



*Marcos Mantis XP 1968*

1. Här är Volvos kommande modeller.
2. Stor klimatbonus på tyska bilar är det nu man ska slå till?
3. Krisande Jaguar får inget statligt stöd.
4. Elon Musk lovar jättekiv för Teslas nya Autopilot.
5. BMW stoppar flera laddhybrider, ägare avråds från att ladda.
6. Toyota stoppar utvecklingen av nya V8-motorer.
7. Drömgränsen för laddbilar nådd.
8. Elbilen Lucid Air följs av en suv.
9. Svenska köpare blir utan nya Ford Bronco.
10. Land Rover siktar på vätgasdrivna suvar.
11. Honda Jazz, ett litet rymdmonster.
12. Nya Mini Cooper John Cooper Works GP på Sachsenring.
13. Elbilsbatteri direkt i chassit ska ge längre räckvidd.
14. Så påverkas partiklarna i kupén av fläktens inställning.
15. Tillverka egen dragkrok.
16. Här är "Bildoktors" nya bokprojekt.
17. Lada 110 sågades vid fotknölna.
18. Audi TT RS en äkta sportbil.
19. Citroën ID/DS 1956 – 1975.
20. Mr JWW tar sig ett snack med Christian von Koenigsegg.
21. Nya Porsche Panamera slår lyxbils-rekord på Nürburgring.
22. Rallycross-kejsaren tillbaka i nya kläder.
23. Succé för Johan Kristoffersson i comebacken.
24. Mattias Ekström segrade i Höljes – Kristoffersson leder totalen.



## 1. Här är Volvos kommande modeller – ny elbil på gång.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-17, 17:41

Nya modellerna XC100 och C40 på ingång.



*Volvos första elbil XC40 Recharge kommer nu i höst.*

**Volvo Cars har högt uppsatta mål för framtiden.** Redan om fem år, 2025, ska hälften av alla ny tillverkade Volvobilar vara elbilar. Ett rejält mål med tanke på att Volvos första elbil, XC40 Recharge, inte kommer förrän senare i höst.

Men under de kommande fem åren ska Volvo presentera en ny elbil varje år. Så när almanackan visa 2025 så ska det alltså finnas fem eldrivna Volvomodeller att välja bland.

**Nedan följer en lista** på vilka bilar som väntas komma och när, men också vad som händer med de Volvomodellerna som redan finns på programmet.



*Volvo XC100*

**Det har pratats länge** om att Volvo skissar på en ny flaggskeppsmodell som skulle kunna heta XC100. I våras rapporterade vi om att XC100 kommer att byggas som en förlängd XC90 i likhet med exempelvis BMW X5/X7 och Mercedes GLE/GLS. En större och lyxigare variant helt enkelt som framförallt ska appellera till amerikanska köpare.

Produktionen av XC100 väntas dra igång i fabriken i amerikanska South Carolina 2023 och stå färdig i slutet av samma år.



### **Volvo S/V90**

Volvo S/V90 fick en [facelift tidigare i år](#) och kommer förmodligen leva kvar i sin nuvarande form fram till 2023 och då komma ny och helt nystöpt baserad på SPA2-plattformen. Förhoppningsvis då också som elbil. Den tillverkare som är först ut med en eldriven kombi-modell kommer troligtvis kunna skörda mycket frukt i alla fall i Sverige.



*Concept XC Coupé.*

### Volvo C40

Nästa år bli det riktigt intressant. Då kommer nämligen den modell som troligtvis får namnet C40 – en elbil som storleksmässigt tar över efter V40 och som ska byggas på CMA-plattformen precis som XC40 och Polestar 2. Därmed kan det tänkas att drivlina och batteripaket som hos sina koncernsyskon.

Designen vet vi inte så mycket om ännu, men [Automotive News](#) skriver att den får ett svepande tak och en mer aerodynamisk front sedan den inte behöver en klassisk kylargrill. Det ryktas dock om att C40 ska få en förbränningsmotor också, så det lär bli någon typ av kompromiss i fronten.



### Volvo XC60

Volvo XC60 är Sveriges bäst säljande suv just nu och nära varannan XC60 som sålts i år har varit en laddhybrid. En facelift är att vänta först under andra halvan av nästa år, och med den är det möjligt att XC60 får det Google-utvecklade infotainmentsystem som idag finns i Polestar 2.



Volvo S/V60

De modeller som sålt bäst i Sverige i år är Volvo S/V60 där V60 står för den absoluta majoriteten av de sålda bilarna. Nästa uppdatering på dessa modeller sker sannolikt under 2022 och blir då förmodligen S/V60 mildhybrid som standard.



### **Volvo XC90**

**Nästa generation av XC90** blir den första att rulla på SPA2-plattformen och kommer bli mildhybrider som standard. Produktionen ska ske i fabriken i South Carolina, där Volvo sedan tidigare bygger S60. Vi har tidigare rapporterat om att nästa generation [XC90 blir fullpackad](#) med ny teknik i form av Lidar-sensorer och "over the air"-uppdateringar.

Tanken var att dessa uppdateringar skulle komma under 2021 men har nu skjutits fram till 2022.



### **Volvo XC40**

Volvos första elbil kommer att bära XC40-skrud och ska vara klar nu i höst. I likhet med sitt syskon Polestar 2 får den ett Googleutvecklat infotainmentsystem. Drivlinan är också densamma som hos Polestar 2 vilket innebär 408 hästar och fyrhjulskraft.

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

[Officiell: Volvos första elbil XC40 Recharge – räckvidd över 40 mil](#)

[Test: Volvo V90 Cross Country](#)

[Officiell: Uppdaterade Volvo V90](#)



## 2. Stor klimatbonus på tyska bilar är det nu man ska slå till?

Av Tobias Mersinger

Publicerad 2020-08-14, 10:42

Den tyska bilindustrin är i stort behov av en ekonomisk kickstart på grund av den förödande Coronakrisen. Den tyska regeringen presenterade därför ett utökat stödpaket för klimat- och miljöåtgärder som fokuserar först och främst på miljöbilarna. Är det nu man ska slå till?



*Tyskarnas elbilsbonusar öppnar för prisvärda importörer till Sverige.*

Medan svenska politiker diskuterar [nya, tuffare regler](#) för att få ett stopp på problemet med att klimatbonusbilar exporteras utomlands, har den tyska regeringen nu höjt sina bonusbelopp till skyhöga nivåer – utan att stoppa utlänningar från att ta en del av kakan om de köper en begagnad bonusbil i Tyskland.

**Miljöbilsbonus har funnits** i Tyskland sedan 2016, men har hittills inte varit särskilt framgångsrikt. Så sent som i februari 2020 valde man därför att höja det statliga stödet och utökade dessutom tidsfristen för bonusen till 2025. Anledningen var att kunna klara miljökraven 2030, vilket kräver att det säljs och körs sju till tio miljoner elbilar på de tyska vägarna. Dessvärre har man hittills endast fått in knappt 215 000 ansökningar för elbilsbonusen.

Sedan den 8 juli 2020 gäller därför den så kallade innovationsbonusen som ska locka den (drivlinetekniskt) något konservativa tyska befolkningen att överge konventionella fossil-drivlinor och satsa på el- och laddhybridbilar. Bonusen gäller dessutom retroaktivt från den 3 juni 2020.

**Hittills har stödpaketet** för miljöbilar varit ett samarbete mellan tillverkarna och den tyska staten, där båda parter bidrar med lika mycket. I samband med det nyligen presenterade Corona-konjunktur-stödpaketet utökar staten sitt bidrag med 100 procent, vilket innebär att miljöbilsbonusen kan bli så hög som 9 000 Euro i bästa fall.

Konkret betyder detta att el-, vätgas- och laddhybridbilar kan vara nästan lika prisvärda i inköp som en motsvarande fossilbil, men det gäller såklart inte för alla modeller. Mest rabatt får nämligen de som väljer en renodlad el- eller vätgasbil i den lägre prisklassen, det vill säga upp till 40 000 Euro. Här betalar staten ut ett bidrag på 6 000 Euro samtidigt som tillverkaren rabatterar bilen med 3 000 Euro. Detta gäller dock till skillnad från den tidigare miljöbonusen endast till slutet av 2021.

**För miljöbilar upp** till 65 000 Euro stiger bidraget från hittills 5 000 Euro (2 500 Euro från staten, 2 500 Euro rabatt från tillverkaren) till 7 500 Euro (5 000 Euro från staten, 2 500 Euro rabatt från tillverkaren). För el- och vätgasbilar som kostar mer än 65 000 Euro utgår inget stöd överhuvudtaget, vilket innebär att exempelvis den dyraste Audi E-tron och Tesla Model X inte är berättigade för bonus. Däremot finns både den lite billigare E-tron 50 Quattro, Tesla Model 3 LR och Model S med på listan.

För laddhybrider i den lägre prisklassen (återigen upp till 40 000 Euro) gällde hittills en miljöbonus på 4 500 Euro (2 250 Euro från staten, 2 250 Euro rabatt från tillverkaren). Även här har man fördubblat det statliga stödet, vilket betyder att man numera kan räkna med en bonus på 6 750 Euro. För lite dyrare laddhybrider (upp till 65 000 Euro) utgick hittills ett bidrag på 3 750 Euro. I samband med innovationsbonusen ökar bidraget till 5 625 Euro. Fram till den 31 december 2020 har man dessutom tillfälligt sänkt momsens på tyska nybilar från 19 till 16 procent.

**Är det med** andra ord fritt fram att köra ned till Tyskland och hämta ut en tokbillig miljöbil? Tyvärr är det inte så enkelt. För att man som privatperson ska få ta del av miljöbonusen gäller det att bilen registreras i Tyskland. Dessutom måste bilen vara fortsatt registrerad i minst sex månader. För någon som inte bor i Tyskland blir det därmed snudd på omöjligt att ta del av bonusen för en nybil.

Detsamma gäller dock inte begagnade miljöbilar. Dessa kan mycket väl importeras till Sverige samtidigt som man får ta del av bonusen. Även här finns det ett par saker att ta hänsyn till. Bilen i fråga får inte vara äldre än tolv månader, får inte ha körts längre än 1 500 mil och måste dessutom vara registrerad den 4 november 2019 eller senare. Bilen får inte heller ha tagit del av miljöbonusen innan försäljningen.

**Uppfyller bilen samtliga** krav kan man ta del av miljöbonusen för bilar i prisklassen mellan 40 000 och 65 000 Euro, det vill säga 7 500 Euro för el- och vätgasbilar eller 5 625 Euro för laddhybrider. Samtidigt gäller att bilen (även efter importen till Sverige) måste vara registrerad i minst sex månader på den personen som söker miljöbidraget, annars blir man i värsta fall återbetalningsskyldig.

Man söker bidraget via en onlineformulär på [bafa.de](https://bafa.de), där man även hittar en [lista över de bilarna som är bidragsberättigade](#).

### 3. Krisande Jaguar får inget statligt stöd.

Jan-Erik Berggren

17 augusti 2020

**Ett åldrande modellprogram. Coronakris och en elektrifiering som hackar. Det är en tung sommar för krisande Jaguar som tvingas söka lån i Kina för att överleva.**



Indiska Tata-koncernen köpte Jaguar Land Rover från Ford 2008. I perioder har den nya koncernen omskrivits som en succé men det har också funnits kriser. Elbilen [Jaguar I-Pace](#) utsågs till [Car of the Year i Europa våren 2019](#) men resten av modellprogrammet är ålderstiget och framför allt Jaguar har problem på flera marknader.

Den 10 september sätter sig den förre Renault-chefen Thierry Bolloré på vd-stolen efter att Ralf Speth sparkats. Och Bolloré har att göra. Nyligen noterade JLR en förlust på närmare fyra miljarder kronor för årets andra kvartal och ett sparpaket på närmare 30 miljarder har lagts bara för 2020. För att klara krisen har JLR tagit lån hos kinesiska banker på motsvarande 7 miljarder kronor.

