



Excalibur Series (II) Phaeton 1933

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 10 juni
måndag 8 juni

1. Polestars satsning i Kina - 20 nya showrooms
2. Nu börjar Tesla Model Y gå på export
3. Mercedes visar insidan på sin tyska batterifabrik
4. Maseratis första laddhybrid blir Ghibli
5. Ny kombimodell från Volkswagen – Arteon Shooting Brake
6. Kia uppdaterar lilla Picanto – är nu lite säkrare
7. Nya Hyundai Santa Fe
8. Porsche i VW-kostym har fått bensinmotor
9. Prov: Mini John Cooper Works GP – herren på täppan
10. Inga elbilar för polisen i Sverige på åtta år
11. Nio har gjort en halv miljon batteribyten – fulladdat på 3 minuter
12. Bentley pensionerar klassiska V8-motorn
13. Måste partikelfiltret i min Volvo bytas?
14. Nya mot gamla Corvette Stingray
15. Toyota RAV4 tillverkade hösten 2019 återkallas
16. Toyota uppdaterar Hilux
17. 76 hk och 3500 kg - du får inte ha bråttom i nya elbilen Renault Master ZE
18. Nya renderingar på Lordstowns eldrivna pickup
19. Elektronik utgör allt större del av bilens pris
20. Sydkorea ställer om till vätgas
21. Kinnekullebanan på väg mot vätgasdrift
22. Klassiska bilar heta på auktion – trots corona
23. Saab V4 som halvkombi!
24. Klassiskt bilmärke: Arbel
25. På väg mot segern – slutade med krasch
26. Rosenqvist har allting för att bli bäst av alla



1. Polestars satsning i Kina - 20 nya showrooms

Redaktören bytbil 2020-06-03

Kampen om de kinesiska elbilsköparna blir hetare. Volvos prestandamärke Polestar gör en storsatsning och öppnar 20 stycken showrooms under hösten för att komma ikapp Teslas försprång.



Hösten 2019 öppnade Polestar sitt första showroom, och platsen var Oslo. Därefter öppnades ett liknande showroom i Peking. Likt Teslas showroom är det mer fokus på att ge upplevelser framför försäljning. Köpet sker sedan helt digitalt.

“Polestar Space är vårt sätt att förändra bilåterförsäljare”, berättade Jonathan Goodman, COO på Polestar. ”Utan någon säljpersonal eller något lager av bilar blir det inget säljande, utan fokus ligger helt och hållet på kundens köpresa.”

På plats i Oslos och Pekings showroom finns bland annat elbilen Polestar 2, som tillverkas för fullt just nu i den kinesiska fabriken. Om bara en månad ska modellen ut på marknaden och konkurrera med Tesla, men även med kinesiska märken som Nio och Xpeng Motors (som ägs av handelsjätten Alibaba).

Tesla har ett försprång med 50 showrooms och Nio och Xpeng har ännu fler, ett drygt hundratal.

Därför ökar Polestar takten för att marknadsföra och sälja sin elbil. 20 nya showrooms – eller ”Polestar Space” – ska ta plats på framför allt gallerior i stora städer som Shanghai, Ningbo och Tianjin.

I februari hade elbilen Polestar 2 världspremiär i Göteborg. Bilen har en hel del ny teknik, bland annat ett helt nytt pixel-LED-system som gör att föraren kan köra på helljus hela tiden utan att blända mötande bilar. 84 små lampor ska säkerställa marknadens bästa ljus.



Genom att jobba på ett delvis nytt sätt med batterierna får Polestar plats med 324 flat-cellsbatterier i 27 olika packar som sedan placerats i bilen där de fått bäst plats. Sedan har ett skyddande skal placerats ovanpå.

Karossen gifts sedan ihop med batterichassit, som ett legobygge. Batteriet är på 78 kWh och ger bilen en räckvidd enligt WLTP på 50 mil. Effekten i motorn är 408 hk och vridmomentet är 660 Nm. Det ska ge bilen en acceleration upp till 100 km/h på 4,7 sekunder.

Priset för bilen: 659 000 kr. Det gör att bilen är betydligt dyrare än Tesla Model 3:s in-stegsmodell Standard Rang som kostar från 549 000 kr. En fyrhjulsdriven Tesla Long Range kostar dock exakt lika mycket som en Polestar.

Relaterade artiklar

[Här öppnas Polestars showroom i Stockholm och Göteborg](#)

3 apr. 2020

[BILDER: Kolla in i Polestars nyöppnade showroom](#)

Bilvärldens svar på Apple Store har öppnat

28 okt. 2019

[Här är alla nyheter om Polestar 2](#)

Så mycket kostar den - gör 0-100 km/h på 4,7 sek

27 feb. 2019

[Polestar uppges överväga en cab](#)

Rykte fick vår illustratör att arbeta.

6 dec. 2017



2. Nu börjar Tesla Model Y gå på export

juni 4, 2020

Kanada på tur för den efterlängtrade elbilen



Leveranserna till den efterlängtrade el-suven Tesla Model Y startade tidigare än planerat i år. Redan i februari fick de första kunderna i USA sina bilar drygt ett halvår tidigare än planerat. Sedan satte pandemin stundvis stopp för den överraskande nyheten.

Nu tycks dock Tesla ha fått igång produktionstempot igen och nu står nästa land på tur. En kanadensisk Tesla-medarbetare bekräftar nu att Kanada blir nästa land på tur med leveranser som startar denna månaden.

– Jag har några roliga nyheter att berätta.. Leveranser av Model Y kommer att starta i Vancouver denna månad, skriver Charlie Wang, Tesla-rådgivare i Västra Kanada.

Tesla Sverige håller fortfarande fast vid att svenska leveranser kommer att ske i början på 2021. På grund av eftersläpningar efter vårens pandemi är det föga troligt att de svenska leveranserna tidigareläggs. Historiskt har vi släpat ungefär ett halvår efter Kanada. Däremot verkar Tesla ha kontroll på produktionen vilket är ett gott tecken på att det inte blir några större förseningar.



KRISTOFER

Grundare av Allt om Elbil.

Fascineras av elbilen och vill påskynda en elrevolution av bilindustrin.

3. Mercedes visar insidan på sin tyska batterifabrik

John Edgren 2020-06-03 10:01

För första gången låter Mercedes allmänheten få en glimt av batteriproduktionen i tyska Kamenz. En av nio anläggningar som ska tillverka en halv miljon batterier om året.



Inom tio år ska Mercedes erbjuda tio olika IQ-modeller.

FILM: <https://youtu.be/ubCKfx5htOU>

Mercedes har ambitionen att hela deras modellprogram ska finnas tillgängligt i elektrifierade versioner – och Innan året är över kommer man ha lanserat 20 plug-in hybrider. Det rapporterar [Inside EV:s](#).

Tillverkaren ser hybridtekniken som en brygga till ren elektrifiering. Beräkningar visar att 90 procent av bilresorna ligger under fem mil. Det innebär att laddhybriderna i många fall kan klara av åkturen utan att aktivera förbränningsmotorn.

Men ren batteridrift är framtiden, enligt tillverkaren – och inom tio år ska Mercedes erbjuda tio olika IQ-modeller. Det avslöjas i klippet nedan.

Läs mer: [Audi tar ett viktigt steg för batteriåtervinning](#)

Där visar biltillverkaren för första gången insidan på sin batterifabrik i Kamenz. Jörg Burzer från Mercedes-Benz ledningsgrupp demonstrerar bland annat en 170 meter lång produktionslina där 384 battericeller förs samman med en tolerans på två mikrometer.

Biljätten har plöjt ner en dryg miljard euro i sina [nio batterifabriker](#) förlagda till sju platser på tre kontinenter. Enligt planen ska de årligen spotta ut en halv miljon batterier avsedda för rena elbilar, hybrider samt laddhybrider,

Mest centrala är dock de två fabrikerna i Kamenz, nära Dresden i östra Tyskland. De agerar kompetenscenter för samtliga av Mercedes batterianläggningar. Fabrikerna uppfördes 2012 respektive 2018 och drivs i dag av det helägda underbolaget Deutsche Accumotive.

Här ligger Mercedes batterifabriker:

Två anläggningar i Kamenz, Tyskland.

En anläggning i Bangkok, Thailand.

En anläggning i Peking, Kina.

En anläggning i Jawor, Polen, med start 2020.

Två planerade anläggningar i Stuttgart-Untertürkheim, Tyskland under konstruktion.

En anläggning i Tuscaloosa Alabama, USA som började byggas 2018.

En planerad anläggning i Sindelfingen, Tyskland.

Feber

4. Maseratis första laddhybrid blir Ghibli

AV BOBBY GREEN 2020-06-03 KL 18:00

Faceliften kommer med elektrifiering



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

Även Maserati måste ge sig in i elektrifieringens värld och det kommer man att göra med den uppdaterade versionen av modellen Ghibli som snart presenteras. Planen var att visa upp denna version på Beijing Auto Show men nu blir det någon gång senare i år istället. Nu får vi i alla fall en första teaser kring bilen, även om den egentligen inte säger någonting. Det ska i alla fall handla om en laddhybrid men någon mer information kring den har vi inte för tillfället.



