



Rolls-Royce 40/50 hk Silver Ghost 1907

Så startar man 1909 Rolls-Royce Silver Ghost: https://youtu.be/pf_6XPEP51A

MOTORNYTT
Föregående

fredag 15 maj
onsdag 13 maj

1. Volvo börjar bygga elmotorer – slutar med bensin- och dieselmotorer
2. Nästa Volvo XC90 blir ett självkörande motorvägslok – men är försenad
3. Kinesiska elbilarna – nu är de på väg till Europa
4. Ny elsuv från Kina på ingång – börjar säljas i Norge
5. Det här är Citroëns nya högbyggda sedan C3L
6. Prov: Audi e-tron Sportback – mindre takhöjd, mer batteri
7. Audi Q5 TFSIe blir ännu vassare
8. Alpina D3 S – snabb familjefraktare
9. Toyota har nu sålt 15 miljoner hybrider
10. Trots krisen – Ferrari går som tåget
11. Teslaforskarnas nya idé: Eldriven räckviddsförlängare
12. Vad är grejen med Öhlins?
13. Tvärnit för nya bilar i Sverige i april
14. Samlarbilar säljs på svensk auktion
15. Klassiskt bilmärke: Goggomobil
16. Fredagshumorn
17. Fredagsfilmen
18. Är svensk motorsport på väg att kvävas?



1. Volvo börjar bygga elmotorer – slutar med bensin- och dieselmotorer

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-07, 11:51

Eldrift är framtiden för Volvo. De utvecklar nu sina egna elmotorer och ska sluta göra förbränningsmotorer.



XC40 P8 Recharge är Volvos första helt elektriska bil. Elmotorerna kommer från Valeo Siemens, men framöver ska Volvo Cars göra sina egna elmotorer.

– Nästa generation gör vi själva. Vi har redan prototyper snurrande vilket är jättekul, säger Caroline Kjellin, ansvarig för utvecklingen av eldrivlinor på Volvo Cars till tidningen Ny teknik.

Samtidigt slutar Volvo utveckla och tillverka förbränningsmotorer. Det innebär inte att Volvo ska sluta sälja bilar med förbränningsmotorer, men motorerna kommer att utvecklas och produceras i ett nytt bolag inom Geely som ska förse bilmärkena inom koncernen med förbränningsmotorer.

Omkring tre tusen Volvo-anställda omfattas av omorganisationen. De återstående Volvo-ingenjörerna kan nu helt koncentrera sig på eldrift och det finns en förhoppning om att Volvo ska få bli ansvariga för elmotorer inom Geely.



Drivlinan till Volvo XC40 P8 Recharge

Anledning till att Volvo vill utveckla egna elmotorer beror på att de vill få full kontroll över både hård- och mjukvara för att kunna utveckla de funktioner och egenskaper som de önskar. Det snabbar också upp utvecklingsprocessen.

– Vi fokuserar på en modulär utveckling vilket innebär att vi ser till att elmaskinerna ska gå att använda i fram-, bak- samt fyrhjulsdrivna applikationer. Det behövs för att skapa bredden av modeller vi vill ha, säger Caroline Kjellin.

Volvo kommer att fortsätta erbjuda laddhybrider, men elmotorerna till dessa kommer fortsatt att köpas in.



Polestar 2 delar plattform med Volvo XC40.

Just nu jobbar Volvo med eldrift till den mindre plattformen CMA som också används av Polestar. Huvudfokus ligger på att ha en elmotor för vardera hjulaxel, men andra varianter ska också vara möjligt om man vill göra billigare varianter med en motor eller mer prestandainriktade modeller med fler än två motorer.

Volvo jobbar också med en ny plattform som heter SPA2 och som kommer att användas i de större bilmodellerna (60- och 90-serierna). Först ut blir [nästa generation av XC90](#) som lanseras 2022.

För batterierna har Volvo en annan strategi. Battericeller köper Volvo Cars in av LG och CATL. Anledningen är att batteritillverkning är en avancerad process och produktutvecklingen är väldigt resurskrävande. Då blir det mer kostnadseffektivt att köpa in cellerna.

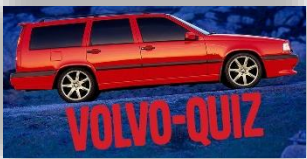
I volvofabrikerna monteras cellerna ihop till färdiga batteripaket som är anpassade för respektive modell. Volvos fabrik i USA byggs nu ut för batterimontering till nästa generation XC90.

Volvos elbilsstrategi

Mildhybrider – modellbeteckning B: Erbjuds i XC90 och XC60. Här får förbränningsmotorn hjälp av en elmaskin som agerar både startmotor och generator. Elektrifieringen sänker bränsleförbrukningen.

Laddhybrider – kallas Recharge: Erbjuds i alla modeller-serier. En förbränningsmotor kombineras med elmotor. Klarar kortare sträckor helt på el.

Elbilar – kallas Recharge och har modellbeteckningen P: Erbjuds i **XC40 P8 Recharge**, ytterligare modeller är planerade på samma plattform (CMA) och på en ny större plattform (SPA2).



[Quiz: Vad kan du om Volvo?](#)



[Nästa Volvo XC90 blir ett självkörande motorvägslok – men är försenad](#)



[Volvo XC90 som polisbil – så skulle den kunna se ut](#)



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

2. Nästa Volvo XC90 blir ett självkörande motorvägslok – men är försenad

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-06 20:46

Volvo tvingas skjuta upp lanseringen av nästa generations XC90 ett år, till 2022. Bilen kommer att bli självkörande på motorväg med hjälp av lidarsensorer som känner av omgivningen.



Precis som dagens XC90 var början på en ny generation Volvo-modeller kommer nästa XC90 bli den första modellen med en ny plattform som kallas SPA 2.

[Vi har tidigare skrivit om](#) planerna för nästa generation av XC90. Tanken var att bilen och all ny teknik skulle lanseras under 2021. Det är också tänkt att bilen ska komma i ett helelektriskt utförande som ska tillverkas i USA och det inte kommer att erbjudas någon dieselmotor.

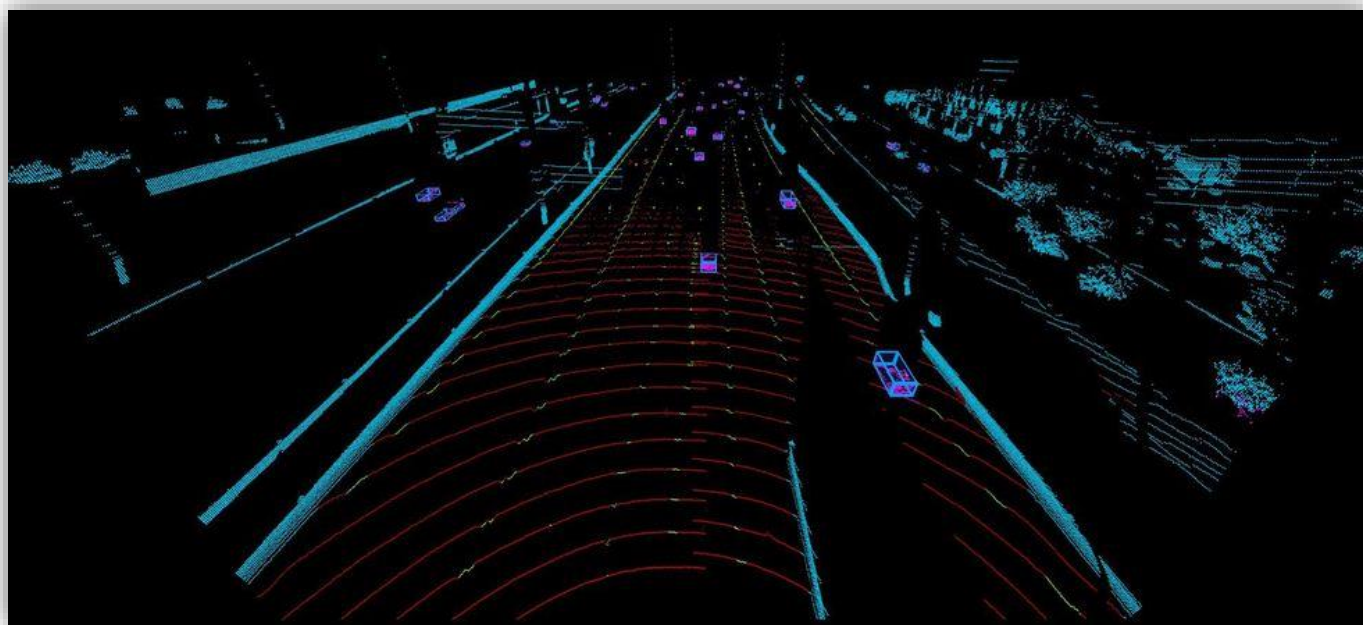
Enligt Dagens Industri har Volvo tvingats revidera planerna för XC90 och skjuta fram lanseringen ett år till 2022.



Så här kan lidarsensorerna monteras i taket för att ge bästa möjliga sikt.

Samtidigt passar Volvo på att berätta mer om nästa XC90 och mer specifikt om dess självkörande funktion "Highway Pilot" för motorvägskörning.

Systemet använder lidarsensorer som är monterad i taket för att ge bästa möjliga sikt. Sensorerna avger laserljuspulser som skannar omgivningen och skapar en tredimensionell karta som uppdateras i realtid. Utöver datan från lidarsensorerna använder även systemet kameror och radar för att samla in information om trafikmiljön.



Så här ser lidarsensorerna den omgivande trafikmiljön

Tekniken är utvecklad av företaget Luminar och systemet kan uppdateras över internet.

Planen är att förbättra och utöka förarassistanssystemen framöver. Alla SPA 2-baserade bilmodeller kommer att vara anpassade för att ha lidarsensorer som standard.

