



*KTM RS X 2018*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 1 maj**  
**onsdag 29 april**

1. Volvo Cars varslar 1 300 anställda i Sverige
2. Koenigseggs nya mystiska konceptbil - tre säten och 700 hk
3. Cybertruck kommer kunna flyta på vatten
4. Kunder straffar GM för att bolaget motsatte sig strängare regler
5. Porsche ska lansera snikversion av Taycan
6. Prov: Fjärde generationen av Audi A3 är en äkta premiumbil
7. Prov: Nya Peugeot 3008 Plug-In Hybrid 300
8. Ford Mustang Cobra Jet 1400 är en eldriven dragster med 1 400 hästar
9. Land Rover lanserar trecylindrig laddhybrid
10. Motorer med udda cylindervolym
11. Idag öppnar Nürburgring sin verksamhet igen
12. Kungen köpte BMW:s nya superbil
13. Triumph Mayflower!
14. Fredagshumorn
15. Fredagsfilmen
16. Motorsport och corona - del 3, förarna



## 1. Volvo Cars varslar 1.300 anställda i Sverige

Av Patrik Lundin,

Publicerad 2020-04-29, 10:42

### 1 300 Volvoanställda varslade om uppsägning.



*Inga tjänster inom produktion berörs av dagens varsel.*

**Idag kom beskedet att** Volvo Cars varslar 1.300 anställda i Sverige. Man ska dessutom se över och dra ned på antalet konsultkontrakt. Varslet gäller administrativa roller och inga tjänster "på golvet" berörs, skriver Volvo Cars i ett pressmeddelande.

– Coronaviruset slår hårt mot oss på kort sikt, men vi räknar med att både volymerna och tillväxten kommer tillbaka. Därför är det viktigt fortsätter att investera i vår verksamhetsförändring, och dra ned på strukturella kostnader", säger Volvo Cars globala HR-chef Hanna Fager.

**Volvo Cars har ett** utsatt mål att göra sig av med hierarkiska beslutsfattningsstrukturer inom företaget, eftersom dessa har en tendens att motverka och försvåra snabba beslut. Exakt hur många tjänster som kommer att beröras avgörs under kommande månaderna när de fackliga förhandlingarna är klara.

Det här beskedet ska inte påverkas Volvo Cars biltillverkning.



## 2. Koenigseggs nya mystiska konceptbil - tre säten och 700 hk

Redaktören @bytbil.com

2020-04-22

Koenigsegg släpper bilder på en ny mystisk konceptbil med tre säten. Bilen kan bli en instegsmodell med trecylindrig motor på 700 hk. – Den 3-cylindriga Freevalve-motorn med 700 hk sitter bakom passagerarcellen som har tre säten, uppger [Koenigseggs designbyrå Raw på Instagram](#).



Svenska superbilstillverkaren Koenigsegg verkar ständigt flytta fram sina positioner och vilar verkligen inte på lagrarna. [Nya fyrsitsiga Koenigsegg Gemera](#) blev en världssensation när den visades från en stängd Genèvealong och har varit vårens hetaste bilnyhet.

Nu släpper Koenigseggs nya designbyrå Raw Design House nya bilder på en konceptbil som skulle kunna bli Koenigseggs nya instegsmodell. Raw Design House leds av Koenigseggs grundare Christian von Koenigsegg och designchefen Sasha Selipanov och gör design både till de egna bilarna och utvalda externa kunder.

Konceptbilen kallas "RAW by Koenigsegg" och får samma freevalve-motor som i nya Gemera. Den 3-cylindriga turbomotorn ger hela 700 hk tack vare den innovativa svenska supertekniken med fria ventiler. Konceptbilen ska vara extremt lätt och inte väga mer än 700 kg, vilket ger ett viktförhållande på 1:1.

– Ovanpå detta har "RAW by Koenigsegg" ett starkt fokus på innovativ aerodynamik med sin genomströmningsarkitektur och jetplansinspirerade bakdiffusor, skriver designstudion på Instagram.



Konceptet är gjort som examensarbete av den unge finländske designern. Esa Mustonen. Arbetet utfördes under övervakning och stöd av Christian von Koenigsegg och Sasha Selipanov. Mustonen har tidigare bland annat arbetat med Genesis.

Bilen blir precis som den legendariska superbilen McLaren F1 tresitsig, med föraren i en framskjuten position i mitten.

Om konceptet har förutsättningar att komma i produktion är än så länge höljt i dunkel. Men Koenigsegg antyder att bilen i alla fall kommer att produceras – digitalt.

– RAW by Koenigsegg erbjuder en ny typ av användarupplevelse eftersom den kan användas i både den verkliga och den virtuella världen. Bilen ger användaren möjlighet att uppleva sin prestanda och påverka sin installation i antingen verkliga livet eller digitala tillstånd.





### 3. Elon Musk: Cybertruck kommer kunna flyta på vatten

Publicerad 2020-04-22, 15:00

Teslas minst sagt uppseendeväckande skapelse Cybertruck har lämnat få bilentusiaster oberörda. Vissa hatar den medans vissa älskar den. Oavsett inställning är det svårt att undgå det faktum att bilen är en intressant kompromiss mellan extrema terrängegenskaper och prestanda.



**Senast ut av alla rykten och kommentarer** kring Cybertruck är att den kommer kunna flyta på vatten, i alla fall ett tag, säger Elon Musk.

På frågan om hur man tänkt kring Cybertrucks förmåga att vada i vatten svarar Elon Musk: "Ja. Den kommer även flyta ett tag".

Alltså bör Cybertruck bli en optimal terrängbil för skog och mark, även om man blir tvungen att korsa ett vattenstråk. Exakt hur den produktionsfärdiga Cybertrucken kommer se ut, och hur länge den kommer kunna flyta på vatten återstår att se – vad som däremot är klart – är att den kommer fortsätta tänja på gränserna.

[Officiell: Tesla Cybertruck får futuristisk design och rostfri kaross – räckvidd upp till 80 mil](#)

[Teslas miss: "Supersäkra" glaset krossades på scenen](#)

[Tesla Cybertruck blir snabb polisbil](#)

Av Robin Kjellberg

#### 4. Kunder straffar GM för att bolaget motsatte sig strängare regler

2020-04-22 11:25 John Edgren

**Delstaterna krävde att få sätta hårdare utsläppskrav lokalt. I deras strid mot Trump tog General Motors presidentens sida. Nu hävdar en undersökning att valet raserade tillverkarens anseende bland köparna.**



Sedan 2010 har USA haft ett gemensamt program kring regleringen av fordonens bränsleförbrukning och utsläpp. Under 2019 krävde dock 23 delstater, bland andra Kalifornien, rätten att få sätta strängare lokala utsläppskrav – och vissa biljättar tog deras sida.