5. Ny kombimodell från Volkswagen – Arteon Shooting Brake

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-06-03, 13:12

Volkswagen Arteon ska uppdateras snart och då passar Volkswagen på att släppa en rejäl bomb – Arteon blir kombi. Fast Volkswagen kallar inte modellen för kombi utan det mer internationellt gångbara Shooting Brake.

– Med Arteon Shooting Brake har vi skapat en ny balans mellan fart, kraft och utrymme, säger Klaus Bischoff, chef för Volkswagen Group Design och märket Volkswagens designavdelning.



Arteon är speciellt utvecklad för att vara bra på långresa – ett autobahn-lok helt enkelt. Därför kommer den nya generationen Arteon att vara först i hos Volkswagen med det nya assistanssystemet "Travel Assist".

Det systemet beskriver Volkswagen på detta sätt: "Inom systemets gränser erbjuder Travel Assist högassisterad körning där systemet tar över styrning, acceleration och bromsning upp till hastigheter på 210 km/h – under förarens kontroll".

Vi har alltså i praktiken att göra med ett system som tar ett försiktigt kliv mot autonom körning, lite liknande Teslas Autopilot.

Mer om det systemet och om hela bilen får vi veta den 24 juni då det är världspremiär för Arteon och Arteon Shooting Brake. Förhoppningsvis får vi då se riktiga bilder.

Sedan tidigare har vi [publicerat bilder på vad som verkar vara den kommande Arteon Shooting Brake](#). Om det stämmer får vi kanske se den 24 juni.

[Volkswagen Arteon – ny premiummodell med svenska priser](#)

[Volkswagen Arteon kombi avslöjad](#)

6. Kia uppdaterar lilla Picanto – är nu lite säkrare

Robin Törnros 3 juni 2020

Kia Picanto uppdateras och blir säkrare samt får en ny utrustningsnivå som ska få den att kännas som en suv.



Lilla [Kia Picanto](#) är en av de bäst säljande bilarna i småbilssegmentet med drygt 1 700 bilar sålda i Sverige under 2019. Den nuvarande tredje generationen lanserades 2017 och nu uppdateras den. Trots det är det riktigt svårt att särskilja den uppdaterade från föregångaren, alla fall när det kommer till basversionen.

I stället för nytt utseende har Kia fokuserat på vad som är under karossen. Nu finns en ny automatiserad manuell växellåda, uppdaterat infotainmentsystem samt säkerhetssystem som filhållningsassistent och autobroms.

Motorerna är samma som tidigare med enlitersmaskiner som levererar 67 respektive 100 hästkrafter där den senare är utrustad med turbo. Enligt Kia ska de vara snålare än förr men exakt hur snål anger de inte.

Medan basversionen är i stort sett orörd på utsidan har de knådat om den högre utrustningsnivån GT-Line en gnutta i fronten. Den största förändringen står utrustningsnivån X-Line för. Med en mer robust framtoning vill Kia att [Picanto X-Line](#) ska utstråla någon slags suvkänsla med plastdetaljer som ska se ut som hasplåtar fram och bak. Utöver detta finns också nya interiörfärger och fälgar att välja på.

Uppdaterade Kia Picanto kommer att börja säljas under det tredje kvartalet i år. Exakt pris är ännu inte officiellt.

[GALLERI](#)

[Kia Picanto facelift 2020](#)

[8 bilder](#)

7. Officiell: Nya Hyundai Santa Fe

Av Anders JS Nilsson, Publicerad 2020-06-03, 14:19

Hyundai har presenterat en uppdaterad Santa Fe. Inga specifikationen har inte avslöjats, men har istället många visuella förändringar.



Hyundai har presentera nya Santa Fe och den ser annorlunda ut jämfört med den utgående modellen. De visuella förändringarna börjar framtill där det är en ny, bred grill som integrerar strålkastarna. Hyundai har även designat delade och t-formade Varsellyktor.

Nya Santa Fe har 20-tums hjul och det kommer även erbjudas med en handfull andra hjulkonstruktioner i mindre storlekar. Baktill finns förändrade baklyktor med en subtil horisontell ljusbåge. Det finns även en röd reflektor, lika bred som den bakre stötfångaren.



Hyundai säger att den uppdaterade Santa Fe baseras på baserad på tredje generationens Hyundai fordonsplattform som utlovar bättre prestanda, hantering, bränsleeffektivitet och säkerhet.

Bland de ändringar som gjorts inkluderar att flytta de fasta punkterna för styrarmarna närmare till mitten av framhjulen för att ge mer smidig bilhantering. Företaget tillägger att nya förstärkta ljudabsorberande system i vibrationskänsliga delar vilket minskar SUVens buller, vibration och hårdhet. Den nya plattformen sägs även medföra en signifikant förbättring av krocksäkerheten.



Interiören har även den uppdaterats. Ett 12-tums instrumentkluster finns framför föraren och en ny 10-tums pekskärm med infotainmentsystem snett till höger. Layouten på centerkonsolen är annorlunda jämfört med tidigare och inkorporerar en annan design istället för den traditionella växelväljaren finns stora knappar som aktiverar parkering, back, neutral, och drive.

Modellen kommer även med ett terrängkörningsläge som inkluderar sand, snö, lera, eco, sport, komfort och smart.

Vilka motoralternativ som finns är ännu oklart, men Hyundai kommer erbjuda hybrid och laddhybrid drivlinor. Hyundai Santa Fe kommer lanseras i september i Europa.



8. Porsche i VW-kostym har fått bensinmotor

Rolf Gildenlöw Publicerad 2020-06-02

Sedan tredje generationen av VW Touareg lanserades 2018 har den bara gått att få med dieselmotor. Nu har den uppgraderats och fått bensinmotor. Som senare i år ska paras ihop med en elmotor!



VW Touareg har fått sitt namn efter ett nomadfolk i Sahara och tillverkas i Slovakien, men det är en äkta tysk bil som nu också går att få med bensinmotor.

Ett av skälen till att VW Touareg hittills bara gått att få med dieselmotor stavas enligt elaka tungor – Porsche. Den tyska sportvagnstillverkarens suv-modell Cayenne är nämligen i grunden samma bil som Touareg.

De byggs på samma plattform och i samma fabrik i Bratislava i Slovakien. Visserligen skickas Porsche-bilarna till tyska Leipzig för den slutliga finishen, och för att förtjäna stämpelein ”made in Germany”, men tekniskt sett är VW Touareg och Porsche Cayenne samma bil. Det som mest skiljt dem åt har varit priset. Och motorn!

Touareg fick nämligen nöja sig med dieselmotorn medan bensinmotorn reserverades för Porsche. Tills nu.

Nu kan du alltså få samma sexcylindriga bensinmotor på 340 hästkrafter i Touareg som i Cayenne, och som ger samma prestanda både när det gäller acceleration och toppfart. Men vill du att det ska stå Porsche på bakluckan så får du betala 175 000 kronor mer!

En helt rättvis prisjämförelse är nu inte helt enkel att göra eftersom VW och Porsche laborerar med olika utrustningsalternativ, men klart är att Porsche-kunden får betala en rejäl slant enbart för varumärket. Så Cayenne är en bra affär för sportbilstillverkaren Porsche.

Även Touareg har sedan introduktionen 2002 varit en lukrativ produkt för VW. Modellen har i flera år kvalat in på listan över världens mest sålda suvar i den så kallade premiumklassen.

I Sverige har det inte gått lika bra. 115:e plats på försäljningslistan. Frågan är om den nya upplagan nu kan ändra på det?



*Man sitter högt och färdas kungligt.
Instrumenteringen i nya VW Touareg domineras av en pekskärm.*

Bakom ratten känns det som om den här kolossen är byggd för att klara det mesta. Det lär också vara en av orsakerna till att det i USA är mestadels kvinnor som väljer den här biltypen. Den ger en känsla av trygghet.

I Sverige är den attraktiv för den som behöver dra tungt. Hela 3,5 ton kan den ta på kroken. Fast som dragbil passar dieselmotorn bättre. Inte lika snabb som bensinaren men med ett bättre vridmoment.

Lastutrymmet är stort, faktiskt dubbel så stort som hos kusinen från Porsche, och baksätet kan delas 40/20/40. Dessutom finns en mängd smarta förvaringsfack och flera uttag för laddning av mobiler och läsplattor.



Baksätet kan fällas ner i tre sektioner uppdelat i 40/20/40 och ger som mest plats för...



Solskyddsgardiner för de bakre sidofönstren är förstås standard.

I **grundutförande** är Touareg förstås fyrhjuldriven, via en Torsen-differential, och klarar en imponerande stigningsvinkel. Med vridreglagen invid växelspaken kan markfrigången ändras och drivsystemet anpassas till olika körförhållanden.

Alla säkerhetssystem är standard, inkluderande bland annat en multikollisionsbroms som automatiskt stoppar bilen om föraren blivit sjuk eller efter en kollision förlorat kontrollen över fordonet.

