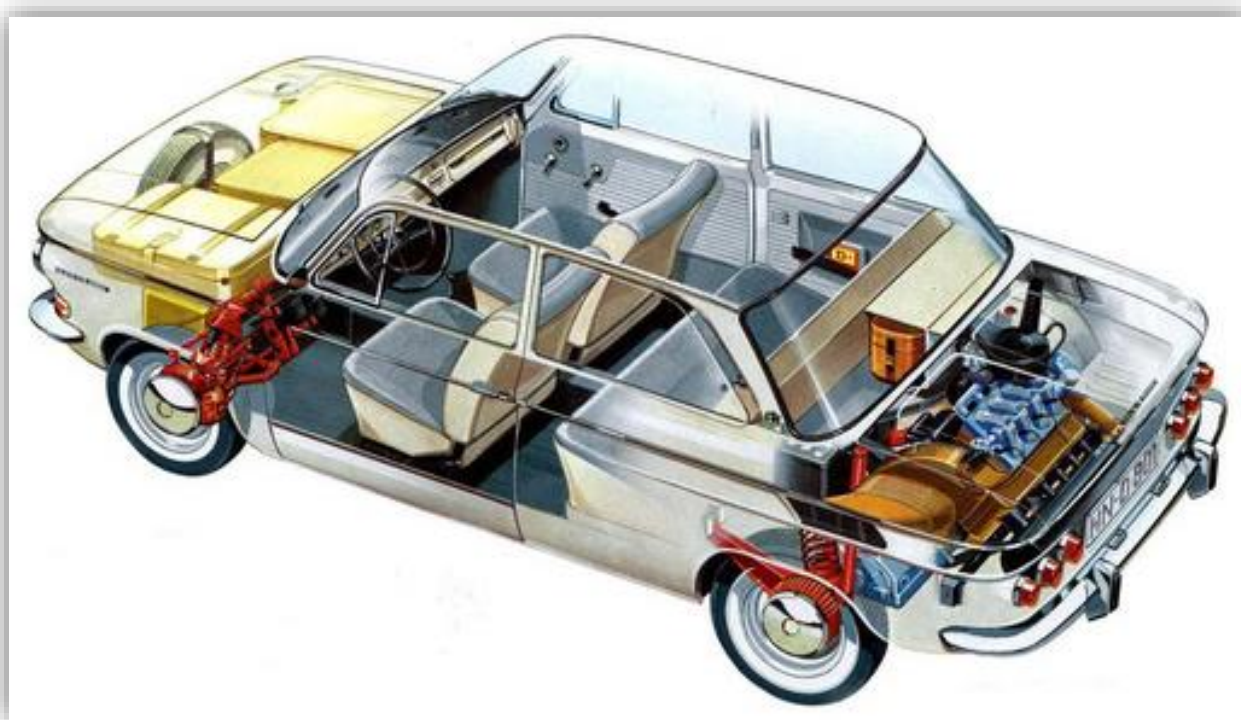
I detta hade man sedan i flera decennier goda framgångar.

Så återupptog plötsligt NSU sin bilproduktion – efter 27 år! Kan det kanske ha varit så att efterfrågan på tvåhjulingarna minskade?



Den första ”moderna” NSU-bilen var en liten bil med stående tvåcylindrig svansmotor på futtiga 20 hästar och 598 kubik. Också en så kallad Sport Prinz byggdes och den hade 30 hästar under locket och dessutom en fräsigare kaross.

Snart nog salufördes också litet större bilar av ungefär samma utseende fast mer tvåkop-piga. Den vassaste av dem hade 70-hästarmotor.



*Prinz 1000 1961–73*



*NSU TT Race Car 1967–72*



*NSU Spider var världens första seriebyggda bil med Kreiskolben-/Wankel-motor.*

### **Första Wankel-motorn**

Riktigt intressant blev det när NSU hösten 1963 lanserade Spider, som var en öppen version av Sport Prinz. Den stora skillnaden var emellertid inte taket utan motorn. I NSU Spider satt nämligen bilvärldens första Wankel-motor.

Det dröjde nästan ett år innan serieproduktionen kom igång, men från september 1964 till juli 1967 tillverkades dessa små ärtiga vagnar, fast bara 2 375 stycken.

Spidern, eller snarare dess motor, hade givit mersmak. Den lilla svansmotorbilen kan aldrig nåsin ha varit lönsam att bygga, men det hindrade inte att man hos NSU välvde storstilade planer.

