



*Alfa Romeo 1900 Super Sprint (1956–1958)*

- 1. Northvolt säkrar order på 20 miljarder från BMW**
- 2. Här öppnar Polestars lokal i Stockholm**
- 3. Tesla fällda i tysk domstol: Autopilot-reklam är vilseledande**
- 4. Elon Musk visar Teslas nya fabrik Giga Berlin**
- 5. Toyota Corolla klarar bromstest!**
- 6. Mercedes-AMG GT Black Series gör entré**
- 7. Nya Volkswagen Golf R**
- 8. Nya Porsche 911 Turbo snabbare än någonsin**
- 9. Porsche har skrivit ut lättviktskolvar till GT2 RS**
- 10. Viktig testanläggning för biobränsle riskerar rivning utan ny finansiering**
- 11. Maserati Ghibli Hybrid officiell**
- 12. Alla registreringsskyltar som fått avslag 2020**
- 13. Vinge på hjul**
- 14. Den här lådbilen gör 120 km/h**



## 1. Northvolt säkrar order på 20 miljarder från BMW

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-16, 14:35

Northvolt AB har tecknat ett batteriavtal på cirka 20 miljarder med BMW.



Svenska Northvolt har landat en stororder frånt delägaren BMW. Värdet ska uppgå i 2 miljarder euro, eller cirka 20 miljarder kronor, enligt ett pressmeddelande.

Batterierna ska tillverkas på Northvolt Ett-fabriken i Skellefteå som ska inleda produktionen sent nästa år.

– **Det är förstås jättekul** att få en partner med sådan kompetens och djup teknisk förståelse. Samtidigt blir det tydligt vad som krävs för att ta detta från ett utvecklingsprojekt till ett batteri som fungerar i deras elbilar. Det kommer att bli mycket sommar- och vintertestning, säger Northvolts vd Peter Carlsson till [Dagens Nyheter](#).

BMW gick ifjol in som delägare i Northvolt med en investering som då sades uppgå i 650 miljoner kronor. De två företagen ingår också [sedan 2018 i ett konsortium](#) tillsammans med det Belgien-baserade multinationella företaget Umicore. Avtalet kommer därför knappast oväntat.

– **Ja, det har funnits** som en ambition från början. Man har sett hur vi jobbat med cellutvecklingen i Västerås och att industrialiseringen fortskrider, och strax före pandemin bröt ut blev avtalet klart, säger Peter Carlsson till DN.

[Northvolt AB och Volkswagen AG tecknar avtal om 50/50-projekt för batterifabrik i Salzgitter, Tyskland](#)

[Northvolts offensiv: Ska anställa 2.500 personer](#)

[Northvolts fabrik i Skellefteå finansierad – fått in ordrar på 122 miljarder](#)



## 2. Reportage: Här öppnar Polestars lokal i Stockholm

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-07-16, 15:32

Den 17 juli öppnar Polestar sin andra utställningslokal i Sverige. Det centrala läget mitt i Stockholm ger märket en fysisk närvaro, och låter potentiella kunder känna, klämma och provköra.



*Polestars utställningslokal ligger på Norrlandsgatan 5, mitt emot Kungsträdgården i centrala Stockholm.*

**Mitt under industrisemestern**, och mitt i en viruspandemi som i högsta grad fortfarande pågår – öppnar Polestar nu sin andra utställningslokal i Sverige. Lokalerna, eller "Polestar spaces" som de själva kallar dem, är den fysiska delen i en annars helt digitaliserad säljprocess.

Likt Tesla har Volvos nya eldrivna syskonmärke valt att inte sälja sina bilar via bilhandlare. Priserna är fasta och beställningarna görs direkt till Polestar via internet. Det går att köpa en bil i utställningshallen också, men det är inte det främsta syftet.

– **De som jobbar här** får ingen kommission och har ingen press på sig att sälja några bilar. De är här för att ge en känsla för bilen och varumärket. Allt handlar om den fysiska interaktionen, säger Brent Ellis, kommunikationsansvarig på Polestar i Europa.

Syftet är att kunderna ska kunna komma hit och göra saker de inte kan göra på nätet. Känna, klämma, provsitta och kolla om barnvagnen går in i bakluckan. Man kan även komma hit och provköra en bil. Den som vill skulle kunna säga att Polestar kopierat Teslas koncept, som fungerar på i stort sett samma sätt.



*Polestars Sverigechef Martin Ölund visar materialprover och datorn där bilarna kan konfigureras.*



*Polestar Space kompletterar den digitala köpprocessen med en möjlighet att känna och klämma på fysiska bilar.*



*Lokalen rymmer två Polestar 2 och en Polestar 1.*

**Det kommer tills** vidare att finnas två "Spaces" i Sverige – en i Göteborg och en i Stockholm. Men den som inte bor i närheten av någon av dem kan ringa in via videosamtal och be personalen visa bilarna på det sättet.

Men det går alltså inte att gå hit, köpa en bil och ta med den hem direkt. Leveranser sker för närvarande via Volvohandlare i Stockholm, Göteborg och Helsingborg, även om de jobbar på att bygga ut det också. Möjligheten att mot en avgift få bilen levererad hem till dörren är också något de jobbar på, men den delen av processen är inte riktigt färdig ännu.

**Kundintresset för Polestar** verkar finnas i hela landet – och bland alla åldersgrupper.

– Det är väldigt utspritt. Vi har kunder i alla åldrar från Skåne till Norrland och ett gäng på Gotland. säger Nils Rylén, nordisk marknadschef.

För att kunder i hela landet ska kunna serva sina bilar tar Polestar hjälp av Volvos nätverk av handlare och verkstäder. Eftersom Polestar-bilarna bygger på samma plattform och delar mycket komponenter med bilarna i Volvos modellprogram behöver de inga egna.

– **Just nu kan vi** erbjuda service på 110 platser över hela Sverige, men ambitionen är att alla Volvoverkstäder ska ta emot våra bilar. Det är viktigt att kunderna inte behöver åka tio mil för att få bilen servad, säger Sverigechefen Martin Ölund.

Det går däremot ännu inte att byta in gamla bil när man köper en Polestar – även om det råkar vara en Volvo.

**Försäljningsmässigt menar** Polestar att det går ganska bra – trots coronakrisen. Nils Rylén meddelar att 1.800 bilar kommer att levereras till svenska kunder i år. På global nivå rör det sig om "tiotusentals".

– Det går enligt plan, säger han.

Däremot har pandemin orsakat en dryg månads försening av leveranserna från fabriken i Kina. De första kunderna får sina bilar i augusti.

### 3. Tesla fällda i tysk domstol: Autopilot-reklam är vilseledande

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-16, 12:30

**En tysk domstol har fällt Tesla för missvisande marknadsföring av sitt förarhjälpssystem. Biltillverkaren förbjuds nu från att använda Autopilot-reklamen i Tyskland.**



**Teslas reklam för sitt förarhjälpssystem Autopilot fälldes i veckan i tysk domstol för vilseledande marknadsföring.**

Münchens tingsrätt slog under tisdagen fast att biltillverkaren inte längre får använda reklaminslagen i Tyskland eftersom de felaktigt hävdade att bilarna har "full potential för autonom körning".

**Tingsrättsdomarna sa** att Tesla felaktigt marknadsförde att deras bilar skulle kunna navigera själva i städer innan slutet av 2019, [rapporterar Auto News Europe](#).