Bilen jag provkör är en Edition X, extrautrustad med i princip det mesta du behöver, och kostar 50 000 kronor extra. Mycket pengar, javisst, men det skulle bli avsevärt mycket dyrare att plocka på varje grej var för sig. Exempelvis trådlös telefonladdning, adaptiv luftfjädring, fjärrstyrd parkeringsvärmare och dragpaket med parkeringshjälp backar in både bil och släp medan du sitter vid ratten med armarna i kors.

Du färdas mycket komfortabelt i VW Touareg, mjukt och tyst även med breda lågprofiläck, och trots formatet känns den lättmanövrerad och följsam. Lätt att leva med kort sagt – tills man ska betala bensennotan och den årliga skatten. Den sistnämnda rakade efter årsskiftet i väg till nästan 17 000 kronor! Huh!

Bensinpriset är i skrivande stund lågt men det förhållandet lär väl inte vara bestående, så en förbrukning på en bit över litern per mil kan komma att svida mer än det gör just nu.

Kanske kan det vara värt att vänta in den laddbara Touareg R, som under huven har samma teknik som Porsche Cayenne E-Hybrid. Skulle redan ha varit på väg men har försejats av covid-19-pandemin och förväntas nå butikerna först till sensommaren. Den har utöver den sexcylindriga bensinmotorn på 340 hästar en elmotor på 136 hästkrafter. Systemeffekten anges till 462 hästar.

Kanske onödigt mycket effekt om det nu är miljöpoäng som ska vinnas? I Kina tillverkar och säljer VW en laddbar Touareg med en mindre, fyrcylindrig motor, som ger 362 hästkrafter. Även om priset på laddbara Touareg R inte är spikat än så blir den naturligtvis betydligt dyrare än vad den kinesiska versionen skulle ha kostat.

När får vi hit den?

Grundpris:	614 900 kr
Förbrukning:	11,5 liter bensin/100 km (enligt WLTP-normen)
Koldioxidutsläpp:	260 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp:	20,1 mg/km (WLTP)
Motor:	3,0-liters V6 bensin med turbo
Kraftöverföring:	8-stegad automat, fyrhjuldriven
Max effekt:	340 hästkrafter vid 5 300–6 400 varv/min
Max vridmoment:	450 Nm vid 1 340–5 300 varv/min
Tjänstevikt:	2 354 kg.
Skatt:	16 997 kronor, efter tre år 3 660 kronor
Längd/bredd/höjd:	4,88/1,98/1,65 meter
Bagageutrymme:	810–1 380 liter
Acceleration 0–100 km/h:	5,9 sekunder
Toppfart:	250 km/

Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Likadan V6-motor som i Porsche Cayenne. Ger 340 hästkrafter och smärre sportbilsprestanda, trots en matchvikt på 2,3 ton. Automatisk växellåda med åtta steg. Samma acceleration och toppfart som nämnda Porsche.

Ekonomi

Betyg: 3 av 6

Dyr i inköp och dyr i drift men ändå 175 000 kronor billigare än kusinen från Porsche. Och den drar faktiskt även en deciliter mindre bensin per mil än Porsche Cayenne. Hiskelig fordonsskatt på grund av höga CO2-utsläpp.

Miljö

Betyg: 1 av 6

Kommer senare i år som laddhybrid. Värld att vänta på?

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Trots formatet och den höga tjänstevikten så är Touareg imponerande smidig och lätthanterad. Släktskapet med Porsche Cayenne, som byggs på samma plattform och i samma fabrik, skiner igenom.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Alla tänkbara säkerhetssystem är förstås standard och bilen fick fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Vid en eventuell kollision är det förstås en säkerhetsmässig fördel att sitta i den största bilen.

Helhet

Betyg: 4 av 6

En Porsche i VW-kostym. För biltypen mycket bra köregenskaper. Kompetent dragbil. Dyr både att köpa och att äga, och inte alls snäll mot miljön. Kommer i höst som laddhybrid.

Två rivaler



BMW X5 xDrive 40i

697 400 kronor.

340 hk.

260 gr/km.

0–100 km/h på 5,5 sekunder



Porsche Cayenne S

775 000 kronor.

340 hk.

289 gr/km.

0–100 km/h på 5,9 sekunder



9. Prov: Mini John Cooper Works GP – herren på täppan

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-06-04, 05:54, uppdaterad 2020-06-04, 09:29

I sin tredje upplaga får värsting-minin äntligen motorkraften den förtjänar: hela 306 hästar. Ett perfekt recept för bankörning, men det finns en hake...



Stora, färggrant accentuerade luftintag.

Mini JCW GP sticker inte under stol med vem som sitter i toppen av näringskedjan.

VAD ÄR NYTT? Trodde du att John Cooper Works var toppmodellen bland Minis Cooper-modeller? Icke, längst upp i näringskedjan återfinns nämligen GP-versionen, en limiterad värsting som mest är tänkt för bankörning – även om den självklart går att köra på vanlig väg också.

GP är en hyllning till Minis framgångsrika tävlingshistoria, och här sparar man inte på kruk-tet. Den fyrcylindriga turbomotorn trycker ur sig 306 hästar och 450 Nm, 0–100 km/h går på strax över fem sekunder och toppfarten anges till klart respektabla 265 km/h. Har man koll på Mini vet man dock att GP-modellen inte har Mini-palettens snabbaste acceleration. Den titeln innehas istället av Mini Clubman JCW.

På utsidan känner du igen GP-versionen på de större luftintagen i fronten, kolfibersköl-darna vid hjulhusen och den aggressiva vingen med dubbla blad längst bak på taket. Apropå kolfiber: här har man inte använt sig av vanlig kolfiber utan istället tagit vara på produktionsresterna från BMW i3 och i8 som blandats med kolfiber och sedan pressats i form.



Förarmiljön med TFT-skärmarna känner vi igen, sportstolarna med mycket sidostöd likaså. Baksätet fattas däremot. Här sitter istället ett tvärstag som dock inte fyller någon funktion för vridstyvheten.

Ett riktigt skarpt öga noterar också att bilen är sänkt med tio millimeter jämfört med en vanlig JCW, och har bredare spårvidd. Det är på grund av det sistnämnda som (de coola och/eller absurda) sköldarna har monterats på karossen, och bilens "serienummer" är utskrivet på dem. Även 18-tumsfälgarna är nya och väger nio kilo mindre än de vanliga JCW-hjulen.

Längst bak sitter två centralt placerade utblås som mäter nio centimeter i diameter. Hela avgassystemet är i rostfritt stål och självklart utrustat med partikelfilter. Nej, oro dig inte. Ljudbilden är trots partikelfiltren rå och kraftfull eftersom man helt enkelt har reducerat mängden ljuddämpande material. Det har även en glädjande effekt på vikten. GP-modellen väger nämligen in på förhållandevis låga 1 255 kg.

Till skillnad från sina civila märkessyskon driver Mini JCW GP inte på samtliga hjul utan förlitar sig på framhjulsdrevning. För att få ned kraften i asfalten har man bland annat finjusterat styrelektroniken samtidigt som hjulen har en mer aggressiv cambervinkel. En mekanisk diffspärr med maximalt 31 procent låsning och hårdare bussningar avrundar chassiingreppen.

Men det tar såklart inte stopp där: den välbeprövade Aisin-automatlådan finns även i toppmodellen men har fått en reviderad karakteristik avsedd för optimal acceleration men även för knivskarpa och perfekt timade nedväxlingar på bana.

Kylningen har varit en hjärtefråga i utvecklingen, eftersom den lilla UKL1-plattformen inte erbjuder tillräckligt utrymme för ett optimalt kalluftflöde som krävs för den 306 hk starka motorn. Framför allt växellådan är ytterst utsatt på grund av de kompakta yttermått. Lösningen här är två nya kylare samt en större catchtank.



HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Du märker det redan under uppvärmningen. Känslan i ratten är absolut suverän: servostödet är välavvägt, det känns genuint och homogent. Bättre än så här blir det sällan. Greppnivån är skyhögt trots framhjulsdriften och kan nog endast toppas av den riktiga racevarianten. Bromsa sent, styr in hårt utan att hela bilen skjuter över framaxeln, stå på gasen tidigt och låt diffspärren göra sitt jobb. Hastigheten kommer nästan automatiskt.



Bakom skärmbreddarna i kolfiberförstärkt plast hittar vi nya 18-tumsfälgar som tillsammans väger nio kilo mindre än förut. Sportbromsar och sportdäck ingår såklart!



Motorn är densamma som i andra JCW-modeller men har utrustats med bättre kylning och effektivare insug.

Lägg bilen i GP-mode och styr- och säkerhetssystemen släpper linan utan att du för den delen tappar kontrollen. Bilen girar in i kurvorna, men avstår från att ställa sig på tvären under lastväxel. Nykomlingen kör smartare än sina föregångare, är dynamisk utan att vara för krävande, och riktigt snabb.

Leendet bakom ratten kommer per automatik, så lättkörd och kompetent är bilen. Axelavståndet är befriande kort, Minin vänder på en femöring och leker gladeligen med framhjulens grepp.