I striden mellan Donald Trump och de rebelliska delstaterna valde dock biltillverkarna i the Coalition for Sustainable Automotive Regulation att backa presidenten och hans linje kring en nationell utsläppsstandard. I gruppen ingick bland andra General Motors och Toyota North America. The Union of Concerned Scientists har beställt en enkät som sägs visa att GM har fått betala för sitt beslut. [Det rapporterar The Electrek](#).

Tusen personer som kör en Chevrolet, Buick, Cadillac eller GMC fick svara på hur de betraktar GM i ljuset av ställningstagandet. Enligt resultatet har bolaget förlorat i anseende, oberoende av kundens politiska tillhörighet. Matt George Associates som genomförde undersökningen berättar att 51 procent av den märkestrogna kärnan, som inledningsvis uppgav att de definitivt skulle köpa ännu ett GM-fordon i framtiden, ändrade uppfattning efter att de fick höra om bolagets agerande i utsläppsfrågan.

82 procent av undersökningens republikaner och 93 procent av demokraterna ansåg att GM borde stödja strängare utsläppsregler. Enligt Matt George Associates har GM:s anseende fallit från tidigare 93 procent till 44 procent. Och antalet GM-ägare som skulle kunna tänka sig att testa en annan biltillverkare nästa gång steg från 30 procent vid undersökningens början till 67 procent efter att deltagarna hade informerats om GM:s ställningstagande.

76 procent uppgav att deras uppfattning om GM skulle förbättras om bolaget bytte sida angående rätten till skärpta utsläppskrav på delstatlig nivå. Tidigare i år beställde the Union of Concerned Scientists en liknande enkät för Toyota, och enligt den hade bolaget förlorat nära en tredjedel i anseende på grund av sitt motstånd mot strängare utsläppskrav.

## 5. Nya uppgifter: Porsche ska lansera snikversion av Taycan

Publicerad 2020-04-21 18:38

Dessutom kommer två andra intressanta nyheter bland Taycanmodellerna.



**Vid lanseringen av** Porsche Taycan drog många efter andan när priserna presenterades. Turboversionen går loss på [1,7 miljoner kronor](#) och dyrast är Turbo S med en prislapp på 2,1 miljoner.

Strax därefter dök den billigare [Porsche Taycan 4S](#) upp och det går nu att bli Taycanägare för knappt 1,2 miljoner kronor. Men Porsche har stora planer för Taycan och ska lansera flera nya versioner de kommande åren, enligt uppgifter från sajten Motor.es.

**Mest intressant** är kanske en ny instegsversion som får hålla tillgodo med enbart bakhjulsdraft. Tack vare ett mindre batteripaket blir den billigare än dagens Taycan 4S, men den exakta prislappen är inte officiell.

Det är inte heller räckvidden, men det är ingen orimlig gissning att den hamnar på 30 mil (eller uppemot 50 mil som bäst om köparen väljer det större så kallade "Performance Battery Plus"-batteriet).

**Vid sidan av** snikversionen kommer Porsche Taycan även som kombi och den kallas då Cross Turismo. Den blir något högre än vanliga Taycan för att ge ett tuffare intryck. Planen är att modellen ska lanseras i höst.

Porsche ska även visa upp en så kallad GTS-version av Taycan som ska täppa till luckan mellan 4S och Turbo. Den får fjrhjulsdraft, drygt 600 hästkrafter och runt 45 mils räckvidd.

**Text Erik Söderholm**



## 6. Prov: Fjärde generationen av Audi A3 är en äkta premiumbil

Av Heinrich Lingner

Publicerad 2020-04-22, 15:53

Visst har Audi A3 alltid känts som en lite lyxigare VW Golf? Kompaktmodellen som kom 1996 vill i sin fjärde generation äntligen vara självständig och värdig premiumstämpeln.



*En närmast giftig uppsyn som enligt Audifolket själva har inspirerats av Lamborghini.*

### VAD ÄR NYTT?

Nya A3 är en komplett nytveckling som delar sin plattform MQB evo med åtskilliga koncernsyskon som exempelvis VW Golf 8, Seat Leon och nya Skoda Octavia. Den exteriöra designen är inte speciellt lik den förra generationens och är enligt Audi själva inspirerad av Lamborghinis sportbilar.

Nog finns det fog för ett sådant påstående – skarpa konturer blandat med konkava dörrsidor och breda, aggressiva axelpartier ger bilen en dynamisk uppsyn. Att grillen är gigantisk behöver vi ju knappast påpeka. Axelavståndet på 264 cm är identiskt med föregångarens men på längden och bredden har den inte alls så kompakta vagnen vuxit med tre centimeter (längd 434 cm, bredd 182 cm).

De större yttermåttarna känns tydligt i den helt nydesignade interiören som upplevs förvånansvärt luftig för en kompaktbil. Det är bara bakåtsikten som är dålig. Förarmiljön är numera helt digitaliserad, inte ens grundversionen har några analoga mätare längre.



*Topmodern förarmiljö, hög kvalitet och magnifika stolar. Det kan knappast bli bättre.*

På typiskt Audimanér kan såklart det mesta uppgraderas, så även här. Vill man ha en större skärm i Sverige är man dock tvungen att kryssa för Evolutionspaketet. Det innehåller visserligen en mängd trevligheter som en adaptiv farthållare, MMI-navigation plus som styrs via en pekplatta och strålkastare samt bakljus av LED-typ, men kostar hiskeliga 32 500 kronor extra. Knappast prisvärt till en kompaktbil.

Topmodern förarmiljö, hög kvalitet och magnifika stolar. Det kan knappast bli bättre.

Nästan alla funktioner i nykomlingen styrs av en centralt placerad pekskärm i likhet med den som vi hittar i nya Golf. Till skillnad från i Golf finns dock fortfarande två knapprader kvar i A3 som har placerats lättåtkomliga nedanför centralskärmen. Knapparna styr klimat-anläggningen och körinställningarna och underlättar handhavandet enormt.

Växelväljaren till den automatiska S tronicväxellådan verkar ha krympt i tvätten och är i generation fyra i samma storleksordning som en tumme av det ståtligare slaget. Lådan, som kan skötas manuellt via paddlar är kopplad till en 1,5-liters, fyrcylindrig TSI-bensinmotor som vi redan känner igen som en harmonisk drivkälla från andra koncernmodeller. I A3 är turbospisen om något ännu en aning mer kultiverad och mjuk.

Dessutom är drivlinan utrustad med en bränslebesparande 48-volts mildhybridlösning, som energiåtervinner och hjälper till att motverka turbohålet tack vare sin boostfunktion.