– Autonom körning har potential att bli en av de tekniker som räddar flest liv i historien, förutsatt att den introduceras på ett ansvarsfullt och säkert sätt, säger Henrik Green, utvecklingschef på Volvo Cars.

Utöver XC90 filar även Volvo på en större suv [som kanske får namnet XC100](#).

Visa kommentarer

[Nya XC90: Volvo-utvecklingens fanbärare](#)

[Volvo XC90 får ett större syskon](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Volvo XC90 som polisbil – så skulle den kunna se ut](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

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

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

Av Magnus Fröderberg



3. Kinesiska elbilarna – nu är de på väg till Europa

Av Birgit Priemer, Publicerad 2019-12-07 06:15

Sakta men säkert börjar även genomsnittssvensken känna igen de största kinesiska bilmärkena, men än så länge har inget av dessa lyckats etablera sig på våra breddgrader. Geely, Lynk & Co och Byton ska äntligen ändra på detta, men har de vad som krävs?



Från en stormakt i skuggan av västvärlden till en global storspelare. Kinas och Geelys utveckling har gått i en rasande takt. Det unga företaget (grundat 1986) har varit i rampljuset sedan man tog över Volvo 2010 och nu senast som ny stor aktieinnehavare i Daimler.

I samband med insteget hos Daimler ingick Geely ett joint venture-samarbete med Mercedes där den kinesiska giganten står för utvecklingsarbetet för nästa generation Smart. Från och med 2022 byggs stadsbilen i Kina och "med en större produktportfölj än någonsin tidigare" enligt An Cong Hui, Geely Holding Groups president och samtidigt grundaren Li Shufus högra hand.



På hemmaplan är intresset gigantiskt för de nya bilmärkena.

Men Geely spelar inte bara nyckelrollen hos Daimler. Koncernen som skapade rubriker när man tog över det engelska traditionsmärket Lotus har redan lyckats bygga ett imperium i sitt eget land, vars centrum ligger i Hangzhou, en och en halv timme utanför Shanghai.

Koncernens strävan efter tillväxt är högst påtaglig här. Inte bara på grund av det 706.000 kvadratmeter stora fabriksområdet, som i ärlighetens namn är så stort att man blir mållös, utan även för att man bygger ut det angränsande områdena i sanslös takt. Mer än 30 skyskrapor skjuter ur marken snabbare än ett gäng champinjoner, omgivna av ett gigantiskt nöjesfält komplett med pariserhjul.



Även om årets första månader inte alls har varit lika lönsamma för Geely som prognosen lovade ska man dock inte underskatta koncernens långtidstrategier. Sedan köpet av Volvo följer Hisingens stolthet en strikt expansionsplan, har alla nödvändiga (finansiella) resurser i ryggen och ska även konkurrera i elbilsbranschen med hjälp av syskonmärket Polestar.

Även moderkoncernen Geely har satt foten i elbilsträsket med märket Geometry, framför allt för att tävla globalt mot Tesla. Deras Model 3 får inom kort konkurrens av en femsitsig sedan vid namn A, med en räckvidd på mellan 41 och 50 mil beroende på batteripaket (52–62 kWh). Nästa steg blir (så klart) en SUV samt en crossovermodell som båda bygger på samma plattform som sedanen.



Även Uber har mött sin överman i Kina med Geelys Caocao-satsning. Till skillnad från det amerikanska företaget visar Geelys version redan svarta siffror tack vare 20 miljoner användare i mer än tolv kinesiska metropoler.

Självklart använder Caocao till övervägande del produkter ur Geelys egen portfolio som exempelvis mellanklassbilens Emgrand EV. Inom en snar framtid planerar Geely att öka andelen sålda elbilar till hisnande 90 procent samtidigt som man forskar inom bränslecellstekniken och syntetiska drivmedel.

Även Lotus kommer så småningom ställa om från förbränningsmotorer till ren eldrift. Redan nu har Lotus startat ett projekt för en ny eldriven hyperbil med mer än 1.000 hästkrafter, den första nya modellen sedan 2008. Utan Geelys massiva finansiella injektioner hade projektet aldrig blivit av eller Lotus funnits kvar.



Byton M-Byte har en gigantisk 48-tumsskärm.

Hyperbilen, vars namn ännu är okänt, kommer traditionsenligt byggas i Hethel, Norfolk. "Lotus är bra för Geelys image", förklarar Lotus nya vd Feng Qingfeng som samtidigt innehar positionen som Geelys vicepresident samt teknikchef hos Geely Auto Group.

För tillfället attackerar Geely på samtliga fronter och planerar exempelvis med märket Lynk & Co insteget i Europa med hjälp av en abonnemangstjänst à la Netflix. Dessutom har Geely byggt ett nytt utvecklingscentrum i tyska Raunheim nära Frankfurt där inte bara en ny elbilsplattform utvecklas utan även nya affärsmodeller som fungerar i vår mobila tidsålder.



En av dessa affärsmodeller är projektet LEVC (London Electric Vehicle Company) som även det förvärvades av Geely för ett antal år sedan. Där byggs för tillfället modellen TX5, den senaste reinkarnationen av den legendariska Londontaxin som i sin senaste form inte längre drivs med diesel utan av en elmotor som får understöd av en mindre förbränningsmotor från Volvo.

2.000 exemplar finns redan på Londons gator, men den engelska metropolen kommer inte att vara ensam om den ikoniska taxiflottan.

I Tyskland använder exempelvis företaget Ioki, ett dotterbolag till Deutsche Bahn, TX5-modellen som shuttlebil som kan bokas via en app. Efter sparkcykelförebild funderar man även på en lätt lastbilsmodell på samma plattform som transportlösning i städerna.

Produktionskapaciteten finns i alla fall: Fabriken i Coventry skulle kunna producera upp till 80.000 bilar per år. Självklart hade modellen i så fall även erbjudits i Kina, där behovet av smarta transportlösningar är näst intill omätligt.



Preface gäller som en stilistisk vägvisare för framtida vagnar från den kinesiska giganten.

Den som tror att Geely nöjer sig där har helt fel. Bolaget, som en gång i tiden startade med att producera kylskåp, tar sig även an 5G-teknologin. Inte enbart för framtida autonoma fordon utan även på grund av Kinas höghastighetståg.

Deras marschfart på 350 km/h är alldeles för snabb för att wifi-nätet skulle hinna med och därför utvecklas ett nytt system som ska fungera även i högre hastigheter.

Tydligen är begreppet "att ha många järn i elden" bara förnamnet hos den kinesiska stormakten.

Byton M-Byte: Dags för serieproduktion



Hedin Bil ska sälja Byton i Sverige från 2021.

På en gigantisk, drygt 700.000 kvadratmeter stor yta i Nanjing byggs för tillfället Bytons fabrik. Redan från början kommer den ha en årlig kapacitet på 150.000 bilar som kan dubleras vid behov. I somras kunde Byton med hjälp av 350 guldfärgade robotar påbörja produktionen av elsuven M-Byte.



Kontorslandskapet blir flottare än europeisk standard.

Den **4,85 meter långa** bilen är utvecklad av före detta BMW-medarbetare och har en räckvidd på upp till 52 mil. Redan innan produktionen var igång hade Byton fått in 55.000 förbeställningar.

Finansiellt stöttas märket, som efter medgrundaren Carsten Breitfelds avgång nu leds av hans högra hand Daniel Kirchert, även av provinsen Jiangsu. Batteriet är utvecklat av Byton och väger 500 kilo. Battericellerna kommer däremot från kinesiska CATL.



1.200 arbetare bygger den nya fabriken i Nanjing som ligger 1,5 timme med tåg från Shanghai. 1.600 arbetsplatser blir det här när det är klart.

I slutet av nästa år kan vi vänta oss en lansering i Europa, där M-byte-modellen lockar med en sanslös 48-tumsskärm som även skämmer ut Tesla. Fram till dess gäller det att få tekniken att fungera i serieproduktionen. Navigeringen samt språkstyrningen kommer från Baidu.

Utanför Kina har man ingått en Kooperation med Amazon för att kunna nyttja deras Alexasystem. Bilarna levereras för omväxlings skull via tåg – världens nya silkesväg.

Abonnemangstjänst i Europa 2020



Geelys dotterbolag Lynk & Co kommer erbjuda sin modell 01, som baserar sig på Volvo XC40, som abonnemangstjänst i Europa.

Med Alain Visser finns en legendarisk bilchef på toppen av det unga märket. Senast var belgaren anställd som marknadsföringschef hos Opel under många år.

Insteget i Europa förbereds alltså med van och varsam hand, även om målgruppen för Lynk & Co borde vara relativt ung. Bolaget vill dock inte sälja sina bilar till privatkunder utan snarare erbjuda en abonnemangslösning efter Netflixmodell. Antingen betalar man en fast månadskostnad eller så säger man upp abonnemanget. Mer flexibilitet finns ju inte.

Servicen sköts av samma verkstäder som servar Volvo eftersom modellen uteslutande använder sig av en laddhybridvariant av den 1,5-liters trecylindriga motorn med turbo. Marknadsintroduktionen sker i slutet av 2020.

Modellen är stylad som en Porsche Macan och utrustad med 180-hästarsmaskin samt en elmotor på 82 hk. Lynk & Co 01 erbjuder inte enbart vassa köregenskaper utan även ett förvånansvärt rymligt baksäte.



4. Ny elsuv från Kina på ingång – börjar säljas i Norge

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-05-05, 16:48

Satsar stort med suven Tang EV600.



Kinesiska biltillverkaren BYD har inlett en europeisk elbilsoffensiv. Galjonsfigur för den satsningen är modellen Tang EV600 – en elsuv med en räckvidd på 52 mil, enligt den mycket förlåtande NEDC-körcykeln.