Tesla har sedan tidigare kritiserats från flera håll för att systemet är döpt till just "Autopilot", något domarna också la fokus på:

**"Att använda termen "Autopilot" och andra fraser antyder att bilarna var tekniskt kapabla till att köras helt autonomt",** skriver domarna i ett mejl till ANE.

"Dessutom påstås det att det skulle vara lagligt i Tyskland, vilket inte är fallet", fortsatte mejlet.

**ANE skriver att de** kontaktat Tesla för en kommentar innan publiceringen utan att ha fått en respons.

De noterar däremot att tillverkaren kan överklaga domen. Elon Musk tog irriterat till Twitter för att indirekt kommentera domen. Enligt Musk är Autopilot döpt efter systemen som används i flygplan – som hjälper men inte ersätter mänskliga piloter.

**ANE noterar att Musk** länge talat optimistiskt om hans bilars kapabiliteter. Tesla ska även ha tagit "tusentals dollar" i betalt 2016 för en "Full Self Driving"-funktion.

Nu, flera år senare, behöver användare av Autopilot-systemet fortfarande vara helt alerta och redo att ta över körandet när som helst. Bland annat varnar Teslas bilar högljutt när föraren tar bort händerna från ratten, något [en del försökt kringgå](#).

**Musk sa under förra** veckan att elbilstillverkaren nu är "[mycket nära](#)" att nå det amerikanska SAE klassar som "[nivå 5 av självkörning](#)" – fullständig automatisering utan förarinput.

Stämningsansökan mot Tesla väcktes av den Tyska ideella föreningen Wettbewerbszentrale, eller centret för skydd mot orättvis konkurrens.

**Föreningen argumenterade** att Tesla lovar sina kunder mer än Autopilot-systemet egentligen levererar.



### [Tesla kritiseras efter dödsolycka – autopiloten såg inte lastbilen](#)



### [Rapport: Teslas Autopilot medskyldig till tragiskt dödsfall](#)



### [Nytt brev till ägarna: Tesla begränsar Autopilot i Europa](#)



### [Tesla tvingas uppdatera Autopilot – på grund av nya EU-regler](#)

## 4. Elon Musk visar Teslas nya fabrik Giga Berlin

2020-07-16 09:55

Elon Musk visar nu upp de första bilderna på det stora bygget av Giga Berlin. Som vanligt sticker designen ut från mängden.



Superentreprenören Elon Musk delar för första gången med sig av en bild av den stora bilfabriken Giga Berlin. Publiceringen av bilden skedde i vanlig ordning [på Musks privata Twitterkonto](#). Bilden visar en futuristisk designad byggnad täckt med solpaneler.

Fabriken, som ligger i Grünheide tre mil från Berlin, ska enligt tidigare besked från Musk användas för tillverkning av batterier, drivlinor och fordon. Hela fabriksområdet har en yta om 300 hektar, vilket motsvarar cirka 422 fotbollsplaner.

Läs mer: [Volvo Cars äger Sveriges första Tesla Model Y](#)

Produktionen väntas start i mitten av 2021. I början handlar det främst om den mindre suven Model Y, men fabriken ska enligt uppgifter vara redo att tillverka i stort sett vilka modeller som helst.

Musk illustrerar detta i en annan tweet: "Gigafactory is the product even more than the car".

**PER DANIELSON**

## 5. Toyota Corolla klarar bromstest!

Linus Pröjtz 15 juli 2020

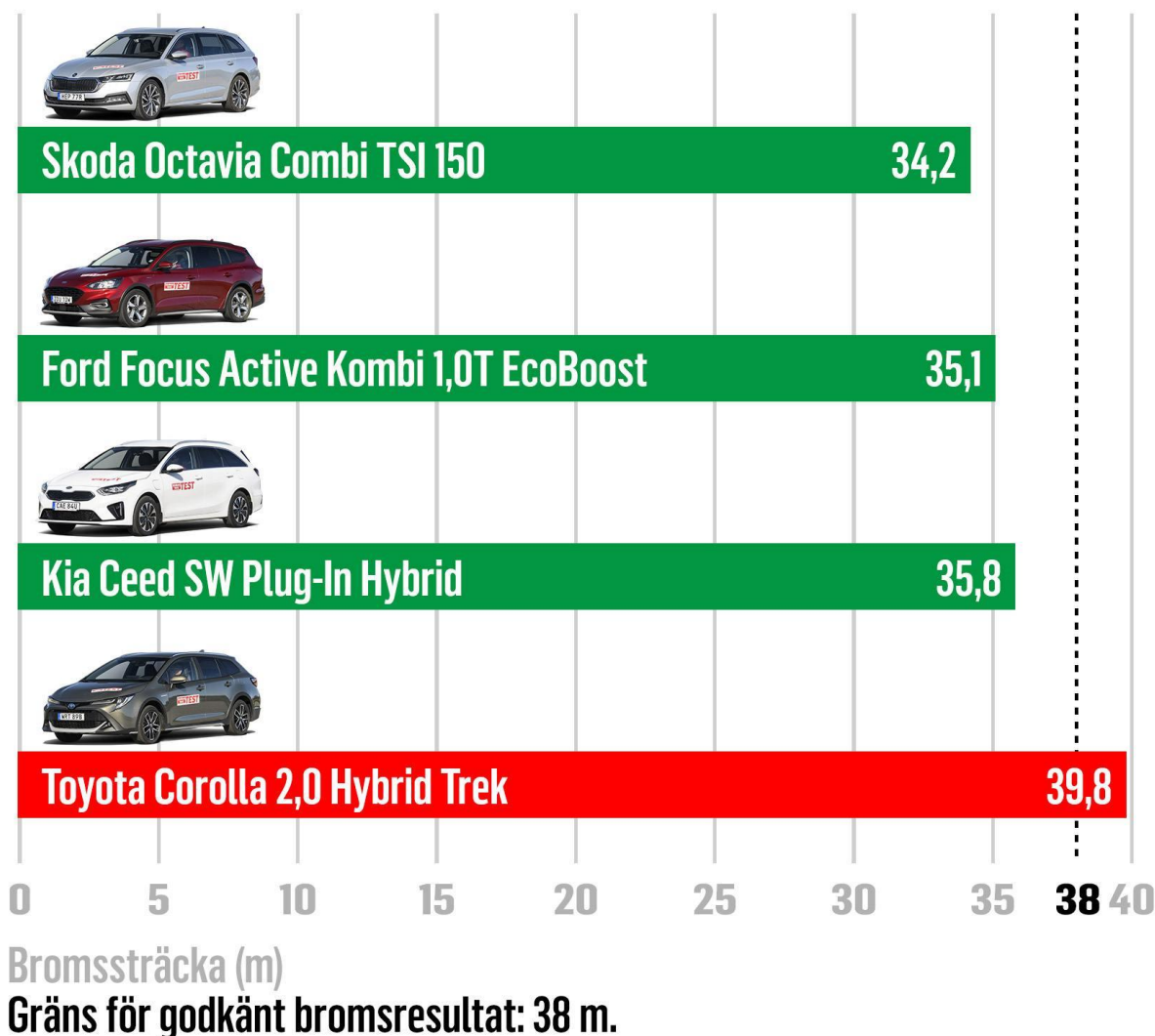
Under våren underkände vi nya Toyota Corollas bromsegenskaper. Sedan dess har ytterligare två exemplar testats med helt andra resultat.