En modern Audi bör alltid rättfärdiga företagets motto "Vorsprung durch Technik" och lilla A3 är absolut inget undantag. Den kompakta bilen tar digitaliseringen till en ny nivå, erbjuder mängder av komfort- och säkerhetssystem och spelar till och med ut miljökortet i interiören. De tygklädda stolarna och dörrsidorna består nämligen av ett tyg producerat av pantade PET-flaskor.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

Tryck på startknappen i mittkonsolen, lägg i första växeln och bilen drar iväg på samma sätt som om den vore sugmotorförsedd. Den kombinerade startmotorn/generatoren utför sin uppgift effektivt, mjukt och omärkbart. 0–100 km/h går på hyfsade 8,4 sekunder och accelerationen känns ändå passande och tillräckligt snabbt. Toppfarten anges till 224 km/h.

Ut på motorvägen. Just motorvägsfarten verkar passa bilen som hand i handske. Motorn känns alert men samtidigt avslappnad och gör inte heller ljudmässigt alltför mycket väsen av sig. Dags att ägna sig åt de omfattande assistanssystemen. Standardmässigt har Audi A3 Pre Sense Front samt filhållnings- och undanmanöverassistans.

Vill man ha hela rasket får man lägga till den adaptiva farthållaren (som ingår i Evolutionspaketet), Pre Sense Basic (2 500 kronor) samt filbytesassistansen med exit warning och cross traffic assist (6 600 kronor).

Mest praktisk är dock den adaptiva farthållaren. Nej, systemet är inte alls lika finkänsligt som i märkets finare vagnar, men jobbar trots allt tillförlitligt. Den kamerabaserade vägmärkesidentifieringen (3 100 kronor) fallerade bara vid ett enda tillfälle under vår testrunda. Vid en motorvägsavfart sänkte bilen hastigheten trots att vägmärket gällde just utfarten.



*I baksätet är det fortfarande ganska trångt och dystert. Den dubbla C-stolpen stör sikten.*

På navigationssystemets uppmaning tar vi nästa avfart och överraskas över hur lätt den lilla Golf-kusinen tar svängen. Via Drive select-vredet väljer vi Dynamic. De adaptiva dämparna hårdnar och den progressiva styrningen blir märkbart tyngre. Så rustade kastar vi bilen genom kurvorna.

Helt utan ansträngning styr man A3 med millimeterprecision genom de olika kurvorna. Först när man plågar högerpedalen rejält svarar framaxeln med en diskret understyrning. Den enda relevanta kritikpunkten vi kan hitta här är att styrningen gärna hade kunnat ge mer feedback.

S troniclådan sorterar växlarne blixtrande kvickt och omärkbart. Visst kan man växla manuellt, men i Dynamic hittar elektroniken själv de optimala växlingspunkterna.

Underlagets kvalitet försämras plötsligt dramatiskt. Tillbaka till Comfort. A3 förblir trots allt sportigt stram utan att bli alltför plågsam. Korta ojämnheter hittar sin väg in till kupén, men stör knappt vilket först och främst beror på de fantastiska stolarna.

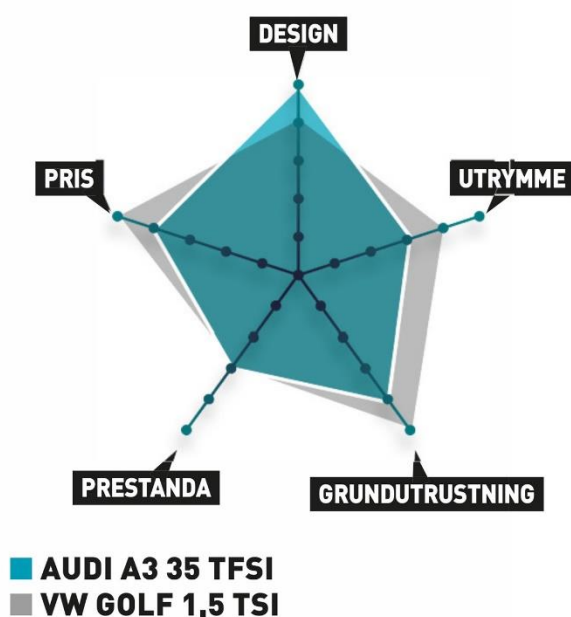
**AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI****TEKNISKA DATA**

**MOTOR:** R4, turbo, bensin, 1 498 cm<sup>3</sup>, 150 hk vid 5 000 r/min, 250 Nm vid 1 500 r/min. Sexväxlad manuell låda. Framhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 343/1 816/1 449 mm. Axelavstånd 2 640 mm. Tjänstevikt 1391 kg.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 8,4 sek. Toppfart 224 km/h. Förbrukning 4,8 l/100 km.

**PRIS:** från 277 000 kronor. Aktuell i maj.

**PERSONLIGHET****SUMMERING**

**BÄST:** Hög tekniknivå, kultiverad motor, Auditypisk kvalitet.

**SÄMST:** Mediokert utrymme bak, lite väl sportigt chassi.

**NÖRDFAKTA.**

Det är endast bilar med de starkare motorerna som begåvas med en multilänksbakaxel för dynamikens skull. De svagare motoralternativen (under 150 hk) får nöja sig med en bakaxel av halvstel typ.

**BORDE JAG KÖPA EN?**

Nya A3 har inte bara vuxit på längden och bredden, den har även vuxit upp. Den är helt enkelt en äkta premiumbil av hög kvalitet för förare som föredrar en känsla av lyx över maximala utrymmen och mångsidighet.

Försäljningsstarten är i maj, men den mildhybridiserade 150-hästars bensinmotorn finns inte tillgänglig då. Den förväntas dock komma kort efter marknadsintroduktionen. Priserna börjar på 277 000 kronor för en A3 35 TFSI med Prolineutrustning.

**Boka en Ditec® Lackskyddsbehandling fr. 3.995:- så bjuder vi på övernattnig på herrgårdshotell för 2 pers. Inkl. frukost** (värde upp till 1.700:-)

för att du din bil  
**DITEC®**

Gäller vid bokning av någon av Ditec's grundbehandlingar, t.o.m. 2020-06-30, kan ej kombineras med andra erbjudanden eller avtal.



**PRIS ÅRSD FÖR ALLA**  
Boka på  
resan.se

# SVENSKA DAGBLADET

## 7. Prov: Nya Peugeot 3008 Plug-In Hybrid 300

Eric Lund Publicerad 2020-04-21

Den franska suven kommer nu i elektriskt skräddarsydd kostym, och det gör den med bravur.



