



Ford Model T Tourer 1910

MOTORNYTT
Föregående

fredag 17 april
onsdag 15 april

1. Volvo Cars: Då planerar vi att återstarta fabrikena i Sverige
2. Polestar Precept i detalj
3. Svenska uppstickaren Uniti ansöker om rekonstruktion
4. Teslas senaste mjukvara är inspirerad av geparder
5. Förbränningsmotorn har en lång framtid
6. Företag från Australien presenterar 1 340 hästar stark elmotor
7. Coronakrisen ger prutläge på begagnade bilar
8. Här totalförstörs över 3 500 hyrbilar i jättebrand
9. Missade du Volvomuseets 240-utställning?
10. Från arkivet: Saab 9-5 Aero
11. Mazdas korkade historia
12. Klassiska bilmärken: Triumph
13. Fredagshumorn
14. Fredagsfilmen
15. Motorsport och corona - del 1, arrangörer



1. Volvo Cars: Då planerar vi att återstarta fabriker i Sverige

Redaktören bytbil.com 2020-04-09

Äntligen syns tecken på att coronakrisen börjar lätta i Europa.



Volvo siktar på att börja återstarten av sina europeiska fabriker efter påskhelgen.

– Vår plan är att återuppta produktionen i våra fabriker i Sverige och Belgien den 20 april och i USA den 4 maj, säger Volvo Cars talesman Stefan Elfström till BytBil.

Flera europeiska biltillverkare arbetar nu för att kunna återuppta sin biltillverkning den 20 april. Det handlar om en produktionsstart med säkerhetsåtgärder hämtade från Kina. För bilindustrin gäller det att tappa så lite tid som möjligt då Covid-19-epidemin på kort tid tagit branschen in i den djupaste svackan sedan finanskrisen 2008.

Ferrari uppgav på onsdagen att företaget skulle erbjuda frivilliga blodprover till anställda som ville veta om de hade blivit utsatta för viruset. Flera tillverkare uppger att de anställda ska hålla avstånd på mellan 1-1,8 meter från varandra.

Volvo uppger nu att de siktar på att återuppta produktionen i sina fabriker i Sverige och Belgien den 20 april. I den amerikanska fabriken är målet att starta 4 maj.

– Med den information vi har idag ser vi den här tidplanen som realistisk och vi fokuserar nu på förberedelserna för att åter starta våra anläggningar, säger Stefan Elfström till BytBil.

Volvo arbetar nu för att säkerställa att arbetet blir tryggt och smittsäkert för företagets bilbyggare och personal. Exakt vilka åtgärder som vidtas är ännu inte klart i detalj.

– Vi går nu igenom våra olika anläggningar – både fabriker och kontor – för att säkerställa att våra anställda ska kunna komma tillbaka till arbetsplatser som uppfyller kraven.

Även Volkswagen, Scania och Daimler bekräftar nu att de siktar på att starta fabriker den 20 april.

Relaterade artiklar



[Nu tvingas Volvo Cars stoppa bilfabriken på grund av coronakrisen](#)

BILNYHETER

Även Volkswagen stoppar från och med torsdagen
4 veckor



[Volvo stoppar fabrikerna i Göteborg, Skövde och Olofström](#)

BILNYHETER

3 veckor



[Coronaviruset tvingar Volvo till fabriksstopp](#)

BILNYHETER

31 jan. 2020



[Så hårt slår coronakrisen mot Europas bilindustri](#)

BILNYHETER

Volvo har fabrikerna i gång - här är bilmärkena som stoppat produktionen
4 veckor

2. Polestar Precept i detalj

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-04-07, 07:00

När Polestar Precept visades för första gången i slutet på februari i år, var det ett rejält kliv för Polestars självständighet. Polestar Precept blir den första helt egna modellen – här är alla detaljer.



"Polestar Precept visar vägen för Polestar. Vår design, våra hållbarhetsambitioner och den utmärkta digitala upplevelsen som vi kommer att ha i våra framtida bilar".

Orden kommer från Polestars vd Thomas Ingenlath och slår fast att vi ska betrakta Precept för vad det är – en konceptbil. Vi ska alltså inte vänta oss att Precept sätts i produktion, men att mycket av de produktionslösningar och den teknik och som finns i Precept kommer att göra det. Så vi tar väl en titt på dessa.

Hållbarhet

Polestar samarbetar med ett företag som heter Bcomp för att skapa ett interiörmaterial som är både upp till 50 procent lättare än plast och som sänker användningen av plast med 80 procent. Det kompositmaterialet är också rejält mycket starkare än plast om en olycka skulle ske, och kan sänka vibrationerna vid en kollision med upp till 250 procent.

Golv mattorna i Polestar Precept är vävda av Nylon 6 hämtat från uttjänta fiskenät. Sätedyrnorna och nackstöden är förstärkta med en korkbaserad vinyl gjort på gamla vinkorkar. Dessutom 3D-stickas sätessklädseln, gjord av återvunna PET-flaskor, med en perfekt passform för att minimera svinn.

Digital teknik

Polestar utlovar en förbättrad och mer utvecklad version av det Androidbaserade infotainmentsystemet som finns i Polestar 2. Dessutom kommer man att följa Teslas exempel och erbjuda inbyggda streamingmöjligheter när bilen laddas eller står parkerad.

I Polestar Precept sitter också ett Eye Tracking-system som anpassar vad som visas i instrumentklustret beroende på var föraren tittar. Om systemet ser att föraren har ögonen på den 9-tumsskräm som utgör instrumentklustret visas mindre och mer detaljerad information. När föraren sedan lyfter blicken till vägen ändras informationen till att visa basinformation i större typsnitt och med en starkare ljusstyrka.



Liknande teknik finns också i 15-tumsskärmen i mittkonsolen. Rörelsedetektorer känner av hur användarens hand rör sig framför skärmen och lyser upp och förstärker den delen av skärmen som användaren rör sig mot.