[Första testet av då helt nya Toyota Corolla kördes under våren 2019 och vi såg i våra bromstester att prestanda var långt ifrån perfekta.](#) Bromssträckan från 100 km/h till stillastående uppmättes till knappt 40 meter. Vid publiceringen 2019 var gränsen för godkänt resultat satt till 40 meter, en gräns som vi sedan årskiftet 2019-2020 har justerat till 38 meter. Vi har tydligt sett trenden inom branschen, att bromsprestanda blir bättre och bättre.

[Vid nytt test av Toyota Corolla nu i våras, denna gång i så kallat Trek-utförande, upprepades likvärdig bromsprestanda.](#) Resultatet var i stort sett identiskt jämfört med testet kört våren 2019. Vi ska nämna att Trek är en två centimeter högre version av [Corolla Touring Sports](#) (kombi), dessutom utrustad med 225/45 R17-däck i stället för 18-tumshjulen som den första testade bilen hade. Båda bilarna rullade på likadana Falken-däck och temperaturen var snarlik vilket fick oss att börja undra. Så vi körde om testerna med Trek-bilen, två gånger dessutom. Med gradvis sämre resultat. De två sista testrepetitionerna om sex inbromsningar vardera landade på över 40 meter. I samma test noterades Skoda Octavia för en bromssträcka på 34,2 meter.

[I vårt test av kombibilar i C-segmentet i våras](#) uppvisade Toyota Corolla undermålig bromsprestanda, precis som vid testet förra året. Men vid våra nya test bromsar Corolla plötsligt bra.



I vårt test av kombibilar i C-segmentet i våras uppvisade Toyota Corolla undermålig bromsprestanda, precis som vid testet förra året. Men vid våra nya test bromsar Corolla plötsligt bra.

Därför ville vi testa fler Toyota-bilar, vilket vi nu har gjort. Med helt andra resultat. Ytterligare en Corolla Touring Sports med 17-tumshjul testades, nu med en bromssträcka på 37,5 meter som snitt på två repetitioner med sex bromsningar vardera. Toyota Corolla i femdörrarsutförande med 18-tumshjul avrundar det hela med en bromssträcka på 36,6 meter. Temperaturen vid test var +19 grader, däckerna var av samma Falken-modell som vid alla tidigare tester och dimensionerna samma som för den första testade Corolla.

Så är det här begripligt? Nej, egentligen inte. Vi har gjort vad vi kan för att hitta ett svar på varför Corolla tidigare hade klart sämre bromsprestanda. Toyota har svarat att de inte har förändrat någonting vad gäller bilarnas specifikation sedan lanseringen 2019, vilket gör testdata än svårare att tolka. Men likväl, bromssträckorna är vad de är.

Vi kan inte med säkerhet säga vad som har hänt. Vad vi däremot tror är att någon av Toyotas underleverantörer har levererat antingen bromskomponenter eller däck som har gett sämre bromsprestanda. Men det är som sagt ett antagande och längre än så kommer vi inte i det här ärendet.

## 6. Mercedes-AMG GT Black Series gör entré med 730 hästkrafter

Mattias Rabe 15 juli 2020

Det hårdaste från Mercedes-AMG är tillbaka – Black Series. Namntillägget pryder nu Mercedes-AMG GT som blir det vassaste från AMG någonsin, låg vikt, optimerat luftflöde, vass prestanda och 730 hästkrafter.



Våren 2015 lanserades [Mercedes-AMG GT](#), märkets sportigaste modell då och nu. Värstingversionen hette på den tiden [AMG GT S](#) och hade en V8 på 4,0 liter som gav 510 hästkrafter och 650 newtonmeter (utan S i modellnamnet hade den 462 hk och 600 Nm). Numera har den 522 hästkrafter och 670 newtonmeter (utan S är numera 476 hk och 630 Nm).

Två år efter modellens introduktion kom två nya, vassare varianter ut på marknaden – [AMG GT C](#) och [AMG GT R](#). Förstnämnda med V8:an uppumpad till 557 hästkrafter och 680 newtonmeter, och R-versionen till hela 585 hästkrafter och 700 newtonmeter.

De flesta trodde kanske att ovanstående skulle räcka, men då glömde man sannolikt att Mercedes och deras AMG-avdelning i Affalterbach har något riktigt hårt att plocka fram – Black Series-beteckningen som inte använts på ett antal år. Black Series står för det hårdaste som Mercedes har att erbjuda sina kunder, det vill säga bilar som har trimmats ”lite” extra med högre effekt, lägre vikt och optimerad aerodynamik för att bli banbilar för gatbruk. Epitetet har hittills använts på följande bilar; [SLK 55 AMG Black Series](#), CLK 63 AMG Black Series, [SL 65 AMG Black Series](#), [C 63 AMG Black Series](#) och [SLS AMG Black Series](#).

Nu är turen kommer till Mercedes-AMG GT som alltså blir Mercedes-AMG GT Black Series. Och AMG-avdelningen har tagit i som aldrig förr. Glöm AMG GT R med sina 585 hästkrafter, nu handlar det om något betydligt vassare.



*Fem Black Series-bilar från förr – CLK 63 AMG Black Series, SLK 55 AMG Black Series, C 63 AMG Black Series, SL 65 AMG Black Series och SLS AMG Black Series – med sprillans nya Mercedes-AMG GT Black Series längst fram.*

Mercedes-AMG GT Black Series har under huven den starkaste V8:an som Mercedes-AMG någonsin har tagit fram för gatbruk. Den fyra liter stora biturbomaskinen bjuder på hela 730 hästkrafter mellan 6 700 och 6 900 r/min samt 800 newtonmeter mellan 2 000 och 6 000 r/min. Motorn är i grunden densamma som i övriga AMG GT-modeller, M178, men den har fått en egen internkod – M178 LS2 – i och med att mycket har modifierats. Exempelvis har man valt att satsa på en platt vevaxel vilket inte är första gången i historien, långt ifrån, men första gången i en V8 från Mercedes-AMG. Tändföljden blir annorlunda och skapar fördelar som kan nyttjas i form av högre effektuttag. En annan följd av den platta vevaxeln är annorlunda motorljud.

Turboaggregaten har hämtats från 639 hästkrafter starka [Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé](#) för att motorn ska kunna leverera på rätt nivå, men ändå inte. Man har nämligen bytt ut kompressorhjulerna till större varianter som båda kan leverera 1 100 kilo luft i timmen. Det kan jämföras med turboaggregaten i AMG GT R som "endast" klarar av 900 kilo i timmen. Samtidigt har man monterat större laddluftkylare för att kunna hantera värmeutvecklingen på bästa sätt.

Precis som hos övriga AMG GT-versioner är det bakhjulen som tar hand om krafterna via en sjuväxlad AMG Speedshift-dubbelkopplingslåda. Lådan är inte orörd utan optimerad för att kunna hantera det högre vridmomentet och för att kunna växla ännu snabbare. AMG-avdelningen har även, bland annat, arbetat på att få till en stabilare koppling mellan motorn (monterad fram) och växellådan (monterad bak) genom att byta ut befintligt transaxelrör i aluminium till ett i kolfiber. Det sänker komponentens vikt med 40 procent till totalt 13,9 kilo samtidigt som vridstyvheten ökar markant.