*Peugeot's laddhybrid är trots miljöbonus en dyr bil. Grundpriset ligger på nästan en halv miljon kronor och med några tillval sticker priset iväg. Att privatleasa kan vara ett alternativ.*

**Om typiska franska** karaktärsdrag är individualism, kreativitet och frihetskänsla så kännetecknas den stora grannen Tyskland snarare av mer ordningsamhet och gedigen ingenjörskonst. Visst är det stereotyper men tänk vilken bra matchning det ändå kan bli med ett äktenskap byggt på de här olika egenskaperna.

Nu skulle nog biltillverkaren Peugeot bli lite lätt förnärmat över att förknippas med germanskt fordonsmakeri – men nya 3008 SUV Plug-In Hybrid har faktiskt lite tyska kryddor i sin utformning och det är sagt i en verkligt positiv bemärkelse.

**Exteriört är bilen** en riktig skönhet som ingen kan skämmas för att ha på garageuppfarten – med sina strama och eleganta linjer och smala strålar till led-ljus därbak. Interiört ger Peugeot's digitala "i-cockpit" föraren god vägledning till information trots de många reglagen och alternativen.

Snygga knappar i aluminium hjälper till att plocka fram allt från navigation till klimat-anläggning, radio och hybridinformation. Det går att ladda smarttelefonen trådlöst – ett tillval – och det finns flera små fack som kan härbärgera bilnycklar, snusdosa och andra prylar i mindre format som man vill ha i närheten.

**Instrumenteringen** är klar och tydlig och på åttatumsskärmen är det enkelt att se både hur energiflödet i hybridkörningen fungerar och hur statistiken över förbrukningen sett ut under den senaste turen. Sådant är viktigt att följa i en laddhybrid, eftersom det är en smärre konst att få till de där få milen på el. Officiellt ligger den elektriska räckvidden på strax under sex mil, men under några halvkyliga vinterdagar i Sverige blir det svårt att komma upp i mer än tre eller fyra mil.

Uppvärmning av kupén drar el. Det gör också häftiga accelerationer och hårda inbromsningar, så det gäller att lägga om körstilen och trampa mjukare med gasfoten, om man vill behålla strömmen som dragfaktor.

Det finns en app till bilen, My Peugeot, där man kan såväl ställa in laddning som uppvärmning av kupén i förväg. Det går också att lägga upp sin rutt så att pauserna kan anpassas till de laddstationer som finns längs vägen.



*På åttatumsskärmen får du fram information om färdväg eller återstående eldrift.*



*Komforten i sätena – både fram och bak – håller hög klass.  
Den åttastegade automatlådan sköter växlingarna smidigt.*

**Apropå det där** med laddning, så hade vi inte tillgång till en laddbox under provkörningen men med Typ 2-kabeln – som är ett tillval – gick det riktigt raskt vid en av laddstolparna längs vägen. En paus på lite mer än en timme, sen var det elektriciteten som drev oss framåt igen. Den utlovade snittförbrukningen på 1,3 liter per 100 kilometer i hybridläge rann iväg några decimaler uppåt men så skötte sig inte gasfoten så snällt och mjukt som den ska göra under körningen på el heller.

Komforten i stolarna är fantastisk, både där fram och i baksätet. Under provkörningen, som huvudsakligen gick på skånska och halländska landsvägar, kändes det som att sitta i en skön länsfåtölj utformad av en renommerad ergonom.

**Med hybridläget inlagt** fördelas energin effektivt mellan de två drivlinorna så det var ett förhandsval under körningen. De andra körlägena är ren eldrift som man kan använda i hastigheter upp till 135 kilometer i timmen, sportläget med mer dynamik och fyrhjulsdriften. Det går också att lägga in B (brake) istället för D (drive) – det innebär att batteriet laddas samtidigt som bilen motorbromsas och du vinner alltså lite extra energi.

Det här är inte en bil för svår terräng, men fyrhjulsdriften i 3008 Plug-In Hybrid klarade i alla fall några rejäla och sliriga vattenfyllda gropar på en av sandstränderna i Halland.

**Men det är** en dyr historia. Grundpriset är nästan en halv miljon kronor och med några tillval springer tusenlapparna lätt iväg. Visst får du nästan 40 000 kronor i bonus, men bilen kostar ju ändå en bit över 400 000 kronor. Så varför ska du egentligen äga laddhybriden? Privatleasing kan i många fall vara ett smartare alternativ och enligt Peugeot Sverige väljer 25 procent av kunderna här att hyra i stället för köpa.

Med privatleasing slipper du lägga upp en kontantinsats och ta lån – och efter den treåriga avtalstidens slut lämnar du bara tillbaka bilen och kan leasa ett annat sprillans nytt fordon om du vill. Service och upp till 3 000 mil per år ingår i leasingkostnaden, och du slipper oroa dig för värdeminskningen. Att privatleasa den här nya laddhybriden kostar från 4 500 kronor i månaden – beroende på vad som ingår.



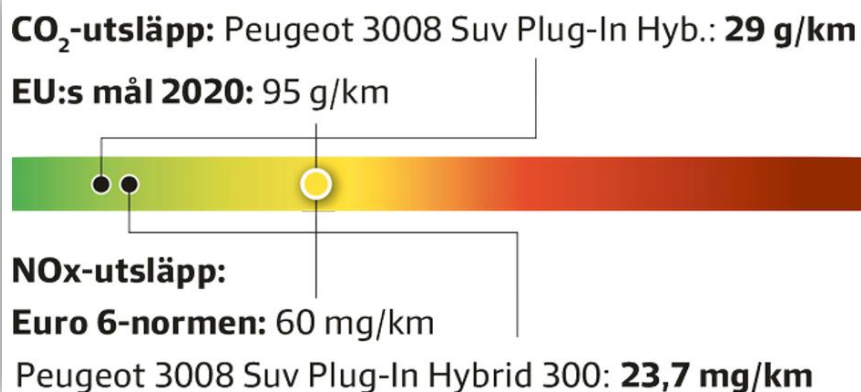
*Det finns ett litet utrymme för förvaring av laddkabel i bagageutrymmet.*



*Nya Peugeot 3008 Plug-In Hybrid 300 har trevliga köregenskaper i alla körlägen. Med en bensinmotor och två elmotorer ger Peugeots laddhybrid totalt 300 hästkrafter.*

## Specifikationer | Peugeot 3008 Suv Plug-In Hybrid4 300 Aut

<b>Grundpris:</b>	485 700 kr
<b>Förbrukning:</b>	1,3 lit/100 km i hybridläge (WLTP)
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	29 g/km (WLTP)
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	23,7 mg/km (WLTP)
<b>Motor:</b>	4-cyl, 1,6 lit bensin
<b>Kraftöverföring:</b>	8-stegad automat, fyrhjulsdraft
<b>Skatt:</b>	360 kr/år
<b>Max effekt:</b>	300 hk (kombinerad bensin+el)
<b>Max vridmoment:</b>	520 Nm (kombinerad bensin+el)
<b>Tjänstevikt:</b>	1 937 kg
<b>Längd/bredd/höjd:</b>	444/184/162 cm
<b>Bagage:</b>	520–1 482 lit
<b>0–100 km/h:</b>	5,9 sek
<b>Toppfart:</b>	235 km/h
<b>Markfrigång:</b>	21,9 cm
<b>Max släpvagnsvikt:</b>	1 250 kg



## Motor/växellåda

### Betyg: 5 av 6

Bra kraft med 300 hästar från både bensin- och elmotorer, och den elstyrda automatiska växellådan sköter sig smidigt i övergångarna mellan växlarna.