BYD Tang EV600 har ett batteripaket på 82,8 kWh är och fjrhjulsdriven. Effekten anges till 245 hästar.

BYD har initialt siktet inställt på vårt västra grannland Norge, som ju som bekant är långt fram i övergången till elbilar, men planen är att etablera sig på flera marknader.

– Vi kommer att utvärdera hur den norska marknaden presterar, men vårt långsiktiga mål är att börja sälja personbilar på andra marknader i Europa, säger Isbrand Ho, chef på BYD Europa.

Priset för BYD EV600 blir officiellt senare i år i samband med förssäljningsstarten i Norge.





[Fler elbussar på gång – Volvo och Scania får konkurrens när kinesiska Byd storsatsar](#)



[Supersnabb laddning i 20 sekunder kan vara lösningen för elbussarna](#)

Feber

5. Det här är Citroëns nya högbyggda sedan C3L

AV BOBBY GREEN 2020-05-04 KL 16:00

För tankarna till Volvo S60 Cross Country



Ett gäng bilder på Citroën nya modell för Kina, C3L, har läckt ut på nätet och så här ser den ut. Det är något så ovanligt som en högbyggd sedan som direkt för tankarna till Volvos S60 Cross Country som de presenterade 2015. Lika märklig den, och en enda gång har jag sett en med egna ögon.

Citroën har sålt en crossover vid namn C3-XR i Kina sedan 2014 och C3L är samma bil fast i sedan-utförande. Strålkastarna är likadana precis som de vertikala DRL-ljuserna och den rundade grillen. Det är först baktill den nya modellen skiljer sig åt.

Udda modell helt klart och inget vi någonsin kommer att få se här.



6. Prov: Audi e-tron Sportback – mindre takhöjd, mer batteri

Av John Argelander

Publicerad 2020-05-06 05:47

Slankare taklinje och större användbar batterikapacitet gör e-tron sportback mer åtråvärd än den vanliga e-tron. Vi provkör.



VAD ÄR NYTT?

Som namnet antyder är detta en e-tron med en mer coupéliknande siluett, där lite huvudutrymme i baksätet har offrats till förmån för behagligare linjer. Denna behandling är inget nytt, många suvar har "coupéfierats" vid det här laget. Förutom Audi är BMW, Mercedes och Mazda förtjusta i den här typen av suvkarosser.

Design är subjektivt, men även objektivt finns det nyheter som är intressanta med e-tron Sportback. Den batterikapacitet som kan användas för körning (kallad netto) är utökad, jämfört med i din grannes e-tron. 86,5 av de 95 kilowattimmarna finns nu tillgängliga, din granne har bara 83,6.

Det ger längre räckvidd, något som hittills varit en plump i protokollet för e-tron när vi testat bilen. I samband med introduktionen av Sportbackversionen får även vanliga e-tron denna uppdatering av batteriet.

Det ska dock sägas att vi inte haft tillfälle att testa laddhastigheten, något som varit en paradgren för e-tron. Den relativt stora bufferten i batteriet har gjort att laddeffekten inte har krokpat mot slutet, utan har kunnat vara väldigt hög ända tills batteriet blivit "fullt". Med mindre buffert i batteriet finns det anledning att tro att tiden du kommer att spendera vid laddstolpen kan bli lite längre.



Samma högkvalitativa interiör som i en "vanlig" e-tron.

Drivlinan i Sportback är densamma som i e-tron, det vill säga två asynkrona elmotorer, en på vardera axeln, och fyrhjulsdraft. Effekten är 408 hästar med boostfunktionen aktiverad, och då är det maximala vridmomentet 664 Nm. Tillräckligt för att sätta bra fart på drygt 2,5 ton bil, 5,7 sekunder till 100 km/h borde räcka för de allra flesta. Toppfarten 200 km/h är frikostig, för att vara en elbil.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Väldigt lik en vanlig e-tron, eftersom de två modellerna delar drivlina. I D-läget är bilen hyfsat rask, men inte så snabb som faktabladet antyder. Det beror dock på att man måste välja S-läget för att aktivera boostfunktionen och därmed få tillgång till samtliga 408 hästar och 664 Nm. e-tron Sportback blir dock aldrig någon raket, man får se sig frångörd av diverse Teslor och andra, vassa, fossildrivna bilar.

Köregenskaperna är mer trygga än direkt underhållande, balansen är neutral, och bilen har bra väggrepp. Tack vare låg tyngdpunkt (batterierna ligger i golvet, mellan hjulaxlarna) håller sig karossen hyfsat plan även vid inspirerad kurvtagning.

Styrningen är också oförändrad jämfört med e-tron, och är exakt och har bra respons men saknar en del känsla när man kör aktivt. Däremot är bilen en fröjd att ratta när man åker långt, både vad gäller körkänsla och ljudnivå. Kupén är trivsamt tyst och kvalitetskänslan Audimässigt förstklassig.

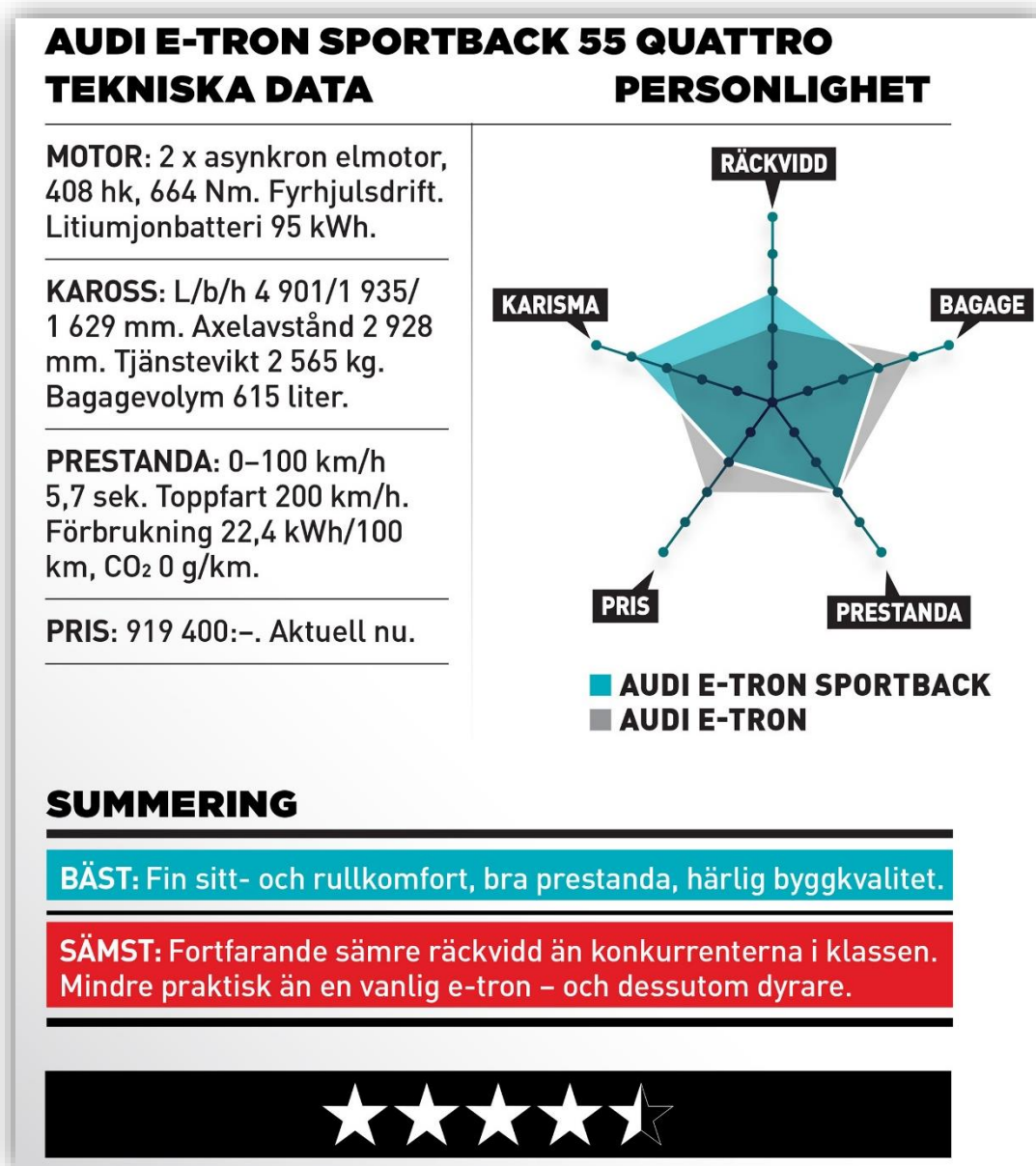
Räckvidden då? Enligt WLTP-förbrukningen skulle en vanlig e-tron klara 363 km på en laddning, före batteriuppdateringen som vi tidigare nämnt. Siffran för e-tron Sportback är 446 km, vilket såklart är bättre – på pappret. Vi har ännu inte haft möjlighet att testa den i verkligheten.

Vad vi dock vet från tidigare tester av e-tron är att bilen förbrukar relativt mycket ström per 100 km, faktiskt så mycket som nästan 20 procent mer än vad Audi själva anger. Om man skulle våga sig på en gissning borde räckvidden för e-tron Sportback hamna på någonstans runt 32–35 mil. Detta kommer vi att återkomma till när vi testar bilen.

NÖRDFAKTA.

Sportback är 89 mm lägre än en vanlig e-tron, men den faktiska skillnaden vad gäller takhöjden i baksätet är 20 mm. Det måttet kan såklart vara skillnaden mellan att kunna sitta där och att inte kunna sitta där, men för de allra flesta lär det inte spela någon roll.