*Välplanerat under huven. V8:an på 4,0 liter har modifierats så pass kraftigt att motorns internkod har ändrats. Bland annat har den fått nya turboaggregat och platt vevaxel.*

Allt detta, och då har vi bara nämnt en del av alla mekaniska förändringar (för att detta inte ska bli en text som bättre passar i bokform), gör så klart Mercedes-AMG GT Black Series snabbare än sina AMG GT-syskon. 0-100 km/h går på 3,2 sekunder och 0-200 km/h på under nio sekunder. Det kan jämföras med 585 hästkrafter starka AMG GT R som gör 0-100 km/h på 3,6 sekunder och 0-200 km/h på 10,2 sekunder. Topparten är också högre, 325 km/h i stället för R-versionens 318 km/h (317 som Roadster).

Mercedes uppger inte vikten för AMG GT Black Series, men att den är lägre är ingen tokig gissning med tanke på att många komponenter är i aluminium och kolfiber. Exempelvis är taket i kolfiber, så även huven, bakluckan, tröskellådorna, frontvingen, underredesdetaljer och mycket annat.

Luftflödet runt bilen har också legat i fokus och mycket har hämtats från banbilen Mercedes-AMG GT3, därifrån har även den stora grillen fått inspiration.

Insidan är betydligt mer banbilsinspirerad än vad AMG GT R är. Stolarna är ett exempel – skalstolar i kolfiber, och ratten ett annat – med extra knappar för snabba inställningar chassissättning, körläge och annat. Allt är så mycket mer banbil än i AMG GT R, trots att båda är för gatan.

Vill man preparera sin AMG GT Black Series för bankörning så mycket som det är möjligt, då väljer man till AMG Track Package som innehåller fyrpunktsbälten, störtbur (mer en båge) i titan och en 2-kilos brandsläckare.

**LÄS MER: [Mercedes-AMG One – gatbil med F1-teknik](#)**



*Att få luften att flöda runt bilen så optimalt som möjligt har varit en av de stora grejerna vid utvecklingen av AMG GT Black Series. Den stora bakvingen har vingklaffar som kan vinklas upp till 20 grader. Dessa samverkar med diffusorns utformning som i sin tur får optimala luftströmmar redan via det nästan helt platta underredet som har försetts med längsgående fenor. Tillsammans ska det resultera i 400 kilos marktryck vid 250 km/h.*

Mercedes-AMG GT Black Series kommer till Sverige, men för att bli ägare till en gäller det att ha en välfylld plånbok. 3,8 miljoner kronor kostar bilen i grundutförande. Det är enormt mycket mer än AMG GT R som kostar från 1 715 000 kronor. För mindre pengar får du till exempel en [McLaren 720S](#) som förvisso "bara" har 720 hästkrafter och 770 newtonmeter men som å andra sidan är både accelerationssnabbare (2,9 sekunder) och har högre toppfart (341 km/h).

Dock sägs Mercedes-AMG GT Black Series vara snabbare runt Nürburgring. Enligt ännu obekräftade uppgifter ska den ha kört det drygt två mil långa varvet på 6 minuter och 58 sekunder, hela tio sekunder snabbare än McLaren 720S.

Om tiden stämmer innebär det att AMG GT Black Series är åttonde snabbaste serieproducerade gatbil runt "det gröna helvetet" (på tyska; *die grüne Hölle*).

Klockan 14.00 onsdagen den 15 juli är det världspremiär för Mercedes-AMG GT Black Series. Du kan från och med nämnda klockslag följa premiären, där bilen avtäckts, i spelaren ovan.



[Mercedes-AMG GT Black Series](#)  
[105 bilder](#)



*Bromsarna är kolfiberkeramiska och både skivor och belägg skiljer sig från de grejer som sitter på övriga AMG GT-bilar. Kylningen av bromsarna har optimerats.*



*För den som intresserar sig för förbrukning och utsläpp: 1,28 liter per mil och 292 gram koldioxid per kilometer. Snälla siffror i och med att de är NEDC-siffror. När WLTP-siffrorna presenteras är de betydligt högre. Låg fordonsskatt ska man alltså inte räkna med under de tre första åren av ägande, men det kanske kvittar i och med att AMG GT Black Series kostar minst 3,8 miljoner kronor i inköp.*



*Grillen ser ut precis som på banbilen AMG GT3, men enligt Mercedes har den bara hämtat inspiration från tävlingsbilen.*

## 7. Nya Volkswagen Golf R spritt sprängande naken

Mattias Rabe

15 juli 2020

Nya Golf har dykt upp i allehanda olika varianter. Nu väntar vi på kombi och på värstingen nya Golf R. Så här ser den ut i sin fulla prakt.



En ny generation [Volkswagen Golf](#) är synonymt med en lång och utdragen lanseringsprocess i och med att modellen som har gett namn till en hel bilklass innehåller väldigt många modellversioner. Det rör sig om standardmodeller, [mildhybrider](#), [laddhybrider](#), [sportiga GTI- och GTD-modeller](#) samt en praktisk kombimodell (Sportscombi) och en hetleuvad Golf R. De två sistnämnda har ännu inte debuterat. [Kombin fick vi för några veckor syn på nästan helt omaskerad](#), och nu är turen kommer till Golf R som även den i princip är helt omaskerad. Väldigt lite tejp syns på frontspoilern, det är allt. Tejp finns även på vänster framdäck och där framskärmar möter front, men vi tror inte det handlar om maskering, inte heller om att laga punktering samt hålla ihop karosdelarna. Dessa tejpbitar finns där av någon annan, okänd anledning. På biten på däckets står det till och med Golf R, skrivet för hand.

Modellen ser ut som förväntat, baserat på vad vi såg i januari när det läckte ett dokument som avslöjade en handfull Golf-modellers specifikationer. Inga direkta överraskningar syns, det är fyra grova ändror, stora luftintag i fronten, rejäla hålborrade bromsskivor och blå bromsok som syns.

Interiört ser det ut som i övriga Golf-varianter, men med sportigare framtoning tack vare flatbottnad sportratt och sportstolar med kraftigare sidostöd.



*Fyra rörstumpar som sticker ut på var sin sida om diffusorn, typiskt Golf R.*

Bakom grillen har nya Golf R den populära EA888-maskinen som använts i koncernens mindre prestandabilar under många år. I nya R-utförandet ger den 333 hästkrafter, 33 fler än i gamla Golf R som ett tag var uppe i 310 hästkrafter ([innan WLTP kom och plockade bort tio hästar](#)). Hur högt maxvridet är återstår att se, men norr om de 400 newtonmeter som gamla Golf R lär det bli.

I sitt snabbaste utförande gjorde gamla Golf R 0-100 km/h på 4,6 sekunder, räkna med att den siffran överträffas med en eller ett par tiondelars marginal.

Fyrhjulsdriften finns kvar för att fortsatt göra R-modellen till något helt annat än de lite lugnare GTI-modellerna. Även DSG-dubbelkopplingslådan kommer att finnas kvar. Något manuellt alternativ är inte aktuellt, däremot kan en Golf R Plus eventuellt vara på tapeten. Det har pratats om en sådan modellversion förr, och skulle i så fall ha runt 400 hästkrafter för att klå gamla [Golf R360S](#).

Nya Volkswagen Golf R bör, precis som [nya Golf Sportscombi](#), ha premiär de närmaste månaderna.



[Spionbilder på nya Volkswagen Golf R i blått](#)  
[13 bilder](#)

## 8. Nya Porsche 911 Turbo officiell och snabbare än någonsin

Mattias Rabe 16 juli 2020

Porsche har med 992 valt att göra det bakvänt – när nya 911 Turbo S redan är i produktion är det nu dags för nya 911 Turbo att träda fram i rampljuset. Starkare och snabbare än någonsin tidigare.