JLR hade hoppats få hjälp av den brittiska statens speciella fond för industrier som drabbats under coronapandemin men nyligen strandade de förhandlingarna, enligt uppgifter i Financial Times. Enligt uppgifterna kvalade inte den indiska koncernen in för att få hjälp av brittiska skattebetalare. En anledning till att JLR inte fick pengar var att de inte gick med på att snabbare fasa ut bensin- och dieselmotorer och öka takten i elektrifieringen.

Förutom en snabb ekonomisk nödplan så behöver Thierry Bolloré se över modellprogrammet och hitta en hållbar strategi för framtiden.

Sportbilen [F-Type](#) anses ha en särställning trots att försäljningen är minimal. Enligt uppgifter från Tata finns två vägar att gå med F-Type: bygga en variant med mittmonterad bensinmotor eller bygga en renodlad elbil. Jaguar har skyddat namnet EV-Type vilket kan vara en fingervisning. F-Type fick i år en mindre ansiktslyftning och väntas säljas i alla fall under 2021 och 2022.

Lyxiga [XE](#) ansiktslyftes förra året men försäljningen har inte påverkats nämnvärt. Det här är en modell som verkligen ligger illa till då det anses för dyrt att konkurrera med till exempel [BMW:s 3-serie](#).

Samma öde kan drabba [XF](#). Både sedan och kombi förnyas lätt nästa år men senast 2025 kommer troligen XF plockas bort. Kanske ersätter Jaguar XE och XF med en helt ny modell.

Nästa år var det tänkt att en eldriven [XJ](#) skulle presenteras men enligt Financial Times har projektet försenats i minst ett år. Nya [XJ ska byggas på en ny plattform](#) och kan komma till handlarna tidigast sent 2022.

Bland suvarna kommer [E-Pace](#) att få en lättare ansiktslyftning i höst inför modellåret 2021. Det handlar främst om ny design på lyktor och ett nytt informationssystem med större bildskärm. Troligen får E-Pace någon form av hybriddrivlina och en ny generation kan komma 2023.

Elbilen I-Pace utsågs till [Car of the Year 2019](#) men fick också mycket kritik för långsam laddning och krångel med laddkapaciteten. Modellen har sålt bra i Europa men gått sämre i Nordamerika. En mjukvaru-uppdatering i vintras ökade räckvidden med åtta procent och till nästa år får bilarna i Europa en bättre ombordladdare.

[F-Pace](#) säljer bra i USA och vi får en uppdaterad version till modellåret 2021. Uppdateringarna motsvarar de på E-Pace och även F-Pace får en hybriddrivlina 2022 eller 2023.

Jaguar har viskat om även en större SUV, [J-Pace](#), med tre stolsrader. Men precis som en eventuellt eldriven ny XJ ska J-Pace byggas på den nya plattformen. Därmed kan även den här modellen bli försenad. J-Pace ska konkurrera med [BMW X7](#), [Porsche Cayenne](#) och [Audi Q7](#). Om Jaguar får ihop tillräckligt med pengar för att färdigställa den nya plattformen kan en J-Pace lanseras 2022.

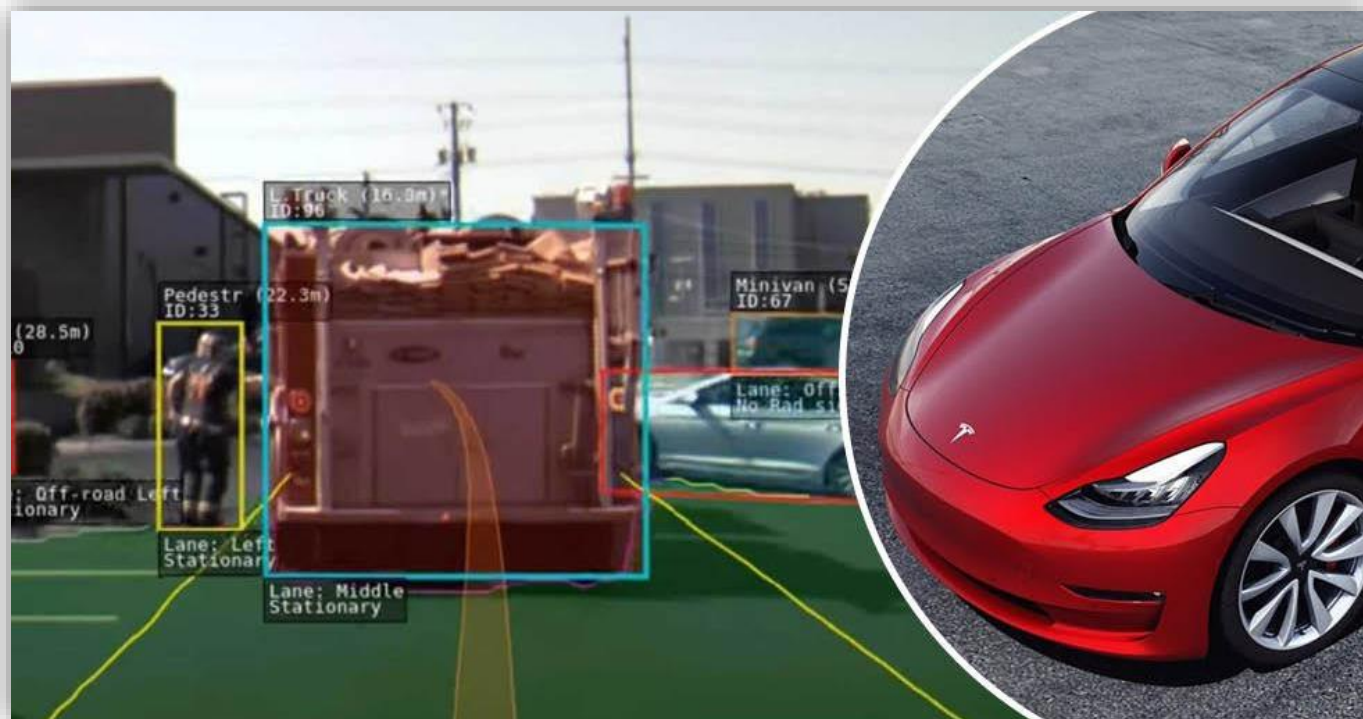
**Jan-Erik Berggren**

#### 4. Elon Musk lovar jätteklov för Teslas nya Autopilot.

Publicerad 2020-08-17 kl 13:09

Text Erik Söderholm

Teslas uppdaterade Autopilot ska snart börja rullas ut till ägarna.



Det har stormat rejält kring Teslas Autopilot de senaste åren. Systemet har hamnat i hetluften flera gånger, bland annat på grund av [allvarliga olyckor](#), och Tesla har även kritiserats för [vilseledande marknadsföring](#).

Sedan systemet lanserades första gången har Tesla förtydligat att det fortfarande är föraren som har ansvaret. Samtidigt har många andra biltillverkare valt att lansera mer försiktiga system som i vissa fall inte kan aktiveras alls på vägar som de inte är utvecklade för.

**Tesla håller just nu** på att skriva om Autopilotsystemet helt, inklusive "Total självkörningsförmåga", ett tillval som ger fler finesser och som gör att bilen kan ta över större delar av körningen.

Läs också: [Tesla pressas efter dödsolycka med Autopilot](#)

Börjar rullas ut inom några veckor

**Nu utlovar** Teslachefen Elon Musk att det nya systemet blir ett "jätteklov" när det gäller förbättringar. Det ska skickas ut med en mjukvaruuppdatering i begränsad omfattning inom 6–10 veckor, lovar han, enligt [Electrek](#).

Förmodligen får vi vänta lite längre än så innan systemet skickas ut till alla Teslaägare. Det är inte klart när systemet är klart att rullas ut till hela bilflottan.

**Elon Musk är inte** främmande för vågade uttalanden men det är inte alltid de stämmer överens med verkligheten. Han lovade till exempel redan 2017 att en Tesla ska kunna köra helt själv genom USA, men ett år senare erkände han att utmaningarna med den typen av system är enorma.

Läs också: [Tesla stäms för Autopilot: "Håller inte vad de lovar"](#)



**Erik Söderholm**

### Relaterade artiklar



### [Tesla pressas efter dödsolycka med Autopilot](#)

[Hård kritik mot systemet som inte stängdes av trots flera varningar.](#)



### [Tesla tog bort Autopilot på distans: "Du har inte betalat"](#)

[Bilköparen blev av med viktiga tillval och tvingas nu köpa dem separat.](#)



## 5. BMW stoppar flera laddhybrider, ägare avråds från att ladda.

Redaktören bytbil 2020-08-17

### Flera olika modeller återkallas efter allvarligt produktionsfel



*Flera laddhybrider från BMW återkallas, däribland X2.*

BMW återkallar inte bara elva modeller efter ett produktionsfel. Den tyska tillverkaren stoppar också leveranserna och ägare av de berörda modellerna uppmanas att inte ladda sina bilar. I värsta fall kan felet leda till kortslutning i hybridbatteriet.

Det är tyska [Auto Motor und Sport](#) som kommer med avslöjandet.

Enligt tidningen har interna kontroller visat att en felaktig svetsning på högspänningsbatteriet inte avlägsnats helt under perioden 13 mars till 6 augusti i år. Det kan, enligt BMW själva, leda till kortslutning på högspänningsbatteriet. De berörda modellerna (endast laddhybrider) är 3-serie, 3-serie Touring, X1, X2, X3, X5, 2-serie Active Tourer, 5-serie, 5-serie Touring, 7-serie och Miny Countryman.

I skrivande stund känner BMW inte till några olyckor. Men enligt Auto Motor und Sport vidtas omedelbara åtgärder.

Leveranser av ovan nämnda laddhybrider har nu stoppats och de bilar som redan nått kunder återkallas. Det ska handla om 4.460 exemplar världen över. Ägare av modellerna ska kontaktas skriftligt omedelbart för att få sina bilar åtgärdade. Dessutom uppmanas berörda ägare att inte ladda sina bilar.

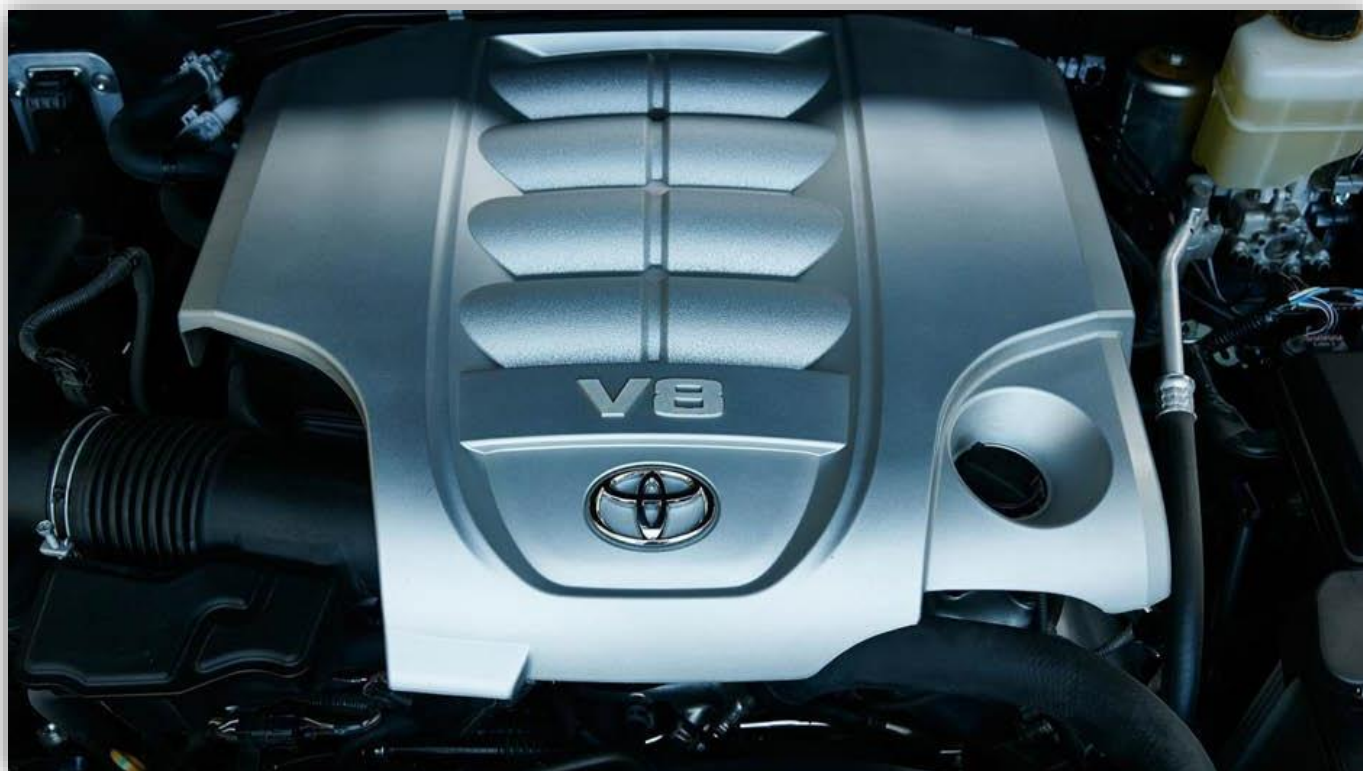
Inspektionen i verkstaden ska ta cirka 30 minuter, rapporterar BMW.

