



*BMW 315/1 Roadster 1934–36*

- 1. Testförare hyllar Polestar 2**
- 2. Polestar 2 provkörd**
- 3. Förnuft & känsla: Alrik & Peder kör Polestar 2**
- 4. Svensk elbil från Hisingen får toppbetyg**
- 5. Audi SQ7 och SQ8 uppdateras: TDI-V8:an går i graven**
- 6. BMW iX3 officiell med 46 mils räckvidd och svenskt pris**
- 7. Större Super Seven i retroform**
- 8. Donkervoort D8 GTO-JD70**
- 9. Ny cratemotor på 570 hk från Chevrolet**
- 10. Så överlevde Bentleys handbyggda V8 i 61 år**
- 11. 35 000 kr för att byta navigator!**
- 12. e-Kübel, e-Karmann och e-Beetle – nya modellnamn**
- 13. Chevrolet ska göra en elektrisk pickup**
- 14. BMW 850 CSi är en dundercoupé med V12-motor**
- 15. Fords Scorpio försvann lika snabbt som den dök upp**
- 16. Mannen som designade Datsun 240Z har gått bort**
- 17. Nu är "framtidens elbil" till salu**
- 18. Ladan från Belgien - Natacha**
- 19. Saknas Flash, Rydell och Bräck i svensk motorsport?**

## 1. "Den bästa elbilen just nu" – testförare hyllar Polestar 2

John Edgren

2020-07-17 kl 15:51

**Stort segertåg för Volvos systemmärke. Modellen anses ligga nära Tesla Model 3 i alla avseenden, och vissa testförare tycker rentav att Polestar 2 är den bästa elbilen just nu.**



*Polestar 2.*

Efter sin provkörning konstaterade Ny Tekniks testförare Felix Björklund att Polestar 2 sitter på massor med prestanda, men den serveras på ett mer gentlemannamässigt sätt. En vass rival till Model 3.

Och Tesla får se upp, för när man läser texter om provkörningarna verkar många testförare anse att Volvos syskon levererar på en hög nivå.

**Wired: "Bästa elbilen"**

”Den bästa elbilen som finns ute just nu” – så [rubriksätter Wired sitt test](#), och utnämner Polestar 2 till sin nya favorit bland elbilar. De anser att Polestar 2 slår Model 3, för även om Polestar kostar mer än instegsversionen av Teslan är det en summa som snabbt äts upp vid uppgraderingar som man sannolikt vill ha. Detta medan Polestar tycks sakna väldigt lite direkt ur kartongen.

Polestars elbil har mer än 400 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 4,7 sekunder. De är inte ensamma om att leverera hög prestanda, men vad som skiljer tvåan från Teslan är, enligt Wired, att Polestars elbil upplevs som mer sofistikerad, och är en mycket behagligare modell att köra än konkurrenterna.

### **Top Gear: ”Bättre än Model S”**

Att det är en snabb bil är enligt Top Gear inget som man ens behöver orda om. De noterar att accelerationen inte upplevs som den spark i huvudet man får i en Tesla. Polestar är istället enkel att köra mjukt, i staden såväl som vid omkörningar.

”Tvåan för sig som en korrekt utvecklad bil – inte som en dragster gjord för att köras på raksträckor, och som är nyckfull i sin respons. Bättre än en Model S? Absolut. Bättre än en Model 3? Annorlunda, eftersom bilen sitter lite högre – men det är jäkligt nära”, skriver [Top Gear](#).

### **Inside EV:s/Autogefül: ”Bilen BMW borde ha byggt”**

[Inside EV:s skriver](#) att ”det här är det fordon som BMW och Mercedes borde ha släppt för fem år sedan”. De hänvisar till en provkörning utförd av Autogefühl där testförarna slår fast att Polestar 2 har fantastiska köregenskaper, är rolig att ratta och smidigare än andra sedaner i mellanklassen.

### **Car Magazine: ”Rolig på småvägarna, lugn på motorvägen”**

[Car Magazine noterar](#) att bilen är kvick och svarar snabbt, samtidigt har alla hjulen hela tiden ett bra grepp. Det som definierar karaktären hos Polestar 2 är att bilen i lika hög grad som den är rolig att köra på småvägarn – levererar ett behärskat lugn på motorvägen.

Läs mer: [Tesla först över ”magiska” räckviddsgränsen 400 miles](#)

### **The Telegraph: ”Musk får svårt att sova”**

Sist men inte minst. Brittiska [The Telegraph](#) sätter rubriken ”Polestar 2: elbilen som kan ge Musk sömnlösa nätter” på sitt test. Och tidningen kan ha rätt.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

[Elbilar](#)

[De skapar en elbil av 80-talets rallyklassiker](#)

[Elbilar](#)

[Här är Polestars svar på Tesla Supercharger](#)



## 2. Polestar 2 provkörd

By Tibor Blomhäll | 6 juli, 2020 |

Tesla Club Swedens medlem och elbilspodden [Bilar Med Sladd](#)s programledare Fabian Ruben har fått provköra kommande elbilen Polestar 2.



Han verkar vara lyrisk över bilen, att döma av nedan video. Bilens byggkvalitet, köregenskaper och nydanade mittskärm får toppbetyg av Fabian. Även sittkomfort och bagageutrymmen, och bilen har många väl genomtänkta detaljer.

Enda egentliga kängan bilen fick var den laddbricka från Plugsurfing som levereras med bilen och att Polestar därmed tycker att "japp, nu har vi fixat det där med laddning".

Fabian ger en unik vinkel i sitt reportage genom att han *inte* är en traditionell biljournalist, utan är en *elbilist*. Han jämför Polestar 2 med framför allt andra elbilar, och främst kanske mot Teslas elbilar. En sån liten detalj som att laddluckan är helt manuell går traditionella biljournalister förbi – men som elbilist vet man hur andra elbilar löst problemet. Och att förr eller senare glömma stänga laddluckan handlar inte om lathet – utan om sannolikhetslära.

"Så är det här elbilen som får Svensson med på elbilsbanan? Svaret är ett rungande ja." avslutar Fabian sitt reportage med. Även om vi därmed nu avslöjade slutet 😊 bör du ändå titta igenom hela reportaget nedan:

**FILM:** <https://youtu.be/yJFXom-X6m4>

*(Personligen har jag inte fått provköra Polestar 2 än, men Fabians provkörning verkar lovande. Mitt problem när jag provsatt den var dock att med min långa korpulenta kropp kunde jag knappt komma in i baksätet. Andra bilar har mer inbjudande bakdörr öppningar.)*



### 3. Förnuft & känsla: Alrik & Peder kör Polestar 2

Av Redaktionen

Publicerad 2020-07-19, 15:00

Uppdaterad 2020-07-19, 22:28

Det är äntligen dags för Polestar 2 att ge Tesla Model 3 en hård fight! Alrik & Peder kör på två gokartbanor och det går hett till. Lite för hett, ska det visa sig. Är det här trots det den bästa elbilen i mellanklassen?



**FILM:** <https://youtu.be/pbZ9imFHGHQ>

Se också:

[Förnuft & Känsla: Porsche 911 Turbo S vs Taycan Turbo S](#)

[Förnuft & Känsla – Seat Leon](#)

[Förnuft & Känsla: Ford Mustang Bullitt](#)

Redaktionen

# SVENSKA DAGBLADET

## 4. Svensk elbil från Hisingen får toppbetyg

Ia Wadendal

Publicerad 2020-07-20

Polstjärnan från Hisingen är äntligen här. TT var med när de första provkörningarna av elbilen Polestar 2 gjordes i Göteborgstrakten. Och det svenska elbilsundret levde upp till de högt ställda förväntningarna.