Normala förfarandet för biltillverkare brukar vara att presentera toppversionen sist, och Porsche brukar introducera de båda "herre på täppan"-modellversionerna av 911 – Turbo och Turbo S – samtidigt. Dock inte med generation 992 eftersom [nya 911 Turbo S](#) presenterades för drygt fyra månader sedan och kom i produktion för tre månader sedan, och först nu är det dags för nya 911 Turbo, den aningen mildare turbovarianten, att kliva fram i rampljuset.

Klassikern Porsche 911 Turbo har numera en 3,7 liter stor boxersexa på 580 hästkrafter och 750 newtonmeter. Ett stort steg från [första 911 Turbo-generationen \(930\)](#) som när den kom 1974 hade en treliters boxersexa på 260 hästkrafter och 343 newtonmeter. På den tiden var 0-100 km/h på 5,5 sekunder och toppfart på 250 km/h något i hästvåg, i dag är det nästan vardagsmat. Nya Porsche 911 Turbo har nästan halverat sin förfaders accelerationstid – 0-100 km/h går på 2,8 sekunder och toppfarten är 320 km/h. Siffrorna gäller för coupén, cabrioleten är nämligen tiondelen långsammare i accelerationen medan toppfarten är densamma.

Det kan jämföras med nya 911 Turbo S som med sina 650 hästkrafter och 800 newtonmeter, ur samma maskin som i 911 Turbo, gör 0-100 km/h på 2,7 sekunder och toppar 330 km/h. Skillnaderna är därmed inte så gigantiska.



Förra generationen 911 Turbo gjorde 0-100 km/h på 3,0 sekunder och toppade 320 km/h. Motorn, som är sammankopplad med en åttaväxlad PDK-dubbelkopplingslåda, är utrustad med piezo-injektorer vilket gör insprutningsprocessen mer komplex och själva förbränningen mer effektiv. Det leder till vassare gasrespons än i tidigare 911 Turbo-generationer men också en något mindre påverkan på miljön. [718 Spyder och 718 Cayman GT4](#) var först ut med denna teknik.

Andra drivlinenyheter är symmetriska turboaggregat med variabel turbingeometri samt elektriskt styrda dumpventiler och nydesignade laddluftkylare.

Chassi med Porsche Active Suspension Management (PASM) är standard medan ett elektroniskt styrt sportchassi med tio millimeter lägre markfrigång finns som tillval. Sistnämnda ska göra bilen än mer stabil i höga hastigheter och vid bankörning, speciellt om ytterligare ett tillval har gjorts, nämligen Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) som innehåller aktiva hydrauliska krängningshämmare. Som tillval finns så klart också keramiska bromsar där oken fram innehåller inte mindre än tio (!) kolvar. Standardskivorna är rejäla, 408 millimeter fram och 380 millimeter bak.

Ett sportavgassystem finns också att hitta i tillvalslistan, det är första gången som 911 Turbo erbjuds med ett sådant. Den som vill sänka bilens vikt med 30 kilo kan välja till ett speciellt lättviktspaket som innehåller lättviktsstolar, inget baksäte och mindre ljudisoleringsring.

För att få plats med alla chassikomponenter har Porsche breddat 911 Turbos främre del av karossen med 45 millimeter till totalt 184 centimeter, vilket också har lett till att främre spårvidden är 42 millimeter mer än hos föregångaren. Över bakaxeln har karossen breddats med 20 millimeter till totalt 190 centimeter.

Precis som många andra moderna bilar innehåller även nya Porsche 911 Turbo en lång rad komponenter som ska förenkla vardagskörningen, exempelvis adaptiv farthållare, filhållningsassistans, vägskyltsigenkänning, mörkerassistans och mycket annat. En del hittas i tillvalslistan.



Från och med i dag, den 16 juli 2020, finns nya Porsche 911 Turbo att beställa. 911 Turbo Coupé kostar från 2 020 000 kronor och 911 Turbo Cabriolet från 2 170 000 kronor. [När vi i februari 1975 körde 930 Turbo](#), alltså första 911 Turbo-generationen, kostade den 130 000 kronor vilket i dag motsvarar 748 000 kronor. Skillnaden då och nu är att bilarna i dag är mycket mer avancerade och komplexa, men prisskillnaden får ändå ses som ganska rejäl. För "samma slant" i dag kan man få de tre lägsta modellversionerna av [Porsche 718 Cayman](#) och [718 Boxster](#) samt [Macan och Macan S](#).



[GALLERI](#)  
[Porsche 911 Turbo 2021 \(992\)](#)  
[22 bilder](#)



## 9. Porsche har skrivit ut lättviktskolvar till GT2 RS

AV BOBBY GREEN 2020-07-15 KL 15:00

Ger 30 extra hästkrafter

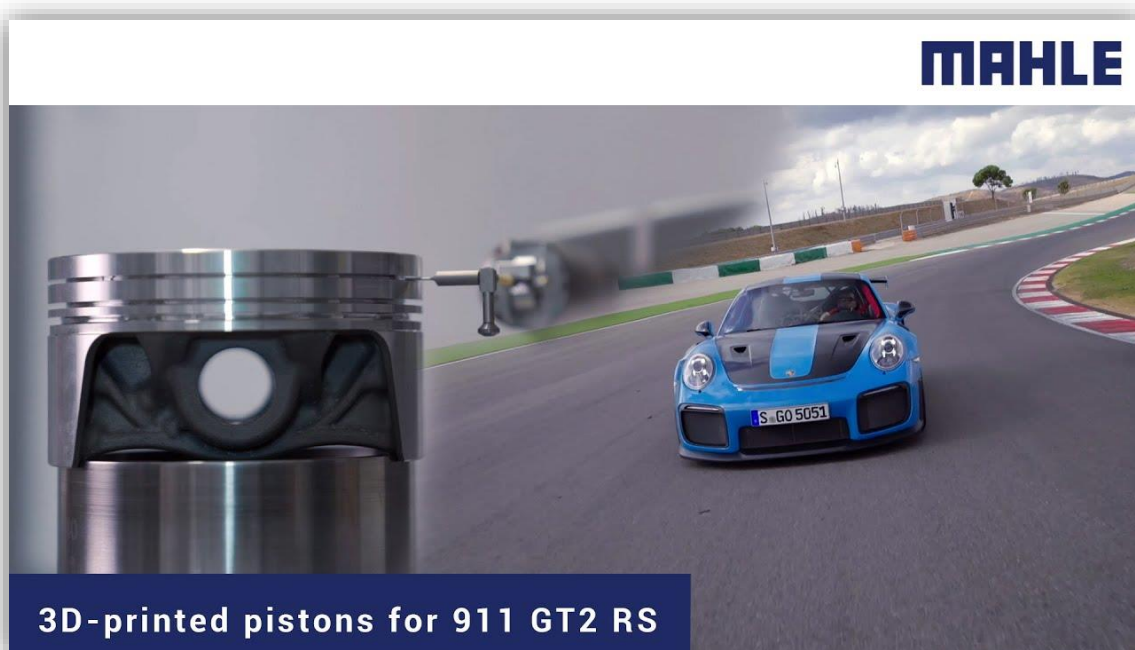


**FILM:** <https://youtu.be/ztWsivHGL54>

Porsche har tillsammans med Mahle och Trumpf skrivit ut kolvar som de sedan monterat i en 911 GT2 RS.