Design:

Med Precept vill Polestar etablera ett designspråk som uttrycker "stryka och en aerodynamisk effektivitet". För att göra Precept så effektivt som möjligt så har man också en hel del funktion i designen. I fronten sitter en ving som minskar turbulensen runt bilen och minskar luftmotståndet. Samma funktion har de luftkanaler som sitter bakom hjulhusen. De leder ut luft från hjulen och skapar ett mindre turbulent luftflöde längs sidan på bilen.

Även om Tors hammare fortfarande finns kvar så är den nu delad i två. Detta skapar enligt Polestar, en mer mekanisk, robotlik Polestarstil.

"From breathing to seeing". Så beskriver Polestar nu fronten på Precept som kallas för SmartZone. Borta är det luftintag som försörjer förbränningsmotorer med kyla och lyft, och istället finns nu en yta proppfull med sensorer och radarutrustning. På taket sitter en "LIDAR-pod" som, enligt Polestar, ska möjliggöra framtidens förarassistans. Vad det innebär får vi se.

Glastaket i ett stycke är inte bara till för att skapa en känsla av rymd i kupén utan bidrar också till att sänka luftmotståndet. Den främre splittern är tillverkad i samma Bcomp-komposit också återfinns i interiören.

Polestar Precept har förärats med "självmoordsdörrar", ett långt axelavstånd för att kunna husera ett stort batteripaket och en lackering i både blank och matt effekt. Om bakhängda bakdörrar följer med till någon av Polestars kommande modeller återstår att se.





3. Svenska uppstickaren Uniti ansöker om rekonstruktion

Publicerad 2020-04-08 9:52 text Erik Söderholm

Tvärnit för elbilen – men kan undvika konkurs.



FILM: <https://youtu.be/4QBDBR9TLwE>

Det är inte så länge sedan den svenska uppstickaren Uniti gjorde klart att företaget tagit in 17 miljoner kronor med hjälp av gräsrotsfinansiering, eller så kallad crowdfunding.

Planen var att börja sälja en smidig stadsbil, Uniti One, och sedan bygga den i en svensk fabrik.

Men så blev det inte. Under hösten varnade företagets revisor för allvarliga ekonomiska problem och tom kassa, och lanseringen av elbilen är försenad – inte minst på grund av problem med underleverantörer som inte kan få fram komponenter i tid i coronakrisen.

Nu har företaget tvingats ansöka om rekonstruktion, skriver [Breakit](#). Det är ett sätt för företaget att minska skulderna och leta nytt kapital för att undvika konkurs.

– **Rekonstruktion** används när företaget behöver ”nollställas” som vi behöver i dessa tider. Det ger oss stöd med löner för teamet i några månader, minimerar några av våra gamla utstående krav och hjälper oss lägga upp en plan för att komma ikapp, säger Lewis Horne, vd för Uniti, i ett [Youtubeklipp](#).

Just nu ligger fokus på att öka intäkterna. Uniti har fått in många förhandsbokningar för elbilen, men de är inte bindande.

[Pris på svenska Uniti One](#)

[Uniti nådde insamlingsmål med råge](#)

Feber

4. Teslas senaste mjukvara är inspirerad av geparder

AV BOBBY GREEN 2020-04-08 KL 17:40

Ger ännu bättre acceleration från stillastående



FILM: https://youtu.be/Grlj7_itDX8?t=45

Även om du köper Teslas absolut billigaste modell med minst effekt och räckvidd är det fortfarande ingen slö bil du kommer att få och accelerationen lär duga åt de allra flesta. Köper man värstingen Model S Performance får man en bil som gör 0-100 km/h på runt 2,5 sekunder och så mycket snabbare än så behöver det liksom inte gå. Men som vanligt finns det ju alltid folk som vill ha mer.

I den senaste mjukvaruuppdateringen som har börjat rulla ut till kunder får man något som kallas för "Cheetah stance" och detta anpassar bland annat den adaptiva fjädringen så att du ska kunna göra en så bra acceleration från stillastående som möjligt. Bilen sänks då något i nosen innan den gör sig redo för att släppas iväg. Som om inte detta vore nog slås ännu mer effekt på, i alla fall i den Model S Performance Raven som testas i videon. Där ser vi att toppeffekten ökar från 580 kW till 614 kW vilket i hästkrafter är runt 45. Utfallet blir bland annat att 0-60 mph-tiden kapas från 2,47 till 2,41 sekunder. Resterande tider ser ni i klippet.

[electrek.co](https://www.electrek.co) +



BOBBY GREEN

5. VW-chef: Förbränningsmotorn har en lång framtid

Publicerad 2020-04-07, 16:05, uppdaterad 2020-04-07, 20:26

Volkswagens teknikchef Matthias Rabe säger i en intervju att förbränningsmotorn har en längre framtid än många tror. Samtidigt vill den svenska regeringen förlänga subventionerna för biodrivmedel.



Det sker en jakt inom bilindustrin på låga koldioxid. Elektrifiering är en väg som Volkswagen stort på. Men det är inte den enda vägen, framhåller Volkswagens teknikchef Matthias Rabe.

– Se på flygindustrin där alla efterfrågar e-bränslen eftersom elektriska plan inte fungerar om man vill flyga över Atlanten, säger Matthias Rabe i en intervju med brittiska Autocar.

Med e-bränsle syftar Rabe antagligen på biodiesel och HVO, men främst på helt syntetisk bensin och diesel. Han är övertygad om att tillgången på e-bränslen kommer att bli betydligt bättre i framtiden.

E85 och biodiesel fortsatt skattefria om regeringen får bestämma

Samtidigt som Matthias Rabes uttalande kommer meddelar den svenska regeringen att de för samtal med EU-kommissionen om att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel som E85 och biodiesel som går ut vid årsskiftet. Den här typen av drivmedel används främst av kollektivtrafiken.