Här på banan blir det ytterst påtagligt hur mycket styvare den är än sina syskon. Tvärstag finns i motorrummet och i golvet och även motorn har hårdare upphängningar. För precisionskörning på bana är det ju många gånger bättre än några fler hästkrafter.



Ett rostfritt avgassystem med dubbla utblås som mäter mäktiga nio centimeter!

NÖRDFAKTA. Mini gör en stor grej av att bilen har styvats upp rejält, men ibland är det dessvärre mer show än go. Det gigantiska tvärstaget som löper över hela kupéns bredd där det i vanliga fall finns ett baksäte har egentligen ingen som helst (uppstyvande) funktion utan fungerar istället som ett lastförskjutningskydd. Häftigt (eller kanske urlöjligt?) är det oavsett och det bidrar till GP-modellens råbarkade uppsyn.

BORDE JAG KÖPA EN? Klart du borde, men det är inte helt enkelt. Bilen är limiterad till 3 000 exemplar och kräver en ansökan. Det är alltså inte alls säkert att du ens kan köpa den oavsett hur mycket pengar du har (förutom på andrahandsmarknaden då).

Apropå pengar: Billigt blir kalaset inte. Priset för en Mini John Cooper Works GP börjar en bit norr om 450 000 kronor, alltså nästan 150 000 kronor mer än för den vanliga JCW-modellen.

En bra investering är det i alla fall.

MINI JOHN COOPER WORKS GP

TEKNISKA DATA

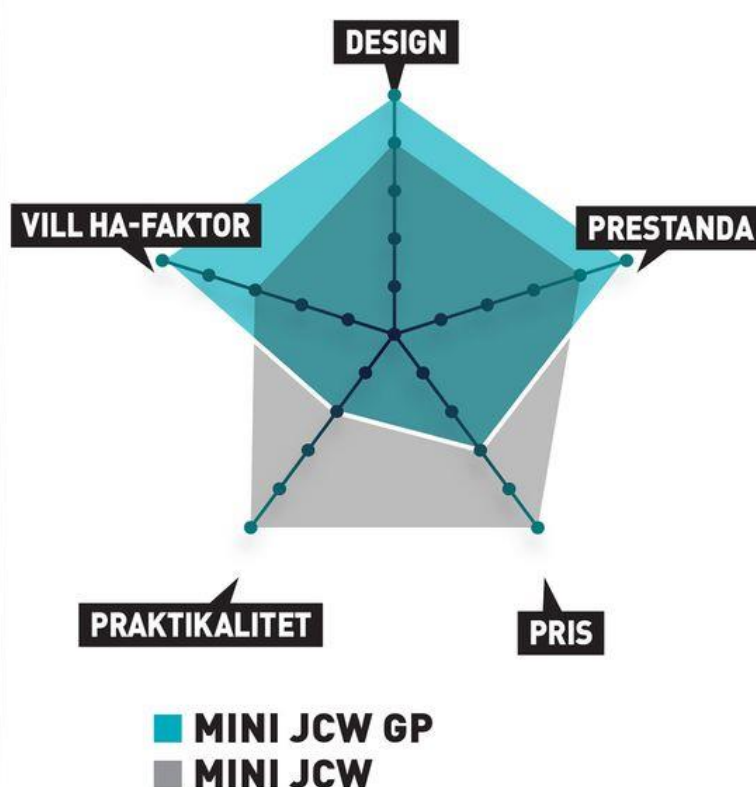
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 998 cm³, 306 hk vid 5 000–6 250 r/min, 450 Nm vid 1 750–4 500 r/min. 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 3 879/1 762/1 420 mm. Axelavstånd 2 495 mm. Tjänstevikt 1 330 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,2 sek. Toppfart 265 km/h. Förbrukning 8,3 l/100 km, CO₂ 189 g/km.

PRIS: Ej fastställt (45 000 euro i Tyskland). Aktuell i sommar.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Fantastiskt grepp, häftig design, snabb men snäll.

SÄMST: Limiterad, dyr, inte helt praktisk i vardagen.



10. Inga elbilar för polisen i Sverige på åtta år

AV BOBBY GREEN 2020-06-03 KL 16:20

Klarar inte kraven för ett utryckningsfordon



Obs! Bilden är ett montage

Förra veckan fick vi reda på att den svenska polisen under de åtta kommande åren ska köra Volvo V90 och XC60. Givetvis finns det andra bilmärken i flottan men inte några elbilar, och det kommer det heller inte att finnas på minst åtta år. Det anses helt enkelt att elbilar inte uppfyller de krav ett utryckningsfordon ska ha än. Räckvidden och laddningen som krävs är självklart några av de största bitarna.

Läs mer på länken nedan.



[Polisen i Sverige får 2200 nya Volvo-bilar](#)
[Handlar om modellerna XC60 och V90](#)

11. Nio har gjort en halv miljon batteribyten – fulladdat på 3 minuter

Publicerad 2020-06-04 11:25

Kinesiska Nio har utfört en halv miljon batteribyten – tekniken som Tesla sågat.



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

Att snabbbladda en elbil brukar ta mellan 20 och 40 minuter beroende på laddnivå och bilmodell. Men kinesiska Nio lanserade för några år sedan ett sätt för elbilister att kunna åka vidare utan att snabbbladda.

Nio har byggt 136 stationer längs kinesiska motorvägar där det urladdade batteriet helt enkelt byts ut på plats mot ett fulladdat. Nu meddelar Nio att en halv miljon batteribyten gjorts.

Att byta batteri tar bara några minuter, enligt Nio, och företaget öppnar för att kunna uppgradera till modernare batteriteknik om några år. Då förlängs livslängden för elbilen eftersom den får bättre batterier med tiden.

Redan i dag kan kunderna tillfälligt uppgradera batteripaketet från 70 kWh till 84 eller 100 kWh för en extrakostnad, till exempel för långresor över helgen eller på semestern.

Tesla har tidigare utvärderat batteribyte som alternativ till snabbbladdare, men försöket avbröts på grund av bristande intresse. Men hos Nio finns uppenbarligen intresse bland elbilisterna.

Än så länge är batteribytet gratis för Niokunderna eftersom kinesiska staten går in med subventioner. Det är oklart vad batteribytet ska kosta därefter.

Text Erik Söderholm

12. Bentley pensionerar klassiska V8-motorn

Publicerad 2020-06-03 20:11 TEXT Erik Söderholm

Efter 60 års produktion ska den 6,75 liter stora V8-motorn somna in.



Tidigare i år kom beskedet att Bentley ska lägga ned den lyxigaste och dyraste sedanmodellen Mulsanne. Med den försvinner även märkets klassiska V8-motor på 6,75 liter.

Nu är motorn officiellt pensionerad efter mer än 60 års produktion. De mest grundläggande specifikationerna för motorn har varit desamma sedan första versionen lanserades 1959.

Det allra sista exemplaret skruvades ihop för hand i fabriken i Crewe tidigare i veckan. Motorn hamnar i en specialversion av Mulsanne kallad 6.75 Edition by Mulliner där den ger 530 hästkrafter och 1 100 Nm.

– Vår 6,75-liters V8-motor har funnits i Bentleys flaggskeppsmodeller i mer än sex decennier så den har förtjänat sin pension. Att motorn klarat sig så länge är en hyllning till de genialiska ingenjörer som fortsatt göra den starkare, mer förfinad och pålitlig, säger Peter Bosch som sitter i Bentleys styrelse med ansvar för tillverkning.

Motorn har alltid byggts för hand och tar 15 timmar att sätta ihop. Med nya och hårdare utsläppsregler i antågande kan Bentley inte längre ha två olika motorfamiljer och därför skrotas den gamla V8:an.

Utvecklingen av V8-motorn började hos Rolls-Royce 1952, men när märket hamnade i BMW:s ägo gick Rolls-Royce över till BMW-motorer.

Bentley fortsatte dock utveckla motorn i flera år och ända sedan 1968 har motorn haft det klassiska namnet Six and Three-Quarter Litre, med hänvisning till motorns cylindervolym på 6,75 liter.

13. Bilfrågan: Måste partikelfiltret i min Volvo bytas?

Publicerad 2020-06-02 10:10

TEXT Redaktionen

"Måste jag byta eller håller det bilens livslängd?"



Fråga:

Jag har en Volvo S60 D2 årsmodell 2013. Måste jag byta partikelfilter eller håller det bilens livslängd?

O Persson

Svar:

"Partikelfiltret ska hålla bilens livstid och behöver inte bytas. Verkstäderna kan göra en så kallad serviceregenerering och göra rent ett igensatt filter om det skulle behövas."

Karin Wik, Media Relations Volvo Car Sverige

2020-06-02 23:11

Detta handlar om Volvos filter och inga andra bilmärken och säger biltillverkaren att det i normalfallet inte behöver bytas får vi andra förståsigpåarna utgå från att så är fallet dvs partikelfiltret håller Volvons livslängd dvs runt 20 år.