*Kraftpaketet Polestar 2 har 408 hästkrafter,  
660 Newtonmeter och accelererar från 0 till 100 på 4,7 sekunder.*

Uteserveringen vid Gällstads outletområde är helt öde. Det passar bra för testförarens medhavda lunch. Här har jag uppsikt över bilen som står och vilar några meter framför mig på en nästan lika glest befolkad parkeringsplats. En Volvo V60 glider in och ut hoppar två vuxna och två barn. Pappan i familjen lyser upp – han har fått syn på ekipaget jag har kört hit. ”En Polestar!”, utbrister han och gör både en och två inspektionsrundor kring det elektriska miraklet. ”Pappa, kom nu, jag vill ha glass”, säger sonen och drar i sin fars shorts. Innan familjen går in genom outletporten vänder sig pappan om och kastar en längtansfull blick mot min testbil.

En illustration så god som någon av den nyfikenhet och förväntan som finns på den svenska elbilen från Hisingen. Visserligen har Polestar 2 tillverkats i Kina och bilmärket ägs av Volvo Cars och Geely, men visst finns det en hel del svensk krydda i det här laddbara fordonet som ska utmana Tesla om elbilstronen.



**Polestar 2** är märkets första helt eldrivna bil och den som ska tävla med andra premiummärken om köpare som vill ha ett högklassigt laddbart fordon med lång räckvidd. Polestar 2 har 47 mils räckvidd. Det slår förvisso inte konkurrenten Tesla som kan rulla 56 mil på el, men är fullt tillräckligt för de flesta behov. Den här "polstjärnan" är en femdörrars fastback, eller halvkombi, och har en del omisskännliga drag av Volvo i exteriören. Det som sticker ut är främst fronten, som påminner om Darth Vaders ansiktsmask, och de enorma 20-tumshjulen som sitter på den bil med Performance pack som vi får testa. Performance pack är det enda högre utrustningsalternativet och kostar 50 000 kronor extra.

Det är interiört som bilen verkligen kommer till sin rätt. Startknapp saknas – i stället känner bilen av att du har satt dig i förarstolen och placerat foten på bromsen – då vaknar den till liv. Sedan är det bara att lägga i D, trycka på gaspedalen och rulla iväg.

Den stora skärmen framför mittkonsolen påminner om en vanlig läsplatta och är laddad med det ständigt uppdaterade Androidsystemet från Google. Gränssnittet är enkelt och intuitivt. Det går också att prata med Googles assistent om man skulle köra vilse eller vill hitta något i närheten.

Bilen har ett enda körprogram och i normalläget är bromsättervinningen så pass stark att du inte behöver använda den vanliga bromspedalen. Det fungerar faktiskt alldeles utmärkt märker jag när foten sakta släpper gaspedalen inför rödljusen. För den som vill går det att ställa om bromsen i tre olika styrkesteg.

Det jag personligen gillar med elbilar är den enorma kraften direkt från noll när man trycker på gaspedalen. Med de två elmotorernas 408 hästar säger det bara "swoosh" vid omkörningarna på motorvägen.

**Det enda** som skulle kunna vara lite bättre är ljudisoleringen – framför allt på motorväg blir däck- och väg ljud lite väl tydliga inne i kupén.

Polestar 2 går att leasa, både för företag och privatpersoner. Leasingavgiften per månad ligger på ungefär 8 000 kronor. 1 800 exemplar kommer att finnas tillgängliga på den svenska marknaden i år och hittills har någonstans mellan 60 och 70 procent av dem beställts.



## Specifikationer |

**Grundpris:** 659 000 kr.

**Förbrukning:** 19,3 kWh/100 km

**Koldioxidutsläpp:** 0 g/km.

**Kväveoxidutsläpp:** 0 mg/km.

**Motor:** Två elmotorer, en på varje axel.

**Kraftöverföring:** Automat, fyrhjulsdraft.

**Skatt:** 360 kr/år.

**Max effekt:** 408 hk.

**Max vridmoment:** 660 Nm.

**Tjänstevikt:** 2 123 kg.

**Längd/bredd/höjd:** 460/198/147 cm.

**Bagage:** 405–1 095 lit + 35 lit fram.

**Acceleration 0–100 km/tim:** 4,7 sekunder.

**Toppfart:** 205 km/tim.

**Markfrigång:** 15 centimeter.

**Max släpvagnsvikt:** 1 500 kg.

## **Motor/växellåda**

### **Betyg: 5 av 6**

Kraftfulla elmotorer och sömlöst fungerande automat. Det går hela tiden att följa i instrumentpanelen hur bromskraftåtervinningen laddar batteripaketet när man släpper efter lite på pedalen.

## **Ekonomi**

### **Betyg: 5 av 6**

Dyr i inköp men både skatten och driftskostnaderna är låga. Bilen går att leasa, även om det alternativet också kräver en ganska tjock plånbok.

## **Miljö**

### **Betyg: 5 av 6**

Nollutsläpp i 47 mil bäddar för högt betyg. Men som alla elbilstillverkare har förstås också Polestar problem med koldioxidutsläpp under batteritillverkningen.

## **Köregenskaper**

### **Betyg: 5 av 6**

Mjuk och skön körning. Direkt styrning, rapp och mycket bra vägkänsla både i kurvor och på raksträckor.

## **Säkerhet**

### **Betyg: 5 av 6**

Är fullproppad med både aktiva och passiva säkerhetspaket. Lär inte ha några problem med att erövra fem stjärnor i Euro NCAP.

## **Helhet**

### **Betyg: 5 av 6**

Det här är en elbil med mycket god premiumkänsla. I tävlingen med Tesla är det nog en fråga om tycke och smak, men även om konkurrenten är lite snabbare och har lite längre räckvidd så har Polestar halva hjulet uppe på översta pallplatsen.

## **Ia Wadendal**

**Feber**

## 5. Audi SQ7 och SQ8 har nu 500 hästar stark bensin-V8:a

**AV BOBBY GREEN**

2020-07-16 KL 18:00

### Dieseln ersätts



2016 presenterade Audi SQ7 som var en prestandaversion av suven med kraftig diesel-V8:a på 435 hästar och hela 900 newtonmeter. För ett år sedan rullade man ut SQ8 som hade samma recept. Nu ersätter man dock oljebrännaren med en bensinmotor istället. Det handlar fortfarande om en V8:a och effekten här är istället 500 hästar. Maskinen är på 4,0 liter och har dubbla turbo. Vridet ligger på 770 newtonmeter. 0-100 km/h tar 4,1 sekunder för båda bilarna vilket är en förbättring med 0,7 jämfört med föregångaren. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Dieselmaskinen var en mildhybrid men det är inte den nya bensinaren. Dock har den bränslebesparande funktioner som exempelvis cylinderdeaktivering som släcker halva cylinderbanken vid låg belastning. Fyrhjulstyrning är numera standard, precis som luftfjädring, fyrhjulsdraft och åttastegad automatlåda.