Dessa materialiserades på Frankfurt-salongen i september 1967 när NSU presenterade en väsentligt större bil med Wankel-motorn fram. Ro80 kallades den och liknade praktiskt taget ingenting annat i bilvärlden.



*Bra bromsar och fin styrning var bara några av de många fördelarna hos NSU Ro80.*

Den täckta fyrdörrars-karossen var sparsamt dekorerad och formgivningen kan bara kallas tidlös. De relativt få blankdelarna var utförda i rostfritt stål, fronten hade dubbelmonterade strålkastare och karossen hade en försiktig kilform med ganska kort bakparti.

NSU Ro80 var en bil med många pluspunkter. Bra bromsar, fin styrning och trygga vägegenskaper gjorde att många ville betrakta den som ett verkligt väsentligt kliv framåt i bilens utveckling. Detta gällde naturligtvis också motorkonstruktionen.



*Volkswagen/NSU K70 (Typ 48) 1971–75*

### **Svårartad inkontinens**

Tyvär var det också just motorn som blev modellens stora problem. Den led av svårartad inkontinens och drack dessutom skrämmande mycket bensin.

Problemen sysselsatte i årtal mängder av NSU-tekniker och de lyckades steg för steg göra motorn mindre törstig och mer driftsäker, men riktigt bra blev det aldrig.

Trist, för NSU Ro80 är utan tvekan 1960-talets mest intressanta och nyskapande bilmodell. Bilen byggdes fram till 1977 i totalt 37 204 exemplar och med denna modell sattes också punkt för NSUs biltillverkning.

För sista gången får man förmoda?

### **Hur man gör om en NSU till VW**

En vattenkyld framhjusdriven bil från Volkswagen redan 1970. Hur kunde det vara möjligt? Mycket enkelt, det var ingen Volkswagen, det enda VW gjorde var att utföra lite vad engelsmännen kallar "badge-engineering", alltså byta ut alla emblem och därmed byta identitet.

NSU K 70 var planerad för lansering mars 1969. Men detta stoppades bara några veckor innan när Volkswagen tog över Auto-Union, vilket inkluderade bl a NSU och Audi. NSU K.70 var menad som ett enklare, billigare och mindre komplement till den stora wankelmotordrivna NSU Ro 80.

Men Auto-Union, speciellt då NSU, had mycket dåliga finanser, bl a för att Ro 80 slukade massor av pengar, då man inte tillfredställande kunde lösa problemen med wankelmotorn. K 70 var ett steg tillbaka med konventionell Ottomotor och en mindre futuristisk, men dock modern, kantigare kaross. Framhjulsdriften och ett bra chassie gav utmärkta vägegenskaper. Den höga kantiga karossen gav den utmärkta utrymmen för både passagerare och bagage.

### **Transformeringen**

Volkswagen hade till sist insett att de måste lägga om inriktning och sökte efter tekniken för att göra en övergång till vattenkyld. Från Audi programmet utvecklades Polo/Golf/Pasat. som kom 1974-75. Men i paniken över att inte ha något "modernt" att sälja så valde man att lansera NSU K 70 som VW K 70. Detta var en felsatsning. Bilen var inte helt färdig. Förmodligen så hade NSU begränsade resurser och tidsbrist sin del i detta. VW hade också för bråttom och släppte ut K 70:n hösten 1970 med alldeles för många barnsjukdomar.

Den var dyr att producera och fick ett högt pris. Bilen passade också dåligt in i VW:s organisation. Inga gemensamma delar, inga kunskaper hos verkstäderna om vattenkyld, halvhjärtad entusiasm. Man hade ju den egna [VW 411](#) i samma storleksklass som också skulle säljas.



*NSU K70 Combi Prototype 1971*

NSU hade också en prototyp till K 70 Kombi, som säkert skulle blivit suverän som sådan. Men den skrotade VW, kanske för att skydda produktionen av 411 Variant.

Från november 1970 till december 1974 byggdes endast 210 082 bilar. Mycket låg produktionssiffror för att vara VW.

Modellen utvecklades marginellt under sin korta produktionstid. De första problemen rättades till: bl a motorvibrationer, sätena och värmen. Årsmodell -72 fick kraftigare kofångare. -73:an fick något förändrad front. Till årsmodell -74 så ersatte man 90 hk motorn med en 1,8 liters motor på 100 hk. Versionen med 75 hk såldes parallellt hela tiden. -74:an fick också säkerhetsratten och nytt elsystem med VW-diagnos

**BILSPORT.se**

## 14. Linus Lundqvist näste svensk till USA

**Text:** Mattias Persson **Publicerad:** 2020-04-01 12:34

**Linus Lundqvist blir näste svensk som söker lyckan på andra sidan Atlanten.**



*Linus Lundqvist blir näste svensk som söker lyckan på andra sidan Atlanten.*

Tyresö-grabben är klar för den nyligen omdöpta serien Formula Regional Americas (tidigare F3 Americas), och får nu en mycket intressant chans att leda in karriären på en ny väg. I potten för årets mästare ligger nämligen, bland annat, en fullt finansierad Indy Lights-styrning till 2021.