2020-06-03 07:28

Jag har kört vag diesel med x antal beg bilar som rullat 25-38000 mil vardera och jag har aldrig haft problem med detta.

2020-06-03 08:59

Mso, men har de haft partikelfilter? Det kom väl på allvar först för 10-15 år sedan.



14. Dragracet vi väntat på: Nya mot gamla Corvette Stingray

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-06-03, 11:45

Ända sedan nya Corvette C8 presenterades för knappt ett år sedan har vi (väl?) velat se hur mycket snabbare den är än C7:an. Hur mycket har den nya modellen tjänat på att placera V8:an i mitten egentligen?



FILM: <https://youtu.be/vtMwVpdyM0Q>

I den senaste generationen ger 6,2-liters V8:an 502 hästar, mot den gamlas 466 hk. 0–100-sprinten är på "under 3 sekunder" hos C8, och 3,6 sekunder hos C7 med den 8-stegade automatlådan och Z07 Performance Package.

Så på pappret boorde C8 spöa C7 ordentligt, speciellt eftersom bilen i filmen har ett rostfritt avgassystem från Hennessey och r-däck, medan C7 är helt original. Låter såklart som en orättvis jämförelse, men hur blir det i verkligheten?



[Nya Chevrolet Corvette Stingray – med mittmotor-V8 och 502 hk](#)



[Bygg din egen Chevrolet Corvette Stingray C8](#)

15. Toyota RAV4 tillverkade hösten 2019 återkallas

4 juni 2020

Toyota har funnit att stålet i ett stötdämparstag kan vara undermåligt vilket gör att de återkallar omkring 30 000 RAV4 världen över. Ett mindre antal av bilarna rullar i Sverige.



I veckan har Toyota gått ut med information om att exemplar av populära suv-modellen [RAV4](#) tillverkade i september och oktober 2019 ska återkallas. Globalt rör det sig om runt 30 000 bilar som måste in för åtgärd varav några av dem återfinns i Sverige.

Anledningen till återkallelsen är att Toyota har upptäckt att det stål som underleverantören Nippon Steel Corporation i Japan levererat, och som används i nedre främre stötdämparstagen, har tillverkats på ett felaktigt sätt. Stålet i stagen kan därmed spricka och i värsta fall, efter en längre tid av hårda accelerationer och inbromsningar, kan stagen gå av. Toyota är dock inte medvetna om något fall där det har inträffat.

Berörda ägare kommer att kontaktas av Toyota som ombeds besöka verkstad för utbyte av båda stagen utan kostnad.

Under 2019 sålde Toyota nästan 966 000 RAV4 världen över varav drygt 133 000 nådde europeiska kunder. I Sverige registrerades 4 766 RAV4 under året.

LÄS MER: [10 miljoner Toyota RAV4 sålda](#)

Mattias Rabe

16. Toyota uppdaterar Hilux

AV BOBBY GREEN 2020-06-04 KL 09:40

Får ny turbodiesel



FILM: <https://youtu.be/NctCh5v3QgA>

Toyota lyfter nu pickuppen Hilux och ger den bland annat en ny dieselmotor. Den största synliga förändringen är den nya större grillen och de nya strålkastarna. Även baklamporna har ny design. Insidan får ett nytt infotainmentsystem som innehåller Apple CarPlay och Android Auto. Man kan nu även få ett digitalt instrumentkluster.

Den nya motorn är en turbomatad fyra på 2,8 liter som ger 201 hästar och 500 newtonmeter i vridmoment. Detta vridet får du dock bara om du väljer automatlådan, det manuella alternativet får nöja sig med 420 newtonmeter. I vissa länder kommer även en turbodiesel på 2,4 liter och en bensinfyra på 2,7 liter att erbjudas.

Övriga nyheter är uppdaterad fjädring med nya bussningar och förbättrade bladfjädrar bak för en behagligare åktur. Den fyrhjulsdrivna versionen med automatlåda får dra upp till 3,5 ton efter sig, de tvåhjulsdrivna får dra 2,8 ton.

När lansering sker och hur prislistan ser ut vet vi inte än. Bilderna visar ej europeisk version av modellen.





17. 76 hk och 3500 kg - du får inte ha bråttom i nya elbilen Renault Master ZE

Redaktören bytbil 2020-06-04

Utbudet av elektriska transportbilar har minst sagt varit begränsat i Sverige. Renault vill ändra på det och släpper nu Master som elbil. Nya Master ZE kostar 545 900 kr plus moms. Bilen lämpar sig bäst för korta transporter med en räckvidd på 12 mil och en toppfart på 100 km/h.



Nya Master lanserades i slutet av 2019 i Sverige och nu lanseras den elektrifierade modellen Nya Master ZE, perfekt för "sista-milen"-leveranser som erbjuder helt utsläppsfria transporter.

Modellen utökar elektrifieringen i Renaults lätta transportbilsprogram, vilket är helt i linje med företagets framtida strategi där 100% av transport-bilarna kommer att vara elektrifierade. Modellen lämpar sig speciellt för dagliga leveranser sista milen in i staden eftersom räckvidden är ca 120 km i verklig körning.

Elbilsvarianten av Master kommer med samma nya uppdaterade front och interiör som "vanliga" Master. Kupén har fått bättre upplevd kvalitet såväl funktionsmässigt som praktiskt, med krominlägg, ny klädsel och en förarmiljö utrustad med ett mobilt kontor. Nya Master Z.E. som är Renaults fjärde elektrifierade fordon, ingick i koncernens transportbilsprogram redan 2017 och är nu aktuell även för Sverige.

– Äntligen kan vi med stolthet introducera ytterligare en elbil på transportbilsmarknaden, Master Z.E., som kommer att finnas i inte mindre än 13 olika versioner av skåp eller chassi. Det här är ett led mot en grönare omställning och nästa steg in i elektrifieringsresan på transportbilsmarknaden där Renault är en av de största på marknaden. Intresset från våra företagskunder är stort och vi har bilar som testas i olika transportsammanhang just nu säger Thomas Holm, Sverigechef Renault Nordic AB

Master Z.E. går att få i tretton olika varianter, allt från skåp med en lastvolym mellan 8-13 m³ till rena chassin för påbyggnationer. Master Z.E. finns även med två olika totalvikter, 3.100 kg respektive 3.500 kg, allt för att kunna optimera lastvikt och räckvidd efter kundens behov.

Bilen är ingen raket med sina blott 76 hk. Master Z.E's maxhastighet är 100 km/h (80 km/h för fordon med en totalvikt på 3 500 kg). Aktivering av Eco Mode ger längre räckvidd genom att begränsa motorns prestanda – långsammare acceleration, maximal hastighet begränsad till 80 km/h.

Versioner

7 skåpbilar erbjuds från 8 m³ till 13 m³: L1H1, L1H2, L2H2, L3H2

4 chassiplatser: upp till 22 m³ beroende på byggnation: L2H1, L3H1

2 chassi: L2H2, L3H2

Teknisk specifikation

Totalvikt:	3100 kg och 3500 kg
Lastvikt:	upp till 1128 kg (beroende på tillval och version)
R75 motor:	57 kW – 225 Nm
Max hastighet:	100 km/h (3.100 kg/ 80 km/h (3.500 kg)
Räckvidd:	118 km (WLTP)
Batteri:	33 kWh

Relaterade artiklar



[Renault R.S. 2027 Vision en racingdröm](#)

Mer show med synligare förare.

19 apr. 2017



[Här är Opels första helelektriska transportbil](#)

29 apr. 2020



[VW släpper skisser på nya Caddy](#)

28 jan. 2020

Feber

18. Nya renderingar på Lordstowns eldrivna pickup

AV BOBBY GREEN 2020-06-04 KL 12:20

Det blir nog så här den kommer se ut



Lordstown Motors har släppt några nya renderingar på den kommande eldrivna pickuper Endurance. Planen är att visa upp den färdiga produkten senare den här månaden på nätet, och det är troligtvis så här den kommer att se ut då också. Bilen har bland annat fått mer produktionsmässiga strålkastare och vanliga dörrhandtag.

Om allt går som det ska kommer 30 stycken förserie-bilar att tillverkas innan december och hela 20.000 produktionsversioner nästa år.





[Lordstown Motors köper GM:s fabrik i Ohio](#)
[Ska bygga eldriven pickup där från och med nästa år](#)



[Lordstown Motors visar upp sin fabrik](#)
[Här ska den eldrivna pickusen tillverkas](#)



[En rundtur i Lordstown Motors fabrik](#)
[Premiären av den eldrivna pickusen flyttas fram](#)

19. Elektronik utgör allt större del av bilens pris

Publicerad i dag, 12:15

Vid millennieskiftet stod elektronik för ungefär 18 procent av bilens kostnad. Sedan dess har mängden elektronik mer än fördubblats. Vi har undersökt hur det har påverkat bilpriserna de senaste 20 åren.



Mängden elektroniska funktioner har ökar drastiskt i bilarna de senaste 20 åren, både när det gäller funktioner för komfort och säkerhet. Exempelvis blev antisladdsystem de facto-standard med 2005 års modeller. Utvecklingen mot ökad elektrifieringen och mer självkörande system ökar ytterligare på mängden elektronik.