## 6. BMW iX3 officiell med 46 mils räckvidd och svenskt pris

Mattias Rabe 14 juli 2020

Nu finns BMW X3 med bensin- och dieselmotor, som laddhybrid och i och med iX3:s entré som elbil. Produktionen sker i Kina och till Sverige kommer den elektriska suven i början av 2021 med en prislapp på 769 000 kronor.



Det var på bilsalongen i Peking i april 2018 som BMW presenterade [Concept iX3](#), en modifierad [X3](#) med elektrisk drivlina. BMW gjorde dock inte anknypningen till X3 då, men det gör man i dag.

[I december 2018 öppnade orderböckerna](#), drygt ett och ett halvt år innan dagens avtäckning. Det betyder att de som lagt handpenning på 15 000 kronor först i dag får veta vad det är pengarna har spenderats på.

BMW iX3 – som portionsvis [har avslöjats](#) det senaste dryga halvåret (även om vissa förhandsuppgifter nu visar sig vara felaktiga), [med de första bilderna tidigare i våras](#) – har till skillnad mot flera av konkurrenterna endast en elmotor. Den är placerad vid bakre hjulaxeln som är den drivande. Elmotorn är på 286 hästkrafter (210 kW) och 400 newtonmeter. 0-100 km/h går på 6,8 sekunder och toppfarten är begränsad till 180 km/h.

Till drivlinan hör ett 529 kilo tungt batteripaket på 80 kWh (kilowattimmar) som enligt WLTP-körcykeln räcker till 45,9 mils körning (45,3 mil om bilen har den högre utrustningsgraden Charged Plus).

## THE FIRST-EVER BMW iX3 – PRODUCT HIGHLIGHTS.

CO<sub>2</sub> lifecycle balance including production 30 - 60% better than BMW X3 20d.

Frontend “clean” and almost closed due to lesser cooling needs.

Blue accents distinguishing the electric drivetrain (optional).

74 mm lower centre of gravity compared to BMW X3 30i.



20-inch Aerodynamic wheels with low friction tyres for outstanding efficiency.

Uncompromised 179 mm ground clearance.

Uncompromised 1,560 litres cargo space.

Rear wheel drive oriented driving characteristics with 43% (front) to 57% (rear) weight distribution.

750 kg trailer load capacity.



\* EU-homologation model; All figures preliminary.

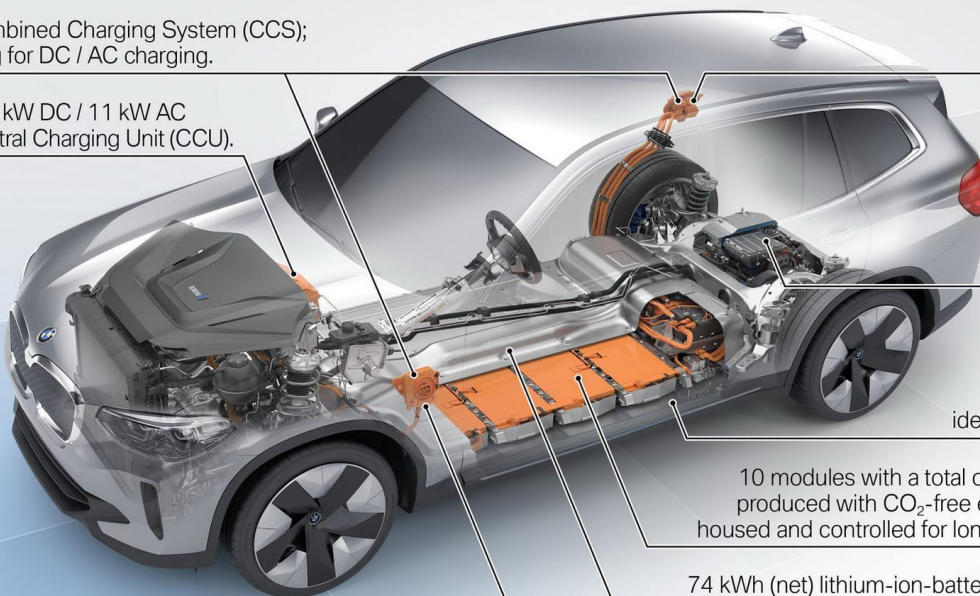
## THE FIRST-EVER BMW iX3 – PRODUCT HIGHLIGHTS.

Combined Charging System (CCS); Plug for DC / AC charging.

EU and CN model.

150 kW DC / 11 kW AC Central Charging Unit (CCU).

210 kW / 286 hp electric motor without Rare Earth Materials; highly integrated with transmission and 400 V electronics.



Aerodynamically ideal underbody design.

10 modules with a total of 188 prismatic cells, produced with CO<sub>2</sub>-free electricity, individually housed and controlled for long life and high safety.

74 kWh (net) lithium-ion-battery with liquid cooling.

2<sup>nd</sup> plug (CN model only).

Max. range WLTP\* **460 km**

Economy WLTP\* **19.5 - 18.5 kWh/100 km**

Max. range NEDC\* **520 km**

Economy NEDC\* **17.8 - 17.5 kWh/100 km**



\* EU-homologation model; All figures preliminary.



Batteriet kan hantera laddeffekter på upp till 150 kW (kilowatt) vid likströmsladdning, det vill säga snabbladdare. "Hemmaladdning" via växelström har en maxeffekt på 11 kW. Vid snabbladdning kan 80 procent av batteriets kapacitet, i teorin, nås på cirka 34 minuter. Tio minuters laddning ger ungefär tio mils räckvidd. Vid maxladdning i exempelvis hemmet, om laddbox på 11 kW är installerad, kan full kapacitet nås på ungefär sju timmar och 30 minuter.

BMW lyfter fram att man tar hänsyn till Moder jord med iX3 genom att drivlinan är konstruerad helt utan sälsynta jordartsmetaller samt att andelen kobolt i batteriet är två tredjedelar lägre än i tidigare generationers batterier. De skriver också att, för att säkra näringskedjan, ombesörjer de själva tillförseln av kobolt och litium.

Utseendemässigt ser iX3 mer eller mindre ut som en vanlig X3, men aerodynamiska justeringar typiska för elbilar har gjorts, exempelvis grillen som är stängd. Blå detaljer har tillkommit på både ut- och insida för att även det mest otränade av ögon ska kunna känna igen modellen som en elbil.

I och med elmotorns placering vid bakaxeln (batteripaketet är placerad mellan hjulaxlarna) försvinner lite av volymen i bagageutrymmet. 510 liter ryms längst bak, 40 liter mindre än i en bensin- eller dieseldriven X3. Bagageutrymmet har fått för modellen unika fack för förvaring av laddkablar.

Till Sverige kommer BMW iX3 i två utföranden (utrustningsnivåer). iX3 Charged kostar från 769 000 kronor medan iX3 Charged Plus kostar från 840 500 kronor. Båda kan uppdateras "via luften", så kallad OTA-uppdatering. Det möjliggör att i efterhand köpa till mer (ej fysisk) utrustning till bilen.

Tillverkningen av iX3 inleds senare i sommar i BMW Brilliance-fabriken i Kina (BMW och kinesiska Brilliance har ett joint venture-samarbete sedan många år). Marknadslanseringen får Kina först ta el av, till Sverige kommer iX3 under första kvartalet 2021.