Det är oklart hur många svenska ägare som berörs. Bytbil har sökt BMW Sverige som hälsar att de återkommer med information.

## 6. Uppgifter: Toyota stoppar utvecklingen av nya V8-motorer.

Publicerad 2020-08-13 kl 15:41, text Erik Söderholm

Nu blir det turboladdade V6-motorer istället, enligt obekräftade uppgifter.



**FILM:** <https://youtu.be/Z4Gvl43h4aE>

**Trots den stora** satsningen på hybridbilar som Toyota började med redan på 1990-talet finns det fortfarande kvar en del V8-modeller i koncernens utbud.

Stora suven Toyota Land Cruiser finns till exempel med en stor V8-motor, och även koncernsyskonet Lexus har flera V8-modeller.

**Nu kommer uppgifter** från Japan som tyder på att Toyota ska stoppa utvecklingen av nya V8-motorer. Anledningen är att märket behöver sänka snittutsläppet för modellerna, och coronaviruset innebär också att Toyota behöver prioritera annat än utveckling av V8-motorer.

Som ersättare planerar Toyota att erbjuda mindre V6-motorer med turbo.

**Uppgifterna dyker upp** bara någon vecka efter att BMW meddelat att [dieselmotorn med fyra turbo läggs ned](#), och Volkswagen ska sluta sälja [V8-dieselmotorn som sitter i Touareg](#).

### Relaterade artiklar

[Lista: 9 bilmodeller som läggs ned – kommer du sakna dem?](#)

[Biltillverkarna måste spara och därför läggs flera forna storsäljare ned.](#)

## 7. Drömgränsen för laddbilar nådd: Nu kör Europa om Kina.

Publicerad 2020-08-14 kl 7:02, text Erik Söderholm

**En halv miljon laddbilar har sålts i Europa hittills i år. Därmed är Kina omkört, visar nya siffror.**



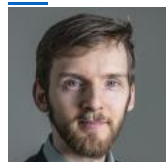
**Försäljningen av elbilar** har fullständigt exploderat i Kina de senaste åren, och en viktig anledning har varit de statliga subventionerna.

Men den senaste tiden har ökningen uteblivit, dels på grund av coronapandemin och dels eftersom Kina börjat fasa ut vissa subventioner kopplade till elbilsköp.

**Nu visar det sig** att Västeuropa (EU plus Norge, Schweiz och Island) faktiskt sprungit om Kina när det gäller antalet sålda laddbilar under perioden januari till juli, enligt nya siffror från bilanalytikern Matthias Schmidt.

Sett till helt eldrivna bilar leder fortfarande Kina med 378 000 sålda elbilar hittills i år jämfört med 269 000 i Västeuropa. Men räknar vi även in laddhybrider ökar totalsiffran till 500 000 sålda laddbilar i Västeuropa mot 486 000 i Kina.

**Det är en viktig milstolpe** som kan bero på att många europeiska länder nu infört stora subventioner på elbilar. I exempelvis Tyskland får elbilsköparna [extremt stora rabatter just nu](#).



Erik Söderholm

## 8. Elbilen Lucid Air följs av en suv – klar inom tre år.

Publicerad 2020-08-14 kl 10:41, text Erik Söderholm

”Jag kan bekräfta att vi gör en suv på samma plattform som Lucid Air”, säger märkeschefen.



**Amerikanska** uppstickaren Lucid har i flera års tid utvecklat en eldriven sedanmodell. Tidigare i veckan kom beskedet att den får en [räckvidd på över 80 mil](#) enligt den amerikanska körcykeln.

Nu avslöjar chefen för Lucid Motors, Peter Rawlinson – som har ett förflutet på Tesla och utvecklat Model S – att märket också ska lansera en suv.

– **Jag kan bekräfta** att vi gör en suv på samma plattform som Lucid Air. Jag ska sätta den i produktion så tidigt som 2023. Det är visionen. Och det är väldigt, väldigt viktigt eftersom vi behöver skala upp för att företaget ska växa, säger han i en intervju med [Green Car Reports](#).

Den nya suven blir ungefär lika lång som Lucid Air för att förenkla produktionen, men i övrigt finns inga detaljer om den nya elsuven.

Läs också: [Första testet: Lucid Air får räckvidd på över 80 mil](#)



Erik Söderholm

## 9. Bekräftat: Svenska köpare blir utan nya Ford Bronco.

Publicerad 2020-08-17 kl 6:53, text Erik Söderholm

Fords terrängikon kommer i nytt utförande – men inte för svenska köpare.



**FILM:** [https://youtu.be/mBZomqq\\_ilw](https://youtu.be/mBZomqq_ilw)

**Ford har visat** upp en [ny generation av klassiska modellen Bronco](#), som först dök upp redan 1965 och var en föregångare till dagens suv-modeller.

Detta är en enorm satsning för Ford som hoppas kunna locka både nya och gamla Broncofans att slå till på den nya modellen. Den kommer i inte mindre än tre olika versioner och det finns en uppsjö tillbehör för den som vill göra sin Bronco mer personlig.

**Ford säger sig ha** fått in över 165 000 förhandsbokningar på Bronco från amerikanska köpare. Det kostar 100 dollar att boka ett exemplar.

Höga utsläpp

**Men den som** hoppas kunna köpa en Bronco hos en svensk eller europeisk Fordåterförsäljare väntar förmodligen förgäves. Varken två- eller fyradörrarsversionen av "stora" Bronco eller den mindre versionen Bronco Sport ska säljas officiellt i Europa, bekräftar Ford.

– Den har utvecklats helt och hållet för nordamerikanska marknaden. Det finns i nuläget inga planer på att ta den till Europa", säger en talesperson för Ford till tidningen Automobilwoche.

**Att godkänna** Ford Bronco Sport, som bygger på samma plattform som suven Kuga, borde inte vara alltför invecklat. Men de större modellerna kan vara svårare att typgodkänna, särskilt om Ford inte tidigt i utvecklingen bestämt att den ska säljas i Europa.

Ford har än så länge inga helt eldrivna bilar ute till försäljning och bara två laddhybrider. Att börja sälja Bronco i Europa skulle förmodligen höja Fords snittutsläpp för koldioxid för mycket. Ingen av bilarna finns med dieselmotor eller hybriddrift.

Läs också: [Här är nya Ford Bronco](#)

## 10. Land Rover siktar på vätgasdrivna suvar.

Publicerad 2020-08-17 kl 13:49

Text Maria Dahlin

**”Projekt Zeus” kan resultera en Range Rover Evoque med bränslecellsteknik. Men siskonmärket Jaguar håller sig enligt uppgift till elbilar.**



*Range Rover Evoque, som lagom till 2025 kommer i ny generation, tros vara förlagan till den vätgasbil som Land Rover tar fram i projekt Zeus.*

**Varken Volvo eller Mercedes** tror på bränsleceller i vanliga bilar och satsar istället på det lastbilar och andra tunga fordon.

Men en biltillverkare som fortfarande ser drivlinans potential i personbilar är Jaguar Land Rover, som med sitt projekt Zeus ska utveckla en vätgasdriven suv.

– **Vi tror verkligen** att vätgas har en viktig plats, särskilt i större bilar, sa biltillverkarens produktutvecklingschef Nick Rogers tidigare i somras.

**Projekt Zeus** är ett samarbete med bland andra Delta Motorsport och inom kort ska det visas upp en vätgasdriven konceptbil i suvkostym. Den ska ha off-roadegenskaper, dragmöjlighet och generös räckvidd. Brittiska [Autocar](#) spår att det blir något i stil med Range Rover Evoque, vilken kommer i ny generation någon gång i mitten av detta årtionde. Autocar tror också att vi kan förvänta oss en vätgasdriven Range Rover, Range Rover Sport och Range Rover Velar lagom till 2030.

Tekniken är svårare att förpacka än batteridrift, men vätgasens fördelar är att tankningen går på bara några minuter, till skillnad från att ladda en elbil.

– **Vätgas är en** idealisk applikation för de större fordonen i vår lineup, eftersom ju större bilen är ju mindre avkastning får du på batteripaketet. Med mängden energi du måste kunna lagra i ett batteri sätter dig i en situation där bilarna blir tunga, eftersom de måste använda mycket energi bara för att bära runt på sin egen vikt, säger Nick Rogers.

Jaguar å sin sida, som redan har släppt elbilen I-Pace och jobbar med att göra om lyxlimousinen XJ till elbil, kommer troligtvis skippa vätgasen, då deras bilar generellt är mindre än Land Rovers.



**Maria Dahlin**

**Läs mer om:**



### [Nytt system minskar risken för åksjuka i självkörande bilar](#)

[Ska fungera både i dagens och framtidens bilar.](#)

### [Land Rover förlorar rätten till Defender – inte tillräckligt unik](#)

[Grönt ljus för uppstickaren att lansera en egen version av klassiska terrängikonen.](#)

### [Är sommarfyndet en klassiker?](#)

[Avsnitt 184: Semestern väcker billusten hos många som i normala fall aldrig skulle fundera på att skaffa bil. Kan en klassiker vara vägen till ett billigt biläggande under sommaren? Och vilken ska man i så fall välja? I Bilrådet söker vi en biffig husvagnsdragare till ett par långpendlande hundentusiaster i Norrland.](#)

### [Land Rover satsar på ny laddhybrid med vätgasdrift](#)

[Går tvärt emot flera konkurrenter.](#)

### [Ineos Grenadier är en inofficiell uppföljare till Land Rover Defender](#)

[Fick inte köpa maskinerna för att bygga en ny Defender – då tog han saken i egna händer.](#)



## 11. Honda Jazz, ett litet rymdmonster.

Av Michael von Maydel

Publicerad 2020-08-14, 12:05

Uppdaterad 2020-08-14, 15:14

Den något udda fågeln i Hondas modellutbud får nu en ersättare som i Europa enbart säljs i ett speciellt hybridutförande.



*Nykomlingens uppsyn får nog inga hjärtan att slå snabbare, då såg föregångaren bättre ut. Trots sina kompakta yttermått är Jazz betydligt större än man tror.*

### VAD ÄR NYTT?

Nya Honda Jazz är just precis det: helt ny. Formmässigt lånar bilen en del designelement från nyligen presenterade Honda e, något vi kommer att se hos flera modeller framöver. Exteriören har endast lite gemensamt med bilen den ersätter och nykomlingen presenterar sig med ett nytt, avskalat och något sparsmakat yttre. Den ser bredare och lägre ut samtidigt som framåtsikten har förbättrats avsevärt genom att man använt sig av en endast hälften så bred A-stolpe som i föregångaren.