*Under 1980-talet började Bosch utveckla antisladdsystem.
I det här testet från 1994 är nästan hela kupén fylld med datorer och elektronik.*



1995 var Mercedes S-klass först ut med antisladdsystem (ESP). Efter det berömda misslyckade älgtestet med A-klass 1997 fick även den serien ESP. Modellåret 2005 blev antisladdsystem de facto-standard på den svenska marknaden.

Konsultfirman Deloitte har undersökt hur stor del av bilens nyvärde som utgörs av kostnader för elektronik.

Vid millennieskiftet utgjorde elektroniken cirka 18 procent av bilens pris. År 2010 var samma siffra 27 procent och idag är kostnaden för elektronik cirka 40 procent av priset. Det är en ökning med 122 procent under 20 år.

Deloitte beräknar att om 10 år så kommer elektronikkostnaden ligga på 45 procent av nybilspriset.



Säkerhetssystemen blir allt fler i bilarna.

Har elektroniken gjort bilarna dyrare?


Den naturliga följdfrågan är om den ökade mängden elektronik har påverkat priserna. För att få svar på det vände vi oss till analysföretaget Jato som är specialiserade på bilbranschen.

Vi bad Jatos analytiker att ta fram snittpriser för nya bilar åren 2000, 2010 och 2020 och sedan kompensera för inflationen.

År 2000 kostade genomsnittsbilen 260.985 kronor. 2010 hade snittpriset ökat till 325.956 kronor. Det är en ökning på 24,9 procent, men tar man hänsyn till inflationen blir ökningen 16,4 procent.

I april i år är snittpriset 463.368 kronor. Det är en ökning med 42,2 procent jämfört med 2010, men bara en ökning på 9,9 procent om vi hänsyn till inflationen.

Under hela tjugoförperioden ökade snittpriset med 28 procent medan andelen elektronik ökade med 122 procent.

 JATO	2000	2010	2020
Genomsnittspriser Personbilar	260 985	325 956 +24,9%	463 368 +42,2%
Genomsnittspriser Personbilar (inflation*)	260 985	303 917 +16,4%	333 887 +9,9%
Differens	-	22 039 +7,3%	129 481 +38,8%

* Teoretiska genomsnittspriser uträknade för 2010 samt 2020 med utgångspunkt i genomsnittspriset 2000 samt årlig inflationsjustering enligt statistik från SCB.

Det finns fler skäl till prisökningen än bara ökad andel elektronik. Under den här tidsperioden har bilmodet förändrats och suvar har blivit populära. Det har drivit upp snittpriset. På senare tid har laddhybriderna ytterligare drivit upp snittpriserna.

En del av elektroniken som tillkommit ersätter mekanik, till exempel när det gäller pedaler, ratt och handbroms. Det kan ibland innebära en besparing.

Slutsatsen är att snittpriserna inte alls har stigit på samma sätt som andelen elektronik. Långt ifrån. Samtidigt har bilarna blivit bekvämare, men framförallt säkrare och mindre miljöskadliga. Det kan ju vara värt några extra kronor.

[JD Power krängelrapport: Mest driftsäkra bilarna – Peugeot toppar och BMW hamnar sist](#)

[Bosch eClutch – kopplingen som sköter sig själv](#)

[Ny undersökning: Porsche har flest maskinskador och är dyrast att reparera](#)



Av Magnus Fröderberg

20. Sydkorea ställer om till vätgas

2020-06-04

I Sydkorea pågår [massiva satsningar](#) på vätgas- och bränslecellsteknik.



Utifrån den nationella planen "Hydrogen Economy Roadmap of Korea" har man som mål att till 2040 komma upp till en produktion av 6,2 miljoner bränslecellsbilar varav 2,9 miljoner avses för den nationella marknaden och resten för export.

En utbyggnad av produktionsanläggningar för vätgas ska säkra drivmedel för motsvarande 50 000 bränslecellsbilar i år.

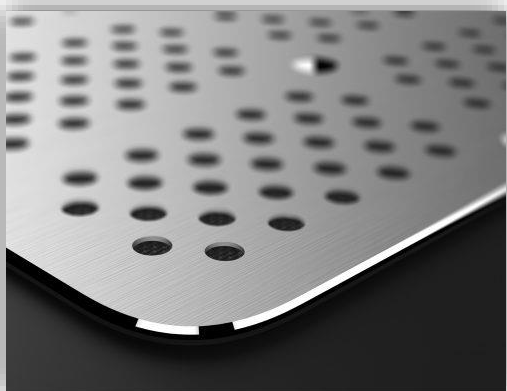
Ett av de sydkoreanska bolag som utökar sina satsningar är [Bumhan Industries](#), tillverkare av högtryckskompressorer för fartyg och kraftgenerering, som beställt bränslecellsstackar och bränslecellssystem av [PowerCell](#) till ett värde av totalt 3,5 miljoner kronor med leverans senare i år. Bolaget väljer också att bilda ett dotterbolag som helt fokuserar på bränsleceller och bränslecellsteknologi, Bumhan Fuel Cell.

– Sydkorea ligger mycket långt framme när det gäller bränslecellsteknologin och är ett av de länder som kommit längst både när det gäller användning i fordon och i stationära applikationer. Att Bumhan nu ökar sin satsning på området visar på utvecklingen och betydelsen av den sydkoreanska marknaden, säger Yibo Zhao, försäljningsansvarig för Asien på PowerCell Sweden.



[Pickup med bränsleceller blir reality-TV](#)

2020-02-11



[myFC tar fram koncept för hybridfordon](#)

2020-02-11



[myFC bjuder in till visning av hybridkoncept](#)

2020-05-25



[Elbil med bränsleceller får topphastighet på 305 km/h](#)



21. Kinnekullebanan på väg mot vätgasdrift

2020-06-03

Kinnekulletåget som tidigare blivit utsedd till Sveriges vackraste tågresor kommer nu också bli en av Sveriges klimatsmartaste.



Den idag oelektrifierade järnvägen kommer att ställas om till vätgasdrift inom [ElectriVillage Mariestad](#) med hjälp av projektstöd från FCH 2 JU ([Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking](#)).

– Det arbete vi gjort inom ElectriVillage Mariestad har gjort avtryck, och detta stärker Mariestad som test- och demonstrationsplats för en hållbar omställning. Men också Västra Götalandsregionen som med Västtrafik får chansen att delta i att gemensamt ställa om Kinnekullebanan mot en helt unik hållbar systemlösning, säger Susanné Wallner, utvecklingsstrateg Mariestads kommun.

ElectriVillage Mariestad är en test- och demonstrationsplats för att ställa om industrin mot hållbara lösningar. Inom ElectriVillage Mariestad har kommunen bland annat byggt en vätgastankstation som drivs av egenproducerad solenergi, startat upp en logistikhub för hållbar distribuering av varor samt påbörjat arbetet med att bygga en [självförsörjande förskola](#), driven av vätgas.

[Stödet från FCH 2 JU](#) kommer ge ElectriVillage Mariestad projekthjälp i form av expertis för projektledning under ett år via de konsortier av bolag som finns inom Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, en europeisk plattform för bränsleceller och vätgas där industri, forskning och lokala, nationella och europeiska tjänstemän arbetar tillsammans.



[Gör Inlandsbanan fossilfri – utan kontaktledning](#)

2019-09-04



[Inlandsbanan vill byta från diesellok till vätgasdrift](#)

2019-08-13



[Storbritannien satsar på vätgasdrivna tåg till 2020](#)

2019-02-01



[Världspremiär för vätgasdrivet passagerartåg i linjetrafik](#)

2018-09-18

Senaste nytt



[Sydkorea ställer om till vätgas](#)

2020-06-04 |

I Sydkorea pågår massiva satsningar på vätgas- och bränslecellsteknik. Utifrån den nationella planen "Hydrogen Economy Roadmap of Korea" har man [...]

22. Klassiska bilar heta på auktion – trots corona

Mikael Stjerna 1 juni 2020

Silverstones klassiker-auktion trotsade coronan och gav flera rekordresultat. En Jaguar Mk2 således för 1 115 000 kronor, mer än dubbelt upp mot värderingen.



Marknaden för klassiska bilar har planat ut sedan 2015, och i de dyraste segmenten – över en miljon kronor – har nedgången varit märkbar. När sedan corona-pandemin sätter stopp för alla sociala aktiviteter som är förknippade med bilhobbyn har många oroat sig för hur det skulle påverka betalningsviljan på klassikermarknaden.

Förra helgen fick branschen och alla bilsamlare ett positivt hälsotecken. [Silverstone Auctions i England höll förra lördagen sin första online only-auktion](#) och noterade flera rekordresultat. Framför allt såldes 89 procent av bilarna, en ovanligt hög säljandel. Senaste åren har ofta hälften av auktionsbilarna förblivit osålda.

– Jag kan inte tro att det är sant. Det är vår först auktion som bara är online, och resultatet är enastående, säger auktionschefen Nick Whale till branschtidningen The Classic Cars Journal.