## [GALLERI](#)

### [BMW iX3 2021](#)

#### [86 bilder](#)

## 7. Större Super Seven i retroform

Publicerad: 2020-05-25 kl 07:21

Text: Johan Ringshagen

Caterham Cars har flirtat med sin historia flera gånger förr. Deras Super Seven är en levande retrolegend bland sportbilar och de senaste åren har de presenterat flera utföranden som ska se ut och kännas klassiska, som originalet från 60-talet, eller snarare 1973 när Lotus överlät tillverkningen av Seven till Caterham. Dock har de varit begränsade specialutgåvor.



Modellen 1600 är en retro-Seven som ingår i normalutbudet, med gammaldags 14-tums aluminiumfälgar under smala skärmar och en ettrig 1,6-liters Ford-fyra. Klassiskt koncept och utseende, som ska kännas 1973, men utan de begränsningar i funktion och teknologi, som fanns för snart 50 år sedan.

Motorn är så klart insprutad, men med fyra separata spjäll som ger ett insugsljud som påminner om forna tiders förgasare. Toppeffekten är 135 hk. En rejäl skopa effekt då vikten är blott 565 kg!

Den största nyheten hittas dock på chasssidan. Den retroinspirerade 1600 är nämligen den första Seven som erbjuds med Caterhams bredare, mer komfortorienterade SV-chassi. Den går dock att beställa som en klassisk S3 också. Erbjuds som byggsats med pris från 33.495 brexit-pund.

## 8. Donkervoort D8 GTO-JD70

Publicerad: 2020-07-16 kl 07:09 Text: Johan Ringshagen

I år fyller grundaren av nederländska sportbilstillverkaren Donkervoort 70 år. Det firas med den vassaste evolutionen av det legendariska Seven-konceptet de någonsin släppt.



D8 GTO-JD70 väger 680 kg, har en 415-hästars Audi-femra och uppges vara världens första produktionsbil att klara 2g i kurvacceleration!

Nederländska Donkervoort har producerat ultralätta sportbilar sedan 1978. Det började med modellen S7 – i praktiken en blåkopie på Lotus Seven med 1,6-liters Ford-fyra på 90 hk. Sedan dess har det ultralätta sportbilskonceptet genomgått en kontinuerlig evolution.





Medan grundkonceptet, eller snarare principerna bakom det, har varit oförändrat har teknik och materialval följt utvecklingen i bilbranschen i stort. Det grundläggande formspråket finns kvar i Donkervoorts aktuella produktionsmodell, men prestanda och köregenskaper har med tiden blivit alltmer extrema.

Tänk en serietillverkad, europeisk hot rod, till stor del tillverkad i kolfiber, som väger under 700 kilo och har Audis 1,8-liters TFSI-femman, känd från RS3 och TT RS mellan de friliggande framskärmarna. Där har du Donkervoort D8 GTO, introducerad 2013.

0-100 km/h under tre sekunder, 0-200 km/h under nio, och varvet runt Nürburgrings Nordslinga på lite drygt sju minuter!

I produktionsutförande för gatan, med bakhjulsdrift och manuell växellåda! Men det går att få sin D8 med dubbelkopplingslåda också – om man så skulle önska.

### **Omfattande uppdateringar**

En mer fokuserad körupplevelse med superbilsprestanda är svår att hitta med ett typgodkännande, men utvecklingen pågår än.

I samband med att grundaren Joop Donkervoort i år fyller 70 år har ytterligare en evolution presenterats – den vassaste hittills. D8 GTO-JD70 baseras på den femcylindriga GTO-modellen, med i grunden samma rörramschassi och hjulupphängningar med dubbla triangellänkar runt om.

RS-femman är den hittills starkaste Donkervoort har installerat i en serietillverkad bil, 415 hk och 520 Nm stark. Växellådan är manuell och femväxlad. Att den inte har fler växlar uppges bero på att en längre växellåda inte hade fått rum i chassit, vilket ger en vink om hur liten en D8 är.

Samtidigt har karossen – till 95 procent tillverkad i supertunn men superstark kolfiber – genomgått relativt omfattande modifieringar, med bland annat ventilerade framskärmar, ny noskon och bakre diffuser som bidragit till att öka det aerodynamiska marktrycket med upp till 50 kg fram och 80 kg bak. Det har i sin tur varit möjligt tack vare att Donkervoort återigen har ett avgassystem som leds ut på sidan av bilen och mynnar i en sidepipe, strax framför höger bakhjul.



### Bländande gatbilsprestanda

Tillsammans med andra viktbesparingar kan JD70 väga så lite som 680 kg! Vikten varierar så klart med hur bilen utrustas i övrigt, men slutsumman är ändå en bil med prestanda i superbilsklass.

Trots att slutväxeln har sänkts från 3,63:1 till 3,31:1 har sprinten 0-100 ändå trimmats ner en liten smula till 2,7 sekunder, medan 200 km/h kan nås på 7,7. Tack vare den finslipade aeron uppger Donkervoort att JD70 har blivit världens första serietillverkade bil att kunna hålla 2 g i lateral acceleration!

Då är det fortfarande inte en fokuserad banbil det handlar om, utan en som i huvudsak har konstruerats för gatbruk. JD70 är den första av Donkervoorts modeller att förses med servostyrning, en ultralätt elektrisk variant ursprungligen avsedd för racerbilar. Det finns ett antispinnsystem vars ingrepp föraren kan justera efter behov samt ett Bosch Race-ABS system. Tack vare ett partikelfilter uppfyller bilen också avgaskraven EU6. Samma filter fungerar även så pass bra som ljuddämpare att det var möjligt för Donkervoort att dra ut avgassystemet i en sidepipe, precis som förr, utan att överskrida EU:s bullergränser. Win-win!

JD70 tillverkas enbart under 2020, och i maximalt 70 exemplar. Ganska generöst, med tanke på att Donkervoorts produktion totalt sett inte når tresiffrigt. Ändå uppges hälften redan vara sålda.

Pris? 163.636,63 euro exklusive avgifter som moms.

**SNABBA FAKTA****Donkervoort D8 GTO-JD70**

**Motor:** Audi 2,5 TFSI, femcylindrig bensinmotor på 2.480 cc med turbo. Kompressionsförhållande 10:1. Avgassystem med partikelfilter som mynnar i en sidepipe på högersidan.

**Effekt:** 415 hk/5.850-7.000 rpm.

**Vridmoment:** 560 Nm/1.750-6.350 rpm.

**Transmission:** Tremec 5-växlad manuell, bakhjulsdrift, diffbroms slutväxel 3,31:1. Ställbar antispinn.

**Chassi:** Rörram i stål, förstärkt med aluminium och kolfiber. Triangellänkar runt om, justerbara Intrax stötdämpare, justerbara krängningshämmare fram och bak. Kuggstångsstyrning med elektrisk servo. Rullbur.

**Bromsar:** Tar-Ox 6-kolvsok med 310x24 mm skivor fram, 1-kolvsok med 285x24 mm skivor bak. Ingen bromsservo. Race-ABS som tillval.