Nya Jazz erbjuds dessutom i två olika karossvarianter. Vanliga Jazz som halvkombi kostar från 234 500 kronor i Comfortutförande, medan den något högre, skogsmulleinspirerade Crosstar kostar från 275 900 kronor i Executiveutförande.

De lägre utrustningsnivåerna (Comfort, Elegance) finns inte tillgängliga i Crosstar. Om vi ska vara hel ärliga är dock den exteriöra delen inget större försäljningsargument och kommer knappast få kundskaran att flockas kring bilen hos handlarna.

**Förutom på drivlinan verkar det mesta krutet** ha lagts på interiören. Skillnaden mellan den blott tre år gamla föregångaren och efterföljaren är ytterst påtaglig, både när det gäller design och materialvalet.

Hela instrumentbrädan har designats från grunden med en centralt placerad infotainmentskärm (vad annars?), ett heldigitalt instrumentkluster bakom ratten och, glädjande nog, fysiska knappar och vred som styr värmen och ventilationen.

De digitala systemen är visserligen ganska enkla, men tydliga och överskådliga. På centralskärmen informeras man om vädret, lediga parkeringsplatser, har tillgång till navigationssystemet samt musik- och telefontjänster. Självklart har man även integrerad Apple CarPlay och Android Auto samtidigt som nya Jazz är den första generationen som erbjuder en WiFi Hotspot.

Den största utmaningen för Hondas ingenjörer borde dock ha varit att få till utrymmet och variationsmöjligheterna som kännetecknar bilen, trots den komplicerade och platskrävande hybriddrivlinan.

Här krävdes bland annat modifieringar av insuget, motorstyrningen och växellådan. Även bränsletanken fick flytta på sig och finns numera lågt placerad under framstolarna. Resultatet är ett bagageutrymme på 298 liter med stolarna uppfällda. Fäller man baksätet kan man lasta upp till 1 203 liter. Det är inte illa för en bil i den här storleksklassen.

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** Motormässigt håller man däremot inte fast vid gamla ideal utan väljer en ny väg, i alla fall här på den europeiska marknaden. Kompaktbilens hybriddrivlina består av en 1,5-liters sugmotor som tankas med bensin och som levererar 97 hk, en generator på 70 kW samt en 80 kW stark elmotor, ett mindre litiumjonbatteri och en by-passkoppling.

Förbränningsmotorn driver huvudsakligen generatoren som i sin tur producerar energin till elmotorn. Tanken är alltså att den lilla Hondan i huvudsak ska framföras elektriskt, vilket lyckas bättre än väntat tack vare ett hyfsat vridmoment på 253 Nm.

Först när man har riktigt bråttom (eller i hastigheter mellan 80 och 120 km/h) inkluderas förbränningsmotorn i framdrivningen och gör det ganska högljutt. Kör man ännu snabbare återgår förbränningsmotorn till sin huvudsakliga uppgift att ladda generatoren och den kopplas därmed ifrån framhjulen. Övergången mellan de olika stegen sker ytterst mjukt så länge man inte stressar bilen allt för mycket med högerpedalen.

Honda Jazz är ingen raket trots sin hybriddrift utan satsar mer på sitt- och fjädringskomfort. Sprinten från 0 till 100 km/h tar 9,4 sekunder och vid 175 km/h tappar den lilla sugmotorn flåset.

**NÖRDFAKTA.** Visste du att Honda Jazz inte alls heter Jazz egentligen? På den globala marknaden säljs bilen under namnet Fit, vilket dock utdömdes som opassande på den europeiska marknaden. Speciellt i Sverige är vi ytterst tacksamma för namnbytet.

**BORDE JAG KÖPA EN?** Ett diskret yttre blandat med en tilltalande interiör och dessutom en hybriddrivlina som passar bilens komfortbetonade karaktär. Nya Jazz har definitivt oddsen på sin sida när den släpps i Sverige.

Förbättringarna jämfört med föregångaren är stora, men dessvärre gäller det även prispåslaget för nykomlingen. Kostade gamla Jazz från 162 900 kronor, får man gräva betydligt djupare i fickorna för att ha råd med efterföljaren. Grundpriset för hybriden börjar på 234 500 kronor och då ingår inte särskilt mycket utrustning.

## HONDA JAZZ

### TEKNISKA DATA

**MOTOR:** R4, bensin, 1 498 cm<sup>3</sup>, 97 hk vid 5 500 r/min, 131 Nm vid 4 500 r/min. Elmotor, 80 kW, 253 Nm. Steglös växellåda. Framhjulsdrift.

**KAROSS:** L/b/h 4 044/1 694/1 526 mm. Axelavstånd 2 517 mm. Bagagevolym 298–1 203 liter. Tjänstevikt 1 300 kg.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 9,4 sek. Toppfart 175 km/h. Förbrukning 3,6 liter/100 km.

**PRIS:** Från 234 500 kronor. Aktuell nu.

### SUMMERING

**BÄST:** Trevlig drivlina, påtagligt bättre än föregångaren, vansinnigt variabel.

**SÄMST:** Högt prispåslag, tråkigt yttre.



*Honda Jazz Crosstar*



## 12. Nya Mini Cooper John Cooper Works GP på Sachsenring.

AV BOBBY GREEN 2020-08-17 KL 16:20

Liten och snabb



**FILMER:** [https://youtu.be/beqc\\_pesRFA](https://youtu.be/beqc_pesRFA)

Nya Mini Cooper John Cooper Works GP har varit ute och härjat på Sachsenring och så här såg varvet ut. När mållinjen passerades stod klockan på 1:38.48 vilket gör att Minin bland annat är en sekund snabbare än BMW M6 Gran Coupé Competition. GP-versionen har 306 hästar, 450 newtonmeter och krafsar runt på framhjulen via en åttastegad automatlåda med diffspärr.

**Bonusklipp nedan.**

**FILM:** <https://youtu.be/zO7GPur3wMM>

[Snabbaste och mest kraftfulla Minin är här](#)

[Nya Mini John Cooper Works GP har varit på Ringen](#)

[Tog sig runt på under åtta minuter](#)

[Mini John Cooper Works bjuder nu på 306 hästar](#)

[Clubman och Countryman uppdateras](#)

### 13. Elbilsbatteri direkt i chassit ska ge längre räckvidd.

Publicerad 2020-08-14 kl 13:15, text Erik Söderholm

**Kinesiska CATL utvecklar en ny typ av battericeller som ska kunna paketeras mycket effektivare än dagens batteripaket.**



**Det pågår just nu** intensiv forskning hos både bil- och batteritillverkare för att få fram bättre elbilsbatterier. Även om batterierna i dagens elbilar har överlägsen teknik jämfört med bara några år sedan finns flera intressanta nyheter runt hörnet.

Mest uppmärksamhet har kanske de så kallade solid state-batterierna fått. De ska ha högre energitäthet vilket innebär att elbilsägaren får längre räckvidd trots att batteriet inte är större eller tyngre än i dag.

Effektiv paketering

**Kinesiska** batteritillverkaren CATL vill gå ett steg längre och utvecklar just nu en ny teknologi som innebär att battericellerna kan integreras direkt i elbilens chassi.

I dagens elbilar sitter batteripaketet oftast under kupén för att ge låg tyngdpunkt och bättre paketering. Men om battericellerna kan integreras i chassit försvinner behovet av ett separat batteripaket som gör paketeringen mindre effektiv.

**CATL hävdar att** den nya tekniken möjliggör fler battericeller och därmed längre räckvidd. CATL:s styrelseordförande Zeng Yuqun hintade om upp till 80 mils räckvidd, men det är oklart i vilken körcykel och i vilken typ av bil.

Till nackdelarna hör att battericellerna borde bli svårare att byta ut, reparera eller serva eftersom de sitter så tätt integrerade i chassit.

**Tekniken ska** lanseras "före 2030", enligt företaget.

## 14. Så påverkas partiklarna i kupén av fläktens inställning.

John Edgren 2020-08-14 kl 11:01

Även i bilen kan vi utsättas för skadliga partiklar. Nu visar en studie att rätt inställning på ventilationssystemet kan minska exponeringen markant.



Trafikverket har [beräknat](#) att luftföroreningar i trafiken årligen bidrar till 3 000 förtida dödsfall. 2 800 av dessa ska orsakas av bland annat kväveoxidpartiklar (NOx), och resterande 200 dödsfall av slitagepartiklar. Inom det området talar man ofta om PM10 och PM2,5, som består av både avgaspartiklar och slitagepartiklar från exempelvis däck, med en storlek under tio- respektive två och en halv mikrometer.

Även inne i bilens kupé utsätts vi för kväveoxider och olika slitagepartiklar. Nu har University of Birmingham undersökt hur man kan förbättra luftkvaliteten i kupén genom att ha rätt inställning på bilens ventilationssystem.

Fyra fordon fick köra en slinga på tre olika vägtyper runt Birmingham. Forskarna experimenterade med ventilationen och mätte halterna av PM10, PM2,5 samt PM1, ultrafina partiklar. Även nivåerna av kväveoxid och kvävedioxid mättes.

Vägvalet spelade en stor roll, visade undersökningen. Sträckorna i tätort var värst, följt av ringleder och sedan landsvägar. Det visade sig dessutom att den mest förmånliga inställningen av ventilationen sänkte exponeringen av PM2,5 med 49 procent och nivån av kvävedioxid med 35 procent, jämfört med luftförhållandena utanför bilen. Den lägsta exponeringen fick de som åkte med rutorna uppe, utan luftkonditioneringen påslagen och ventilationen satt på recirkulation av luften.

– Våra slutsatser visar att passagerare i fordon kan påverka sin exponering och den dos som inhaleras med hjälp av ventilationen. Det här kan ge signifikanta hälsoeffekter för de mest utsatta grupperna, som professionella förare, säger doktor Vasileios Matthaïos, studiens huvudförfattare.



## 15. Tillverka egen dragkrok.

Robert Gustavsson › Skribent

Publicerad 2020-08-13 kl 05:45

**Fråga:** Kan man tillverka en dragkrok till en veteranbil och få den godkänd?  
Börje



**Svar:** Ja det får man. Bilprovningens tekniker PA Blommefors ger följande tips: Innan du börjar bygga är det viktigt att tänka att du dimensionerar konstruktionen ordentligt. Du måste även tänka på vilken tillåten släpvagnsvikt bilen har. Vid dimensioneringen av kopp-ling kan det behövas en hållfasthetsberäkning som visar att konstruktionen klara "önskad" släpvagnsvikt, vid släpvagnsvikt över 1500 kg krävs så kallade förstörande provning. Saknas uppgift om tillåten släpvagnsvikt görs en bedömning av dragets konstruktion, infästning i bilen, bilens lämplighet etc vid besiktningen för fastställande av släpvagnsvikt.

Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO) har tagit fram en bygghandbok för ombyggda och amatörbyggda fordon. I den beskrivs även dragkrokar och ger en del matnyttiga tips.

Så lång PA Blommerfors. Nu skriver du inte vad det är för bil men en sökning på internet kan göra att du hittar rätt krok för din bil. Exempelvis har den engelska firman Watlings krokar till många udda modeller från Daf 33 till Bitter.