Silverstones auktion den 23 maj omsatte hälsosamma 55 miljoner kronor. Hela 80 procent av de bilarna som klubbades till köpare gick för vad de värderades till eller för högre pris. Bilarna som gick för högst pris var en replika av en Jaguar D-Type som såldes för 4,5 miljoner kronor och en riktig rallybil, en Peugeot 205 T16 grupp B (bilden ovan) som gick för 3,6 miljoner kronor. Största överraskningen var en jaguar Mk2 från 1961 med bara 3.000 mil på vägarna. Den gick för 1,1 miljoner kronor, mer än dubbla värderingen. Nämnas kan också BMW M3 E30 Competition från 1987 som gick för 1,2 miljoner kronor. Kanske påverkade ägarhistorien budviljan. Pop-bandet Jamiroquais frontman Jay Kay hade lämnat in BMW:n och flera andra bilar till auktionen.



På Silverstone Auctions såldes inte bara bilar i miljonklassen. Ett exempel är denna BMW Alpina B9 3.5 från 1983 som gick för 451 000 kronor.

Svenska aktören Bilweb Auctions ser samma positiva trend. Hittills i år har de haft tre auktioner med klassiska bilar.

– Vi har noterat starkt ökande intresse för våra auktioner. Vi har haft rekord i trafik på sajten med över 100 000 besök per dag innan den senaste auktionen i april, mitt under corona-epidemin. Jag tror att när man inte kan åka ut och resa så blir det mer tid och fokus på att köpa leksaker, folk köper för att ha något roligt att åka med i sommar, säger Michael Luft, grundare och delägare av Bilweb Auctions.

Bilweb Auctions har noterat flera toppresultat under corona-nedstängningen.

– Framför allt ser vi ett stort intresse för det jag kallar ”allmogebilar”, Volvo, Saab och Volkswagen. På förra auktionen sålde vi en vanlig Amazon från 1969 för över 200 000 kronor, säger Michael Luft.

Nästa gång det är auktion är 17 juni. Några av objekten som ska gå under klubban ser du i bilden ett par rader upp, [fler objekt hittar du här](#).

– Då har vi 120 bilar, och det är en stor blandning, allt från Studebakers till Volvo, säger Michael Luft.



Några av objekten på Bilweb Auctions bilauktion som går av stapeln senare i juni. Övre raden från vänster: Studebaker Golden Hawk V8 Kompressor från 1958, Mercedes 450 SLC från 1975 och Saab Sonett III från 1974. Nedre raden från vänster: Fiat 124 Sport Coupé från 1969, Volvo PV 444 från 1954 och Volkswagen Typ 1 från 1951. [Se fler objekt här](#).

23. Saab V4 som halvkombi!

Publicerad 2020-06-04 7:00 TEXT Joakim Bergqvist

Saab 98 var ett försök att blåsa liv i en ålderstigen modellserie men det enda som finns kvar idag är en unik prototyp. I Klassiker 5/2020 plockar vi ut den från Saabmuseet för att låta den besöka den verkliga världen och inser efter en stund dess storhet.



Vad göra när alla bilträffar är inställda? Åk på egen isoleringcellskapsresa! I nya numret av Klassiker ger vi oss egentid i våra bilar, berättar om prototypen Saab 98, guidar till bästa Caprice-köpet och renoverar vidare på Range Rovern. Dessutom bjuder vi på en läcker körjournal som inkluderar ett protokoll för egenbesiktning. Klassikerkollen!

Köp i din tidningsbutik eller beställ i vår webbshop för leverans direkt hem till brevlådan! Upplevelsen bakom den tunna tvåkrade ratten är välbekant. Den mekaniska känslan i reglagen, den lätt framtunga gången och drivlinan som uppmanar till aktiv körning gör att den känns precis som vilken annan Saab V4 som helst. En snabb titt i innerbackspegeln påminner dock om den avgörande skillnaden.

Vi befinner oss inte i någon vanlig 96 eller för den delen 95. Det här är världens enda överlevande Saab 98!



En fullt körbar prototyp tillverkad av Carrozzeria Coggiola utanför Turin i norra Italien i början av 1970-talet. Ett levande bevis på hur Saabs modellpalett skulle kunna ha sett ut om planerna hade fullbordats. En praktisk halvkombi!

Istället har Saab 98 passerat de flesta entusiaster och Saabhistoriker obemärkt förbi. På sin höjd har den fått en snabb blick med en efterföljande mindre intetsägande kommentar. Lite är känt och dess historia har sedan länge varit höjt i dunkel. På ett mirakulöst sätt har den ändå överlevt och sparats till eftervärlden.



Saab 98 Combi Coupé hade mycket väl kunnat bli en svårslagen konkurrent som samtidigt skapat nytt intresse kring en annars ganska föråldrad modellserie. Nu blev det inte så. Det enda som finns kvar är några få bilder men också en mycket fascinerande prototyp.

Vi tar ut den i den vardag som den hade kunnat verka i, vi provlastar, kör fiktiva ärenden och parkerar i lämpliga miljöer. För varje bild vi tar på den bruna prototypen blir vi alltmer fascinerade.

Läs hela artikeln och ta del av de nya fakta kring Saab 98 som vi lyckas få fram i Klassiker 5/2020!



24. Klassiskt bilmärke: Arbel

Publicerad 19 december 2011

Det är ofta lätt att göra sig lustig över misslyckade industriprojekt. Jag har själv länge haft roligt åt min stora Arbel-broschyr i så kallat idiotformat. Färgrika illustrationer, fantasifulla beteckningar och osannolika konstruktioner fyllde den 12-sidiga katalogen. Det verkar skumt alltihop!



Gissningsvis var det många som redan vid debuten i Paris 1958 stod frågande till projektet. Här visades en bil med egenartat utseende och flera unika konstruktionsdrag förutom det besynnerliga faktum att ett av de tre drivmedelsalternativen var atomkraft.

Inte ens 1958, då för övrigt skulpturen/byggnaden Atomium uppfördes i Bryssel, var det självklart att en bil kunde drivas med någon diffus atomkraft. Arbel-bilen tog avstamp i en prototyp som visades våren 1951 och hade byggts av bröderna Loubière. Deras bil var anskrämligt ful men klart praktisk med sin stora kupé med jättelika glasrutor.

I fronten glänste en vattenfallsliknande grill tydligt inspirerad av Buick och någonstans under det svarta plåtskalet gömde sig en Simca-motor. Eftersom bilen bara hade en enda pedal, som både verkade som gas- och bromspedal, bör växellådan ha varit automatisk.

Plats för sex

Bilen kallades Symétric och var alltså lika ful och i stort sett likadan fram och bak. Det är oklart hur Loubières Symétric kunde omvandlas till den plastkarosserade, tungt krombehängda Arbel Symétric men likväl blev det så.

På modernt sätt hade nya Arbel dubbelmonterade strålkastare. Dock ej i den tänkta taximodellen, som å andra sidan och särskilt baktill hade klara likheter med Checker.

Dörrarna var ett intressant kapitel i sig. Sedda från sidan var de helt rektangulära och det fanns goda skäl till detta. Dörrarna delades nämligen vid öppning så att sidorutan gick upp under taket och själva dörren försvann in under golvet, inte olikt hur man långt senare byggde BMW Z1.



Med texten Electric Drive på bakluckan slog Arbel världen med häpnad. Den amerikanska influensen var tydlig och prototypen var ju också byggd när USA-excesserna var som tydligast.

Arbel-bilarna hade soffor fram och bak och var sexsitsiga.

Chassiet var en enkel centralrörsram och det vore för mycket att påstå att bilen hade någon egentlig fram- eller bakvagn. Från hjulen gick snett framåtriktade bärarmar av rundrör, men några andra stagande detaljer hade varken fram- eller bakvagn.

Bärarmarna var lagrade i något som kallades Thermogum och som agerade både fjäder och stötdämpare. Numera är ThermoGum enligt Google ett livsstilstuggummi.

Fick inget tillstånd

Så över till det kanske mest intressanta: drivningen. Tre alternativ erbjöds. Générateur rotatif var första alternativet, en vanlig bensinmotor av dunkelt ursprung, 50 till 75 hästkrafter stark och som på ett mirakulöst sätt levererade kraften direkt till de fyra hjulen. Just det, Arbel var fyrhjulsdriven.

Men hur drevs hjulen? Det ser inte ut som om det satt en elmotor i varje nav, men det är väl den enda rimliga lösningen? En hybridlösning med andra ord. Det andra alternativet kallades för générateur statique á gaz, vilket betyder gasturbin.

Denna skulle enligt broschyrtexten skicka kraften direkt till hjulen utan någon mekanisk förbindelse. "Transmission of power to the 4 wheels without any mechanical devices" som det står i broschyrens engelska översättning.

Slutligen det mest häpnadsväckande: générateur statique nucléaire, som innebar att en liten kärnladdning skulle driva bilen i flera månader utan påfyllning eller utbyte. Denna version kunde dock inte levereras innan franska myndigheter godkänt arrangemanget.