Kolvorna är tio procent lättare än original och har även en liten kylkanal i sig som ökar på prestandan ytterligare, och med dessa i motorn har man kunnat få ut 30 extra hästar ur den redan 700 hästar starka motorn.

Det här är mest ett experiment och test med olika material, om dessa kolvar någonsin kommer att hamna i något man kan köpa återstår att se.





### [Porsche kan nu 3D-printa svårfunna delar](#)

[Till modellerna 959, 964 och 365](#)



### [Mercedes 3D-printar sin första bildel i metall](#)

[Det blev ett termostathus](#)



### [Ford börjar skriva ut bildelar med 3D-skrivare](#)

[Kan öppna upp för fler specialbyggen i framtiden](#)



### [Bugatti har skrivit ut ett bromsok](#)

[Åttakolvsok i titan](#)



### [3D-printad Wankel-motor](#)

[Intressant](#)



### [HRE presenterar ny generation 3D-printade fälgar](#)

[Är nog rätt jobbiga att rengöra](#)

## 10. "Viktig testanläggning för biobränsle riskerar rivning utan ny finansiering"

2020-07-15 jl 13:30

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.

**DEBATT.** Anläggningen LTU Green Fuels i Piteå skulle kunna användas för att tillverka och testa inhemskt biodrivmedel från skogsindustrins restprodukter. Men om inga nya pengar skjuts till riskerar hela anläggningen att rivas. Det menar sex debattörer, bland annat Birgitta Bergvall-Kåreborn som är rektor vid Luleå tekniska universitet.



*LTU Green Fuels i Piteå skulle kunna bli viktig infrastruktur för inhemsk produktion av biodrivmedel, menar debattörerna.*

90 procent av biodrivmedlen som används i Sverige i dag importeras, trots att vi har både råvara och teknik för egen tillverkning. En tillgänglig anläggning som kan spela stor roll i övergången till skogsbaserade bränslen är LTU Green Fuels i Piteå.

Anläggningen har kostat drygt 300 miljoner kronor att bygga upp men riskerar nu att rivas, mycket beroende på att industrin med nuvarande lagstiftning inte kan räkna hem kommersiell produktion av biodrivmedel från skogsrester.

Ett av Sveriges miljömål är att växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Den pågående elektrifieringen räcker inte för att nå detta ambitiösa och viktiga mål, utan det krävs också att transportsektorn ytterligare ökar sin användning av biodrivmedel.

Reduktionsplikten – kravet på inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel – som infördes 2018 har skyndat på minskningen av utsläppen av växthusgaser i Sverige, men det

finns inga krav på råvarans ursprung. På grund av detta är cirka 90 procent av de biodrivmedel som i dag används i Sverige importerade som råvara eller färdig produkt, i huvudsak baseras de på använd frityrolja.

Reduktionsplikt är bra, men då kravnivåerna är låga under lång tid framgent krävs ytterligare instrument för att stimulera till investeringar. För att industrin ska kunna investera i storskalig biodrivmedelproduktion i Sverige krävs styrmedel som ger en långsiktighet och förutsägbarhet vad gäller biodrivmedlens värde. Kompletterande lagstiftning och långsiktiga styrmedel kan skapa detta.

### **Stor potential till inhemsk tillverkning**

När den internationella efterfrågan på biodrivmedel ökar finns en stor och outnyttjad potential i redan tillgänglig råvara – skogsindustrins restprodukter och spill.

För vissa skogsrester är tekniken för omvandling till drivmedel utvecklad till en avancerad nivå, men behöver anpassas för att få ned den tekniska risken till en nivå som kan accepteras av investerare. Det är här LTU Green Fuels i Piteå kommer in.

Med mindre ombyggnationer kan anläggningen användas för att demonstrera omvandling av olika typer av biomassa eller infångad koldioxid till hållbara drivmedel för luftfart, vägtransporter, sjöfart och även ersättning av fossila drivmedel i spårbunden trafik som inte är elektrifierad. Kostnaden för dylika demonstrationer är flera hundra miljoner kronor lägre än alternativkostnaden i ett projekt där man bygger en helt ny anläggning.

LTU Green Fuels storlek gör det också möjligt att ta fram de testresultat som behövs som underlag för en tillförlitlig dimensionering av riktigt stora produktionsanläggningar. Anläggningen kan dessutom producera tillräckligt stora mängder drivmedel – hundratals ton per år – för att möjliggöra relevanta fälttester med fordon. Alla nödvändiga miljöprövningar och tillstånd finns redan på plats.

Sedan 2004 har LTU Green Fuels processanläggningar och infrastruktur byggts upp till en kostnad av drygt 300 miljoner kronor. Nu riskerar allt detta att gå till spillo.

### **Riskerar rivning**

Anläggningen, som ägs av Luleå tekniska universitets holdingbolag LTU Holding AB, har genom åren nyttjats för forskning, teknikutveckling och teknikverifiering. Vi anser att LTU Green Fuels har en strategisk betydelse för Sverige, och att den skulle kunna sänka kostnaderna väsentligt för den aktör som vill skala upp en inhemsk produktion av biodrivmedel, men det är inte rimligt att ett universitet ensamt har ansvaret att säkra denna infrastruktur.

Anläggningen är nu kallställd men kommer att rivas om det inte går att hitta en långsiktig lösning, där offentlig basfinansiering kompletteras av medel från näringslivet för utvecklings- och forskningsprojekt.

En säkrad finansiering av LTU Green Fuels låga baskostnad ger en tydlig signal om att staten och industrin menar allvar med omställningen till ett fossilfritt energisystem. En rivning skickar en lika stark signal i motsatt riktning.

**Birgitta Bergvall-Kåreborn**, rektor för Luleå tekniska universitet.

**Björn O. Nilsson**, landshövding i Norrbottens län.

**Nils-Olov Lindfors**, regionråd, Region Norrbotten.

**Gry Holmgren Hafskjold**, vd för LTU Business.

**Rikard Gebart**, professor i energiteknik vid Luleå tekniska universitet.

**Fredrik Granberg**, projektledare i energiteknik vid Luleå tekniska universitet, platschef för LTU Green Fuels.

## 11. Maserati Ghibli Hybrid officiell

Mattias Rabe 16 juli 2020

Italienska Maserati väljer att uppdatera Ghibli på några punkter inför modellår 2021, då passar man även på att för första gången elektrifiera en bil. Ghibli Hybrid är en... mildhybrid.



**FILM:** <https://youtu.be/Or1XG5MP7Ns>

Maserati Ghibli i nuvarande form har hängt med sedan presentationen i juni 2013. Fyra år senare, 2017, uppdaterades modellen med LED-strålkastare, omstöpt bakre stötfångare, modifierad grill, förarassisterande system och vässade motorer.

Uppdateringen var alltså inte speciellt omfattande, och det är den inte heller inför modellår 2021 som bjuder på bland annat ett nytt infotainmentsystem som baseras på Android Automotive, det vill säga samma som i Polestars bilar. Det i sig är en ganska intressant nyhet, men absolut största förändringen är tillkomsten av en mildhybrid.

Ghibli Hybrid är Maseratis första elektrifierade bil (fler kommer snart). Italienarna har alltså valt att göra en mildhybrid i stället för en laddhybrid då de anser att en laddhybrids stora batteripack hade äventyrat bilens vikt i för stor omfattning. Ghibli Hybrid väger "bara" 1 950 kilo, 80 kilo mindre än Ghibli Diesel.