Som Racingbloggen tidigare rapporterat är det alltför många svenskar som just nu väljer att jaga den amerikanska drömmen. Anledningarna är framför allt två: dels det stora intresse som uppstått kring våra två IndyCar-förare, och dels det faktiskt världsunika seriesystem som amerikanerna lyckats få på plats med den äran.

Den vid det här laget väldokumenterade Road To Indy-trappan, som bland andra Rasmus Lindh har vandrat (och fortsätter att vandra), ger framgångsrika förare en fantastisk möjlighet att avancera mot toppen. Vinner man på en nivå belönas man med prispengar som möjliggör en satsning på nästa, och så vidare, hela vägen till IndyCar.

Det som nu har hänt är att man lyckats bredda det här fina systemet till några av klasserna även utanför det traditionella IndyCar/Road To Indy-paketet – och det är där Linus Lundqvist nu kommer in i bilden.

Inför den här säsongen har nämligen Honda, en stor aktör på den amerikanska racingmarknaden, lanserat ett pris som ger vinnaren av Formula Regional Americas ett direkt avancemang in på IndyCar-trappan. FR Americas körs inte tillsammans med IndyCar, men Honda är exklusiv motorleverantör till serien och levererar som bekant även motorer till IndyCar (bland andra till Chip Ganassi Racing med Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson).



*Formula Regional Americas.*

Därför, och för att redan tidigt kunna knyta till sig de bästa förarna, har Honda nu lanserat ett pris som tar årets FR Americas-mästare direkt vidare till Indy Lights – den sista klassen innan IndyCar – nästa säsong.

Det här är förstås en av de främsta anledningarna till att Linus Lundqvist nu lämnar den europeiska racingscenen för att istället söka lyckan i USA – och jag tycker att det är ett smart val. Dessutom har han skaffat sig ett bra utgångsläge. Ett kontrakt är på plats med Global Racing Group, det regerande mästarteamet som vann fjolårets mästerskap dubbelt med Dakota Dickerson och Benjamin Pedersen. Den sistnämnde är för övrigt son till den danskättade men sedan länge Seattle-baserade teamägaren Christian Pedersen – i sig en intressant profil med mycket goda kontakter.

Det var bland annat Pedersen som initierade Microsofts kommersiella engagemang i Formel 1, bland annat med Renault och med Haas-föraren Romain Grosjean – som också sitter med i Global Racing Groups advisory board.

Christian Pedersen har också en högt uppsatt position i den svenska mjukvarujätten IFS, som sponsrar F1-stallet Racing Point – en deal som Pedersen var instrumental i att sätta.

- Vi är extremt glada att ha knutit till oss Linus i Formula Regional Americas den här säsongen, kommenterar Pedersen. Jag har hållit ögonen på honom sedan han vann brittiska Formel 3 2018 och har velat ha honom i en av våra bilar sedan dess. Vårt mål för 2020 är tydligt: vi vill vinna både team- och förarmästerskapet, och nu har vi skaffat de förare som krävs. Vi kommer att se Linus på pallen många gånger i år, och vi kan knappt vänta på att få dra igång den här säsongen!

Det finns alltså goda anledningar att betrakta Linus Lundqvists insteg i USA som ett väl avvägt karriärdrag. Visst, en del hade säkert hoppats få se honom fortsätta klättra i det europeiska formelbilssystemet, men verkligheten är att framkomligheten där på lång sikt är liten jämfört med chanserna som erbjuds i USA. Kort sagt har Lundqvist nu saker och ting i sina egna händer: vinner han i år sitter han i Indy Lights med ett färskt Honda-kontrakt på handen inom tolv månader.

- Jag ser verkligen fram emot det här steget till USA och att tävla i Formula Regional Americas med Global Racing Group, säger Linus Lundqvist. Det har varit en lång vinter, där vi har fokuserat kanske mer än någonsin på att verkligen utvärdera den bästa vägen framåt i min karriär. Jag känner mig mycket tillfreds med det här beslutet. Amerikansk racing är verkligen på frammarsch just nu, inte minst här i Sverige tack vare våra två IndyCar-förare. Med Indy Lights-styrningen i potten är det här en drömchans som faktiskt kan leda till något väldigt konkret och bra.