Tio kilometer av bilens längre räckvidd jämfört med systerbilen sägs, enligt Audi, bero på den slankare Sportbackkarossens lägre luftmotstånd.

**BORDE JAG KÖPA EN?**

Söker du en fullstor, fyrhjulsdreven och eldriven suv är utbudet relativt begränsat. Men även om man bortser från det är e-tron Sportback en väldigt trevlig bil. Har du råd, och tycker att coupékarossen är snyggare än vanliga e-trons, så varför inte?

Det ska sägas att e-tron Sportback även finns i en motorsvagate version, kallad 50 quattro (313 hk/540 Nm), som dessutom är lite vänligare mot plånboken med ett grundpris 827.000 kronor. Den har dock endast ett batteri på 71 kWh, så räckviddsångest kan bli ett problem.

Funderar du på att köpa en e-tron, oavsett vilken modell, gör dig själv en tjänst och välj de konventionella ytterbackspeglarna. De digitala må se jättetuffa ut, och de glider lite bättre genom luften, men de är urusla på vad de faktiskt ska göra. Det vill säga hjälpa dig att se bakåt. Vid exempelvis omkörningar är de undermåliga, och vid fickparkering är de direkt oanvändbara. Lita på oss. Du kommer att bli besviken.



7. Audi Q5 TFSIe blir ännu vassare

Av Anders JS Nilsson, Publicerad 2020-05-04, 14:49

Tyska ABT har mixtrat lite med Audi Q5 55 TFSIe.



Tyska tuningfirman ABT Sportsline erbjuder att trimma den redan nu vassa Audi Q5 55 TFSIe som levererar 60 fler hästkrafter och ett bättre vridmoment.

ABT Sportslinelanserar nu ett trimningspaket till den elektrifierade SUVen som går att köpa, rapporterar Motor 1. ABTs Q5 med TFSIe-specifikationen är en uppgraderad version av Audis laddhybrid-suv som levererar fler elektrifierade hästkrafter än någonsin tidigare.

ABT Sportsline har tidigare bland annat skapat den galna RS6 Avant Hybrid med mer än 1.000 hästkrafter.

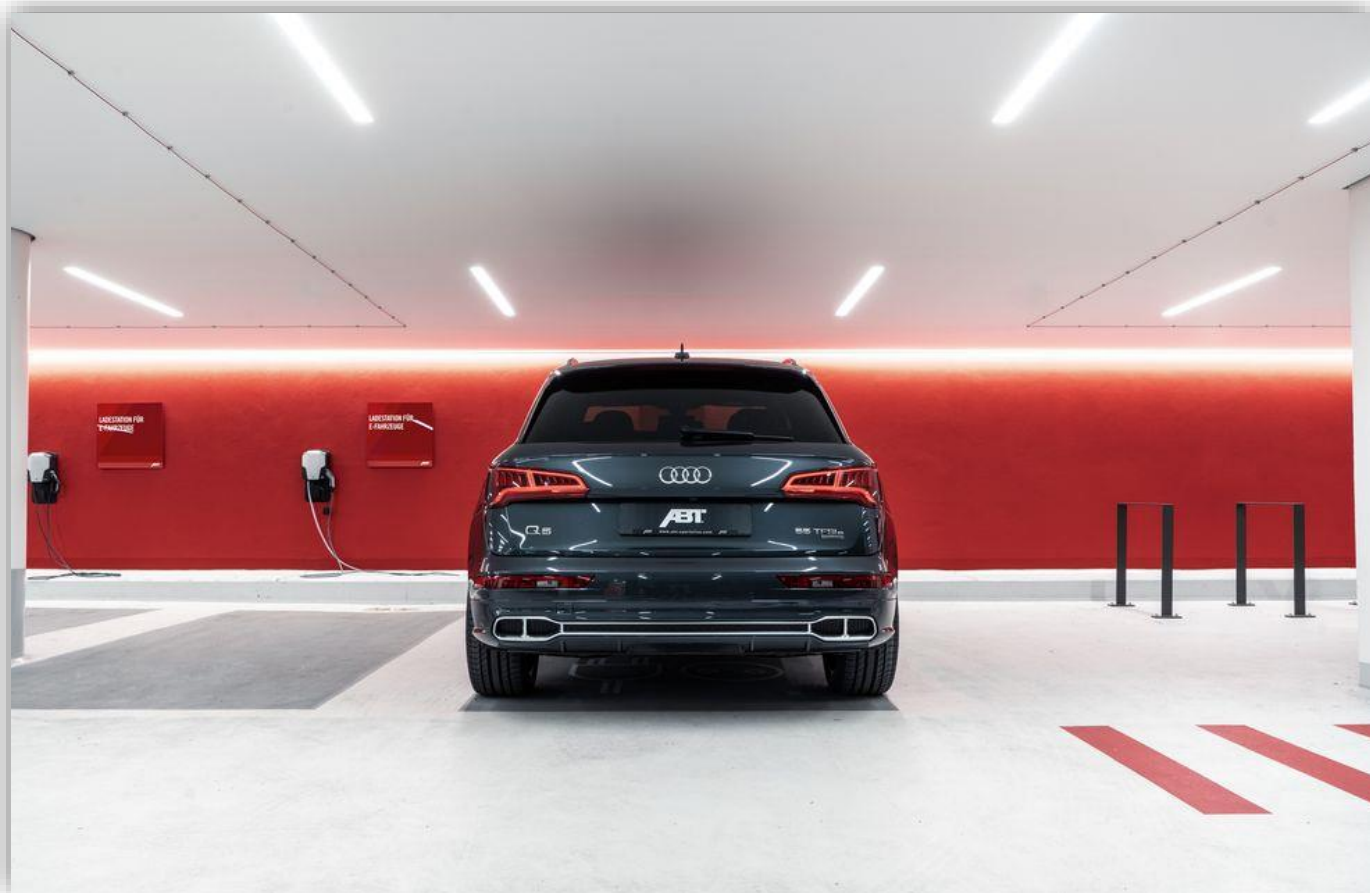
De kan trimma den redan nu potenta Q5 55 TFSIe som levererade 362 hästkrafter och 500 Newtonmeter i vridmoment upp till 420 frustande hästar och 550 Nm. Ökningen kommer av att effektivisera den turboladdade 2-liters bensenmotorn.



ABT nämner inget om prestandan, men trimningen hjälper självklart till. Man ska i åtanke att standard-versionen av Q5 55 TFSIe gör 0–100 km/h på 5,3 sekunder och då väger den ändå drygt 2 ton. Dessutom gör de elektriska hjälpmedlen den mer energieffektiv.

ABT erbjuder även att trimma upp Q5 50 TFSIe som levererar 295 hästar och 450 Nm i vridmoment, till 353 hästar och 500 Nm.

Det är antagligen bara en tidsfråga innan Audi lanserar en RS Q5 eftersom tillverkarens prestandamärke har lovat att producera en snabbare SUV.



[Nya monsterkombin Audi RS6-R från ABT](#)



[Abt bygger om Audi RS6-E till elhybrid – topp effekt 1.018 hk och 1.291 Nm](#)



8. Alpina D3 S – snabb familjefraktare

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-06 12:29, uppdaterad 2020-05-06 20:26

BMW-förädlaren Alpina har utvecklat en version av 3-serien som är starkare än BMW:s.



Alpina D3 S kan ses som ett exklusivare alternativ till BMW M340d som ger 340 hästkrafter och 700 Nm i vridmoment. Båda bilarna använder BMW:s treliters dieselsexa.

Med Alpina får du ytterligare 15 hästar och 30 newtonmeter plus en mer exklusiv interiör. Vridmomentet ska finnas tillgängligt redan från 1 750 r/min

Trots sitt kraftövertag är 0-100-tiderna samma. 4,6 sekunder för sedanversionen och 4,8 sekunder för kombi.



Alpinas D3 S är märkets första modell med 48-volts mildhybridteknik som ska sänka förbrukningen en aning. Bilen har en åttaväxlad automatlåda och bromsar från den större B5 Biturbo. Fjädring och stötdämpning kommer från bensindrivna Alpina B3.

Alpina importeras till Sverige av Förenade Bil i Malmö. De har ännu inte angivit något svenskt pris för D3 S, men bensinversionen B3 kostar 1.014.000 kronor. Det finns ingen Alpina-modell under miljonen.





[BMW vägrar bygga M3 Touring – Alpina löser det](#)



[Alpina B5 Biturbo är världens snabbaste kombi – leker med Porsche och AMG](#)



[TEST: RS 5, Alpina B3 S, M3 och C 63 AMG](#)

9. Toyota har nu sålt 15 miljoner hybrider

Mattias Rabe 4 maj 2020

De senaste tre åren har Toyota sålt ytterligare fem miljoner hybridbilar i världen vilket innebär att de nu är uppe i totalt 15 miljoner hybrider sedan starten 1997.



I juni 2007 [kunde du här på teknikensvarld.se läsa att Toyota hade sålt en miljon hybrider världen över](#). Det tog alltså tio år, sedan Prius lanserades 1997, att nå upp till sju-siffrigt antal bilar.

Därefter har det rullat på och [fem miljoner nåddes i inledningen av 2013](#) och [tio miljoner passerades i januari 2017](#).

Tre år senare, i januari 2020, nådde man upp till 15 miljoner sålda hybridbilar, varav 2,8 miljoner har sålts i Europa. I dag står hybriderna för 52 procent av Toyota-koncernens europeiska försäljning, eller 63 procent om vi enbart tittar på de västeuropeiska siffrorna.

Det är inte så konstigt att försäljningssiffrorna för hybriderna accelererar allt snabbare. Från att först bara erbjudit Prius har antalet hybridmodeller ökat, på senare år kraftigt. I dagsläget erbjuds i Europa 19 olika hybridmodeller från Toyota och Lexus. Sett till hela världen är antalet modeller 44 stycken.