**Fälgar:** Smidda 8x17" fram, 9x18" bak. Fälgar i kolfiber som tillval.

**Däck:** Nankang AR1, 235/45-17 fram, 245/40-18 bak.

**Prestanda:** 0-100 km/h på 2,7 s, 0-200 km/h på 7,7 s. Toppfart 280 km/h.

**Vikt:** Cirka 680 kg.

**Förbrukning:** 8 l/100 km, 191 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP).

**Pris:** Cirka 1.723.000 kronor plus avgifter och moms.



**Johan Ringshagen**

## 9. Ny cratemotor på 570 hk från Chevrolet

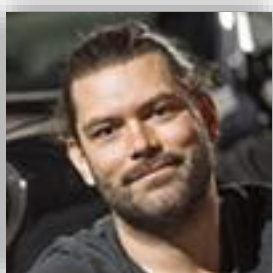
Text: Emanuel Gylling

Publicerad: 2020-06-17 07:06

Hela 570 hk och 732 Nm direkt från fabrik det är vad Chevrolet Performance erbjuder med deras nya cratemotor.



V8:an kallas LS427/570 och baseras på LS7-motorn (7,0 l) men har bland annat en ny kamaxel och till skillnad från LS7 våtsumpsmörjning. Det innebär en enklare och billigare installation. Grenrören kommer från Camaro Z28 och därifrån hämtas även svänghjulet.



Emanuel Gylling

## 10. Så överlevde Bentleys handbyggda V8 i 61 år

Publicerad: 2020-06-05 kl 11:36 text: Emanuel Gylling

Det är en långlivad motorfamilj, Bentleys L-serie. Sedan 1959 har V8:an på 6,75 liters cylindervolym satts ihop för hand på fabriken i Crewe och utvecklats allt eftersom. Nu är den sista L-motorn tillverkad.



*Nu är alltså sagan slut för motorn med rötter i 1950-talet. Enligt Bentley var den historiens mest långlivade V8 som tillverkats kontinuerligt. Det allra sista exemplaret sattes ihop av sju motorbyggare som tillsammans har 105 års erfarenhet av att bygga Bentleys ikoniska V8.*

Mycket har hänt sedan 1959. Då tog Bentleys nya V8 över uppdraget efter den raka sexan som tjänstgjorde i modellerna S1, Mark VI och R-Type. V8:an placerades i Bentley S2 och effekttuttaget var omkring 180 hk ur 6,2 liter.

Till 1971 ökades cylindervolymen till 6,75 liter tack vare ökad slaglängd. Under 1980-talet moderniserades Bentleys V8 med turbo (i Mulsanne Turbo) och längre fram tillkom ytterligare ett turboaggregat samt insprutning.

När Bentley lanserade nya Mulsanne år 2010 hade V8:an fått en ordentlig genomgång. Bland annat fick motorn ny vevaxel, nya kolvar och stakar samt nya topplock med variabla ventiltider och cylinderavstängning. Effektsiffran uppgavs till drygt 500 hk och maximalt vridmoment hela 1 100 Nm!



## 11. 35 000 kr för att byta navigator!

Av Alrik Söderlind, publicerad 2020-07-17 kl 13:43

**Ett mail från en läsare fick chefredaktören att se rött. Är det verkligen rimligt att verkstaden tar så här mycket för att byta ut navigatören i en bil?**



**Att saker går sönder** får man leva med, men ska det verkligen kosta 35.000 kronor att reparera eller byta ut en navigator till en VW Tiguan?

En läsare hörde av sig eftersom infotainmentsystemet på hans VW Tiguan slutade att fungera och verkstaden han kontaktat ville ha 35.000 kronor för bytet.

**Är det rimligt att** en ny infotainmentenhet ska kosta så mycket?

Med tanke på prissättningen är det inte konstigt att tjuvligor specialiserat sig på att stjäla just dessa enheter. Hade prissättningen varit rimligare hade andrahandsmarknaden inte varit lika lukrativ.

Försäkringspremierna hade inte heller behövt bli lika höga, om den här typen av utrustning inte stals så ofta. Kanske hade tillverkarna haft nöjdare kunder då?

**Har du varit med** om något liknande? Har du fått ett förslag på reparation eller en verkstadsräkning som känts orimligt hög? Skriv i kommentarsfältet eller mejla till:

[alrik@automotorsport.se](mailto:alrik@automotorsport.se)

## 12. e-Kübel, e-Karmann och e-Beetle – Volkswagen skyddar nya modellnamn

Mattias Rabe

17 juli 2020

Ska Volkswagen släppa en rad klassiska modeller i ny, elektrisk tappning? Man kan ju fråga sig vad som är på gång i och med att biltillverkaren har registrerat namnen e-Beetle, e-Kübel, e-Karmann, e-Golf Classic och e-Samba.



Det hör inte till ovanligheterna att biltillverkare varumärkesregistrerar en rad olika namn som skulle passa framtida bilmodeller. Ibland får vi se namnen pryda en bil i framtiden, men många gånger leder en registrering inte till något alls utöver själva skyddet.

Så vad Volkswagen har för tankar när de i Europa har registrerat e-Beetle, e-Kübel, e-Karmann, e-Golf Classic och e-Samba vet vi ärligt talat inte.

Namnet e-Beetle känns ju inte helt omöjligt som något som ska pryda en framtida elektriska "Bubbla". Volkswagens koncernchef Herbert Diess har ju en gång i tiden luftat denna möjlighet. E-Samba låter inte heller ogenomförbart med tanke på att det ska komma en elektrisk buss från Volkswagen, ID.Buzz heter den för tillfället. Samtidigt vore det kanske en aning märkligt att frångå inledd ID-namnstrategi.



*Volkswagen Typ 1 har redan blivit elkonverterad tack vare tyska företaget eClassics. Med delar hämtade enbart från Volkswagens hyllor, till exempel elmotor från e-Up, har man skapat modellen e-Käfer. Priset? Över en miljon kronor.*

En ny Volkswagen Karmann Ghia hade världen förmodligen inte varit ledsen över att se, i elektriskt utförande. Men sannolikheten är inte hög, i stället misstänker vi att det kan röra sig om elkonvertering av de gamla ikonerna, så som vi redan sett i form av e-Käfer (Bubblan). Vår misstanke förstärks i och med namnet e-Golf Classic, tillägget "Classic" är något man inte låter pryda en nyutvecklad bil.

e-Kübel väntade vi oss inte att få se bland de registrerade modellbeteckningarna. "Kübel" kommer från modellen Typ 82, även kallad Kübelwagen, som var ett mycket populärt fordon inom den tyska militären under andra världskriget. Volkswagen återlanserade Kübelwagen 1969 i ett något mildare utförande, men då hade den beteckningen Typ 181 Kurierwagen eftersom man inte ville att modellen så starkt skulle förknippas med världskriget och nazismen. Den användes av tyska militären och brandförsvaret, men fanns även i ett civilt utförande.

Det har förvisso pratats om att Typ 181 ska komma åter och då i elektriskt utförande, men med namnet e-Kübel? Det känns tveksamt...



*Volkswagen Typ 181 Kurierwagen på väg tillbaka i elektriskt utförande...*



*... för inte kan det vara Typ 82 Kübelwagen som är på väg tillbaka? Här ses en lång rad nyttillverkade Kübelwagen utanför Volkswagens fabrik 1945. Bilden är tagen i samband med att amerikanska militären nådde fabriken på sin väg mot Berlin.*

**Mattias Rabe**

### 13. Chevrolet ska göra en elektrisk pickup

Publicerad 2020-07-20 kl 16:00

Text Carl Hempel

**Med en räckvidd på 64 mil ska Chevrolets el-pickup utmana Tesla och Ford. Bilen ska likna Chevrolet Silverado i storlek.**



I GM:s senaste hållbarhetsrapport framkommer det att Chevrolet som ägs av GM ska börja tillverka en eldriven pickup. Enligt GM ska bilen kunna gå 64 mil på en laddning och vara i ungefär samma storlek som en Chevrolet Silverado. Mycket mer berättar inte GM om den kommande bilen.