Lycka till med kroken

**Länkar:** [SFRO \(Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation\)](#)

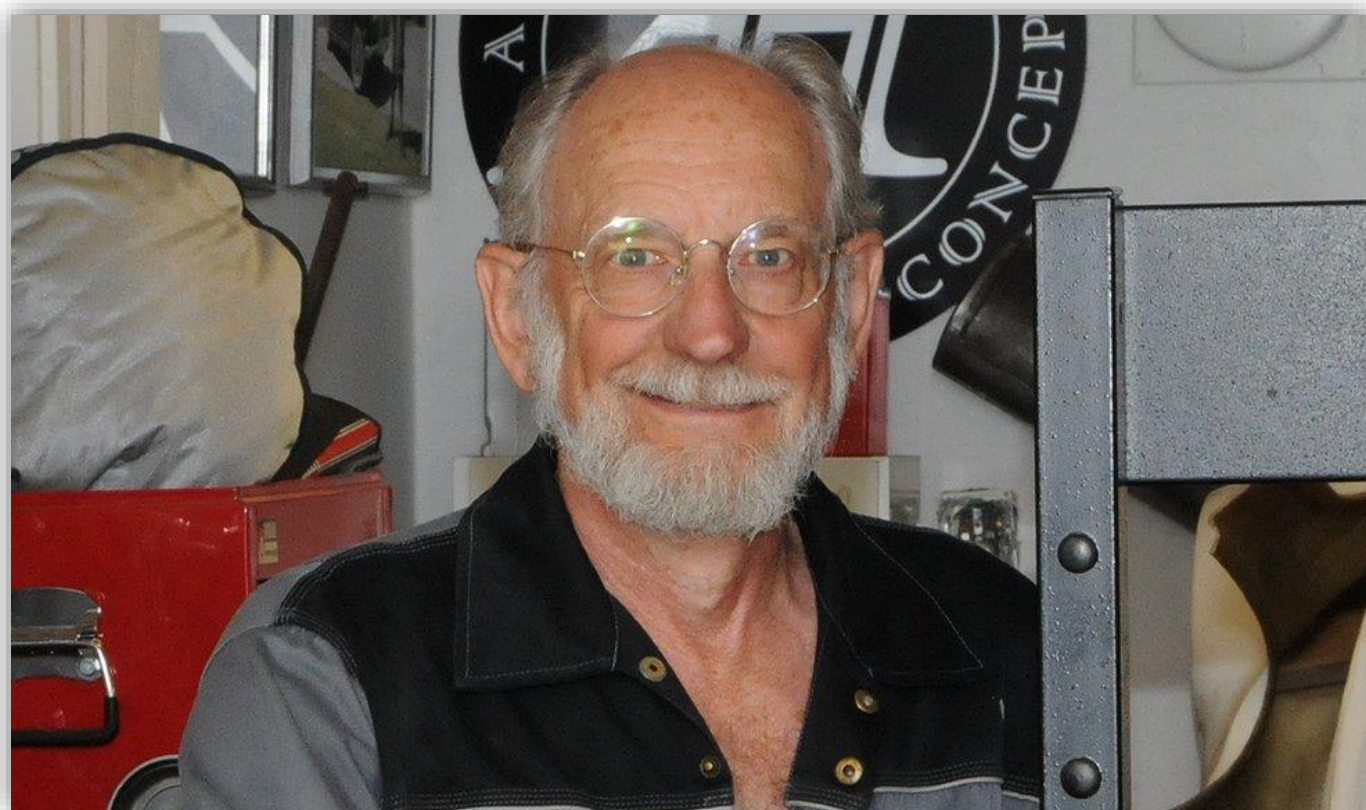


## 16. Här är "Bildoktors" nya bokprojekt: "Så många människoöden".

Redaktören bytbil

2020-08-14

Allt från pansarbeklädda Rolls-Royce med kulsprutor till storhetstiden i F1



*Bosse "Bildoktorn" Andersson har ett nytt bokprojekt igång om bilens historia.*

“Från Bertha Benz till Elon Musk”. Det är arbetsnamnet på de fem böcker Bosse "Bildoktorn" Andersson nu skriver om bilens historia tillsammans med sin fru.

– En ofta förutfattad åsikt är väl “Jaha, en bilbok? Jag är inte intresserad av bilar”. Men det är så många intressanta människoöden i bilens historia, säger han.

Tidigare i somras skrev Bytbil om Bosse “Bildoktorn” Anderssons drömprojekt med att [bygga sin egen sportbil](#). Det har han nu äntligen tid och pengar till efter alla år i rutan.

Förutom detta projekt har han sedan pensionen varit konferencier på olika företags- och bilträffar. Men efter att corona slog till har alla arrangemang blivit inställda.

Då föreslog hans hustru Monica ett annat projekt som biltokige Bosse inte kunde säga nej till.

– Hon kom med den utmärkta idén om att skriva böcker om bilens historia. Det är ett lika roligt som att bygga sportvagnen, säger Bosse Andersson.

– Jag är ju pensionär nu, så tiden finns.

Totalt ska det bli fem böcker om bilens historia. De ska ta avstamp i 1800-talet och sedan gå igenom olika viktiga tidsepoker för bilens framfart.

Arbetsnamnet lyder: "Från Bertha Benz till Elon Musk" och böckerna skriver han ihop med frun.

– Monica har skrivit det första kapitlet. Bertha var den första människan som körde en längre biltur 1888. Hon körde över tio mil till föräldrarna hemma i Tyskland och tömde apoteken på bensen. På vägen tillbaka hade hon en hel lista på förbättringar om vad man kunde göra med bilen.

För Bosse är det viktigt att få fram budskapet med böckerna. De ska nödvändigtvis inte bara tilltala tvättäkta bilnördar som honom själv.

– En ofta förutfattad åsikt är väl "Jaha, en bilbok? Jag är inte intresserad av bilar". Men det är så många intressanta människooöden i bilens historia och vi försöker lyfta fram människorna som på något sätt har påverkat.

Mycket information och många historier har han redan i huvudet. Men det hör förstås en bokprocess till att nu dubbelkolla om det faktiskt var som han trodde. Detta har han ju vid det här laget en vana av. Genom åren har han publicerat en mängd böcker, där "Fixa bilen med Bosse Bildoktorn" från 2015 är den senaste.

Själv fascinerar han av flera olika epoker. Bosse nämner de pansarbeklädda Rolls-Royce-bilarna som användes under första världskriget som ett exempel.

– Kan du tänka dig att ta en lyxbil idag och sätta en kulspruta på den och använda i krig? Sen efter kriget togs de tillbaka till England, man bytte karossen och sen användes de som vanliga bilar igen.

En annan favoritperiod för honom var Formel 1 efter andra världskrigets slut.

– En Lotus var en Lotus och en Ferrari var en Ferrari. Nu heter de saker som "Red Bull" och alla gör likadant. Men på den tiden kunde konstruktörer komma med egna idéer med dubbla hjul och ja, you name it. Den perioden var rent tekniskt väldigt intressant, säger han.

Samtidigt konstaterar Bosse att vi nu är tillbaka i en tid när det händer hemskt mycket på bilfronten. Han åsyftar då omställningen till elektrifierade fordon.

### **Vad tror du om framtiden för bilar?**

– Det där vet man aldrig. Men i sista boken ska vi kolla i spåkulan. När man läser artiklar från 50-talet pratades det ju om att vi skulle ha flygande bilar år 2000. Men ingen hade en enda tanke på internet. Vi kan egentligen aldrig veta vad som händer.

Förhoppningen är att ha den första boken klar i år. Just nu har han kontakt med olika förlag om vilka som potentiellt ska kunna ge ut böckerna.



**Bosse "Bildoktorn" bygger egen sportbil: "En dröm"**

**17. Lada 110 sågades vid fotknölnarna: "Allt är skevt och snett".**

Publicerad 2020-08-16 kl 15:12

Text Calle Carlquist

**BACKSPEGELN**

Överblivna skruvar och rost inuti kupén. Provkörningen av Lada 110 var en totalsågning. "Som att förflyttas 15–20 år tillbaka i tiden", skrev vår provförare.



*Lada 110 (2110) 1995–2007*

**Att få göra** en riktigt rejäl sågning hör till skribentens dolda lustar. Det gäller bara att invänta rätt tillfälle.

Ett sådant uppenbarade sig för Vi Bilägares Mikael Schultz när han i Vi Bilägare 9/2000 skulle författa texten till testet av Lada 110, en ryssbil som "såg modern ut". I rutan över bilens fördelar fanns också till intet förpliktigande ord som hyfsad (om bränsleekonomin) och skapligt (om bagageutrymmet), men sedan var det ris för hela slanten – och vilket ris sedan...

"**Nu blir man snart** utskälld igen, det är lika säkert som amen i kyrkan", värmdes Schultz upp. "Ilskna Lada-ägare kommer att hänga i luren och beskylla mig och testlaget för att vara bortskämda bilsnobbar som inte fattar ett smack av storheten med det ryska märket."

Sedan plockade Schultz fram artilleriet:

”**Nya Lada 110** är den i särklass slarvigast byggda bilen på den svenska marknaden. Misspassningarna är anmärkningsvärda, både på utsidan och insidan. Allt är skevt och snett på ett sätt som skulle få en japansk bilbyggare med yrkesstolthet att begå harakiri. Inuti bilen är det likadant. Det är inte mycket som passar ihop och mycket av materialen håller en klass som en normal biltillverkare inte skulle använda ens i sina allra första prototyper.”

Läs också: [Unikt besök: Följ med till Ladafabriken i Ryssland](#)

”Förtroendet för rysk bilbyggarkonst får sig ytterligare en knäck när vi hittar rostangrepp inne i kupén, närmare bestämt på ramen till förarstolen. Det ligger också en del skruvar, brickor och annat smått och gott på undangömda ställen lite varstans i bilen. Blev de över vid monteringen? Sitter verkligen allt fast?”

”**De yttre backspeglarna** säckar ihop efter någon minuts körning och faller ned i ett läge där man inte ser något i dem. Panelens friskluftinsläpp är så slappa att de faller ned i lägsta läge av egen kraft.”

”Att köra nya Lada-modellen är som att förflyttas 15–20 år tillbaka i tiden. Förarstolen är en ospänstig, tvättsvampsmjuk historia som ger noll stöd åt kroppen. Ladan är svårt understyrd och på krokiga vägar får man i princip brotta den genom böjarna.”

**Undanmanövern** blev hemsk:

”När gränsen för vad Lada tål passeras vid 70 km/tim överraskar bilen föraren med att blixtnabbt byta beteende, från plogande understyrning till att tvärt släppa med bakvagnen och börja studsa på yttre bakhjulet. Bilen är fullständigt omöjlig att kontrollera och är förmodligen för ett kort ögonblick uppe på två hjul.”

”**Att Lada är bullrig** är snarast en underdrift. Bilen väsnas svårt redan vid låga hastigheter och oljuden kommer från alla håll: motor, transmission, däck och vind.”

Rubriken till bilden, där 110:an glatt tittar ut ur en faluröd fasad, kunde bara bli en: ”Backa tillbaka, Lada!”

**I numret därpå** fanns mycket riktigt flera insändare som prisade Ladas förträfflighet.

Läs också: [Till Sovjet och tillbaka – med 50 bensindunkar på flaket](#)



Calle Carlquist

[Lada: Vi besöker fabriken i Ryssland](#)

[Var fjärde bil som säljs i Ryssland är en Lada. Men finanskrisen har satt ryska märket Lada under press. Vi har gjort ett besök i Rysslands svar på Detroit.](#)

[Till Sovjet och tillbaka – med 50 bensindunkar på flaket](#)

[Häng med till 1989 när testlaget hade råg i ryggen och styrde långtestbilarna mot öst.](#)

## 18. Audi TT RS en äkta sportbil.

Publicerad: 2020-08-13 kl 07:45, text: Robert Lagerström

**Praktisk och vettig? Nej, inte med bara två riktiga sittplatser och en ganska hög bränsleförbrukning. Däremot är Audi TT RS snygg, rapp och underhållande och faktiskt den första äkta sportbilen i TT-serien.**



Det är inte konstigt att folk gjorde tummen upp. När Audi TT presenterade under hösten 1998 var den oväntat nog nästan identisk med den konceptbil som hade visats tre år tidigare.