Årets Formula Regional Americas-kalender omfattar sju deltävlingar, med tre 35-minutersrace under varje helg. På grund av den rådande coronaviruspandemin har den initialt inplanerade premiären på Road Atlanta den 9-11 april dock tills vidare skjutits upp, och istället väntas säsongen preliminärt dra igång på Circuit of the Americas i Texas den 5-7 juni.

Därefter följer race på Virginia International Raceway, Barber Motorsports Park, Trois-Rivières i Kanada och Sebring-banan i Florida innan fältet återvänder till Circuit of the Americas för final i samband med USA:s Grand Prix för Formel 1 i oktober.



**FR FORMULA REGIONAL AMERICAS CHAMPIONSHIP**  
POWERED BY HONDA

# KALENDER 2020

<b>5-7 JUNI</b> CIRCUIT OF THE AMERICAS	<b>17-19 JULI</b> VIRGINIA INTERNATIONAL RACEWAY	<b>1-2 AUGUSTI</b> BARBER MOTORSPORTS PARK	<b>7-9 AUGUSTI</b> GRAND PRIX DE TROIS-RIVIÈRES	<b>25-27 SEPTEMBER</b> SEBRING INTERNATIONAL RACEWAY	<b>23-25 OKTOBER</b> CIRCUIT OF THE AMERICAS - US GP SUPPORT	<b>TBA</b> ROAD ATLANTA
--	---	---	--	---	---	----------------------------

## 15. F1-säsongen kanske drar igång i juli

AV BOBBY GREEN

2020-04-09 KL 16:40

Eller i oktober



För snart en månad sedan skrev vi att F1-premiären var inställd på grund av coronaviruset och att säsongen skjutits upp. Planen var att istället genomföra Canadian Grand Prix mellan den 12-14 juni men nu skjuter man fram detta ytterligare, till någon gång i juli istället. Men det kan även bli oktober om läget inte har stabiliserat sig då.

Ross Brawn som är managing director of motorsports and technical director inom F1 säger följande:

– Vi tittar på den organisationsstruktur som skulle ge oss en tidig start. Men också förmågan att behålla den starten. Det är ingen idé att ha en start och sedan stoppa igen ett tag. Det är mest sannolikt att vara i Europa. Det är tänkbart att det kan vara en stängd händelse. Men sedan finns det alltid en möjlighet att vi kan stöta på nästa år. Det utforskas. Kan vi avvika in i januari för att avsluta säsongen? Det finns alla möjliga komplikationer, som ni kan föreställa er, med det. Om vi kunde börja i början av juli kunde vi göra en 19-race säsong. Det skulle bli tufft – tre tävlingar på, en helg ledigt, tre tävlingar på, en helg ledigt. Vi har tittat på all logistik, och vi tror att vi kan hålla en 18-19 tävlingssäsong om vi kan komma igång i början av juli. Valet står mellan dessa två siffror."

[Formel 1-premiären inställd](#)

[Och Formel E ställs in i minst två månader](#)

[Rådgivare ville skicka Red Bulls F1-förare på coronaläger](#)

## 16. Från F1 och IndyCar till E-Sport

Av Anna Andersson PUBLICERAD: LÖR 28 MAR 2020

### Felix Rosenqvist möter världsstjärnor i unikt mästerskap



*Felix Rosenqvist möter världsstjärnor i E-sport*

Både F1 och IndyCar har skjutit upp säsongstarten. Då byter stjärnorna inriktning. Och möts i E-sport.

– Jag slog Max Verstappen i det första loppet, det var riktigt kul, säger Felix Rosenqvist.

När F1 ställde in premiären och IndyCar snart följde efter skapades ett tomrum hos både förare och fans. De som hade väntat i flera månader på att få starta säsongen hade plötsligt inget att göra, men istället för att lämna racingen valde de en annan väg.

E-sport och nu tävlar de i en virtuell värld.

– Det finns vissa element som man kan jobba med som jag har nytta av inom racingen, framförallt när du blir pressad och jagad och måste leverera på topp, säger [Felix Rosenqvist](#).

– Annars är simracing bara en lek i förhållande till den riktiga racingen. Det är en helt annan sport och jag har full respekt för de som håller på med det, men jag har inget intresse av att bli bäst i världen även om jag vill vinna när jag håller på.