Om det blir just en eldriven Silverado eller om Chevrolet kommer att ta fram en helt ny modell återstår att se. Något lanseringsdatum är ännu inte officiellt. Chevrolet el-pickup lär få gott om konkurrens då både [Teslas Cybertruck](#) och [Fords eldrivan F-150](#) kommer lanseras under 2022.

Redan förra året berättade GM att man skulle börja sälja en eldriven pickup hösten 2021. Det är dock oklart om det är den kommande Chevrolet-pickupen som man då syftade på.

GM har tidigare i år också berättat att man håller på att ta fram en [eldriven Hummer](#) som kommer säljas under GM:s varumärker GMC. Enligt GM kommer Hummern ha en imponerande styrka på 1 000 hästkrafter.

Läs mer om:



### [Corvette C8 snart slutsåld](#)

[De som är sugna på att köpa loss den lyxiga sportbilen kan tvingas vänta tills nästa år.](#)



### [Här är nya Chevrolet Corvette Stingray](#)

[Den åttonde generationens Corvette Stingray har fått en mittmotor och kommer med 502 hästkrafter. Priset är oväntat lågt.](#)

### [Bolt utklassade S90](#)

[Elbilen från Chevrolet vann som första elfordon årets bil i Nordamerika. Volvo S90 fick nöja sig med tredjeplatsen.](#)

### [Klassiker: Chevrolet Tri Five](#)

[Av Chevrolets suveräna "Tri Five-modeller" är 1957 års modell alltså den hetaste klassikern.](#)

### [GM bygger folk-elbil](#)

[Chevrolet Bolt ska bli den folkliga elbilen, det menar åtminstone General Motors \(GM\).](#)

### [Nya Camaro utmanar Mustang](#)

[Muskelbilarna spänner sina muskler. Nyligen presenterade Ford en ny Mustang och nu kommer Chevrolets svar i form av en uppdaterad Camaro.](#)

## 14. BMW 850 CSi är en dundercoupé med V12-motor

Publicerad 2020-07-19 kl 15:21 text Calle Carlquist

### FRAMTIDA KLASSIKER

*Den här artikeln beskriver en framtida klassiker och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2011.*

**BMW 850 CSi är perfekt om man av någon anledning fann Bayerns eleganta coupé lite för rund om midjan.**



**Något är konstigt** med BMW:s stora och under hela tio år producerade 8-serie, E31.

Debuten skedde i Frankfurt 1989, en ovanligt nyhetsspäckad salong till och med för att vara tysk. Bland de fräscha ansiktena fanns exempelvis Opel Calibra – inte helt olik BMW fast i en lägre division – samt en morbida sak som BMW M5 likbil för alla som önskade snabb hädanfärd.

**E31-designen träffade** exakt rätt. Det var som om BMW och Braun ingått ett äktenskap med mycket kärlek och det fanns stora förväntningar på att modellen skulle sopa rent i den lilla konkurrens som erbjöds.

Femliters V12, 300 hk, hardtopkaross, lagom svälliga hjulhus, inredning bland BMW:s bästa någonsin, med varvräknare och hastighetsmätare som »skar in« i varandra som liten gimmick. Bakvagnen var BMW:s första riktiga multilänkupphängning.

**Men pressen behandlade** 850i måttligt entusiastiskt. För tung, inte så kul att köra, alldeles för komplicerad. Många fann den svala kritiken obegriplig, det var ju ingen sportvagn BMW byggt utan ett långreseredskap.

1992 tystade BMW knorret med 850 CSi som fick V12-motor på 5,6 liter och 380 hk, modifierat chassi, ny styrning och AHK, Aktive Hinterachs Kinematik, aktiv bakvagnsstyrning. Det är inte den minst tillverkade 8-serievarianten (det är 830Ci, 18 exemplar!) men det är den klart mest attraktiva.

## BMW 850 CSi 1992–96

**Svenskt nypris 1993:** 980 000 kronor.

**Import/produktion:** Totalt åtta exemplar av bmw 850 CSi såldes nya i Sverige, tre under 1994 och fem året därpå. Fler har privatimporterats. Produktionen uppgick till 1 510 exemplar (8-serien totalt 30 597 bilar 1989–1999).

**Snabbfakta:** V12, 5 576 cm<sup>3</sup>, 2 ventiler/cylinder, 380 hk, 550 Nm, 6-växlad, toppfart 250 km/h, 0–100 km/h 6,0 s, 10,2 l/100 km, elektrohydraulisk medstyrning av bakhjulen över 60 km/h (1,8 grader), normal- och sportläge för motor- och stötdämparmappning.

**Läs mer om:**

[8-serie Gran Coupé bredaste BMW-baken](#)

[BMW:s 8-serie i M-kostym](#)

[Luftig lyx med nya 8-serie Cabriolet](#)

[Nya BMW 8-serie](#)

[BMW M8 Gran Coupe kommer 2019](#)

[BMW planerar kraftstinn M8](#)



*BMW 850CSi (E31) 1992–96*

## 15. "Fords Scorpio försvann lika snabbt som den dök upp"

Publicerad 2020-07-18 kl 15:15

text Calle Carlquist

### BACKSPEGELN

Ford Scorpio är en modell värd att minnas när man ska försöka komma ihåg bilar alla har glömt.



**Scorpio blev Årets Bil 1985**, mycket tack vare att den var först med låsningsfria bromsar som standardutrustning.

Onekligen fanns också mycket annat som talade för den limpformade, stora tysken, ersättaren till den mer fyrkantiga Ford Granada. Scorpio ärvde en del av sin föregångares teknik, bakhjulsdriften inte minst.

**Designen knöt an till** – och utvecklade, med lyckat resultat – den strömlinje som kommit med 1982 års Ford Sierra. Den i sin tur var ju också en modell som byggde på äldre teknik (från Taunus) men som under designchefen Uwe Bahnsens skickliga penna såg ut som framtiden mer än det mesta under det 1980-tal som födde märkvärdigt många lyckade bilmodeller. Enligt legenden ska Bahnsen ha haft en Rover 3500 SD1 som skalmodell centralt på sitt skrivbord.

**Drinkare av rang**

**Scorpios motorer**, den gamla raka fyran på två liter eller den så kallade Kölnsexan med cylindrarna i v-form och 2,8 liters volym, var nog det äldsta med Scorpio. I Vi Bilägare nummer 13–14/1987 testades dock en version som den falkögde kunde se hette 2,9i på baklucke-emblemet, inte 2,8i. Scorpio hade därmed fått katalysator och ny insprutning, bland annat, i takt med lagkravet på den avgasrening i synnerhet bilindustrin inledningsvis var skeptisk till.

Scorpio med sexa hade alltid varit drinkare av rang men nu sjönk törsten samtidigt som farten ökade – en fin kombination.

**Scorpios baksäte** var legendariskt rymligt, här kunde Långben sträcka ut. I stolarna fram fanns en finess i form av justerbart svankstöd, reglerat med en gummipump formad som en handgranat.