Hjärtat i Ghibli Hybrid är en 2,0-liters rak turbofyra samt en remdriven startmotor/generator som via 48 volt alstrar energi som lagras i ett batteri av okänt slag och storlek. Batteriet är monterat bak i bilen.

330 hästkrafter och 450 newtonmeter klämmer systemet ur sig, lika många hästkrafter som i Ghiblis första treliterssexa, dock med 50 newtonmeter mindre. 0-100 km/h går på 5,7 sekunder och toppfarten är 255 km/h. I Ghibli-familjen är det bara dieselvarianterna som är långsammare i både acceleration och toppfart.



Enligt WLTP-körcykeln ligger förbrukningen på mellan 0,85 och 0,96 liter per mil, beroende på utrustningsnivå. Det betyder CO<sub>2</sub>-utsläpp på mellan 192-216 gram per kilometer. Inga siffror är ännu fastställda till 100 procent då certifieringen ännu inte är klar.

Maserati Ghibli Hybrid, och övriga modellversioner med uppdaterad teknik, ska lanseras kommande höst.



[GALLERI](#)

[Maserati Ghibli Hybrid 2021](#)

[25 bilder](#)



## 12. Alla registrerings skyltar som fått avslag 2020

Redaktören bytbil

2020-07-16

Transportstyrelsen har ratat över 220 ansökningar än så länge



“Biltjuv”, “Jäger”, “Skitbil”, “Perkele” och “Playboy”.

Det är några av de ansökningar om personlig registrerings skylt som har fått avslag i år.

– Grundprincipen är att skyltarna inte ska spegla något negativt. Sen är det svårt att avgöra vad som är negativt, säger Daniel Augustini, handläggare på Transportstyrelsen.

Det blir allt vanligare med personliga registrerings skyltar i Sverige. I fjol beviljades 4125 licenser och [trenden håller i sig för ännu ett rekordår 2020](#). Det betyder flera miljoner kronor till svenska trafiksäkerhetsprojekt.

Men däremellan kommer en hel del avslag. Transportstyrelsen har tre anställda som går igenom alla ansökningar och gör bedömningar ifall de är lämpliga eller inte. Handläggaren Daniel Augustini är en av dem – och han erkänner att jobbet inte alltid är helt enkelt.

– Vi försöker alltid hålla allt som kan uppfattas som stötande borta. Ibland är det svårt, för det kan till exempel finnas slanguttryck som man kanske inte känner till. Det finns alltid en risk att någon skylt kan slinka igenom här och där, men får vi info om det har vi möjlighet att återkalla, säger han.

Många av de ansökningar som avslås innehåller svordomar, alkohol, droger, sjukdomar eller sex. Men även politik ska i största mån undvikas.

Förra året blev det till exempel en världsnyhet att en ansökan om att få "TRUMP" som sin personliga registrerings skylt [fick avslag i Sverige](#).

– Just gällande Trump var det så att det är en politisk fråga, så den blev avslagen med motiveringen att det rörde sig om politik, säger Daniel Augustini.

På listan över de avslag som hittills har skett i år hittas inte särskilt många politiska budskap. De populära trenderna i år verkar istället vara skällsord och snusk.

Men en och annan småfyndig ordvits fick också kalla handen av Transportstyrelsens handläggare.

– Det kan tyckas elakt eller hårt ibland. För vissa betyder ett visst ord någonting, men för en annan del av befolkningen förknippas ordet med något man inte vill se.

### **Händer det ändå att ni skrattar åt folks finurlighet ibland?**

– Det finns ju folk som försöker gömma dolda budskap som är olämpliga. Det kan ju vara stötande och komiska samtidigt på sätt och vis. Även sådana som godkänns kan vara förnuftiga eller anspelningar på olika ord.

### **Här är alla avslag 2020:**

1. STALKER	30.L84WORK	59.MBSUX
2. JERK R	31.BAD ASS	60.LOLWTF
3. XZITE	32.XXX	61.B1TCH
4. PERKELE	33.MMD	62.FUCK IT
5. N3RD	34.HUNTED	63.FUHQ
6. FAKJO	35.FCKU2	64.SKYLDIG
7. POLISEN	36.LÄNSMAN	65.SEXIKEM
8. BITCH13	37.LANSMAN	66.6 SIX 6
9. PLAYBOY	38.COP	67.666
10.GODLIKE	39.BGPUSSY	68.XXX
11.MHTRFKR	40.WTF	69.WTF
12.OLDGROG	41.SEXOLOG	70.666 / DCLXVI
13.JÄGER	42.ÖKÄND	71.666
14.EVILONE	43.GRAPPA	72.KURWA
15.OLLEJVL	44.BITCH	73.KURWAA
16.AVAFAN	45.EEEVIL	74.KURWAAA
17.NASTY	46.KÖRFORT	75.666
18.LUZIFER	47.POLISEN	76.FCK IT
19.LUCIFER	48.SCROTUM	77.FUCK FB
20.FCKU2MF	49.1BITCH	78.4PLAY
21.AZKICKR	50.VTC 750	79.FUCK FB
22.HEINEKN	51.MAFIA	80.4PLAY
23.SS	52.PSYCHO	81.GUZA
24.SEXYBOY	53.SKITBIL	82.E CIGG
25.BADAZZ	54.FUHQ	83.ELCIGG
26.SUGIRE	55.SKYLDIG	84.ECIGG
27.NETBABE	56.SEXIKEM	85.SS
28.BANDIT	57.FAXE	86.666
29.BUDDHA	58.MBSUCKS	87.XKXXXKX

## MOTORNYTT

88.XXKXXKX	133. RÅNARE	178. S4V4G3
89.KXXKKX	134. BILTJUV	179. MILFEN
90.BS66666	135. SPEED	180. OFKSGVN
91.BS 6666	136. DIAVOLO	181. DJÄVUL
92.FUCK GM	137. 000 XXX	182. LUC1FER
93.SADAT	138. 666XXX	183. M1LFEN
94.PISTOF	139. BOHICA	184. ABD
95.GODLYOU	140. WWJD	185. C2H5OH
96.OMGWTF	141. RACE ME	186. LEV4FAN
97.WTF	142. 1000101	187. 1488
98.FAQ2	143. MR HELL	188. PISSET
99.SHOTGUN	144. NO BS	189. BIG GUN
100. MOLLGUN	145. 786	190. IDIU3PM
101. 2FKNFST	146. KRISHNA	191. DRET
102. ATHEIST	147. 000XXX	192. BIG GUN
103. SHEJTAN	148. KÖRFORT	193. DIRTYB
104. ADHD	149. SPEED	194. FU YO
105. IDGAFOS	150. RÅNARE	195. D T A
106. ACAB	151. SLAYERN	196. COVID19
107. OUTLAW	152. VODKA6	197. GLOCK
108. BITCHY	153. CAMPARI	198. BRÅTTOM
109. BEERMAN	154. OLAGLIG	199. SHAYTAN
110. FQU	155. IXXXXXI	200. LATE AF
111. TEUFEL	156. STULEN	201. FJÖL AV
112. BITCH 1	157. GIN	202. COVID
113. KGB	158. FYFFAN	203. RUNKET
114. ILLEGAL	159. DEVIL56	204. 1MEANM
115. POL1CE	160. FUCKOIL	205. GRIPEN
116. 1312	161. MRPIMP	206. BICE
117. MAJMUNE	162. SHIRAZ	207. BASHTPA
118. WHISKEY	163. BOMBEN	208. NUBBEN
119. LMAA	164. ID10T	209. KUKELR/QKENLR
120. NAFKOT	165. LOVE69	210. SZARAN
121. KKUNGEN	166. BITC4	211. VITTO
122. KRSTAS	167. SUG	212. PHA Q
123. SNIPER	168. LADD	213. CORRONA
124. FOTZE	169. BLOWME	214. OMG
125. ICHTHYS	170. IH8TAX	215. O M J C
126. WHTHFCK	171. RUSHEN	216. SAMEPSD
127. VAPEON	172. HINHÅLE	217. SHITCAR
128. FYFAN	173. GANGSTA	218. FCKOFF
129. PSALM23	174. BIPOLÄR	219. 5UK1
130. FYFFAN	175. SUCKIT	220. F U
131. BEEITCH	176. SOTHORA	221. HEALING
132. KÖRFORT	177. LADDET	222. QQ1