Enligt Toyotas beräkningar har de 15 miljoner sålda hybriderna under 23 år besparat världen över 120 miljoner ton koldioxidutsläpp. Tack vare hybriderna är säger Toyota att de är på god väg att möta EU:s hårdare krav om maximalt genomsnittligt utsläpp på [95 gram koldioxid per kilometer](#) – för märkets hela fordonsflotta.

Toyota är alltså stora på hybrider, men snart kommer fler elektrifierade alternativ från den stora bilkoncernen; elbilar, bränslecells-bilar (som de förvisso redan har i sitt utbud) och laddhybrider. [Inom kort kommer populära RAV4 som just laddhybrid](#).

Mattias Rabe

10. Trots krisen – Ferrari går som tåget

Publicerad 2020-05-05 15:58

Imponerande siffror mitt i coronapandemin.



Precis som alla andra biltillverkare har Ferrari påverkats kraftigt av coronapandemin. Men inte alls på samma sätt som biltillverkare som bygger mindre exklusiva bilar.

Ferraris aktiekurs sjönk med nästan 30 procent mellan 19 februari och 19 mars, när märket tvingades pausa tillverkningen. Men faktum är att aktiekursen återhämtat sig riktigt bra sedan dess och börsvärdet ligger nu på nästan samma nivå som General Motors.

Trots fabriktängningen har Ferraris totala intäkter bara minskat med en procent och vinstmarginalen ligger på imponerande 24 procent.

Det är visserligen lägre än förra året då Ferrari rapporterade en vinstmarginal på hela 34 procent. Men även 24 procent är skyhögt i bilbranschen. Porsche har 17 procents vinstmarginal, Aston Martin har sju och Volvo drygt fem.

Ferraris fabriker har körts igång igen och ska gå på full fart från och med fredag.



Text Erik Söderholm

[Ferraris drömsiffra som ingen annan kommer i närheten av Vinstmarginalen är dubbelt så hög som för Porsche och nästan sju gånger högre än för Volvo.](#)

11. Teslaforskarnas nya idé: Eldriven räckviddsförlängare

Publicerad 2020-05-05 15:04

En eldriven räckviddsförlängare helt utan bensindrifft kan ge tio mil extra körsträcka i en elbil.



Flera biltillverkare har lanserat elbilar med så kallade räckviddsförlängare de senaste åren. Även om den typen av elbil nu verkar utrotningshotad kan det i vissa fall vara ett smart sätt att förlänga räckvidden.

Tanken är att elbilen kompletteras av en liten förbränningsmotor som inte driver hjulen direkt utan enbart används för att ladda upp batteriet. Hit hör till exempel BMW i3 och Opel Ampera, som dock båda försvunnit från marknaden.

Nu har en Teslafinansierad forskargrupp vid ett kanadensiskt universitet tagit fram en [intressant idé om en typ av "räckviddsförlängare"](#) för elbilar som inte använder fossila bränslen utan är helt batteridriven.

Forskarnas plan är att öka energitätheten i batteriet med litiummetall istället för grafitanoder som i dagens konventionella elbilsbatterier. Om en liten del av batteriet får betydligt högre energitäthet med den här metoden kan just den delen av batteriet lagra mer energi – med nackdelen att det bara kan göras under relativt kort tid.

Hybridceller ger längre räckvidd

De allra flesta elbilister kör bara några mil om dagen och då behövs inte hela batterikapaciteten. Men på längre resor där hela kapaciteten behövs används även delen med högre energitäthet. Det skulle även ge längre livslängd över tid eftersom bilägaren sällan behöver ladda upp batteriet fullt, vilket sliter mer på litiumjonbatterier.

Tekniken kallas "hybridceller" och ska enligt forskarna kunna förlänga räckvidden med 20 procent. Det skulle innebära att en elbil med 50 miles räckvidd plötsligt kommer 60 mil på en laddning, eller att en elbil som klarar 25 mil på en laddning kan få räckvidden förlängd till 30 mil.

Den här typen av batteri är inte klar för serieproduktion och det återstår att se om den någonsin blir det. Men det är en intressant teknologi som uppfyller tre viktiga krav: räckvidden blir längre, batteriets livslängd utökas och tillverkningskostnaden beräknas inte bli alltför hög.



Text Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Här är elbilsbatteriet som ger räckvidd på 100 mil](#)

[Ny teknik ska ge billigare batterier för elbilar – med betydligt längre räckvidd.](#)



[Mercedes plan: Organiska elbilsbatterier – som går att kompostera](#)

[Organiska batterier som går att kompostera. 2](#)

[Fisker gör patentansökan på superbatteri](#)

[Batteritekniken som kallas "solid-state" gör att laddningen går snabbare och elbilen når längre.](#)

[Nytt solid state-batteri ska ge elbilar längre räckvidd](#)

[Samsung har tagit fram en ny typ av elbilsbatteri som förlänger räckvidden och halverar batteristorleken.](#)



12. Vad är grejen med Öhlins?

Av Mikael Johnsson

Publicerad 2020-05-05, 05:54

Polestar satsar på stötdämpare från Öhlins i Polestar 1 och som uppgradering i Polestar 2. Hur fungerar tekniken? Vi frågar mannen som var Öhlins gruppchef i Polestar 1-projektet, Erik Lönnqvist.



Del 2. Första delen fanns i [testet av Polestar 1 i nr 7/2020](#).

Öhlins grundades 1976 av Kenth Öhlin i Upplands Väsby. Initialt var det stötdämpare till tävlingsmotorcyklar i motocross som gällde och redan efter två år tog man sin första VM-titel i denna sport tillsammans med KTM.

Sedan dess har Öhlins varit ett aktat namn inom motorsportens alla toppgrenar, som Formel 1, Le Mans, Indycar, Cart, MotoGP, Superbike med flera. Man har många, faktiskt hundratals, VM-titlar under bältet. Idag kan man också lägga till bland annat snöskotrar, ATV:er och mountainbikes – och givetvis standardbilar. Både det som kallas eftermarknad (tuning) samt å andra sidan fabriksmonterad utrustning, alltså som Original Equipment Manufacturer (OEM).

Med de manuellt ställbara stötdämparna i åtskilliga Polestarmodeller i åtanke kan man kanske förledas att tro att adaptiva dämpare, eller "semi-aktiva" som Öhlins föredrar att kalla dem, inte skulle vara deras grej.

Inget kunde vara mer fel, för Öhlins är tvärtom stora på detta område. Redan på 80-talet började man utveckla den här tekniken och tog sitt första Continuously controlled Electronic System (CES)-patent 1984. Ibland gör Öhlins den viktiga styrventilen och mjukvaran, medan resten av hårdvaran tillverkas av stötdämpartillverkare som Monroe och Tenneco (som köpte Öhlins 2019). Ni kanske minns Volvo S60 R från 2003 som hade en av Öhlins första adaptiva, serietillverkade OEM-stötdämpare.



*På Polestar 1 justerar man enkelt stötdämparna fram.
Men på grund av SPA-plattformens design krävs det desto mer ansträngning bak.*

Idag när du justerar dämparhårdheten med en knapp inne i din BMW, VW, Mercedes eller Volvo är det ofta Öhlins teknik du använder. På motorcykelsidan heter kunderna exempelvis Yamaha, Ducati, BMW och Kawasaki och 40 procent av försäljningen är originaldelar, OEM.

Eftermarknaden står alltså för 60 procent och det är i en av dess grenar, Road & Track, vi tyckte känna igen oss när det gäller stötdämparna i Polestar 1 (se ams nr 7/2020).

Road & Track är benämningen på de fjäder/stötdämparkit du kan montera på din egen bil i syfte att höja nivån på väghållningen. Inte minst viktigt om du också kör på bana ibland. Här talar man sig varm om sin Dual Flow Valve (DFV)-teknik. Men vad är DFV och hur valde man stötdämpare till Polestar 1? Vi frågar Öhlins gruppchef i Polestar 1-projektet, Erik Lönnqvist.

Är det riktigt att säga att dämparna i Polestar 1 liknar de i ert Road & Track-sortiment och var i hierarkin inom Öhlins ligger Road & Track-dämparna? Alltså i förhållande till STX, TTX, TPX, CCJ, STJ?

– Ja, det är en korrekt liknelse. Det är en inlinedämpare där gasbehållaren ligger inline med huvudkolven och DFV-ventilen finns i DFV-dämparen och Road & Track, så det finns stora likheter. Ja, vår benämning, lite tekniskt skulle den heta S46D: "S" för singelrör, 46 för huvudkolvsdiametern och ett "D" för Dividing Piston som skiljer gasen från oljan, som ligger i samma rör som huvudkolven jobbar i.

– I våra TTX-dämpare är det en annan princip för att bygga upp dämptryck, så det här är inte en TTX-dämpare.



Innan justerskruven är så här åtkomlig på Polestar 1 och Volvo Polestar Engineered måste ett skyddslock tas bort.

Kan du säga något om kvalitetskraven på Polestar 1-dämparna?

– Dels har vi våra egna ordinarie krav från R&T-dämparna och i Polestar 1-fallet är dämparna gjorda med OEM-krav från Volvo som ligger ovanpå våra egna krav.

Har Polestar 1 samma typ av dämpare som originalmonterades (som option) till Renault Megane R.S. 275 Trophy (och Trophy-R)? Och likaså till Polestar 2 med Performancepaket?

– Ja, det är stora likheter med DFV-ventilen och typen av dämpare (inlinedämpare), så det är samma. Megane Trophy har MacPhersonben fram, Polestar 1 har multilink från SPA-plattformen, så det är inga MacPhersonben. Tittar vi på bakdämparen finns det stora likheter med Polestar 1-dämparen. Den senare är dock i aluminum, medan de på Megane är av stål.