Och nykomlingen var iögonfallande. Den hade ett tjugigt detaljarbete och en formgivning som stack ut från mängden. Taket, fronten och baksdelen var välvda och stod i skarp kontrast till strikta horisontella linjer. En designklassiker var född!

Det trendiga lilla ekipaget var docka inblandat i allt fler krascher. Det uppträdde instabilt i höga hastigheter, måhända beroende på att många förare var ovana vid att köra sportigt. Modellen återkallades och förbättrades med bland annat spoiler, modifierad fjädring och elektronisk stabilitetskontroll.

Större generation två

TT kom att bli en stormsuccé. För att hänga med utvecklingen lanserade Audi och andra generationen 2006. Nu var bilen både längre och bredare, med en tuffare look där baksätet dock fortfarande var tillvändbart för vuxna människor. Under huven fanns en tvärställd, turbomatad tvålitersfyra på 200 hästar, som kunde bytas mot en kraftfullare men tyngre 3,2-liter V6.

Detta räckte för att hävda sig i klassen. Fast det fanns förstås snabbare konkurrenter. Därför blev Audis moteld TTS, 2008, som med tvålitersfyran klämde ur sig 272 hästar och gjorde 0-100 km / h på 5,2 sekunder. Övriga skillnader mot TT var bland annat 18-tumsfälgar, fyra avgasutblås och större luftintag framtill.

Män om TTS ändå inte räckte till? Jo, då fanns det ytterligare ett trumfkort under utveckling - TT RS! Denna nykomling lanserades 2009 och hade en kraftkälla som kunde leverera hela 340 hästar och 450 Newtonmeter. Rena dynamiten!



**ÄNDAMÅLSENLIG.** Jag kupén råder och sportig stämning som förstärks av en kraftig treekrad ratt, metallpedaler och aluminiumdetaljer. Byggkvaliteten är hög och vred, rattar och knappar har och precis känsla. Vid växelspaken finns Sport-knappen som ger en snabbare gasrespons samt ett maffigare ljud. Sportstolarna är sköna och omsluter kropp på rätt ställning, även om tillvalsstolarna tillför en enorm sportbils känsla.



**MUSKULÖSA LINJER.** Genom åren har TT-seriens formgivning av från det bulliga till ett stramare och modernare linjespel. De elaka strålkastarna, den biffiga grillen och de rejäla luftintagen förstärker bilden av ett snabbt och sportigt ekipage.



**KRAFTPAKETET.** Långt bak i motorrummet finns den tvärställda raka turbofemman, som tillhör bilens allra starkaste sidor. Cylindrarnas tändföljd, 1-2-4-5-3, bidra till det underbara ljudet.

### Ekon till 1980-talet

Det mest anmärkningsvärda var dock till motorn utgjordes av en turboladdad radfemman. Den gav ekon tillbaka till 1980-talet då konfigurationen, tillsammans med fyrhjulsdriften, var synonym med Audi, rally och sportighet. Eran varade ända till mitten av 1990-talet då motorn började ersättas av V6: eller och V8: eller.

Att tyskarna dammade av radfemman var förstås ingen nedgång. I bilvärlden public det att sticka ut, gärna bejaka sin historia och första skapa moderna ikoniska modeller. Snabb arbetet med att ta fram ett nytt krutpaket med fem cylindrar tillsammans faktiskt form in man had en bil att sätta den i.

Motorblocket kom från VW Jetta och den 2.480 kubik stora motorn försågs med dubbla överliggande kammar och 20 ventiler. Hela klabbet vägde bara 183 kilo och gav det lilla ekipaget smidiga egenskaper. Tack vare de kompakta måtten kunde driva källan placeras långt bak i motorrummet, för en gynnsam viktfördelning.

Den rejäla turbosnurrar ser till att det maximuma vridmomentet är närvarande ändring från 1.600 varv upp till 5.300. Det innebär att TT RS kommer iväg kvickt. Så kan den också göra 0-100 km / h på under 4,6 sekunder. Det var förresten det biffiga vridet som gjorde att man valde och manuell växellåda: VW-koncerner dåvarande dubbelkoppling klarade inte krafterna.

### Mer muskulös

Utseendemässigt är TT RS något mer muskulös än sina syskon, även om skillnaderna är diskreta. Den har en framåtlutad hållning, större luftintag samt stötfångare och sidokjolar med ett kantigare avslut. Den är även tio millimeter lägre och försedd med RS-emblem på intetsägande annat grillen och bagageluckan.



**TVÅSITSIG.** Ja, det är ju det här med baksätet, som är för litet för och eller två fullvuxna individer. Men bagageutrymmet är hyfsat stort och även bakdelar med spoilern är snygg att titta på. Hos Roadstern tar suffletten en del plats.

Nykomlingen togs emot med öppna armar när presentatörerna under våren 2009. Förutom de rappa och seriesamma köregenskaperna prisar motorljudet, jag synnerhet med ett aktiverat Sport-läge. Då blir gasresponsen snabbare, samtidigt som vänster avgaspipa stängs och ger en skönsång som både djupnar och morrar högt, inte långt från en V10.

#### **Smidig och kvick**

Men hur är bilen att köra? Premiärturen kan upplevas som lite odramatisk då krafterna portioneras ut linjärt och inte bjuder på någon effektpuckel. Däremot är suget mot hiskeligt höga hastigheter konstant. Detta är en snabb bil!

**Citatet:** "Motorn låter som en best, och drar rejält i kopplet när den hetsas, men det är en väldresserad best som man själv har full kontroll över". *Bilsport 4/2010*

Överlag är RS väldigt smidig, kvick och förtroendeingivande. Den kan kännas något förstått på väg i en kurva, men vid gaspådrag efter skärningspunkten griper Haldexsystemet i och trycker ut mer kraft till bakhjulen, vilket får vagnen att hålla rätt spår. Däremot saknar den manuella lådan lite känsla.

Förutom det högklassiga chassit är det motorn som spelar förstafiolen. Och den användes snart även i andra modeller. Under 2011 placerades den i A3 Sportback, användarna i den åldrade RS3 och kom till och med att hamna i kompakt-suven RS Q3. Det sistnämnda fick många att muttra om att varumärket RS hade naggats i kanten.



Roligare var då att en ännu vassare bil hade sett dagens ljus. När TT RS Plus visades upp i början av 2012 hade den fempipiga turbosnurrar skrämts upp till 360 hästar och 465 newtonmeter. Med den sjustegade automatlådan var den gud för 0 till 100 km / h på bara 4,1 sekunder. Liksom tidigare var Roadster-versionen aningen sävligare.

annons

Tack vare RS blev TT för första gången och rätt sportbil, ett kompetent ekipage som inte längre var en accessoar. Detta blev förstått ännu tydligare genom den andra generationens RS, en brutal sälle med en ny radfemma på 400 hästar och 480 newtonmeter.

Effektjakten fortsätter!

### **Problem**

- PASSAGERARE? Jovisst, men bilen rymmer bara en vuxen medåkare av normallängd. Baksätet är rena skämtet även om två barn får plats där. Det bästa är att åka en eller två personer, fälla ned baksätets ryggstöd och låta bagageutrymmet växa från 292 till hela 700 liter.

- SYSKONMODELLEN. TT RS Roadster väger 60 kilo mer än kupén, detta för att få karossen mer solid och mindre flexibel. Syskonet var dyrare att köpa, är något långsammare och har inte riktigt samma fina känsla som coupén. Sufflettlösningen känns igen från vanliga TT och en lång förare får det ganska dragigt.

---

### **Värt att veta**

+ MOTOR. Den rejäla turbosnurrar är tålig och har kedjedrivna kamaxlar samt en rejäl drivlina. Vridet på 450 Newtonmeter kommer redan vid 1.600 varv och krafterna levereras linjärt genom hela registret. Bilen kan göra noll till 100 km / h på under 4,6 sekunder, vilket var snabbare än de flesta konkurrenter.

## MOTORNYTT

+ UNDERHÅLLANDE. TT RS har en spänstig, låg och sportig look. Så är det också ett smidigt och rappt ekipage som ligger som ett strykjärn i kurvorna. Den kraftfulla motorn och det fina chassit ger mycket valuta för pengarna. Det här är en riktig sportbil.

+ UTRUSTNING. En hyfsad grundutrustning med bland annat ett antisladdsystem som kan kopplas ur i två steg. Tillvalet Magnetic ride ställer dämparna i komfort- eller sportläge. Jag basutförande rullade bilen på 18-tumsfälgar, med 19 och 20 tum som tillval.

---

### Tidslinje

**1998** Premiär för den bulliga lilla sportbilen Audi TT.

**2006** TT av generation 2 är tuffare, längre och bredare.

**2008** TTS kan ge 272 hästar och göra 0 till 100 km / h på 5,2 sekunder.

**2009** Den turbomatade radfemman gör comeback i flaggskeppet TT RS.

**2011** Spisen lånas ut till A3 Sportback och trotjänaren RS3.

**2013** TT RS Plus ger 360 hästar och har en högre utrustningsnivå.

**2016** Ny, brutalt turbofemman i en enda rappare generation av TT RS.

---

### SNABBA FAKTA

#### Audi TT RS

**Kaross:** 2-dörrars coupé / roadster.

**Motor:** Tvärställd rak femma, turbo, 2.480 cc, direktinsprutning.

**Max effekt:** 340 hk / 5.400 rpm.

**Max vridmoment:** 450 Nm / 1.600-5.300 rpm.

**Sändning:** Fyrhjulsdraft, 6-växlad manuell låda.

**0-100 km / h:** Cirka 4,6 sekunder.

**Toppfart:** 250 km / h.

**Förbrukning:** 9,2 l/100 km.

**Nypris:** 587.000 kr (Roadster: 611 500 kr).

### MOTORALTERNATIV

Modellår	Motor	Max effekt	Max vridmoment
2009-2014	2,5T FSI	340 hk	450 Nm
2012-2016 (TT RS Plus)	2,5T FSI	360 hk	465 Nm

### Uppgraderingar

Det finns många sätt att skrämman upp och TT RS på. En enkel och billig väg är en ommappning, som kan ge cirka 30 hästar och nära nog 60 Nm extra. Ett mer avancerat trimpaket kan komma i sisådär 425 hästar vid 6.600 varv samt 560 Nm.

---

### Priser

Det finns väldigt få exemplar av den första generationens TT RS till salu. Så har modeller inte heller varit vanlig på vägarna, samtidigt som ägarna och släpper ifrån sig den underhållande bilen. Generation 2 är både nyare och vassare och ligger väldigt mycket högre i pris.

Den som har tur kan komma över en TT RS för cirka 250.000 kronor. Ett mer vanligt pris är runt 300.000 och lite därutöver. Roadster kan vara något dyrare än coupén, liksom självfallet Plus-versioner.

## Alternativen



*Porsche Cayman S*

**Porsche Cayman S** En riktigt bra sportbil med enastående chassibalans och hög kvalitetskänsla. Den är snabb och seriesam men kostar mycket.



*Nissan 370Z*

**Nissan 370Z** Japanens V6 ger 331 hästar och visade 0-100 km/h på 5,3 sekunder. Prismässigt ligger bilen väldigt bra till.