## Ny plattform i coronatider

När han avslutade fjolårets säsong i IndyCar visste han att han flera månader framför sig utan några tävlingar och köpte sig en simulator att köra i hemma i Indianapolis. Den har han nytta av nu när den globala pandemin satt stopp för all racing.

– Men jag hade ingen aning om då att jag skulle använda den så som jag gör nu.

### •Hur stor skillnad är det på vanlig racing och simracing?

– Det är ganska annorlunda, det blir ett helt annat kroppspåk när man kör hjul mot hjul, och det går ju snabbare i verkligheten. Killarna som sysslar med E-sport och vi racerförare kommer från två olika världar, samtidigt är det kul att vi kan tävla mot varandra under de rådande omständigheterna.

Under E-sport eventen möter förare från bland annat IndyCar, F1, NASCAR och Formula E gamers som enbart sysslar med e-sport. Det finns olika tävlingar online, var och en sitter hemma och fansen kan följa kval och tävlingar på internet.

– Det är en viktig plattform för sponsorer, förare och fans. Samtidigt så kan folk inte förvänta sig att vi racerförare ska prestera, även om det blir mer och mer seriöst. Det är inte vår hemmabana. Jag försöker inte att översätta det till riktig racing men det är kul och det är klart att jag vill vinna, säger han.

### Rosenqvist slog Verstappen

Han har ställts mot mycket meriterade förare som Max Verstappen, Juan-Pablo Montoya, Tony Kaanan, Nico Hülkenberg.

– Det är jättekul att tävla mot proffs från andra mästerskap och min målsättning är alltid att vara bästa icke simförare och det har lyckats, säger Felix Rosenqvist.

– Men det var roligast inför det första racet. Då slängdes alla in i det och fick komma på knepet. Det gillar jag, men sedan dess har folk börjat nöta och köra flera hundra varv för att förbereda sig. Alla är väldigt tävlingsinriktade och satsar hårt. Redan till helgens tredje race är vi på en helt annan nivå än var vi var för ett par veckor sedan.

Den virtuella racingen lär pågå till säsongen sätter igång.

## FAKTA

### Motorstopp - så berörs motorsporten av corona

#### IndyCar:

Klassiska "Month of May" får en helt annan betydelse i år. IndyCar kommer tidigast att starta sin säsong med de två loppen i Detroit den 30 och 31 maj, Indianapolis Grand Prix ska köras på USA:s nationaldag medan Indy 500 kommer att avgöras under två veckor i augusti, det startar med träningar den 12 augusti och mynnar ut med höjdpunkten Indy 500 den 23 augusti.

#### Formel 1:

Även deltävlingen i Baku har skjutits upp. Det betyder att i nuläget har två deltävlingar ställts in, Australien GP och Monaco GP, resterande sex lopp är i nuläget uppskjutna. Tidigast möjliga start för F1 är Kanadas GP i mitten av juni, F1 har som mål att starta säsongen i sommar och genomföra mellan 15 och 18 lopp.

#### MotoGP:

Även deltävlingen i Jerez, Spanien har skjutits upp och i nuläget finns inte något nytt datum. Ännu finns inget besked för deltävlingarna i LeMans, Frankrike och Mugello, Italien som enligt den ursprungliga planen ska köras i maj.

#### WRC:

VM-deltävlingarna i Portugal och Italien som skulle ha avgörts i maj och början av juni har skjutits upp. Även Argentinas VM-rally har skjutits på framtiden. Inga nya datum är klara.

**DTM:**

Säsongsstarten har flyttats till 10 –12 juli och säsongen har förlängts med fem veckor till den 13.15 november.

**Superbike:**

VM-deltävlingen som skulle ha avgjorts i Assen i mitten av april är flyttad till augusti.

**NASCAR:**

Planen är att säsongen ska starta i Martinsville den 9 maj.

**Speedway:**

Elitserien skjuts upp en månad, planerad start i juni.

**Rally-SM:**

South Swedish Rally flyttar fram sin deltävling till den 30/7-1/8, konceptet är det samma med start och mål i Älmhult.

**Rally Sweden**

Det var inte någon pandemi störde årets Rally Sweden utan snöbristen och nu pratas det om två alternativ för att behålla tävlingen i Sverige. Det ena är Östersund och Jämtland, det andra är fyra kommuner i Norrbotten, Kalix, Boden, Luleå och Piteå.

**[Nytt program för IndyCar 2020](#)****[Så ska F1 rädda säsongen 2020](#)**

*NV Autoped?*

**SLUT**