Och Polestar 2?

– Ja, den bygger på CMA-plattformen och därför blir det lite skillnader. Där är det MacPhersonben i framvagnen och då blir det samma princip som i Megane.

När det gäller varför bilen inte har elektroniskt justerbara dämpare säger Polestar att man under utvecklingsarbetet inte riktigt kunde nå de egenskaper man önskade med elektroniska dämpare, utan bara med manuellt justerbara. Kan ni kort förklara svårigheten/nackdelen med elektroniskt justerbara dämpare kontra en "konventionell/manuell" när det gäller att hitta det sista i fråga om komfort och väghållning?

– Med en elektroniskt styrd dämpare är det svårare att få ut en riktigt bra kompromiss mellan handling och komfort. Det finns vissa fördelar också, eftersom man kan justera den som man vill, men samtidigt måste man ta hand om de dynamiska beteendena i dämparen. Och det kan vara väldigt svårt. Jag ska inte säga att man alltid når en bättre kompromiss med en passiv dämpare, men här har man gjort det. Och du har ju justerbarheten, fast med de här externa justerarna.



I brist på en bild för Polestar 1 syns här de till utseendet lika dämparna till S60 T8 AWD Polestar Engineered. Justering upptill. Så icke på alla R&T-dämpare.

– Så dynamiken man får i de passiva ventilerna är svårslagen, speciellt med den här DFV-tekniken vi har. Har man passiva ventiler som är intrimmade kan man mycket väl nå bättre kompromiss än med en semiaktiv dämpare. Med en extremt bra passiv dämpare, som jag skulle säga att det här är (part i målet givetvis), är det svårt att nå dit upp med semiaktivt. Men å andra sidan, med ett semiaktivt chassi får du möjlighet att ställa mellan exempelvis sport och komfort och så vidare, inifrån som en användarfeature.

En kollega med förflutet i dämparbranschen beskrev problemet som att man har en inställning för kompression och en för retur och att tekniken kan få svårt att bestämma sig för vad som gäller i ändlägena fort nog. Är det rätt?

– Det är definitivt en bit av problematiken. Nollgenomgången, som man kan kalla vändläget för dämparen. När den ska vända från kompressionsrörelse till returrörelse och bygga kraft, är det inte säkert att vändläget i position är momentant samma som vändläget i kraft. Kraften byggs upp efter rörelsen, om ändå direkt efter. Men det är de där små skillnaderna i hur kraften byggs upp, det är det som kommer avgöra om det blir bra eller inte. Och hur olika ventiler hänger med i rörelserna, det är det jag kallar för dynamiken i dämparen. Och den dynamiken är mycket enklare att få till i klassiska, passiva ventiler.

Gällande åtkomligheten bak i Polestar 1. Man har ju sett sådana där förlängare, mjuka armar på dämparskruvarna. Det var inte aktuellt i det här läget?

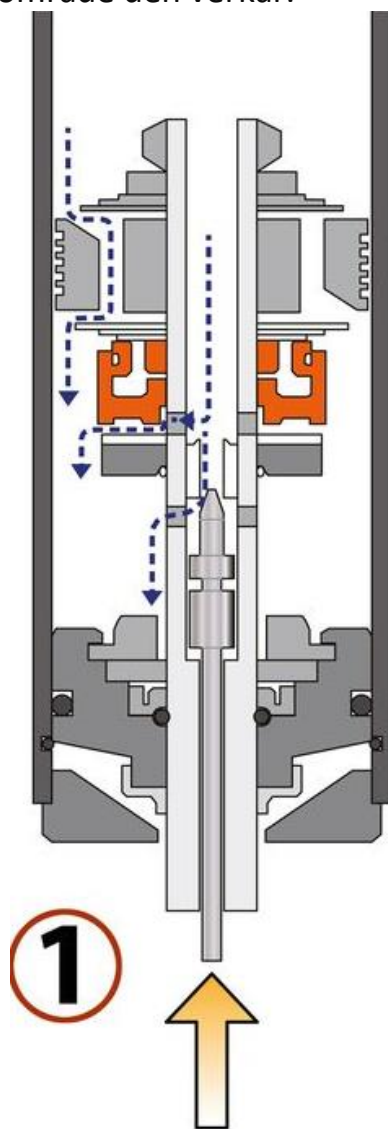
– För framvagnen är det bara att öppna motorhuvn och skruva. Baktill sitter toppmonteringen i hjulhuset utifrån. På andra bilar sitter den i bagageutrymmet så att det räcker att flytta på en matta för att komma åt, men det gör man inte på SPA-plattformen. Därför sitter det som det gör.

– Förlängare använder vi ibland inne i bagageutrymmena för att få ut justeringen. Men om inte toppmonteringen syns inifrån bagageutrymmet är det svårt.

På dessa dämpare styr justerskruven kompression och retur samtidigt. Justerar man endast lågfartsområdet (av tre) med skruven?

– Ja, precis. Om man delar in det i lågfart, mellanfart och högfart vad gäller hur dämparen rör sig. Så är det i huvudsak, man påverkar procentuellt sett mest i lågfart, det är riktigt, men man tar med sig hela dämpkurvan även i högfart, till exempel neråt om man öppnar ventilen. Skruvar man moturs öppnar man ventilen, då sjunker dämpkraften och procentuellt sett sänker man kraften mest i lågfart (upp till 0,1–0,2 m/s) och sedan mindre och mindre vartefter du kommer upp i hastighet. I högre hastighet går större delen av oljeflödet genom shimsstacken som sitter på huvudkolven och den påverkar man inte med denna externa justering.

– Lågfart handlar alltså om karossrörelser, så det får stor påverkan på stabiliteten, men om man pratar banprestanda och greppnivåer i kurva när du ligger på gränsen påverkas sådant också mycket av lågfarten, framför allt mycket av returrörelsen. Skulle vilja säga att det är en väldigt effektiv justering i det område den verkar.

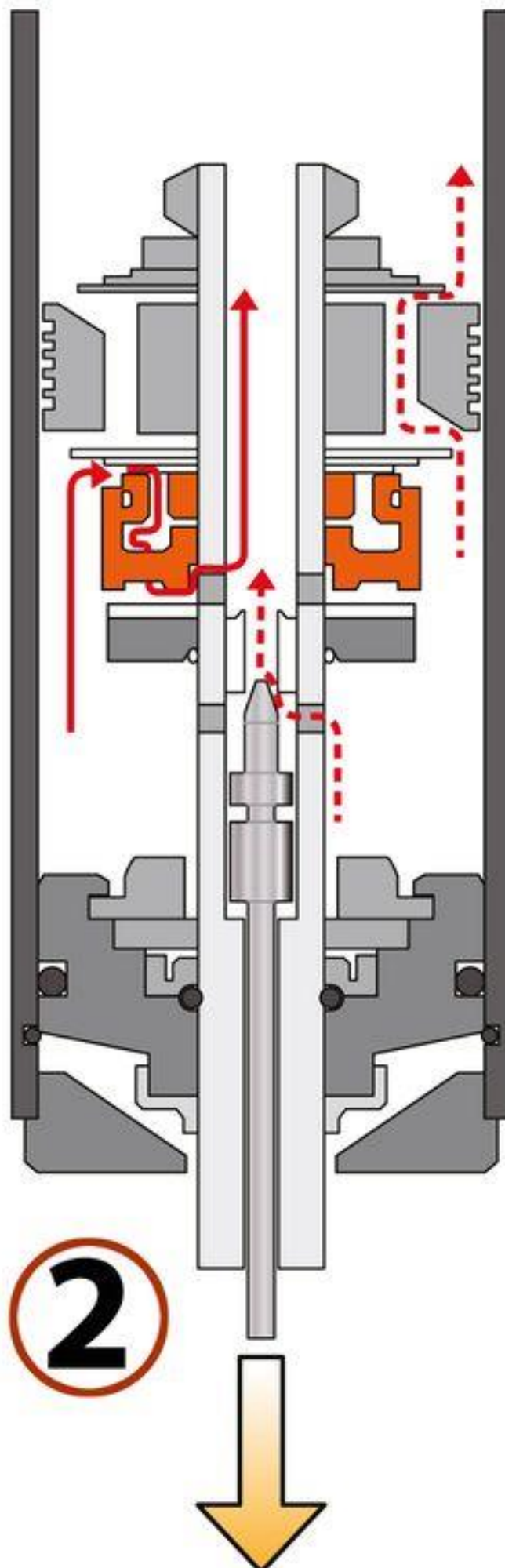


Oljan i stötdämparen tar olika väg beroende på kolvstångens hastighet. Figur 1 visar när hjulet trycks in i hjulhuset – kompressionsfasen.

Låg kolvstångshastighet: Oljan flödar mestadels genom (den ställbara) ventilen i kolvstången (prickad pil längst ner).

Hög kolvstångshastighet: Oljan flödar mestadels genom huvudkolvens shimsstack för kompressionsfasen (prickad pil högst upp).

Vid väldigt höga kolvstångshastigheter och plötsliga accelerationer av kolvstången: Olja kan också flöda genom den snabbt reagerande shimsstacken på DFV-ventilens kompressionssida (mellersta prickade pilen vid rödmarkerad DFV-ventil).



Figur 2 visar motsvarande flöden i returfasen. Vitsen med DFV-ventilen här är att efter mindre ojämnheter kunna släppa igenom oljan snabbare än i en konventionell sportdämpare för att tillåta hjulet att fjädra tillbaka och behålla vägkontakten bättre.