Att myndigheterna aldrig kom så långt berodde kanske på att Francois Arbel aldrig fick tillstånd att hantera livsfarligt nukleärt bränsle för den minsta lilla provkörning, eller kanske bara på att han blev utskrattad vid visningen av sin märkliga bil med dess bisarra drivsystem.

Dock måste man säga att Arbel i någon mån var ett försök att skapa en 50-talets hybridbil. Fast riktigt färdig var nog inte konstruktionen...

Föga överraskande har inte ett pip hörts om Arbel efter bilsalongen 1958.



Dubbelt så amerikansk som en jänkare! Jättestor panoramaruta, gummipluppar på stötfångaren (i USA kallade Dagmars efter en välutrustad dam från populärkulturen) och kaskader av klädsamt krom.



Den delade dörren försvann upp under taket och ner under golvet. Kul idé, men praktiskt kan det väl inte ha varit, utom i trånga garage.



L' Arbel Symetric Nuclear Car Prototype

25. På väg mot segern – slutade med krasch

Magnus Nyström, Publicerad 7 jun 2020 kl 07.20, uppdaterad kl 08.10

Felix Rosenqvist var under flera varv av nattens race i Texas snabbast av alla. En pallplats var given. Han var tvåa och på väg att ta över ledningen. I stället tog det roliga slut med en krasch med bara tio varv kvar att köra. "En enorm besvikelse", säger Rosenqvist efter loppet.



Tråkigt slut på säsongens första race för Felix Rosenqvist, som på grund av en krasch missade en given pallplats.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/sport/sasongspremiar-for-indycar-en-av-de-snabbaste-banorna/>

Fjolårets bästa rookie i Indycar, Felix Rosenqvist, såg ut att vara på väg mot en sensationellt bra start på den här säsongen. Han låg tvåa då det var dags för tävlingens sista depå-stop och det blev lite kaos på banan.

Felix var topp två under stora delar av loppet på ovalbanan Texas Motor Speedway i Forth Worth, Texas.

Han var definitivt ett hot mot ledaren Scott Dixon, den femfaldige mästaren, som till sist vann det här premiärloppet.

Under de sista stökiga varven av det totalt 200 varv långa loppet fick Rosenqvist problem. När han skulle varva Marco Andretti så kom svensken för långt ut i banan, där greppet i asfalten var dåligt, Felix tappade kontrollen över sin bil och kraschade in i muren.

"Det var ett dåligt beslut i ett enda tillfälle under ett annars perfekt race, och det räcker", säger svensken efter loppet i ett pressmeddelande.

Ilksen Rosenqvist dunkade näven i ratten

Ingen allvarlig smäll. Men garanterat något som kändes som en allvarlig motgång för Rosenqvist som blev så arg att han dunkade ena näven i ratten.

”Vi hade fantastisk fart i dag och det här hade kunnat bli hur bra som helst – nu blev det i stället ingenting. Det är tufft att smälta”, säger han.

Strax efter Rosenqvist uttåg ur tävlingen så tog tävlingens slut även för Marcus Ericsson, som länge låg på tionde plats, vilket var okej efter att han start från 17:e plats.

Ericsson fick något fel på bilen och tvingades in i depån och kunde inte avsluta racet.

Deppigt för de båda svenskarna alltså.

Desto roligare för 39-åringen från Nya Zeeland, som jagar sin sjätte mästerskapstitel den här säsongen.

”Detta var verkligen en laginsats”

Han medgav efter loppet att han räknat med en avslutade duell mot sin teamkompis Felix Rosenqvist.

– Jag kan inte tacka teamet tillräckligt. Det är så konstiga tider just nu. Så detta var verkligen en laginsats. Det här var stort, jag vill verkligen tacka alla i teamet, sa Scott Dixon i Viaplays tv-sändning

Om kampen mot Felix sa han:

– Det blev tufft att varva bilar och vi var tvungna att göra en del modiga omkörningar. Det var verkligen tufft där ute.



26. Rosenqvist har allting för att bli bäst av alla

MARCUS ERICSSON Publicerad 7 jun 2020 kl 19.45

Natten till söndag var det Indypremiär inför tomma läktare i Fort Worth Texas.



Felix Rosenqvist en blivande Indymästare?

Felix Rosenqvist har allt som krävs av en blivande mästare. Skicklighet, självförtroende, mod och en väldigt snabb bil. Hade han inte kraschat då hade han vunnit nattens premiärlopp.

Sin debutsäsong i Indycar i fjol så hade Felix Rosenqvist lite problem att hitta farten på ovalbanorna.

I nattens premiärlopp hade resten av förarna i startfältet stora problem att hinna ifatt Felix Rosenqvist. Och femfaldige mästaren Scott Dixon var en jagad man.

Felix var länge tvåa i loppet.

Men hade också snabbare varvtider än vinnaren Scott Dixon i flera varv och hade det inte varit för den misslyckade varvningen med tio varv kvar att köra, som gjorde att Rosenqvist tappade kontrollen över sin bil, så hade han mycket väl kunnat dra förbi även Scott Dixon.

Nu tog det slut i skyddsmuren och en rasande Felix dunkade ena näven i ratten.

Men han ska vara stolt över sig själv.

Han tänkte inte för ett ögonblick att han var nöjd med att vara på väg mot en given pallplats.

Felix Rosenqvist hade bara en enda tanke i huvudet.

Han skulle förbi Scott Dixon.

För Rosenqvist är det vara seger som gäller.

Den äregirige 28-åringen från Värnamo var inte ens nöjd med att bli årets rookie i Indycar-serien i fjol.

Eller som han sa till mig när vi träffades före säsongen:

– Eh...nöjd? Nja, inte riktigt. Jag vill vinna race.

Av samma anledning har han nobbat chanser att få köra formel 1.

– Jag vill inte köra någonstans där jag inte kan vinna. Är man inte i rätt team i formel 1 - då kan man inte vinna. Jag kan säga att om jag verkligen, verkligen hade velat köra för ett dåligt team i formel 1, då hade jag gjort det, men det har jag aldrig velat.

Felix Rosenqvist växte också upp med att följa racingen i USA mer intensivt än formel 1, eftersom svenske Kenny Bräck var stjärna i USA på den tiden.

Så Rosenqvist lever sin dröm - och visade toppklass redan som rookie i fjol.

Han kom tvåa två gånger och var topp tio i tio av 17 race.

Det han visste inför årets säsong var att han behövde bli bättre på ovalbanorna.

– Jag visste att det skulle bli tufft. Alla förare som kommer direkt från Europa har det tufft på ovalerna. Det är så annorlunda körstil. Som inte passar mig naturligt. Jag säger inte att jag inte kan lära mig och jag kommer vinna race på ovaler, sa han före premiären.

Felix inställning var alltså inget blygsamt "jag ska bli bättre", utan ett bestämt "jag kommer vinna race på ovaler".

Han har allt som krävs av en blivande mästare.

Självförtroendet, talangen, skicklighet, modet och viljan att hela tiden utvecklas och bli bättre.

Sedan sitter han i en Chip Ganassi. En bil av toppklass i ett toppteam.

Han har bästa möjliga uppbackning för att bli Scott Dixons värste utmanare och kronprins.

– Mitt fokus den här säsongen är att bli bättre på ovalerna, för då kan jag slåss om titeln. Sen ska jag vinna race. Det har jag bestämt. Det är så tankarna går, sa Felix till mig senast vi pratade.

Sedan ska vi givetvis inte räkna bort Marcus Ericsson. Han har också fått chansen i Chip Ganassi - tillsammans med Dixon och Rosenqvist.

Ericsson har gått en annan väg i racingsporten med några glamorösa, men tuffa år i formel 1.

Den här säsongen är den första på många år som Marcus sitter i en bil av toppklass.

Trots en pallplats sin rookiesäsong i fjol är det först den här säsongen som Marcus har en ärlig chans att vinna race.

Nattens debut blev inte den önskade.

Men han hade dåliga förutsättningar från start med en 17:e startplats efter att han tvingats kvala först av alla, då banan är som sämst. Sedan körde han upp sig till tionde plats under loppet, men hittade inte riktigt farten och rytmen för att utmana de snabbaste bilarna i täten. Och tävlingen tog slut när bilen stoppade i slutet av loppet.

Men Marcus är ny i sitt team. Han är i en helt ny situation.

Så här gäller det att ha tålamod.

– Jag är i toppform mentalt och fysiskt, jag sitter i en bra bil. Men det är klart att det kommer dröja lite innan jag lärt mig bilen, säger han.

Ericsson kommer slå lite ur underläge den här säsongen. Men han kommer utmana de bästa och visa sin klass, han också. Det är jag övertygad om,

Jag längtar redan till nästa Indyrace, den 4 juli.

Då räknar jag med svenskt på prispallen.

LÄS MER: [Jag kommer inte att sakna publiken i natt](#)

LÄS MER: ["Formel 1? Nej, tack – jag vill vinna race"](#)

LÄS MER: [Oväntade utmaningen: Coach till flickvännen](#)



MAGNUS NYSTRÖM

SLUT