EU vill dock styra om produktionen från biodrivmedel som baseras på livsmedel som raps och socker till biodrivmedel som produceras av avfall och sopor. Regeringen uppger ändå att de fått positiv respons från EU och kommer inom kort att ansöka om att få förlänga skattebefrielsen för nuvarande biodrivmedel.



auto motor & sport kommenterar:

Det finns inte bara en lösning på miljöproblemen. Det tar tid att bygga ut infrastrukturen för laddning av elbilar och elvägar för lastbilar. Under de närmsta åren kommer vi därför se en flora av olika sätt att minska koldioxidutsläppen.

För vissa är en elbil det bästa valet, för andra en laddhybrid och för en del är e-bränsle den bästa lösningen. Jag tror framförallt att det senare gäller många inom transportsektorn. Men man måste vara uppmärksam på att det är stor skillnad i miljöpåverkan mellan olika drivmedel som klassas som förnybara.

Magnus Fröderberg, reporter



[VW-chefen: Sverige är ett föredöme för andra länder](#)



[VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset](#)



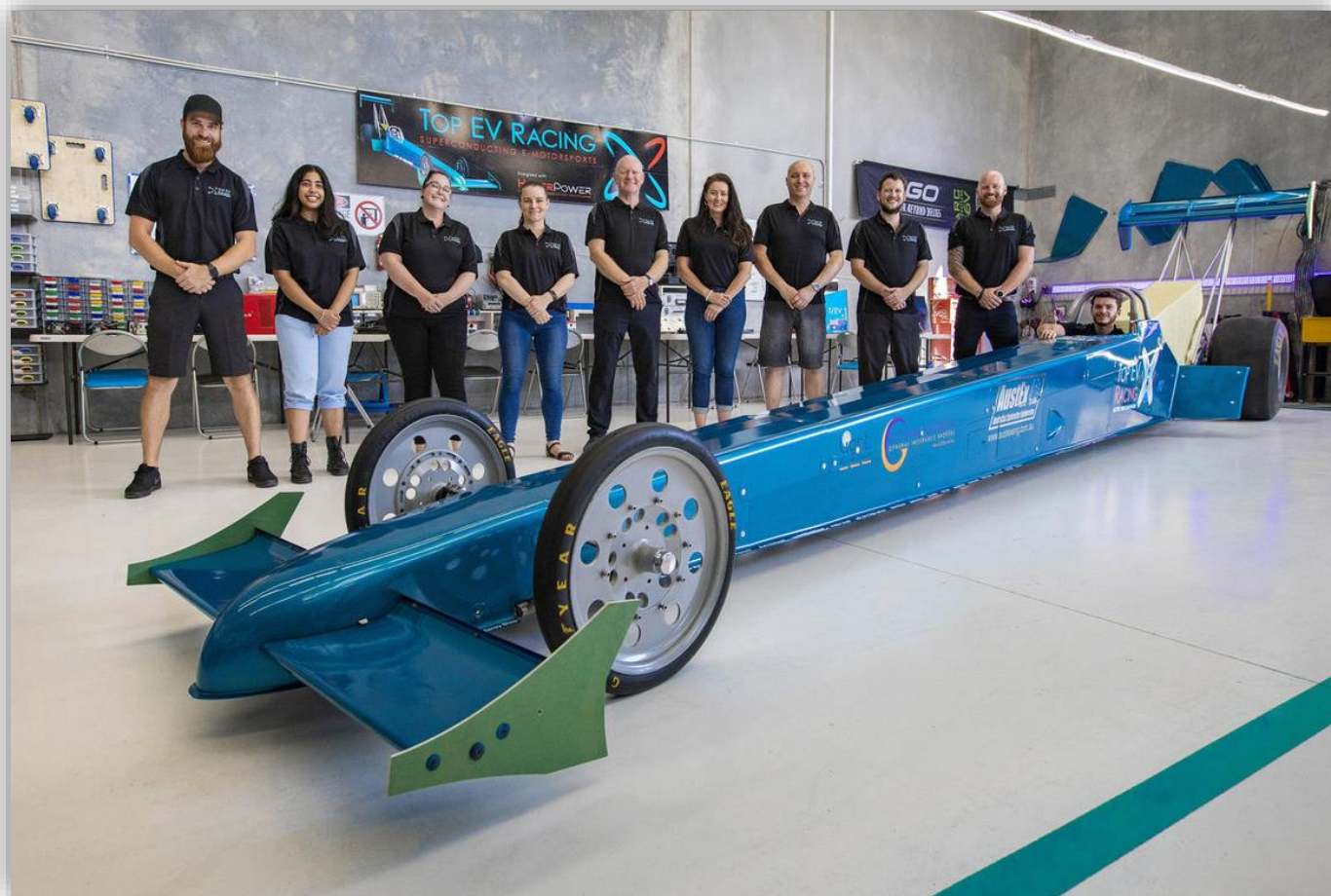
[VW-chefen vill anställa "aggressiv" klimataktivist – ska utmana företagets miljöpolicy](#)



6. Företag från Australien presenterar 1 340 hästar stark elmotor

2020-04-09 KL 13:00

Kan användas till hyperbilar och hyperloopar



HyperPower Technologies som är ett företag i Australien presenterar nu QFM-360-X. Det är en kompakt elmotor som genererar hela 1.340 hästar. Tycker man inte det räcker och behöver mer effekt ska man kunna seriekoppla motorerna, upp till tio stycken, och då få ut 13.400 hästar som max.

För att demonstrera motorns prestanda har man gått samman med [Top EV Racing](#) och stoppat fyra motorer i ett dragster-bygge som man hävdar ska kunna göra 0-200 km/h på 0,8 sekunder, 0-530 km/h på 3,7 sekunder och toppa ut vid 610 km/h.