Är det så att oljan går exakt samma väg i bägge riktningarna, och att hårdheten i kompression respektive retur därför ändras helt proportionellt i förhållande till varandra. Att om tre klick gör kompressionen x procent hårdare blir även returen x procent hårdare?

– Nja, det är tre oljeflöden i vardera riktningen. Ett går genom den här justeringen, ett bleedflöde som går genom en nålpassage, där du ställer nålen med justeringen; stryker eller öppnar. Detta är lågfartsflödet.

– Ett andra flöde, som är parallellt med det första är genom DFV:n. Det är i princip som små shimsstackar. Om man inte är bekant med det begreppet är det som en liten serie av tunna, runda brickor på varandra som bildar en pyramid och de måste böja sig för att oljan ska komma förbi och det är ett sätt att bygga dämpkraft på. Och då blir de verksamma bara i en riktning. Så det är en shimsstack för kompressionsriktningen och en shimsstack för returriktningen.

– Beroende på hur man har kombinerat de här shimsen i ena riktningen får man en viss dämpkurva, och då kan man välja hur man vill bygga upp dem för kompression respektive retur. De är alltså helt individuella. Och det är i mellanfartsområdet som DFV:n påverkar dämpkraften.

– För högfartsområdet finns det likadana shimsstackar, fast betydligt större som sitter på huvudkolven, också individuellt för kompression och retur. Det som har med shimsstackarna att göra är förutbestämt och en del av setuparbetet som Polestar och Öhlins har gjort tillsammans.

Aha, DFV:n är inte direkt en "nödöppnare" som man hör det beskrivas ibland?

– Nja, på huvudkolven måste du upp i lite hastighet för att få shimsstackarna att öppna. Men en större skarv öppnar den definitivt. Och shimsstackarna som ligger i DFV-ventilen öppnar mest hela tiden, så att man får en mjuköppning på huvudkolven. Det sker även öppningar på de här stora shimsstackarna relativt ofta. Men det är en setupfråga, man kan välja att göra de där precis tvärstyva, så de sällan öppnar om det är det man vill uppnå.

Vi hittade inget stopp utåt, vid klick 22, utan det fanns både tre och fyra och fem klick ytterligare. Ska det vara så, eller var stötdämparen på testbilen skadad? Stoppet i botten (hårdast) är tydligt, men uppåt är det inte det tyckte vi.

– Så är det nog på den modellen, man får hålla koll på var man är när man räknar klicken. Om man kan öppna en bit förbi 22 är det så pass öppet att effekten inte är särskilt stor längre, så även om ni kunde räkna fler klick, är det inte säkert att dämpkraften minskar ytterligare. Man kan inte förstöra dämparen genom att skruva ut, det gängar inte ut. Men när man stänger ventilen helt för att hitta nollan kan en stark person råka klicka ett klick till eller två i värsta fall. Om man verkligen tar i.

– När man känner att det är stopp, behöver man inte ta i mer, utan då backar man av där till det första klicket man känner, det ska i princip bara vara ett halvt klick tillbaka, då är det läge noll.



Mikael Johnsson

FOTO: Mikael Johnsson, Öhlins



13. Tvärnit för nya bilar i Sverige i april

Redaktören bytbil 2020-05-04

Nybilsregistreringen i Sverige tvärnitade i april. Coronautbrottet orsakade ett ras på 37,5 procent. – Däremot mer än fördubblades andelen laddbara bilar av nybilsregistreringarna i april, säger Jessica Alenius, vice vd på Bil Sweden.



Coronautbrottet har skapat en osäkerhet på bilmaknaden. Sverige har klarat sig bättre än övriga Europa där bilhallarna varit stängda, men i april blev raset i nybilsregistreringen hela 37,5 procent. Totalt registrerades 18 916 nya bilar, vilket innebär att över 11 000 bilar är borta sedan förra året.

– Det är därför mycket viktigt att vi nu får till en kick-start av marknaden så fort smittspridningen avtar. Vi har presenterat en rad olika förslag, bland annat en skrotningsersättning på upp till 25 000 kr, förlängd nedsättning av förmånsvärdet för tjänstebilar samt tidigareläggande av offentlig upphandling av fordon, säger Jessica Alenius.

Bil Sweden spår i år att bilförsäljningen av nya bilar faller till 270 000 bilar från tidigare prognosen 330 000.

Ett ljus i mörkret är att laddbara bilar fortsätter att sälja bra och fördubblar sin andel av den totala försäljningen till 22,6 procent av alla sålda bilar i april.

– Laddbara bilar står emot fallet bättre än andra modeller, vilket tydligt visar kundernas efterfrågan på laddbara bilar. Vår prognos för andelen laddbara bilar i år på 30 procent ligger kvar, säger Jessica Alenius.

Bil Sweden lade i förra veckan fram ett förslag till kick-start av Sverige genom en grön omställning i fordonsbranschen. En av åtgärderna är införande av en tillfällig skrotningsersättning för att få bort de äldre fordonen från våra vägar.

Effekterna av Coronautbrottet återspeglas också i lastbilsregistreringarna. Registreringarna av lätta lastbilar minskade med 38,8 procent och tunga lastbilar över 16 ton minskade med 30 procent i april. Hittills i år är nedgången för lätta lastbilar 42,4 procent och för tunga lastbilar är minskningen 16,7 procent.



Mest sålda bilar hittills i år

Volvo S/V60 med	6 403 registreringar (förra året 7 194)
VW Passat	3 296 (2 128)
Volvo XC40	3 047 (1 831)
Volvo S/V90	2 985 (4 856)
VW Golf	2 765 (4 428)
Kia Niro	2 758 (2 639)
Volvo XC60	2 644 (3 853)
VW Tiguan	2 079 (3 263)
Toyota Corolla	1 764 (966)
Kia Optima	1 536 (1 180).



14. Samlarbilar säljs på svensk auktion

Av Magnus Fröderberg, Publicerad i går, 11:44

Pandemin har drabbat nybilsförsäljningen hårt, men tycks inte påverka bilentusiasterna som letar nya samlarbilar. Bilweb Auctions har fått in många spännande bilar till sin kommande auktion.



– Vi noterade ett stort intresse för vår förra auktion i slutet på mars och under vårauktionen nästa vecka kommer vi ha [ett hundratal bilar på auktionslistan](#). Bland dessa finns många riktigt spännandesamlarobjekt, säger Michael Luft på Bilweb Auctions.



Höjdpunkten på auktionen är en [Jaguar E-type cabriolet Serie 1 från 1967](#) som är värderad till över 900.000 kronor. En annan pärla är en [BMW 2000 CS från 1969](#) i ett orört och välskött originalskick.



Bland amerikanerna märks en ovanlig Ford Edsel Cabriolet från 1958 – en mäktig 50-tals pjäs med underbart V8-ljud och en fin historik.



– Min personliga favorit är nog ändå en [Opel Rekord Coupé från 1966](#). Den byggdes bara under ett år och just det här exemplaret är helt orenoverat och mycket välvårdat. Bilen har bara rullat 6.700 mil på 54år, säger Michael Luft på BilwebAuctions

Opel Rekorden såldes ny till en familj i Åmål av den lokala Opel-Saab handlaren 1966. Bilen har aldrig varit en bruksbil utan bara kört under utflykter och alltid förvarats i varmgarage. Förra året såldes bilen från första ägarfamiljen till sonen till handlaren i Åmål som levererade bilen 1966.

[Allra sista Saaben såld – för 185.000 kronor mer än nypriset](#)

[Unika samlarbilar på svensk auktion](#)

[McLaren F1 LM 1994 blev årets dyraste bil 2019 – såldes för 186 miljoner kronor](#)

15. Klassiskt bilmärke: Goggomobil

Publicerad 11 maj 2011

För Hans Glas var det på 50-talet uppenbart att det tyska folket behövde bilar eller snarare nödbilar. Och så föddes Goggomobil.



Goggomobil 1959

Under 50-talet konstruerades i Tyskland en mängd tveksamma motorfordon. En del av dem var inte mycket mer än usla motorcyklar med ännu uslare vägegenskaper, men det fanns också exempel på motsatsen.

Tänk bara på den käcka lilla Messerschmitt, som liknade resterna av ett jaktflygplan! Eller Kleinschnittger, som i alla fall hade fyra hjul men ändå såg ut som en tivolibil!

Med Goggomobil var det lite annorlunda. Prototypen visades hösten 1954 och i mars året därpå rullade serietillverkningen igång. Goggomobil liknade onekligen en riktig bil, fast väldigt liten och med skottkärrehjul. Den luftkylda tvåtaktsmotorn var monterad längst bak och den fanns att få med de alternativa cylindervolymerna 250 och 300 cc.

En aning pompöst kallades bilarna Goggomobil T 250 respektive 300 Limousine. Tvåtaktsmotorn var i båda fallen tvåcylindrig och effekterna låg på 13,6 respektive 14,8 hk vid 5 400 och 5 000 varv. Det var inte precis fråga om några raketprestanda. 0–100 km/tim var inte mätbart av det enkla skälet att modellerna toppade 72 respektive 85 km/tim.

Trots låg fart och blygsamma accelerationsprestanda förfogade de här vagnarna över fyrväxlade lådor, som dock var helt osynkroniserade.