**Ekonomi****Betyg: 4 av 6**

Dyr i inköp trots bonus – och många tillval som man gärna vill ha adderar till totalkostnaden. Dock låg skatt och låga driftskostnader.

**Miljö****Betyg: 5 av 6**

Nollutsläpp under ett antal mil och låg snittförbrukning ger förstås bonus.

**Köregenskaper****Betyg: 5 av 6**

Mycket trevliga köregenskaper i alla körlägen, och en skön fjädring som klarar väg-gupp utan problem.

**Säkerhet****Betyg: 5 av 6**

Fem stjärnor i Euro Ncap. Adaptiv farthållare och backkamera ingår dock bara i den högsta utrustningsnivån.

**Helhet****Betyg: 5 av 6**

En fin och komfortabel laddhybrid med i stort sett allt man önskar sig. Visserligen når den inte upp till det utlovade antalet elektriska mil under svensk vinter men det gör inte konkurrenterna heller.

**Två rivaler****Volvo XC60 T8 Twin Engine**

Pris från: 591 900 kr.

406 hk.

CO2-utsläpp: 49 g/km.

**Ford Kuga 2,5 Plug-In Hybrid**

Pris från: 455 200 kr.

225 hk.

CO2-utsläpp: 32 g/km.

## 8. Ford Mustang Cobra Jet 1400 är en eldriven dragster med 1 400 hästar

Publicerad 2020-04-23 9:42

"Eldrivlinor ger oss en helt ny typ av prestanda", enligt Ford.



*Ford Mustang Cobra Jet 1400 är en eldriven dragster med 1 400 hästar*

**FILM:** <https://youtu.be/q7WqkJna-IM>

Senare i år kommer Fords [eldrivna version av Mustang](#) dyka upp på vägarna. Men innan dess har ingenjörerna roat sig med ett sidoprojekt i form av en helt eldriven dragsterprototyp av Mustang.

Till skillnad från dragsterbilar med förbränningsmotor är Ford Mustang Cobra Jet 1400 helt tyst – men inte desto mindre imponerande för det. Bilen ska klara kvartsmilen, 0–402 meter, på strax över åtta sekunder och Ford siktar på en sluthastighet på över 270 km/h.

**Som jämförelse listar** sajten Dragtimes en tid på kvartsmilen på 10,4 sekunder för Tesla Model S med en sluthastighet på "bara" 201 km/h. Men då är å andra sidan Forden en riktig dragsterbil medan Teslan är en familjebil.

Ford Mustang Cobra Jet 1400 har som namnet antyder 1 400 hästkrafter och ett vridmoment på 1 500 Nm tillgängligt direkt från start.

– **Eldrivlinor ger oss** en helt ny typ av prestanda och helt eldrivna Cobra Jet 1400 är ett exempel på hur vi pressar ny teknologi till den absoluta gränsen, säger Dave Pericak på Ford.



TEXT Erik Söderholm

[Eldriven Mustang-SUV med lång räckvidd](#)

## 9. Land Rover lanserar trecylindrig laddhybrid

AV BOBBY GREEN 2020-04-22 KL 09:00

Drivlina som går att få till Evoque och Discovery Sport



**FILMER:** <https://youtu.be/QRzMp5zHTlw>  
<https://youtu.be/W1PuIFB8gx0>

För ett år sedan fick sig Land Rover Discovery Sport en facelift och lanserades som mildhybrid. Man berättade i samband med detta att även en laddhybrid-version skulle dyka upp och nu presenteras den. Drivlinan består av en trecylindrig bensinare på 1,5 liter som ger 200 hästar. Den i sin tur paras ihop med en elmotor på 110 hästar som får sin kraft från ett batteri på 15 kWh. Alltsammans är kopplat till en åttastegad automatlåda som driver alla fyra hjulen. Även Evoque får ta del av drivlinan och den kommer att erbjudas till andra modeller framöver, Defender lär vara en av dessa.

Batteriet ska man kunna ladda från tomt till 80 procent på 30 minuter om man har tillgång till snabbladdning. På bara el kommer Evoque 6,6 mil, Discovery Sport 6,2 mil. Den blandade förbrukningen anges till 0,14 respektive 0,16 liter per mil.

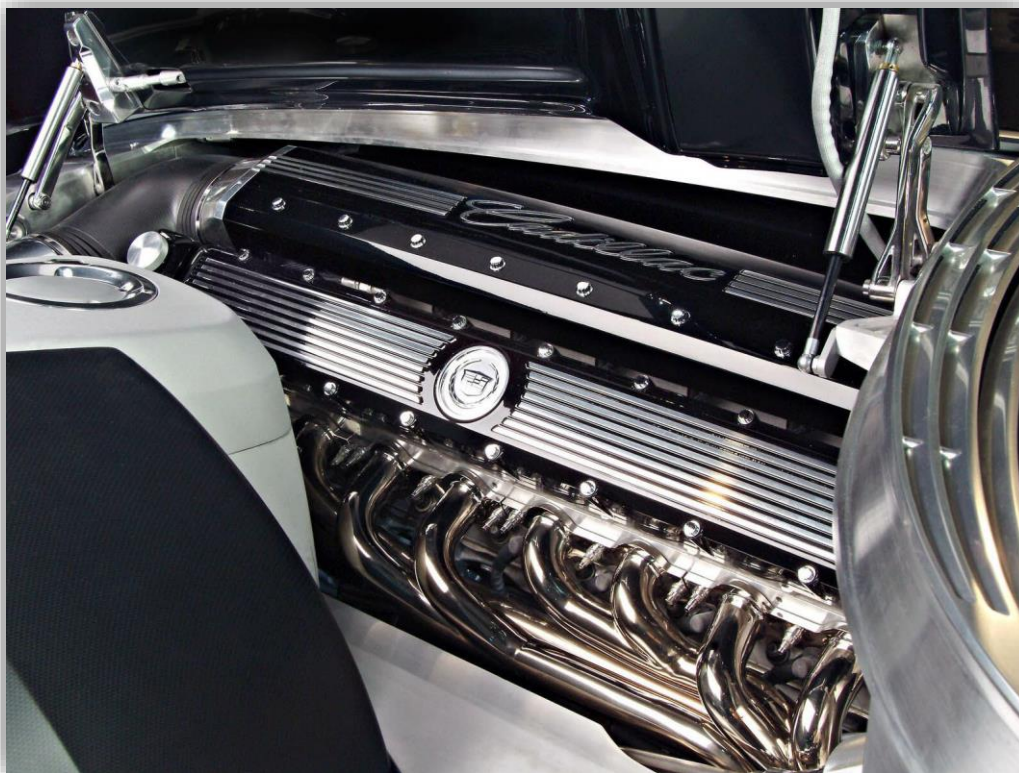
Vad de nya drivline-alternativen kommer ha för prislappar är oklart för tillfället.