HyperPower tänker sig att motorn i framtiden skulle kunna användas inom allt från rymdindustrin till gruvarbeten, hyperloops och även hyperbilar för privatpersoner. Vad motorn kostar och när den eventuellt ska lanseras på marknaden är oklart för tillfället.



AV BOBBY GREEN



7. Coronakrisen ger prutläge på begagnade bilar

Publicerad 2020-04-06, 16:37

Försäljningen av nya och begagnade bilar har bromsat in hårt på kort tid. Handlarna står med hallarna fyllda av begagnade bilar som de behöver bli av med. Det gör att det är prutläge på begagnade bilar.



Den kraftigt minskade försäljningen oroar många bilhandlare. Coronakrisen kan leda till en finanskris med hög arbetslöshet och där färre har råd att köpa bil.

För att minska sina lagerkostnader försöker nu många svenska bilhandlare att minska antalet inbytesbilar. Flera handlare vägrar att ta in en bil om de inte samtidigt kan leverera en lagerbil, några handlare har helt sonika stoppat sina inköp av begagnatbilar.

I det här läget är det köparens marknad. Det går inte bara att pruta mer på priserna. Det kan också gå att få mer förmånlig finansiering och billigare serviceavtal.

Kreativiteten är stor bland svenska bilhandlare och vi kommer snart få se många olika erbjudanden. Som konsument gäller det att hålla ögonen öppna och noga jämföra de erbjudande som dyker upp.

Nya rutiner efter corona

Med sina nio butiker och runt 2.000 bilar i lager är Riddermark Bil en av de största aktörerna inom begagnathandeln i Sverige. Bland de första åtgärderna som Riddermark Bil genomförde i samband med coronautbrottet var att erbjuda hemleverans till sina onlineköpare. Kunden kan alltså köpa sin bil via nätet utan att sätta en fot i bilhallen.

Riddermark Bil var också snabba med att införa regler för sin personal som ska minska riskerna för smittspridning. Anställda som varit utomlands sattes i karantän innan de fick återgå till sin arbetsplats. De infördes också nya rutiner i bilhallarna.



Carl-Adam Georgenson på Riddermark Bil i Järfälla märker att hemleveranser av bil snabbt blivit populärt hos kunderna nu i coronatider.

– Vi ser till att undvika fysisk kontakt, använder handsprit och mycket sunt förnuft. Så fort någon i personalen visar minsta tecken på sjuksymptom så måste man vara hemma, berättar Carl-Adam Georgenson, inköpschef på Riddermark Bil.

Kan försäljningsminskningen under våren innebära att det istället säljs fler begagnade bilar under sommaren och hösten? Ett ackumulerat behov, så att säga?

– Ja, det tror vi på, svarar Carl-Adam Georgenson på Riddermark Bil.



Coronaviruset inget hinder för att köpa bil

En enkät som sajten Biluppgifter.se genomfört visar att nedgången i bilförsäljning antagligen handlar mer oro kring ekonomi än rädsla att utsätta sig för smitta i samband med bilköpet.

1.069 personer som besökt sajten Biluppgifter.se i slutet av mars svarade på enkäten. 34 procent av dem planerade att köra en begagnad bil inom 1–2 månader. Endast 14 procent avstår från att köpa bil på grund av coronavirusets spridning.

– **Jag trodde** att fler av bilköparna skulle se coronavirusets spridning som ett hinder," säger Christian Nilsson, grundare av biluppgifter.se

Innan coronaviruset kom till Sverige gick begagnatförsäljningen upp både under januari och februari, jämfört med samma period förra året. Även värdet på begagnade bilar ökade, som ett resultat av den höjda fordonsskatten på flertalet nya bilmodeller. Enligt handdels-sajten Blocket ökade utbudet av begagnade bilar med 15 procent under februari.

Den detaljerade bilden av hur coronaviruset påverkat begagnathandeln visar sig senare i april när siffrorna för mars månad redovisas.



Ny prognos: Kraftigt minskad bilförsäljning 2020



10 knep som får din bil såld snabbare – till rätt pris



Guide: Privatleasing av bil – lär dig alla knep, räkna rätt och spara pengar



Av Magnus Fröderberg



8. Här totalförstörs över 3 500 hyrbilar i jättebrand

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-04-07, 12:05

Flera tusen hyrbilar som stod parkerade intill flygplatsen i Southwest Florida gick i helgen upp i rök.



FILM: https://youtu.be/blgul_xxrJw

Det var i fredags förra veckan som den enorma branden startade på ett fält som används som parkeringsplats för hyrbilar. Branden var så kraftfull att det krävdes resurser från stora delar av södra Floridas räddningstjänster. Först under lördagen hade man kontroll på branden.

Orsaken till varför branden startade är inte klarlagd men kombinationen av varma katalysatorer och högt gräs tros kunna vara en anledning.

När branden var som värst utvecklad täckte den en yta som motsvarar drygt sex hektar och trots att bilarna stod parkerade tätt intill varande lyckades man flytta och rädda över 3 800 bilar.

Inga personer ska ha kommit till skada på grund av branden.

[Stor brand i Teslas nyöppnade servicecenter i Malmö – tog timmar att släcka](#)

[Stormen Sandy förstörde 200.000 bilar](#)

[Svåra bränder i norra Kalifornien – så känns det att köra bil i en skogsbrand](#)

9. Missade du Volvomuseets 240-utställning?

Publicerad 2020-04-08 15:00, TEXT Fredrik Nyblad

Till i maj skulle museets specialutställning om Volvo 240 ha pågått, men på grund av den pågående coronapandemin stängde Volvo Museum för besökare den 23 mars. Här får du chansen att se några av bilarna som visades upp.