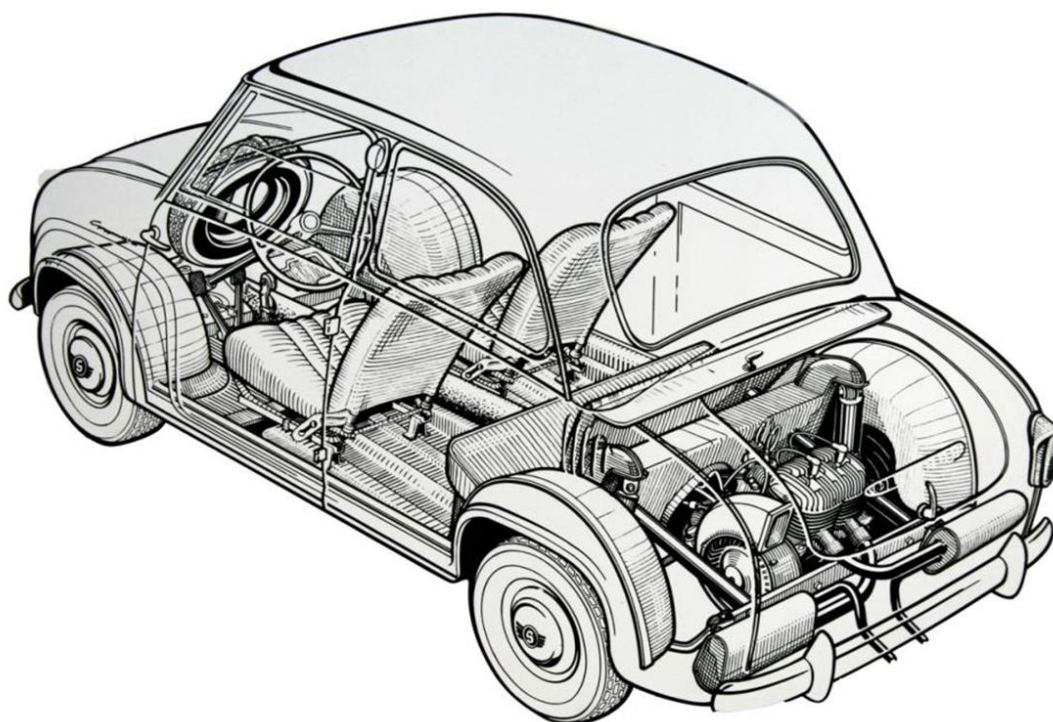


Goggomobil T 300 1955-1969

Karosskonstruktionen var av självbärande typ och såväl fram- som bakvagn var spiralfjädrade. En nackdel var att bakvagnen hade så kallade pendelaxlar, vilket aldrig har bidragit till säkra köregenskaper.

Måtten var också blygsamma. Den så kallade limousinen var bara 290 cm lång och 128 cm bred. Coupén var faktiskt större: 304 cm lång och 137 bred.

I början av 1957 presenterades en marginellt mer påkostad och lika marginellt snabbare coupé-version. Visst är det kul: man gör deluxe-versioner av den lilla ekonomibilen! Och i oktober 1957 erbjöds även en peppigare motor, en 400-kubikare som gav 20 hästar jämnt vid 5 000 varv. Det hände mer 1957 för på hösten fick bilarna vevar till sidorutorna istället för de tidigare skjutfönstren.



Första steget mot riktig bil

Man kanske kan tycka att Goggomobil är en fånig liten bil, men förklara då dess påfallande popularitet: produktionen upphörde inte förrän 1969! Intressant nog hade bilarna så kallade kidnappardörrar ända fram till 1964 och det måste man säga var ganska antikverat.



T600 1958

På Frankfurt-salongen hösten 1957 visade firma Hans Glas en framhjulsdreven prototyp till en vidareutvecklad Goggomobil. "En modern, elegant vagn" hette det, men när modellen började byggas var det en bil med motorn fram och drivningen flyttad till bakaxeln.

Nykomlingen kallades ursprungligen Goggomobil T 600 (med litet större motor T 700), senare Goggomobil Isar T 600. Även här var motorn tvåcylindrig men av boxertyp och den gav 20 hk vid 5 000 varv. Vridmomentet var i det närmaste försumbart.



Lite grann som moderna tiders VW Polo kombi, men Goggos Isar 700 var läckert tvåfärgad och hade vita däcksidor. En rar bil.

Ofta betraktas den här modellen med sina betydligt större hjul, tolvtumsfälgar mot tiotums, som Glas-fabrikens första steg mot tillverkning av riktiga bilar. Produktionen startade i augusti 1958 och hösten därpå erbjöds också en stationsvagn.



*Vi säger lycka till och frågar oss när chauffören ska kalla in fler bilar.
1,6 kubik rymdes och mer än 250 kilo fick godset inte väga.*

Det är omkring 1960 som det börjar bli lite rörigt med modellnamnen. När var en Goggomobil en Goggomobil och när blev den Glas, eller var den en Glas-Goggomobil på 60-talet? Och hette inga av bilarna med den moderniserade karossen Goggomobil utan bara Glas Isar?

Faktum är att varken fabriken själv eller samtida bilkataloger verkar ha haft full koll på saken. Men låt mig i alla fall konstatera att firma Hans Glas GmbH i bajerska Dingolfing byggde den ursprungliga Goggomobil i princip oförändrad i 280 739 exemplar.

Bra jobbat, särskilt med tanke på hur vansinnigt primitiva bilarna måste ha känts i jämförelse med exempelvis en Volkswagen...



Att få sin Goggomobil inparkerad var inte hela världen. Med ett fast tag om stötfångaren var det bara att lyfta ut bilen. På köpet blev man populär bland damerna.



16. Fredagshumorn: Tony om Corona



FILMER: <https://youtu.be/b3On0ZghdAs>



17. Fredagsfilmen: Most Dangerous Acts of the Year - Part 1



FILM: <https://youtu.be/UXRdgLER17k>



Krönika

Jan "Flash" Nilsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

18. Jan "Flash": Är svensk motorsport på väg att kvävas?

Av Jan Nilsson

Publicerad 2020-05-04, 17:47

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Helt plötsligt försvann en stor del av anledningen till att man stod vid bankanten och tittade på bilar.



Jag började min racingkarriär på åttiotalet, då diskussioner om säkerhet, ljud och bränsle var sällsynta. Raka rör på motorerna och det bästa bränslet utan tanke på hur man använde oljor eller bensin var vardag.

Men under slutet av åttiotalet kom ljuddiskussionerna. Motorsport fick inte höras, vi skulle tystas ned. Gränsen blev 110 decibel, mätt en bit från banan. Vi blev tagna på sängen och var tvungna att bygga om avgassystemen för de nya reglerna.

Raka rör hade sin charm men ingen saknade dem visade det sig, helt plötsligt gick det att tänka samtidigt som ett startfält körde förbi. 110 db var högt men inte obehagligt högt. Man kunde fortfarande höra varje motors karaktär och identitet.

Under nittiotalet kunde man i nationell racing uppleva Volvos raka femmor som tjöt som F1:or, BMW:s raka sexor som morrade som tigrar, Fords sexor, Opels fyror, och så vidare.

Internationellt njöt jag av Ferraris V12:or som varvade 18 000 r/min på Monza inför Parabolicakurvan. Nu pratar vi inte om 110 db utan om 1 100 ... Nästan. Jag hade gåshud över hela kroppen.

Samma sak med V10:orna. Publiken satt på läktaren och njöt av ljudet från F1:orna. Det gjorde visserligen ont, men ljudet var helt fantastiskt.

Fortfarande in på 2000-talet körde vi med ungefär 108–110 db. Bilarna lät bra, man kunde tänka och prata när de körde förbi men de lät "tillräckligt" högt så att man kunde höra deras speciella ljud.

För några år sedan kom dråpslaget, Svenska Bilsportförbundet ändrade till 95 db, helt plötsligt försvann en stor del av anledningen till att man stod vid bankanten och tittade på bilar.

Allt ljud var borta, helt plötsligt hördes växellådan, bromsarna, däckskriget och diffarna mer. Helt plötsligt försvann skillnaden mellan bilarnas motorer, man kunde inte höra vilken modell som körde förbi.

Jag kommer ihåg ett Carrera Cup-race under Kanonloppet 2019. Min favorit Porsche 911, den fräckaste banbilen med den coolaste motorn, pyste runt som en osynlig Dinky Toys. Ljudet var borta, farten försvann, coolheten likaså, och gåshuden kom aldrig. Jag tittade en stund, gäspade och gick och köpte glass. Porsche Carrera Cup var steriliserat, osexigt och dött. STCC idag är ännu värre, det går inte att titta på.

Så hur kan man lösa denna motorsportens ljudkris?

Först måste SBF, arrangörerna och kommunerna inse skillnad på motorevent där:

1. Du själv ska uppleva saker.

2. En publik ska uppleva saker.

1. När du kör din egen bil på bana handlar det om att DU ska ha roligt. Du älskar din bil, och du vill köra den. Du bryr dig inte om hur högt den låter på utsidan, du hör den ändå inte. Diffen och växellådan låter mer på insidan än vad avgassystemet låter utanför när du kör.

Upplevelsen är att du kör din bil, inte att andra tittar på dig. Det är samma sak med alla klasser som kör för utövaren, de som kör som hobby för att de älskar sina bilar och älskar att köra dem. Bestäm lågt ljud där.

2. När en publik betalar entré, när man lockar människor för att underhålla, när folk tar upp plånboken för att betala för att komma in, och sätter sig på läktare för att se när du och din bil kommer. Där måste SBF, kommuner och arrangörer förstå att man måste tänka annorlunda. Vi måste ge publiken valuta för pengarna när de är där. Men vi måste också ge dem anledningar att faktiskt gå till tävlingarna, att välja motorsport istället för orientering eller fotboll. Här har alla uppräknade ett jobb att göra.

Det enda sättet är att SBF, SM-klasserna, arrangörerna, banägarna och klubbarna är överens och jobbar mot samma mål, och där är nog den första flaskhalsen.

Frågan är: Hur många av oss hade gått på Metallica- eller Iron Maiden-konserter om den maximala ljudnivån hade varit 95 decibel?

Ljud är en stor del av musikupplevelsen, och så även inom motorsporten!



Jan Nilsson



Crescent 2000 -56

SLUT