[autoexpress.co.uk](http://autoexpress.co.uk) +

## 10. Motorer med udda cylindervolym, del 2

16/04/2020

Ovanligt utförande av ovanliga motorkonfigurationer



Förra veckan skrev jag om fyra olika bilar vars motorer kännetecknades av märklig slagvolym. Ni fick läsa om en bil med tre cylindrar, en med fyra, en med fem och en med sex cylindrar, alltså ganska allmogliga cylinderantal. Jag lovade att vi den här veckan skulle ta itu med sådant som är lite mer exotiskt; nedan följer en sammanställning av mer cylinderstinna bilmotorer, givetvis fortfarande på temat udda slagvolym.

### Åtta cylindrar



*En 155-hästares sugmotor på två liter är mindre än vad de flesta väntar sig av en Ferrari.*

Eftersom spännande åttacylindriga motorer, liksom sina sexcyndriga kompisar, finns i drivor tänker jag avgränsa mig genom att fortsätta på Blocket-temat, där jag avslutade senast. En bil som fortfarande finns till salu där är nämligen den mycket ovanliga 208, från Ferrari! Likt den Daihatsu som nämndes förra veckan är skälet till den märkliga slagvolymen, som i det här fallet är samma två liter som i Koenigsegg Gemera, skatter. Över den gränsen ger de italienska taxeringsreglerna upphov till en rejäl prispremie, och Ferrari trodde sig kunna fylla skatteken med denna tvålitersvariant av deras 308. Att endast antalet tillverkade exemplar stannade på 160 kan sannolikt tillskrivas V8:ans toppeffekt, som faktiskt var en ännu lägre siffra. Inte undra på att motorn ganska snart försågs med turbo.

## Tio cylindrar



*Från och med 2008 hade Dodge Vipers V10-motor en slagvolym på hisnande 8,4 liter!*

Ferrarins behov av överladdning fanns däremot inte i V10-motorn som satt i Dodge Viper. Det berodde på att amerikanerna som byggde bilen gav blanka fan i vad eventuella italienska köpare skulle behöva pröjsa staten för att få köpa en. Under sitt sista decennium låg cylindervolymen på 8,4 liter. För att sätta det i perspektiv överstiger det motsvarande siffra för Bugattis W16-motor.

## Tolv cylindrar



*De tolv cylindrarna i Ferrari 125S inte större än snapsglas.  
Finska snapsglas, förvisso.*

De minsta cylindrarna i hela min sammanställning som helhet hör hemma i en V12:a. De är så små att det ryms tre av dem bara i volymskillnaden mellan ovan nämnda motorer från Chrysler respektive Bugatti. Resultatet är en tolvcylindrig V-motor på ynka 1,5 liter, vilket betyder att varje enskild cylinder är 125 kubikcentimeter stor. Av denna siffra kommer modellnamnet för den skapelse den hamnade i: Ferrari 125 S – också känd som världens första Ferrari.

## Sexton cylindrar



*Tack vare cylinderavstängning hade V16-motorn i Cadillac Sixteen kunnat bli en bil för Greta Thunberg. Not!*

I termer av 16-cylindriga bilar är Bugattis alla skapelser sedan 2005 svåra att ignorera. Med sina åtta liters slagvolym har de likväl halvliterscylindrar som vilken Volvo som helst. Det känns nästan som att det inte funnits andra gatbilar med så många cylindrar, men turligt nog är det bara nästan sant. Under 1930-talet designade Cadillac hela två olika V16-motorer och även om de var allt annat än kommersiella framgångssagor lade de grunden för konceptbilen Sixteen, som visades upp 2003. Slagvolymen låg på 13,6 liter, men i syfte att begränsa bränsleförbrukningen kunde tolv av 0,85-literscylindrarna stängas av för att i praktiken lämna kvar en enkel fyrcylindrig motor på 3,4 (!) liter till vardagens bestyr.



## Karl Cajmatz

En av redaktionens fashionistas, som på sistone fattat tycke för V6-motorer. Den allra bästa designades av Giuseppe Busso, för oss som inte behöver en bil som startar varje dag.

# Feber

## 11. Idag öppnar Nürburgring sin verksamhet igen

AV BOBBY GREEN 2020-04-30 KL 08:20

Med nya restriktioner



Nürburgring har med anledning av Coronaviruset varit stängt för allmänheten i ett par veckor men idag öppnar man återigen upp racerbanan. Man ska ha vidtagit åtgärder för att säkerställa alla besökares säkerhet och man ser även till att desinficera personalens bilar, hjälmar, kontorsmöbler kontinuerligt.

Körningen för turister är numera "kontaktfri" för att minimera risken att personal och andra förare smittar varandra. Man måste köpa sin biljett på nätet i förväg och man får nu inte ha mer än en passagerare med sig i bilen när man kör. På plats får du också bara gå ut ur bilen om du måste gå på toa. Alla parker runt banan är stängda för att minimera antalet åskådare.

**Bonusklipp nedan.**



**FILM:** <https://youtu.be/1ZLXUDac7Xq>



## 12. BytBil avslöjar: Kungen köpte BMW:s nya superbil

Maths Nilsson

2020-04-30

**Fyller 74 år i dag - fick 1,7-miljonersbilen lagom till födelsedagen**



**FILM:** <https://youtu.be/ZMyqX8a9jGY>

### Grattis på födelsedagen, kung Carl XVI Gustaf!

BytBil kan på bemärkelsedagen avslöja Hans Majestäts present till sig själv: En splitterny BMW M8 Competition med 625 hk levererades till konungen för ett par veckor sedan.