Den var Sveriges vanligaste bil och är fortfarande Volvos mest tillverkade modell. Mellan 1974 och 1993 tillverkades 2 685 171 exemplar av 240-serien, dessutom byggdes 177 402 bilar av de olika 260-modellerna 1974-85.



Ikeas grundare Ingvar Kamprad hade en 240 GL 1993 vid sin bostad i Schweiziska Lausanne. I en intervju 2010 berättade han att han kanske måste byta den om den behövde för stora reparationer, "Annars går den som en klocka" sa han till studenttidningen Lundagård. Ingvar Kamprad hade kvar bilen till sin död 2018.



Det var inte bara bilar som ställdes ut. Närmast i bild syns turbomotorn B21ET.



Här är den! Det först serietillverkade exemplaret är en 244 GL.



En av de bilar som Volvomuseet lånat in till utställningen är den här extremt fina 242 GT:n från 1979.

I Volvomuseets utställning visades nio bilar upp och besökaren fick mycket påtagligt se Volvo 240 från början till slut. För här fanns den allra först tillverkade bilen och de två sist tillverkade bilarna.



Två polisbilar ställdes ut på utställningen och båda är faktiskt hundpatrullbilar. Det var dels en 240 från polismuseet men också den här norska polisbilen.



*Det här är den näst sist tillverkade bilen,
en USA-specificerad 240 Classic som togs direkt till Volvos samling.*



*Den allra sist tillverkade 240:n var den här. En 240 Super Polar som
många bilarbetare passade på att signera undertill innan den rullade av bandet i maj 1993.*

Museets plan var att i slutet av maj presentera en ny specialutställning, men på grund av den pågående coronapandemin så stängde museet för besökare den 23 mars. När man kommer att öppna igen är av naturliga skäl fortfarande oklart, men kanske blir det i början av maj.

Läs mer om:**Volvo 240 på vita duken**

Att Volvo 240 är en av film- och TV-branschens favoritbilar vet du säkert och kan nog komma på en rad rullar där en 240 rullar. Men har du sett de här?

Volvo Museum visar specialutställning om 240

Volvos mest tillverkade modell föräras en specialutställning. I maj invigs Volvo Museums utställning om 240-modellen.

Film: Volvo 242 GT!

Amazon och PV 544 sågs som pigga mellanklassare, särskilt i USA. De första 240-modellerna som kom hösten hösten 1974 kunde beskrivas på många sätt men sportighet var knappast det epiteta som kom högst upp på listan. Med 242 GT påbörjades 1978 en förändring mot mer körlada bilar. 1

Sjuttiotalslyx i nya Klassiker!

Ford Granada Ghia med vinyllak och grön plysch eller Volvo 242 GT med spoiler och fartränder? I nya Klassiker behöver du inte välja! Dessutom köpguide MG:s klassiska T-serie, Citroën 2CV på resa, Mini Cooper S i Svenska rallyt och en KGB-Volga med V8. 100 sidor ren klassikerglädje!

40 år sedan Volvos första dieselbil!

Världens första sexcylindriga personbilsdiesel var en av nyheterna när Volvo hösten 1978 presenterade -79 års modellprogram. Nu fyller D24-motorn som utvecklades tillsammans med Volkswagen 40 år - och det firas bäst med en cola! 12

Volvo 240: Återvändarna

Mera Volvo 240-spaning! Volvo 240 blev en populär bil i Nordamerika. Idag importeras det tillbaks en del Volvo 240 från USA, mest eftertraktade modellerna är 242GT och Turbo. Här är några hemvändande 240 som kommit tillbaks till Sverige se senaste åren. 3



10. Från arkivet: Saab 9-5 Aero

Av Patrik Lundin, Publicerad i går, 10:48

Året var 2010. Och som vi hade väntat, och väntat, och väntat. Men till sist kunde vi skicka iväg Fredrik Pettersson till Trollhättan för att köra Saabs kanske viktigaste bil någonsin. Och något som tyvärr även skulle bli den sista – både resan dit och bilen.



Under huven på denna Saab 9-5 Aero sitter en 2,8-liters V6a med twin scroll-turbo som ger 300 hästar och 400 Nm. En potent maskin alltså, men Fredrik är speciellt imponerad över den fina instyrningen och stabiliteten som den långa hjulbasen ger. En ytterligare bonus med långt axelavstånd är mycket benutrymme i baksätet.

OBS, lågupplöst film räddad från vår tidigare server.



[Lista: 7 Saab-koncept som aldrig blev verklighet](#)