### Jag korthet

- + Härlig prestanda
- + Underbart ljud
- + Snygg att se på
- Okänslig växellåda
- Lite hård fjädring
- Undermåligt baksäte

## 19. Citroën ID/DS 1956 – 1975.

Publicerad 8 augusti 2013, text admin

Text Carl Legelius Foto Simon Hamelius

**Lev det goda livet i en ultrabekväm, mjukfjädrad och avantgardistisk vagn som inte lämnar någon oberörd. Köp en Padda! Men gör det nu innan de blir ännu dyrare!**



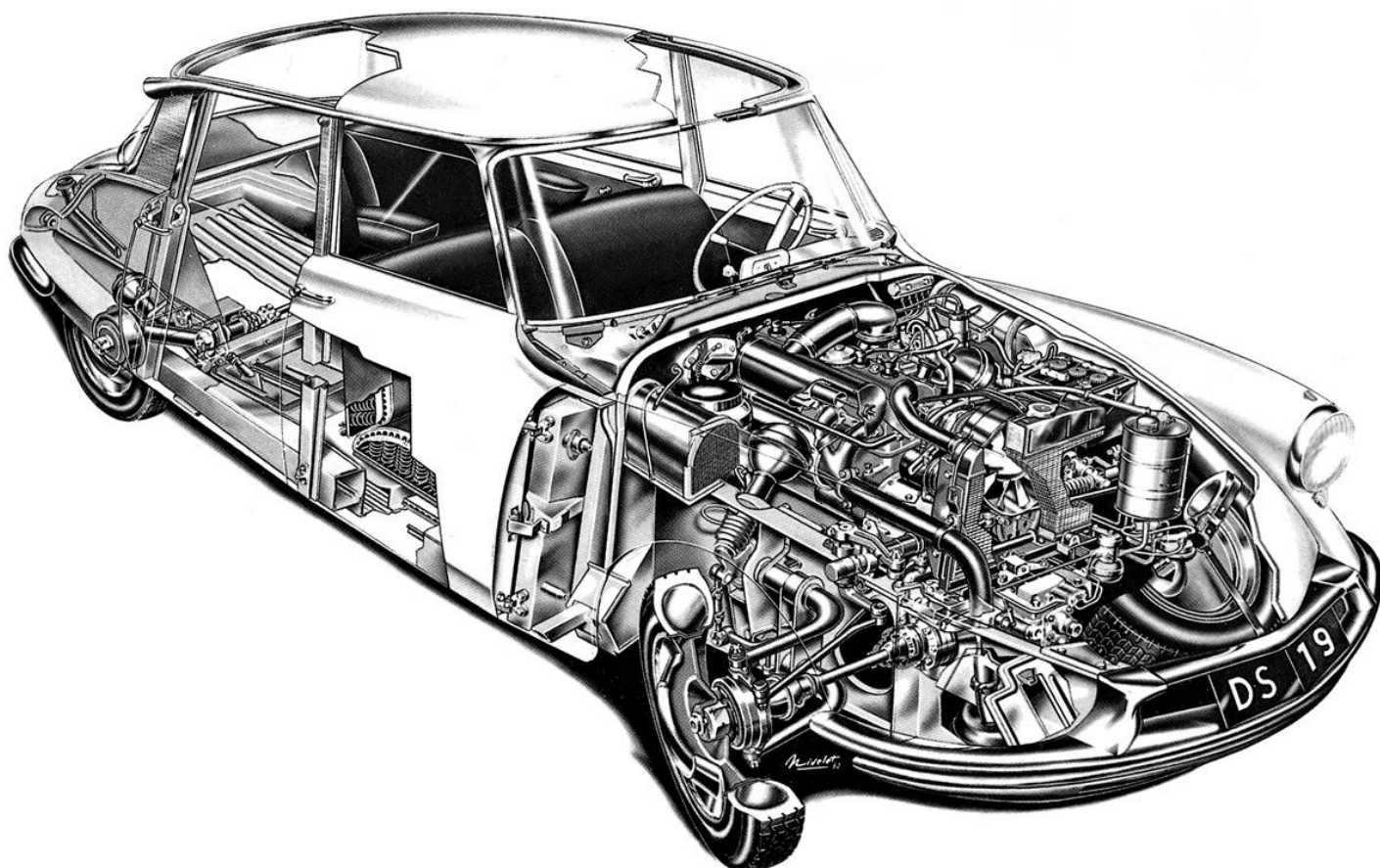
Nu kan det sägas. Myten runt tillkomsten av Citroën DS är inget annat än ett finmaskigt nät av lögner. Formen tillskrivs en italiensk konstnär, skulptören Bertoni, och den avancerade mekaniken en flygtekniker vid namn Lefévre. Hydrauliken ska en icke utexaminerad ingenjör, Magé, ha konstruerat. Inför visningen på Parissalongen i oktober 1955 påstås förseriebilar ha byggts nattetid för att ingen på den egna fabriken skulle ana något. Men faktum är att Citroënfolket blev minst lika överraskade som publiken när täckelset föll från DS19 där på salongen. Visst, man hade tänkt visa en ny bil, en efterträdare till Traction, men den såg inte alls ut så här. Natten före salongen hade den ganska traditionellt formgivna sedanen – väldigt lik Peugeot 403 faktiskt – bytts ut av okända krafter. Utomjordingar.

### Äh, lägg av!

Ja, ja. Men håll med om att tanken inte känns helt främmande. När Citroën DS19 presenterades beskrevs den som fallen från skyarna, det var obegripligt att något så extremt skulle gå att köra med på befintligt vägnät. Och fortfarande är det en helt otrolig bil. Bakom den enekrade ratten på en väl fungerande Padda går det inte att vantrivas!

### Vad var nytt?

Låt oss vända på det – det enda som egentligen var konventionellt var stötstångsmotorn på 1,9 liter; den sexcylindriga, luftkylda boxern hade visat sig för svag för att sätta i produktion.



### **Men räckte 1,9 liter i en så stor bil?**

DS19 var ingen sprinter. Visserligen hade den gamla B11-motorn fått en ny crossflowtopp i lättmetall och hemisfäriska förbränningsrum men den gav ändå bara 75 hk. Med åren skulle effekten nästan bli dubbelt så hög i toppmodellen DS23ie. Däremellan finns en rad olika alternativ, men aldrig någon sexa.

### **Men resten var nyskapande?**

Minst sagt. Trots en enorm tidspress, inte minst på slutet, hade teknikerna inte backat. Den lastavkännande gasvätskefjädringen som delade hydrauliksystem med koppling, bromsar (skivor fram, inne vid växellådan!) och servostyrning var helt nytt. Tanken med ett starkt "skelett" som de lösa karossplåtarna sedan skruvades fast på hade ingen provat i praktiken tidigare och man använde också ett nytt material: plast!

### **Och höll det?**

Njae. I och med att man hade haft lite bråttom att få ut la Déesse – Gudinnan – i offentligheten tog det först ett tag innan produktionen kom i gång ordentligt. Sedan fick de första ägarna i praktiken agera testpiloter. Bland annat ställde hydrauliken till det, tätningar och legeringar förstördes av den röda vätskan som kallades LHS med läckage och pinsamma stillestånd som följd. För att rädda försäljningen lanserade man 1957 en enklare version, ID19, med konventionella bromsar och manuell växellåda.

### **När blev de bra då?**

Förbättringarna skedde kontinuerligt, och på i princip alla områden. Förstagångsspekulanter brukar rådas att satsa på 1967 års modell eller senare. Då gick man över till en ny typ av hydraulvätska, som inte som den tidigare vätskan drar åt sig fukt eller måste bytas regelbundet för att inte orsaka rostskador på hydrauliken. Motorerna blev också bättre och starkare med åren, en sen 1960-talare eller 1970-talare hänger med i trafiktempot bättre än tidiga bilar.



*DS 21 Berline 1968–74*

### **Hur är den att köra då?**

I en väl inställd DS/ID känner du dig oövervinnelig, inget avstånd upplevs som för långt, ingen väg känns omöjlig. Fast i stadstrafik är du kanske inte snabbast i starten eller ivrigast att kryssa mellan filerna, en Padda körs med värdighet.

### **Vad får man betala för en schysst Padda?**

De svenska priserna har stigit kraftigt på senare år, och ännu mer i Europa. För en bil som inte behöver omedelbar omvårdnad får du räkna med minst 50 000 kr, för attraktiva varianter i bra skick minst det dubbla, en toppfin sen Pallas kan gå lös på 200 000 kr. Cabrioleten säljs för miljonbelopp på kontinenten, i Sverige finns bara ett fåtal. Riktigt ovanlig är kombin, Breaken, där finns knappt några fina ex alls.

### **Men vågar jag verkligen köpa en så komplicerad bil?**

Ja, absolut! Visst är det en avancerad bil och visst måste du både som köpare och ägare vara påläst. Men reservdelssituationen är på topp, klubblivet rikt och det finns alltid någon att fråga om råd. Och värdeminskning kan du glömma. Men impulsökop inte första bästa bil!



*DS 21 Wagon US-spec 1969–72*

**Hårdfakta**

Citroën ID 19 Super

Confort 1963

Nypris: 18 412 kronor

Värde idag: 60 000 – 80 000 kronor\*

Motor: Rak fyra med stötstänger, två ventiler per cylinder. Solex förgasare. Vattenkyllning. Volym 1 911 cm<sup>3</sup>. Max effekt 69 hk DIN vid 4 500 r/min. Max vridmoment 132 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Rattspak.

Mått: Axelavstånd 313 cm. Längd/bredd/höjd: 480/179/147 cm. Spårvidd fram/bak: 150/130 cm. Tomvikt 1 150 kg. Tank 65 liter.

Fjädring/hjulställ: Gashydraulisk fjädring. Fram tvärlänkar, bak delad axel med bakåtriktade svängarmar. Automatisk nivåreglering och höj- och sänkbar karosshöjd.

Styrning: Kuggstång, servo som tillval. Vändcirkel 11 m.

Hjul: Plåtfälgar, däck 165x400 fram och 155x400 bak.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Fartresurser: Toppfart 145 km/h.

Förbrukning: 0,85 l/mil blandad körning.

Källor: *Automobile Revue katalognummer 1963, Motors bilnyckel.*

\*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

**Reservdelar och service**

Att hålla en Padda rullande är inga problem i dag, nyttillverkningen av delar är omfattande och det är inte särskilt dyrt.

I Sverige finns t ex Specialisterna [www.stalnackes.com](http://www.stalnackes.com), [www.ctaservice.se](http://www.ctaservice.se) och [www.Autofrance.se](http://www.Autofrance.se) På [www.citroenakuten.com](http://www.citroenakuten.com) kan du hitta begagnade delar.



DS 23 Cabriolet 1973–75

**Checklista – håll koll på detta!****Kaross/ram**

Alla yttre karosdelar är skruvade på en självbärande stomme, när DS lanserades påstod Citroën att en liten flicka skulle kunna skruva loss allt med hjälp av fälgkorset. Risk för rost finns i skärmar fram och bak och dörrarnas nederkanter. Även stommen med sina lådkonstruktioner och hålrum rostar. Kolla i trösklar, golv, balkar, bagagerumsgolv, innerskärmar – ja överallt! Reparationsplåtar till exempelvis dörrarnas och skärmarnas nederkanter finns och är inte särskilt dyra, tricket är att få till lagningen snyggt. Vågiga karosidor och dåligt inpassade dörrar och skärmar ska sätta fart på varningsklockorna men även en till det yttre fin bil måste undersökas mycket noggrant. Nästan alla DS/ID har rostlagats – frågan är bara hur bra det är gjort. Och kolla bakre bärmarmarnas infästning och bagagerumsväggen/lådutrymmet i botten på bagagutrymmet, där sitter bärmarna infästa. Rost här är svårlagat, ännu värre om en bärmarm viker sig, nästan omöjligt att få rakt igen!

**Mekanik**

Motorerna är slitstarka och delarna till dem inte särskilt dyra. Bränsleinsprutningen – när sådan finns – kan krångla men eftersom det är Boschgrejer finns delar och kunskap. Injektorerna kan dock vara svåra att få tag i. Växellådorna brukar inte heller vålla några större bekymmer, vare sig den hydrauliskt assisterade eller den manuella. Det handlar i de flesta fall om justeringar för att få H-lådans automatkoppling att gripa in som den ska. Även den manuella växelföringen kan behöva justeras för att det ska bli bra. Se upp med en bil som fått växellådan bytt från fyr- till femväxlad, även vajer och länkage måste vara bytta för att det ska fungera bra. Slitna drivknutar avslöjas genom fullt styrutslag i låg fart.