I dag på valborgsmässoafton fyller Sveriges kung, Carl XVI Gustaf, 74 år. Monarken har under de senaste veckorna bott på Stenhammars slott tillsammans med drottning Silvia för att minimera risken att bli smittad av coronaviruset. Vid två tillfällen har kungen hållit uppskattade tv-tal till svenska folket. Från sitt kontor har kungen hållit videomöten, bland annat med MSB. Kungen firar i dag sin födelsedag på Stenhammars slott i stillhet med drottning Silvia.

En av kungens största passioner i livet är bilar. Han är ägare av en imponerande bilsamling med bland annat Ferrari, Ford Mustang och en AC Cobra.

BytBil kan i dag som första media avslöja att den kungliga bilsamlingen fått en rejäl förstärkning lagom till Carl XVI Gustafs 74-årsdag. För ett par veckor sedan blev kungen ägare till BMW:s snabbaste serieproducerade bil någonsin, en BMW M8 Competition Coupé av årsmodell 2020.



BMW M8 Competition har superbilsprestanda, men är mer en blixtsnabb långfärdsbil än en racerbil trots att den har kolfibertak. Bilen har en V8-motor med dubbelturbo på 625 hk. Det är tillräckligt för att klara 0-100 km/h på 3,2 sekunder. Toppfarten är 305 km/h. Bilen har hyllats för sitt fantastiska avgasljud från de fyra utblåsen. När V8:an på 4,4 liter varvar ur med öppna avgasspjäll sägs ljudet vara fantastiskt, ja du kan själv lyssna i Youtube-klippet ovan. Bilen kostar över 1,7 miljoner kronor och det är Förenade Bil i Malmö som nu kan titulera sig som kunglig hovleverantör.

Kungen valde en M8 med speciallackering från BMW:s Individual-avdelning, BytBil har ännu inte kunnat utröna den exakta kulören. Inredningen är full med kolfiber och sportstolarna är gjorda av rött och orange läder, taket i alcantara. Kungen valde till svarta lister och utvändigt kolfiberpaket, så bilen ger verkligen ett sportigt intryck. Två andra tillval på bilen är BMW:s laserlampor och keramiska bromsar.

Kungen har inte ägt någon BMW på flera år, men är annars känd som en stor beundrare av de snabbaste bilarna från Bayern i Tyskland. Han har tidigare ägt såväl en BMW M3 som flera M5-bilar. Den övriga bilsamlingen går heller inte av för hackor. Kungen äger bland annat en Shelby Mustang, en äkta AC Cobra, en DeTomaso Pantera och en Ferrari 599 GTB med V12-motor. Även den legendariska Porsche 911 Targan som Silvia åkte med i på Öland när de var nykära står i det kungliga garaget.

Ett fyrfaldigt leve till vår bilkung!

## Relaterade artiklar



[Se listan: Kungens otroliga bilsamling](#)

## BILNYHETER

Kungen vågar köra Ferrari när andra byter till elbil

20 feb. 2019

### 13. Namnsdagsbilen Triumph Mayflower!

Publicerad 1 maj 2009 text Carl Legelius

**I dag när det är första maj och när Valborg har namnsdag vill vi förstås fira Mayflower!**



Det engelska ordet mayflower betecknar alla blommor som slår ut i månaden maj. I Sverige är Majblomma, ursprungligen Förstamajblomma, en konstgjord blomma som säljs för välgörenhet.

Mayflower var namnet på det skepp som år 1620 förde de första engelska pilgrimerna över Atlanten till Amerika. Med den associationen valde Standard-Triumph år 1949 namnet Mayflower för sin minsta bil som man hoppades kunna exportera till USA.

Över Standard-Triumph styrde **Sir John Black** med järnhand. Han var tilltalad av de skarpkantade karosser som kallas razor-edge och som var mode för Rolls-Royce alldeles före andra och efter andra världskriget. Han beordrade sådana karosslinjer för Mayflower.

Formgivarna invände att den stilen inte skulle passa en så liten och kort bil som Mayflower.

Det ignorerade Sir John. Han hade nämligen hört att amerikaner var mycket imponerade av Rolls-Royce och trodde att de skulle köa för att köpa en mindre bil i samma stil.

Det visade sig att formgivarna, som ändå gjort det bästa av situationen, hade rätt och Sir John fel. Mayflower, som tillverkades 1949-1953, gjorde inte säljsuccé någonstans, allra minst i USA.

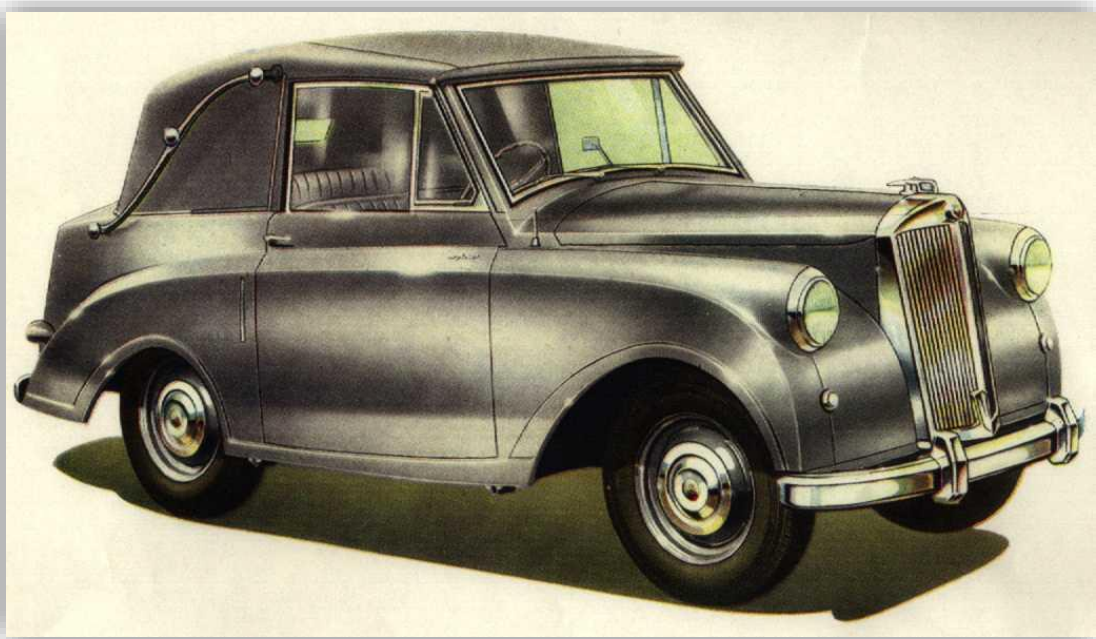
Triumph Mayflower blev en kuriositet, en småbil med pretentioner. Som sådan är den mer uppskattad av dagens samlare än de samtida nybilsköparna.