Av Patrik Lundin

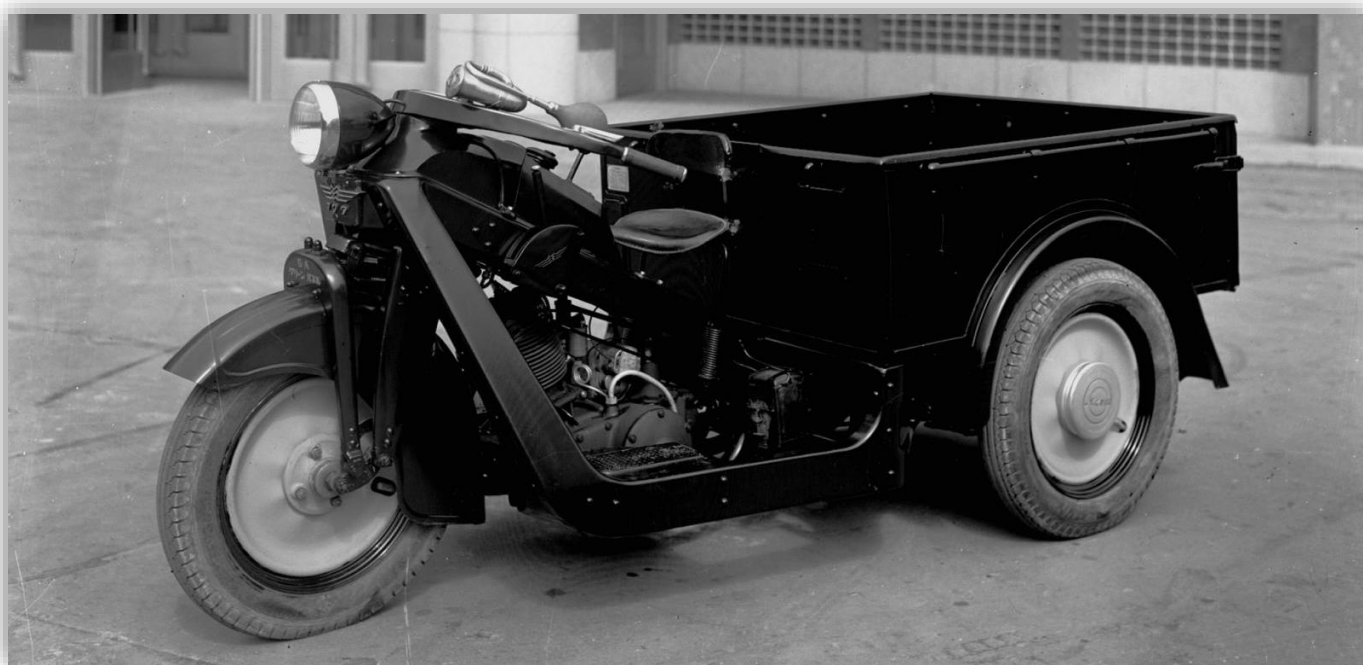
11. Mazdas korkade historia

Publicerad Idag 11:00, TEXT Maria Dahlin

I Mazdas första elbil, MX-30, är vissa delar av interiören inklädda i kork. Det är ingen slump. När Mazda började sin verksamhet för 100 år sedan var det inom träindustrin, bilarna kom senare.



1920 bildades Toyo Cork Kogyo i Hiroshima. Skogen som växte kring hamnstaden var rik på korkträd, något som företaget drog nytta av för att förse varvsindustrin i tillverkningen av träskepp. 1927 försvann ordet kork från företagsnamnet och i samma veva började verksamheten så smått att styras om till produktion av maskinverktyg.



Under ledning av Jujiro Matsuda gjordes år 1931 namnbytet till Mazda. Namnet Mazda kommer från Ahura Mazda och betyder "den vise herren". Han dyrkades i forniransk religion i tidig västasiatisk civilisation. Samma år som namnbytet lanserades trehjuliga transportfordonet Mazda-go. Det var det första fordonet som byggdes i företaget och blev en stor framgång.

Framtiden såg ljus ut för Mazda och planer började ta form kring att bygga personbilar. Men så 1945 drabbades Hiroshima av en fruktansvärd katastrof när en atombomb släpptes av amerikanska styrkor över staden. Mazda reste sig dock ur spillrorna och fyra månader efter attacken var man redo att starta produktionen av trehjuliga fordon på nytt. 1960 kom så första personbilen, Mazda R360.



I år firar alltså Mazda sitt 100-årsjubileum och lagom till det går det att köpa deras första elbil, MX-30, där både mittkonsol och området kring dörrhandtagen på insidan av bilen är klädda i kork. Cirkeln sluts alltså för företaget som började inom korkindustrin. Men det är inte längre Mazda själva som utvinner korkmaterialet. Efter andra världskriget avyttrades den delen av företaget till Uchiyama Manufacturing och det är de som numera förser Mazdabilarna med korkträ till interiören.



Till Europa kommer MX-30 i september 2020. Den har en räckvidd på 20 mil och efter miljöbonus på 60.000 kronor landar prislappen på drygt 290.000 kronor. Nästa år släpps en version med wankelmotor som får agera generator och ladda batteriet för längre räckvidd. Vi Bilägare fick en första provtur i en prototyp av bilen och [du kan läsa mer om det här](#).

12. Klassiskt bilmärke: Triumph

Publicerad 23 december 2010

Triumph är ett så naturligt varumärkesnamn att det suttit på allt från skrivmaskiner till underkläder, och så bilar förstås! Fyra olika, noga räknat.



Triumph TR2 1954

En Triumph-bil är, som alla vet, byggd i England och dessvärre är tillverkningen lika nerlagd som större delen av den övriga brittiska bilindustrin. Så kan det gå när ledningen intar alltför långa luncher och fackföreningarna tjafsar om bagateller.

Bilmärket Triumph var inte en av pionjärerna, men den berömda motorcykelfirman, ur vilken bilbyggandet föddes, var i det närmaste jämgammal med förra seklet.

Företagets första fyrhjuliga bil byggdes 1923 och hade en fyrcylindrig motor på 1,4 liter. Den väckte föga uppmärksamhet. Inte förrän Triumph presenterade sin Super 7 på 832 kubik år 1928 blev det fart på försäljningen.

Sidventilmotorn var här sammanbyggd med växellådan och den lilla bilen hade hydrauliska bromsar.

I slutet av 20-talet gjorde sig Triumph känt för sina små, men högklassiga, familjebilar samtidigt som firmans sportigare modeller blev allt mer populära. I mitten av 30-talet kopierade Triumph tämligen oblygt Alfa Romeos raka åtta med kamaxeldrivning mitt på motorn och om detta blev det stort rabalder.

Nåja, det fanns andra sportmodeller också, förutom de vanliga saloonerna. Motorcyklar och bilar skildes åt i olika företag 1936. Det kanske inte var så bra, ty strax före krigsutbrottet 1939 gjorde bilfirman Triumph konkurs.

Efter kriget var namnet åter på banan men nu i regi av Standard Motor Company, och Triumph gick mot lysande tider! Vi märkte det i Sverige också, ty här hade märket en stark importör, nämligen ANA i Nyköping.