### Tre ansiktslyft

I **Vi Bilägares test** ströddes lovord men konkurrensen från Opel Omega 3000 och Volvo 740 GLE var tuff. Snart var svenska vägar fulla av de slanka Sierra och Scorpio. Mängder av utrustningsvarianter till lågt extrapris trycktes ut på marknaden och plötsligt var gamla stofil-Ford något av design leader i klassen.

Scorpio genomgick inte mindre än tre ansiktslyftningar under sin levnad till 1998, den allra senaste av synnerligen subtil art.

**Kvaliteten och trilskande** bakre hjulupphängningar var nog det sämsta med modellen. Rätt vad det var var nästan alla Skorpor borta från vägarna igen, lika snabbt som de dykt upp. Att hitta en av första utförandet och i gott skick är svårt, samlare och entusiaster har inte flockats på alls samma sätt som nybilsköparna gjorde.



*Ford Scorpio Sedan 1990–95*

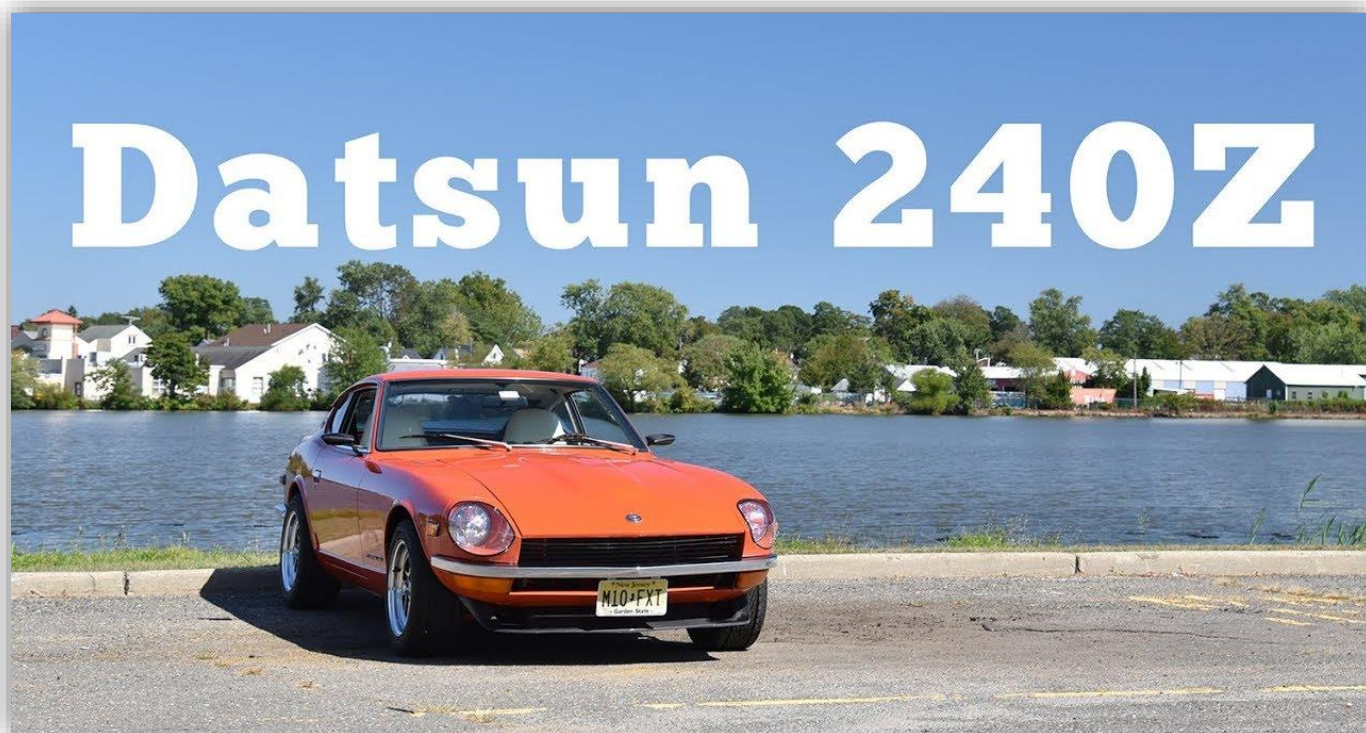
**Feber**

## 16. Mannen som designade Datsun 240Z har gått bort

AV BOBBY GREEN

2020-07-17 KL 18:00

Tack för linjerna Yoshihiko Matsuo



**FILM:** <https://youtu.be/T8Kp0itoUIY?t=58>

En av drömbilarna på min lista, och många andras, är [Datsun 240Z](#). Den var Yoshihiko Matsuo huvuddesigner för back in the days och nu har han lämnat oss 86 år gammal. Bilen blev en global succé och är idag en ikon i bilvärlden som många uppskattar. Jag såg faktiskt en med egna ögon senast igår och oj så vacker den är.

[Här](#) hittar ni kul historia om bilen. Bonusklipp nedan.

**PHILIPS RAKAPPARATER**  
Från 649 kr

WEBHALLEN.COM

## 17. Nu är ”framtidens elbil” till salu – föregångaren till Tesla?

Publicerad 2020-07-10 kl 14:30

En udda pionjärelbil med kultstatus från 1990-talet är nu ute till försäljning.



**Utvecklingen av elbilarna** har gått med rasande takt de senaste åren. Batterierna har fått betydligt bättre prestanda och nästan alla stora biltillverkare har kört igång storsatsningar på elbilar.

Men idén med elbilar är definitivt inte ny. Flera gånger under 1900-talet har det diskuterats om elbilar kan vara framtiden, och många uppstickare på elbilsmarknaden har både kommit och försvunnit.

**Nu finns en udda elbil** från 1990-talet [till salu på Blocket](#). Det handlar om en Kewet El-Jet 4 från 1995, som fått nya batterier och har en räckvidd på mellan fyra och fem mil enligt ägaren och som toppar 70–80 km/tim.

Den lilla elbilen kan laddas fullt på 7–8 timmar och har en elmotor på 10 kW (13,6 hästkrafter). Baktill finns en nytillverkad dekal i typisk 90-talsstil som förkunnar att detta är ”framtidens elbil”.

– **Om Kewet hade** haft en bakrutedekal från fabrik, då hade de kallat den för ”framtidens elbil”. Så här 25 år senare tillför den en hygglig dos humoristisk kitch-touch, säger säljaren Fredrik Grufman.

Komponenter från Fiat

**Kewet grundades** i Danmark 1988 men det var först 1991 som den nya elbilen var klar för försäljning. 1995 flyttades produktionen till Tyskland men sagan tog slut med konkurs 1998. Då överfördes rättigheterna till ett norskt företag som säljer reservdelar och reparerar bilarna.



Motorn, motorstyrningen och blysyrbatterierna hämtades i princip från en gammal gaffeltruck, enligt säljaren, medan hjulupphängning, bromsar och styrning är från Fiat 127. Den nuvarande ägaren har spenderat vintern och våren med att montera nya batterier, och styrdator och instrumentbräda kunde kopieras från en "donator-Kewet".

– **Man ska vara** lite elbilsfreak om man gillar sådana här knasiga bilar för kvalitetskänslan är väl inte hundra procentig. Själv kör jag Tesla sedan länge, men ville man åka elbil för 25 år sedan var det Kewet som gällde. Gör man korta körningar inom kommunen är det faktiskt en riktigt praktisk bil. Den hänger med bra i tempot, den rostar inte och alla man passerar drar på mungiporna – vad kan bli bättre?, säger Fredrik Grufman.