Mayflower var för all del en välgjord bil med konventionell teknik. Motorn var en sidventilare på 1,25 liter som hämtats från förkrigstidens Flying Standard 10. Växellådan var treväxlad med rattspak och fram var det separatfjädring.

**I Sverige sålde ANA cirka 1 000 Mayflower**, de allra flesta monterade i Nyköping av delar importerade från England.



*Hade bara hjulbasen varit längre  
hade Mayflower kunnat var en riktig stilig bil.*



*Ett år efter Saloonen kom också en drophead  
med traditionella sufflettbeslag.*





#### 14. Fredagshumorn: Peter Stormare berättar hur allt en gång började



**FILM:** <https://youtu.be/wlk73J6MFy8>



#### 15. Fredagsfilmen: Charlie Caper i Talang 2009 (Sweden's got Talent)



**FILM:** <https://youtu.be/bVd8B2aRAuk>

## 16. Motorsport och corona - del 3, förarna

Text: Mattias Persson

Publicerad: 2020-04-08 11:12 Uppdaterad: 2020-04-08 12:05



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 den avslutade delen kikar vi på hur förarna tacklar den uppkomna situationen.



*Dino Beganovic, Ferrari-junior och förare för Prema i Formel 4.*

### Hur påverkas du av coronaviruset?

Det är ett stort problem i hela världen det här viruset. För min del påverkar det väldigt mycket när det gäller förberedelserna inför säsongen. Det är mitt första år i formelbil, så det är väldigt viktigt att testa mycket – men vi har inte kunnat köra en enda meter. Jag har inte heller kunnat jobba med teamet, för de är baserade i Italien. De andra teamen kunde göra ett test på Oschersleben innan allt stängde ner, men Prema fastnade på gränsen till Österrike så vi fick ställa in det också.

### Hur får du tiden att gå just nu?

Jag kör en hel del simulator mot mina kompisar, nästan bara iRacing. Jag har kört en Formel 4-serie mot andra F4-förare där vi möts i olika formelbilar – Formel Renault, F3, Pro Mazda. Det är ett helt mästerskap och man får till och med prispengar, 750 euro till ettan. Just nu ligger jag tvåa och vi är 40 stycken som kör. Jag tror att det här verkligen kan bli jättebra för e-sporten!



*Felix Rosenqvist, förare, IndyCar.*

### Hur påverkas du av coronaviruset?

Här i USA är nästan allting stängt, så det är svårt att träna över huvud taget. Alla våra race är inställda åtminstone fram till maj. Vi åkte till premiären i St. Petersburg men den ställdes in på plats i allra sista minuten. Det är en märklig känsla, nästan som att man gått in i ett nytt vinteruppehåll.

### Hur får du tiden att gå just nu?

Jag kör rätt mycket simracing - det har verkligen fått ett uppsving under de här dagarna! Det är massor av förare från både IndyCar och F1 och flera andra serier som börjat köra online istället. Jag körde precis ett race med Max Verstappen, till exempel. Snart kommer en helt egen IndyCar-serie på iRacing. Det är grymt kul, och faktiskt rätt bra koncentrationsträning. Det är verkligen skoj att se hur vi kan anpassa oss och samtidigt göra sporten mer tillgänglig för folk.



*Robin Hansson, förare, Porsche Supercup och Porsche Carrera Cup Scandinavia.*

### **Hur påverkas du av coronaviruset?**

För min del och för oss i Fragus Motorsport ska det inte behöva påverka så mycket. Vi kör i egen regi och har fördelen att inte vara så beroende av sponsorer. Däremot blir det svårt för väldigt många andra team som säljer in framför allt Monaco (en tävling som ställts in) som ett herrejösses-event för bolagen som sponsrar. Det är säkert många som kommer att dra sig ur nu.

### **Räknar du med att ni fullföljer era planer på att köra Supercupen i år?**

Som det är just nu är vi med, men... Vi får se. Det är en svinsvår fråga faktiskt. Det beror på när det drar igång och så vidare. Skulle det dra ut på tiden fram till juli/augusti kanske det inte går att motivera. Vi lägger mycket pengar. Men i dagsläget, ja, klart vi ska köra.



*Linus Lundqvist, förare, Formula Regional Americas (F3, USA).*

### **Hur påverkas du av coronaviruset?**

För min del har de ställt in alla de tester vi hade planerat inför säsongen. Det drabbar mig kanske lite mer just i år när jag ska byta både bil och kontinent. Det vi vet idag är att de har skjutit upp första racet, men att det förmodligen blir fler. Allt är lagt på is tills man löser den här situationen. Jag hade faktiskt en speciell helg för ett tag sedan. Jag åkte över till USA för att förbereda mig inför första testet. Jag landade i San Francisco, och 12 timmar senare fick jag veta att allt var inställt. Jag åkte hem igen med första bästa plan!

### **Hur får du tiden att gå just nu?**

Jag försöker först och främst att hålla igång det fysiska, som alltid. Det är lätt att tappa det just nu. Sedan försöker jag lägga en del tid i simulatören, även om jag inte har de bästa grejerna. Dessutom pågår det alltid ett kontinuerligt arbete med budget och sponsorer. Helt ärligt blir det ju ändå mycket dötid, men det är samma för alla.



*Joel Eriksson, förare Formel E (GEOX Dragon) och ADAC GT Masters (BMW).*

### **Hur påverkas du av coronaviruset?**

Man blir förstas väldigt begränsad. Mitt stora jobb i år är att utveckla simulatören som Dragon använder i Formel E, och den finns i England. Man är van att flyga fram och tillbaka dit men den arbetsuppgiften är just nu helt lagd på is. Alla Formel E-race är inställda tills vidare. Just nu vet ingen var nästa race ska gå, eller när, och då vet man heller inte vad ska förbereda sig inför. Det står still för alla parter och det är samma sak i GT Masters. Vi hade vårt officiella test planerat den 6-7 april och privata tester den 14-15:e. Allt det är inställt. Första racet har skjutits upp.

### **Hur får du tiden att gå just nu?**

För egen del känner jag egentligen inte av det så jättemycket i sig. Jag har att göra i min verkstad. Just nu totalrenoverar jag en Ford F-100 pickup truck. En 54:a. Det håller mig sysselsatt varje dag. Sedan försöker jag hålla igång med träningen också. Jag vet att många har börjat köra simracing nu, men jag har ingen tillräckligt bra simulator för det. Det är ju sjukt kul annars, så det kanske är något jag får titta på framöver. Just nu har jag att göra ändå.



*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?**

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 folktracearrangörerna. 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 folkkära 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**