Super Nine från 1932–33 hade en Coventry Climax-fyra på 1 018 cc, fyrväxlad låda, hydrauliska stötdämpare och traditionellt utseende.

Fin serie sportvagnar

Det vi allra mest kommer ihåg Triumph för är emellertid den fina serien av sportvagnar. 1953 kom den första, kallad TR2 och försedd med ett hungrigt gap längst fram.

Detta var en typiskt brittisk sportvagn med nerskurna dörrar, tvålitersmotor och dubiösa vägegenskaper. Mekaniskt var det en förträfflig bil, som höll för ganska hårda tag. TR2 följdes av en rad utvecklingar som var i produktion ända in på 80-talet!

Åren 1953–59 byggde Triumph uteslutande sportvagnar, men 1959 presenterades den lilla saloonen Herald, som snart fanns att köpa såväl i coupé/cabriolet-utförande som stationsvagn. Dess fyra cylindrar blev sex i den vassare Vitesse-versionen.



1950 presenterades den besynnerligt kantiga, skarpveckade modellen Mayflower, som också kom att byggas i Nyköping.



Triumph Vitesse MKII Convertible 1969



Triumph Spitfire 1500 1974-1981

1962 kom juniorsportvagnen Spitfire, för evigt känd för sina spännande vägegenskaper. Men Spitfire gjorde succé och med alla varianter inräknade byggdes omkring en kvarts miljon exemplar!

I början av 60-talet lanserades också en större saloon-modell kallad 2000 och så följde en blandad skara familjebilar. Triumph segade sig igenom hela 70-talet också, och byggde åren 1970–77 sportvagnen Stag med 145-hästares V8-motor.

Märkets sista modell hette Acclaim, byggd 1981–84, och var i själva verket en i England hopplockad Honda Ballade. Vid det laget var Triumph sedan länge uppslukad av en eller annan av British Leylands många, oftast förlustbringande, reinkarnationer.



Triumph 2000 Mk1 1967



Triumph Stag



Acclaim 1983



13. Fredagshumorn: Robert Gustavsson - Nazisterna



FILM: <https://youtu.be/D9Sv4XHWc7o>



14. Fredagsfilmen: BEST Magic Show in the world



FILM: https://youtu.be/PFA-RmV_wG0

15. Motorsport och corona - del 1, arrangörer

Text: Mattias Persson Publicerad: 2020-04-03 11:52 Uppdaterad: 2020-04-07 12:21

Coronaviruset har dragit in som en ovälkommen vårvind över världen och lämnar ingen oberörd. Den kringresande racingcirkusen är definitivt inget undantag men hur hårt slår egentligen COVID-19 mot branschen? Racingbloggen har ringt runt och tagit tempen i pandemins spår. I första delen av tre har vi pejlat läget hos arrangörer och rättighetsinnehavare.



Micke Bern, promotor för STCC.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Vi jobbar nästan ännu mer än vi gjorde innan, faktiskt. Det här ställer ju saker och ting på sin spets. Det är oklart om vi kan genomföra kalendern som vi tänkt oss. Kan vi köra inför publik? Just nu jobbar vi vidare med plan A, och det är att ha premiär på Knutstorp i maj. Men vi tittar också på alternativ. Vi har en bra, löpande dialog med teamen och banorna. Tyvärr har vissa saker vi jobbat på kopplat till själva evenemanget stagnerat eller till och med fallerat. Det är många av de företag vi samarbetar med som har fokus på annat just nu. Däremot har våra team upparbetade, långsiktiga relationer med sina partners. Teamen är otroligt duktiga i det här läget. Vi har inga avhopp i dagsläget - fortfarande 14 serieanmälda bilar till start. Däremot har vi tappat fart i förhandlingarna med nya förare, men det är naturligt i det här läget.

Vi är måna om att STCC kommer till start. Det är till och med så att vi kanske kan gynnas av att vissa andra mästerskap fått tänka om kring sina kalendrar. Vi måste ha respekt för allas situation och vara ödmjuka, men jag är ganska säker på att vi i STCC har en så pass stark organisation att vi kommer gå stärkta ur det här. Vi har team och förare som sysslar med racing professionellt. De kommer att anpassa sig och vi ska ge dem stödet de behöver.

Det gäller mer än någonsin att vara street smart. Folk vill ju fortfarande konsumera sport. Det är inte det som är problemet. Simracingen växer starkt just nu och vi har redan diskuterat hur vi kan använda det i STCC.



Thomas Johansson, Sporting Director Porsche Carrera Cup Scandinavia.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Det svåraste är att ingen vet när vi kommer igång. Man sitter och tittar på nyheterna hela tiden för att se om det blir andra direktiv. Det vi i nuläget har tagit beslut om är att vi ställer in tävlingen på Rudskogen sista helgen i maj. Dels för att gränserna är stängda i Norge och dels för att de har så tuffa evenemangsdirektiv. Vi kommer att kompensera för det genom att istället köra tre heat i Fällfors och tre heat på Rudskogen när vi kommer dit i september. Så just nu är kalendern tänkt att fortsatt gå över 14 heat.

Hur stor är risken att ni tappar deltagare på grund av det här?

Man tittar hela tiden på plan B, plan C och plan D. Det gäller att behålla förtroendet bland våra kunder. Sedan förstår jag givetvis att det är en del som tappar sin säsong. Racing är kanske inte det viktigaste i livet, även om jag tycker det! Får man säga upp personal kan man kanske inte sponsra någon som ska leka och köra bil. Jag har full respekt för det. Det som är positivt är att vi fortfarande har bra med anmälningar. Om jag inte är överoptimistisk känns det som att vi fortfarande har 90-95 procent på startlinjen – i dagsläget. Det kan komma något bra ur det här. Läget kan öppna upp för internationella förare som inte kommer igång med sina säsonger, men som kanske vill göra ett race här hemma.