**Erik Söderholm**

## 18. Ladan från Belgien - Natacha

Publicerad 2020-07-19 kl 11:19 TEXT Mårten Carlsson

**Lada Samara blev en stor exportframgång för det ryska märket. Fast någon cabriolet hade dom inte men det fixade EBS i Belgien.**



Hos EBS (Ernst Berg Systems i Zaventem, Belgien) hade man vana att ta av taket på diverse bilar. Man gjorde Renault 5 och Citroën AX cabrioletter, specialjobb som targatak på Ferrari Testarossa, Mercedes 560 cabriolet, samt Renault 25 som både cabriolet och kombi. Man hade även gjort en Volvo 480ES prototyp för Volvo.

Volga-Scaldia S.A hade tidigare satt ihop Moskvitch och Volgabilar, nu är det 1990 och man var generalagent för Vaz-Lada i landet. Samara sålde rätt bra i Belgien och grannländerna, det var en praktisk oöm billig bil som var så modern en bil från Ryssland kunde vara då.

Men någon livstils eller imagebil - det var det inte. Volga-Scaldia ville ha ett dragplåster, det skulle såklart vara en cabriolet.

Uppdraget gick till EBS att förvandla Samaran till nånting i stil med de andra öppna småbilarna som VW Golf, Talbot Samba, Fiat Ritmo och de andra som blivit så populära.

Uppdraget gick till EBS, och hösten 1990 kunde man visa upp den nya öppna Samaran som man döpte till Natascha.

I efterhand har det ansetts att Nataschan var en flopp. Ser man bara till siffrorna, 456 stycken gjorda under de fem åren, så kan det tyckas i minsta laget. 164 stycken såldes i Frankrike och 104 stycken gick till Tyskland. Men ser man till att Samaran var en underdog på alla sätt i Västeuropa, den var egentligen chanslös i konkurrensen här. Och bilarna byggdes för hand hos EBS, då är det egentligen en rätt imponerande siffra.

Men det räddade inte EBS som upphörde verksamheten året efter. Lite senare fick Lada hemma i Ryssland bekymmer. Deras egen Bohemia cabriolet blev inte av, och efter 1997 slutade man nästa helt att exportera VAZ-Ladabilar. Man hade varken råd att satsa eller konstruera om bilarna för nya regler och krav som kom att ställas på framtidens bilar.



*Natascha blev en rätt attraktiv liten cab, framför allt hade den ett attraktivt pris. Renault 19 cabriolet som kom 1991 kostade 149500 Francs i Frankrike, Nataschan såldes för 89400.*



*Febril aktivitet hos EBS, man skulle inte bara förse Belgiska marknaden med bilar, den gick på export också till Frankrike och Tyskland, och man hade faktiskt lite konkurrens.*



*Samara Deutsche Lada. Tyska importörn Deutsches Lada tog fram en egen cabriolet i några exemplar.*



*Samara Konela OY*

Finska generalegenten Konely OY satstade mycket på styling för Samaran och byggde minst en cabrioletprototyp.



Natascha Samaran fanns i utbudet till och med december 1995. Samma år hade Lada själva tagit fram en cabriolet som dom kallade Bohemia. Man hade insett att det fanns en marknad för den här modellen.

**Läs mer om:**

**[Samara!](#)**

[Finsk reklam Lada Samara 1986, med finsk 80-talspop i fonden.](#)

**[En Samara att gilla](#)**

[Erlend Dammen från Norge berättar om sin fina bil från Sovjetunionen. 9](#)

**[Grattis Lada Samara!](#)**

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag i Klassikerkalandern. I dag när Sam och Samuel har namnsdag skickar vi en tanke till Samara, Lada Samara! 4](#)



*Krönika*

## Jan "Flash" Nilsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

### 19. "Flash": Saknas Flash, Rydell och Bräck i svensk motorsport?

Publicerad 2020-07-18, 13:00

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

En miljonpublik tittade på, förarlönerna och pengarna rullade, STCC-förarna var "superstars". Vem tar tag i stafettpinnen – kan det hända igen?



I slutet av nittiotalet bänkade sig över en miljon svenskar för att följa Rickard Rydell och Volvo från England och BTCC. På samma sätt som i STCC älskade fansen bilarna. Volvo 850 och S40. Audi, Nissan, Honda och BMW, alla var där och ville vinna. Rydell och Volvo segrade i BTCC 1998 och folk var stolta.

I slutet av nittiotalet och i början av 2000-talet var STCC den tredje största tv-sporten i Sverige. Över en miljon människor bänkade sig tisdagar kl. 21.30 för att heja, hata och imponeras av tuffa race med snabba och proffsiga förare som gjorde allt för att segra.

Den man hatade eller hejade på var Janne Flash. Man hoppades att Hubbe, Ekblom eller Rustad skulle täppa igen käften på honom. Han hamnade i slagsmål med Roberto Colciago från Italien – som körde en fyrhjulsdreven Audi som förbjöds ute i världen 1996 men fick fortsätta att vinna i STCC till 2002 trots protester från Volvo. Allt detta skapar fortfarande löpsedlar.

Det var kaos när publiken köade till och från arenorna. Helikoptrar lyfte in och ut VIP-gäster, HM Konungen kom och njöt av racen flera gånger om året, och alla kändisar var där och ville synas. Löpsedlarna och racen diskuterades i lunchrummen på jobben och av hundratals ackrediterade journalister som följde förarnas kamp. Förarlönerna och pengarna rullade, STCC-förarna var "superstars" med fina bilar och bra liv.

Samtidigt körde Kenny Bräck i 400 km/h med fickorna fulla med pengar och segrade i en av världens mest prestigefulla tävlingar – Indy 500, med hundratusentals människor på läktarna och flera miljoner framför tv:n. Han kraschade i direktsändning och chockade en hel nation.

Figurerna Rydell, Flash och Bräck skapade rubriker, underhållning och känslor. Allt förmedlat av tv-personligheten och stuntmannen Johan Thorén på SVT.

I kölvattnet av detta kom bland annat Mattias Ekström, Thed Björk, Marcus Ericsson, Felix Rosenqvist och teamet Cyan Racing fram.

### Men vad hände sedan?

Bräck kraschade och försvann, Rydell och jag körde andra typer av bilar som inte lät lika bra och gick lika fort, men den största skadan kom nog när man bestämde sig för att sluta direktsända motorsport. BTCC och Rydell försvann.

Bräck började jobba med plånboken och jag blev äldre och startade bolag. Veldig lite tid gick åt till att förbereda mig för att segra, vilket påverkade hela intresset för STCC, alla hade nämligen ett mål – att köra ifrån Janne Flash.

**Någon borde börja direktsända** motorsport igen. Men ta bort supportklasser som Carrera Cup, Thunder Cars och alla andra ointressanta klasser och fokusera på STCC. Klipp, skapa energi, och hitta nya Bräck, Flash och Rydell, även om de inte finns just idag. Ge dem självförtroendet att skoja på presskonferenser, att våga vara bäst, att sticka ut på sitt sätt.

Vem eller vilka tar tag i stafettspinnen? Finns detta vid horisonten, kan det hända igen...?



Jan "Flash" Nilsson



Indian Chief 2014

**SLUT**