### 13. Vinge på hjul

Publicerad 2020-07-01 kl 15:00 text Fredrik Nyblad

Med en flygplansvinge som utgångspunkt konstruerades världens mest aerodynamiska bil. Schlörwagen premiärvisades i Berlin 1939 men efter andra världskriget försvann den unika prototypen. I nutid har en skalmodell testats i vindtunnel - här är filmen om testet.

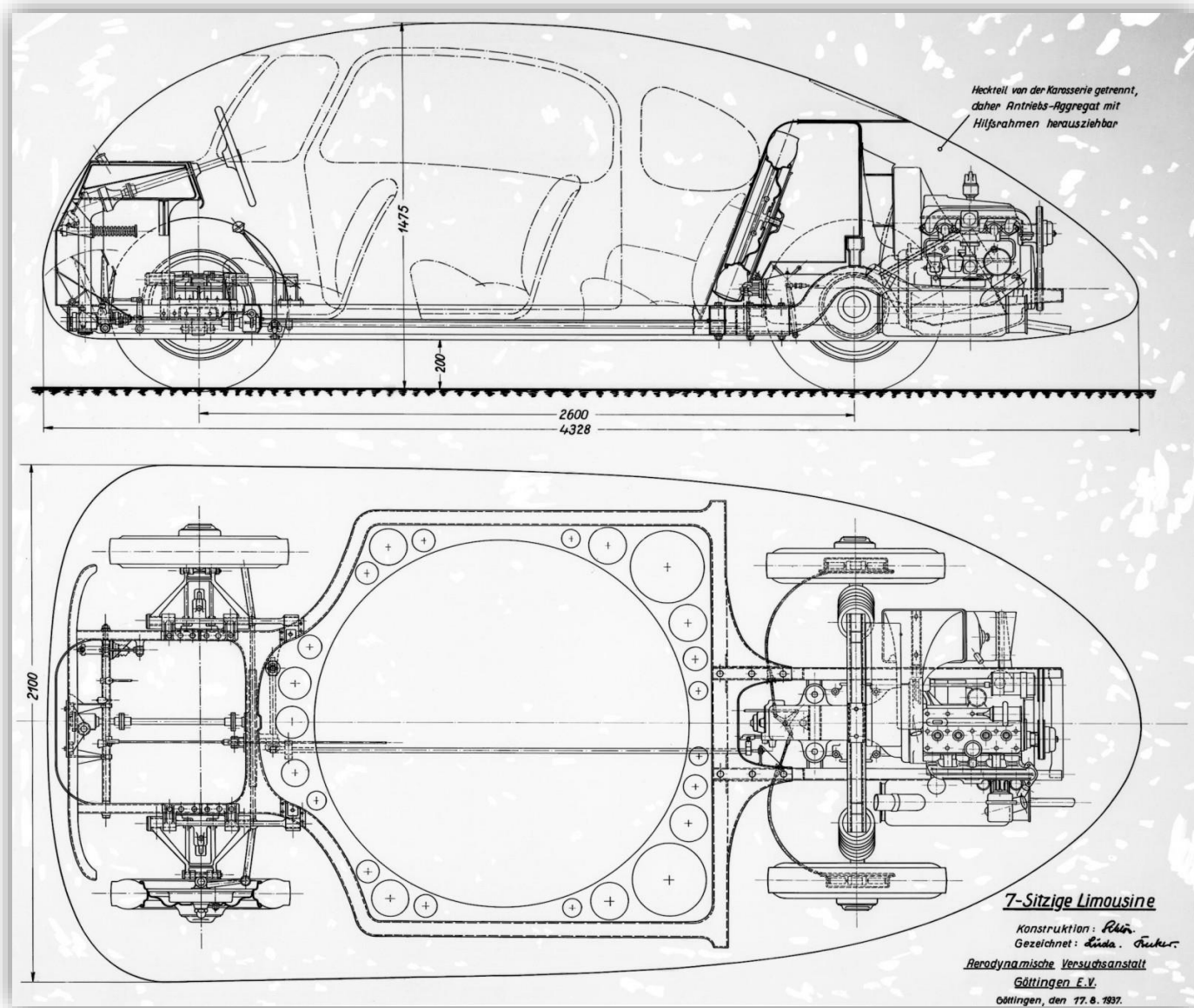


Den tyske ingenjören Karl Schlör ville bygga en bil med extremt lågt luftmotstånd.

Syftet var inte att ta fram en bil med hög topphastighet utan att göra den så bränslesnål som möjligt, samtidigt skulle den rymma en hel familj. När Karl Schlör formgav den utgick han från profilen på en flygplansvinge. Schlörs modell testades i institutets vindtunnel och resultatet blev det extremt låga Cd-värdet 0,113.



Nästa steg blev att bygga en körbar prototyp utifrån samma form. Den då helt nya Mercedes-Benz 170 H med svansmonterad sidventilmotor på 38 hk ansågs vara en lämplig donator av drivlina. Prototypen testades på en nybyggd Autobahnsträcka och klarade en toppfart på 136 km/H. Bränsleförbrukningen var 0,8 liter milen. Jämfört med utgångsobjektet Mercedes 170 H hade toppfart ökat markant samtidigt som bränsleförbrukningen minskat och det trots att Schlörwagen var klart tyngre.



Troligen skrotades Schlörwagen några år efter andra världskriget. Men ritningarna finns kvar och den tyska rymdfartsstyrelsen har återigen testat fordonets former i en vindtunnel med hjälp av en nybyggd modell i skala 1:5. Testet visade hur tätt luften rörde sig runt karossen utan att turbulens skapades som skulle ha saktat ner bilen.



Modellen visades senare upp i en utställning på fordonsmuseet PS Speicher i Einbeck och bilen som bara fanns i ett exemplar har i nutid masstillverkats som modellbil i skala 1:43 av AutoCult.



## 14. Den här lådbilen gör 120 km/h

AV BOBBY GREEN 2020-06-29 KL 18:00

Pontus byggde en AC Cobra i skala 1:2 till sina döttrar



**FILM:** <https://youtu.be/aBcyNWjm60k>

Vad gör man om man är sugen på att bygga bil men inte har tillräckligt med plats i garaget? Pontus Johansson från Falkenberg skalade ner det hela till hälften istället. Den här AC Cobran ser rätt ut men är istället i samma storlek som en lådbil. Den gör hela 120 km/h men eftersom han byggde den för få sina två döttrar att bli motorintresserade kommer den att vara något snällare när det är dags för de båda att köra, och då får den elmotor istället.



**SLUT**