Har ni fått några direktiv från Porsche Tyskland?

Vi håller dialogen med dem. De förstår att varje land har sin verklighet, så än så länge har vi inga sammantagna direktiv från dem som gäller alla Carrera Cup-mästerskap.

Hur allvarligt skulle du beskriva att läget är?

Man har ju varit med om ekonomiska nedgångar förut, men det här är något annat. Det kan få konsekvenser i fem-tio år. Det viktiga är förstås att vi följer det som regeringen säger. Säger de att vi kan köra ett race utan publik, till exempel, så kommer vi att göra det. Vi känner ju vikten av att samtidigt hålla igång ekonomin. Vi har ett bra avtal med Viasat som gör att man kan se oss hemifrån. Vi är inte beroende av 5000 på läktarna. Vi har också en bra bas med våra Porsche Center och track days. Jag känner inte att det är katastrof utan det viktiga är att hålla nere sina kostnader ett sådant här år. Jag är försiktigt optimistisk men ser också verkligheten.



*Lars Pettersson
Styrelseordförande, Svenska Bilsportförbundet.*

Hur påverkas ni av coronaviruset?

I första hand påverkas vi av uteblivna licenser. Finns det inga tävlingar att köra löser man inte heller ut sina licenser, och det är vår största intäktskälla – pengar som i sin tur går tillbaka in i verksamheten. Jag tror att vi har tappat runt 1000 licenser bara i februari, ett tapp på runt 25 % jämfört med i fjol. Det blir ett stort problem för hela sporten i vårt land. Dessutom ställdes SM-veckan i Luleå in. Vi skulle ha kört rallysprinten där inför storpublik och hade investerat mycket marknadsföring i det. Vi har också infört anställningsstopp men vi har inte tillåtit någon.

Vilka signaler får ni från verksamheterna runt om i landet?

Annons

SBF-klubbarna lider i brist på verksamhet. Det gäller alla från radiostyrd bilsport till banracing. Myndigheternas riktmärke är folksamlingar på max 500 personer, och det blir det ganska snabbt nästan oavsett tävling. Därför har vi gått in centralt och ställt in alla SM- och RM-tävlingar fram till och med den 15 april, och det kan bli aktuellt att förlänga det. Sedan får distrikten lokalt ta egna beslut tillsammans med sina klubbar om vad som ska göras på lokal nivå.

Vilka är värst drabbade just nu?

Det är nog folkracearrangörerna. Dem, och kartingen som börjar smyga igång i södra Sverige.

Några ljusglimtar?

Vi ser ett rejält uppsving för virtuell bilsport. Väldigt kul. Vår marknadsavdelning jobbar nära utskottet för att ta fasta på den möjligheten som virtuell bilsport nu får.

Vilket råd vill ni på SBF ge aktiva och arrangörer där ute?

Jag skulle vilja skicka med en sak: om man planerar att flytta datum just nu, så tänk efter. Det kommer bli oerhört mycket som ska konkurrera på kort tid: rockkonserter, friidrott... Titta noggrant på hur det ser ut lokalt framöver.

Vi vet att läget är nära katastrof för väldigt många. Vi måste dock komma ihåg att det som drabbar oss just nu slår hårt för stunden, men på lång sikt är vi starka. Vi är en av de starkaste och mest folkära idrottsrörelserna. Vi kommer igenom det här.



Erik Stenborg, producent, Viasat Motor.

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Det är klart att alla inställda motorsportevent världen över påverkar oss alla, men faktiskt inte så mycket sett till arbetsbelastningen. Vi håller nu full gas med vårt nya program Viaplay Sport: F1-depån Live varje söndag under överskådlig framtid. Alla på redaktionen förutom videoredigerarna jobbar hemifrån med programmet, vilket hittills fungerat förvånansvärt bra. Interna videosamtal och möjligheten att intervjua motorsportfolk över Skype i direktsändning är guld i dessa tider!

Vad kan ni göra för att minimera effekterna för er och era tittare?

För det första så har Viaplay sänkt priset för sportpaketet, vilket såklart är rimligt med tanke på läget just nu. I övrigt så satte vi fart på det redan nämnda söndagsprogrammet Viaplay Sport: F1-depån Live för att fortsatt leverera motorsport och intressanta program till våra tittare. Visst, det är kanske inte samma sak som spänningen runt direktsända F1- eller IndyCar-lopp, men sett till tittarreaktionerna så verkar det i minsta fall ge lite respit – och det är åtminstone något vi på redaktionen gläder oss åt just nu.



Eric Stranne, Ordförande i utskottet för virtuell bilsport, SBF

Hur påverkas ni av coronaviruset?

Det här är ju, för vår verksamhet, faktiskt väldigt positivt. Det är nu det blir så tydligt med en av de stora fördelarna med virtuell bilsport, nämligen att man faktiskt inte behöver träffas. Vår verksamhet har exploderat de senaste två veckorna, både internationellt med The Race- och F1-tävlingarna, men även här i Sverige. Vi släppte nyss nyheten att det blir ett SM i virtuellt rally. Vi ser både ett ökat intresse på sociala medier, i nya tv-sändningar, men även internt inom vår egen organisation. Man märker att alla verkligen vill göra något bra av det vi har just nu.

Hur känns det att faktiskt lyfta i en kris?

Det märks vilket tomrum som lämnats. Då söker sig folk till alternativ. Vi har gått från att vara hyfsat begränsade till att nu vara det enda som finns under en period framöver. Det är en 180-graderssväng. Det finns absolut en viss risk med det också, att allt händer nu och att intresset dör av igen när allt kommer igång, men vi försöker vara heta på gröten och ta tillvara på den här möjligheten vi får även på lång sikt.

SLUT