**Hydrauliken**

När väl Citroën fått ordning på toleranserna och materialen samt gått över till den mineralbaserade LHM-vätskan 1967, blev hydrauliken mycket pålitlig. Men även en bil med grön olja i omloppet kan ha missköts eller misshandlats. Börja med att kolla hydraulrören – särskilt den härva som sitter bakom en lucka i vänster hjulhus bak. Rostiga rör är dyra att byta. Oljan ska vara klargrön och inte innehålla några partiklar. När man startar motorn med bilen i "platt" läge ska den börja resa sig omgående. När rätt nivå nåtts ska hydraulpumpen under huven inte slå till oftare än ungefär var 15-20:e sekund. Tätare mellan "klicken" betyder dålig huvudackumulatorklocka – eller att det finns inre läckage i exempelvis styrservon. Gasklockorna tappar med åren trycket vilket ger stötigare gång. Att bara fylla på gas utan att byta gummimembranet som slits och åldras är billigast, bäst är att montera rekonditionerade klockor. Servostyrningen brukar inte ställa till med några större problem. Styrningen ska gå lätt och inte upplevas som hackig, ett fel som kan bero på felaktig justering eller något allvarligare.

**Chassi övrigt**

Dimensioner på chassikomponenterna är väl tilltagna, hjullagren fram i lastbilsklass. Glapp i bärmarna fram förekommer och avslöjas genom att man kör i ett fartgupp. Känns det som om bakvagnen vrider sig i sidled?

**Inredning**

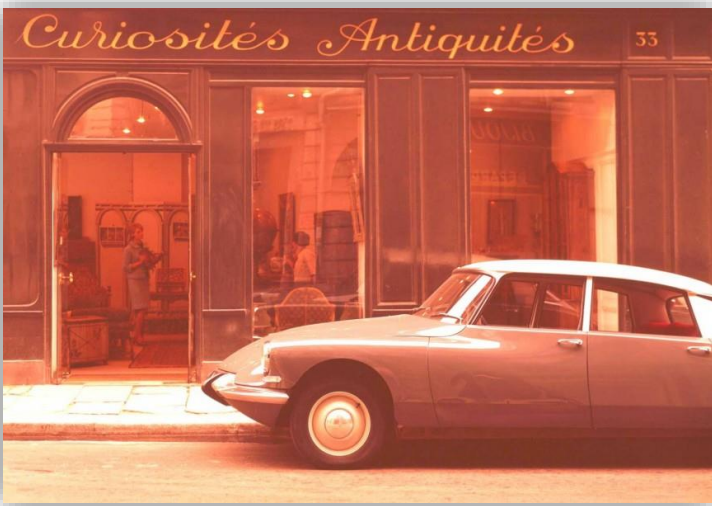
Tygklädseln och skumgummistoppningen är självförstörande och solljus påskyndar processen. Nyttillverkat finns att köpa. Läderklädseln är tjock, nästan för tjock. Smörjs den inte in spricker sömmarna.

**Läs mer om:**



### Försökspadda

Redan i slutet av fyrtioalet hade man klart för sig hur den nya moderna Citroënen skulle se ut.



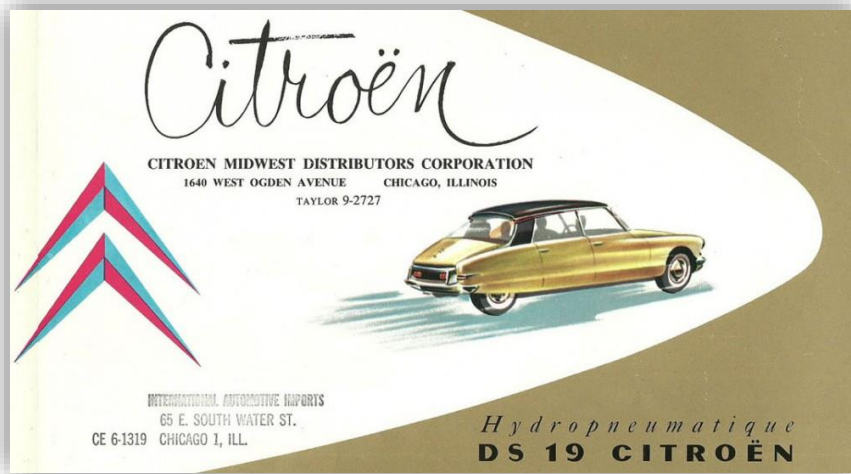
### Gudinna i bilder

Vi kallar den ofta lite ofint för Paddan... I Frankrike däremot håller man Citroën DS mycket högre än så. Där kallas den Gudinnan, Déesse, en ordlek med modellens bokstavering. Och det finns ett oräknligt antal reklam, studiobilder och liknande med Gudinnan i centrum, här är några stycken.



### Campbells Bluebird

Citroën DS kan man skriva mycket om, men här handlar det om den märkliga farkosten i bakgrunden.



### Citroën DS i USA

Vi tittar i lite broschyrer och annonsblad för Citroën DS hur det såg ut för den amerikanska marknaden. 1



### Citroën DS cabriolet på Samlarbil2017

Cabrioletversionen av Citroën DS som karosserimakaren Chapron byggde är högt värderade idag. Curt Nileman ställer ut sitt vackra exemplar på Samlarbil2017. 1



### Japancorde

Fyra Citroëner och en Peugeot står och väntar vid en Concorde som inte kan flyga.

**Feber**

## 20. Mr JWW tar sig ett snack med Christian von Koenigsegg.

AV BOBBY GREEN 2020-08-14 KL 18:00

Ny serie om "vår" världskända biltillverkare



**FILM:** [https://youtu.be/YrsqWHg\\_2Ow](https://youtu.be/YrsqWHg_2Ow)

Mr JWW har dragit igång en serie han kallar för Chronicles of Koenigsegg och här har vi första avsnittet där Christian von Koenigsegg intervjuas och berättar om företagets bilar genom åren. Under de kommande månaderna kommer vi få lära oss allt om Koenigsegg och även om du kanske visste mycket redan är ju allt kring Koenigsegg intressant så.

[Mr JWW går igenom en Koenigsegg Regera](#)

[Jon Olsson spanar in några Koenigseggs](#)

[Koenigsegg dundrar ut den nya modellen Gemera](#)

[Koenigsegg och Polestar pratar bilar](#)

[Koenigsegg släpper kortfilmen Time to Reign](#)

[Top Gear tar sig en titt på Koenigsegg Jesko Absolut](#)



## 21. Nya Porsche Panamera slår lyxbils-rekord på Nürburgring.

AV BOBBY GREEN 2020-08-13 KL 18:00

Tog sig runt Nordslingan på 7:29.81



**FILM:** <https://youtu.be/3Wh2pcdk0Fs?t=78>

Porsche har en uppdatering av modellen Panamera på gång och innan den släpps har man hunnit sätta rekord med bilen på Nürburgring. En faceliftad version av Panamera Turbo, med väldigt lite maskering, har lyckats köra runt Nordslingan på 7:29.81 vilket är ett nytt rekord i lyxbils-klassen. Bakom ratten satt testföraren Lars Kern.

Uppdaterade Panamera presenteras i slutet av månaden.

[Porsche rullar ut nya Panamera GTS](#)

[Kommer i två stycken versioner](#)

[Porschekombin Panamera Sport Turismo får superbilseffekt](#)

[Hybrid med över 680 hästar](#)

[Porsche Panamera fyller 10 år](#)

[Är det en tvådörrars-version på gång?](#)

BOBBY GREEN

## 22. Rallycross-kejsaren tillbaka i nya kläder.

Publicerad: 21 augusti 2020 kl. 19.14 av **Anna Andersson**

Han lämnade VM i rallycross som dubbel mästare i ett fabrikssteam. Nu är han tillbaka med helt andra förutsättningar men med siktet inställt på ännu en titel, det är målet, säger Johan Kristoffersson.



När VW lämnade VM i rallycross hade svensken dominerat mästerskapet i två säsonger. Plötsligt fick han se sig om efter nya utmaningar och valde att tävla i banracing och i rally.

Någonstans blev dock längtan tillbaka till rallycrossen för stort och nu är [Johan Kristoffersson](#) tillbaka. Tillsammans med sitt privatteam, där han själv kör lastbilen till tävlingarna, mekar och är omgiven av sitt kompisgäng.

– De känns som om vi plockat ut godbitarna till den här säsongen. Vi är en familj, vi är tillbaka där vårt team kommer i fråga. Detta är de killarna som arbetat i familjeteamet och som jag jobbade med innan jag kom till VW. Det är kul att få ta med dem ut på en VM-resa och här får jag en annan roll, jag kör själv grejerna fram och tillbaka till tävlingen, säger Johan Kristoffersson.

– Det har sin charm det med.

### **Fyra lopp på åtta dagar**

Vid sin sida har han även den ingenjör, Richard Brown som han hade när han vann VM 2018 och chefsmekanikern Yari Mitchelini. Han har också tillgång till den data som teamet samlade då och han har med sig erfarenheter från så väl rallycross, som WTCR och rally.

Det är en satsning med ett stort mål – att vinna den VM-titel som Timmy Hansen tog hand om förra säsongen.

– Det känns som om vi har en trygg och skön satsning, Jag har lärt mig mycket av att tävla i så väl rally som banracing och det är de små detaljerna som avgör, säger han.

Årets mästerskap är oerhört komprimerat. Det inleds med fyra deltävlingar på två veckor, totalt handlar det om tio omgångar som ska genomföras fram till mitten av december - om allt går som planerat.

**Comeback i VM i rallycross**

Säsongen startar med två deltävlingar utan publik i svenska Höljes, för att sedan följas upp med ytterligare två i Finland. Det handlar om sex deltävlingar på fem veckor.

– Det är ett oerhört tajt schema och det gäller att ha en hög lägsta nivå och inte drabbas av några större problem. Det går att ta 120 poäng på åtta dagar här i starten, men det går också att tappa lika mycket, säger Johan Kristoffersson.

– Det blir en utmaning, men det är härligt att äntligen få starta VM-säsongen.

**FAKTA****Så här sänder Sportkanalen och C More rallycross-VM:**

Event 1 Sverige	22 augusti	Sportkanalen
Event 2 Sverige	23 augusti	Sportkanalen
Event 3 Finland	29 augusti	Sportkanalen
Event 4 Finland	30 augusti	Sportkanalen
Event 5 Lettland	19 september	C More Live
Event 6 Lettland	20 september	C More Live
Event 7 Belgien	2-4 oktober	C More Live
Event 8 Portugal	10-11 oktober	C More Live
Event 9 Spanien	17-18 oktober	C More Live
Event 10 Tyskland	12-13 december	C More Live

**Annas motor - veckans snackisar****Pole position****1) Lewis Hamilton**

Ingen förare i F1-historien har tagit fler pallplatser än britten. Han har 88 segrar och det är bara en tidsfråga innan han slår Michael Schumachers rekord på 91. Han är på väg mot en sjunde VM-titel. Visst har han en överlägsen bil, men alla år utom ett har han dominerat sin teamkollega. Han är en av tidernas främsta F1-förare.

**2) Marco Andretti**

Det är mannen med pole position i Indy 500 som avgörs i morgon. Marcus Ericsson startar från position 11 och Felix Rosenqvist från position 14.

– Här krävs det inte en startplats i toppen för att vinna utan det krävs att du är med när racet ska avgöras, säger Rosenqvist.

**3) Timmy Hansen**

Den regerande mästaren i rallycross utmanas av bland annat Johan Kristoffersson när säsongen startar i Höljes. I år uteblir publikfesten, men det blir två lopp på lika många dagar.

**4) Fabio Quartararo**

Fransmannen behåller VM-ledningen i motoGP inför helgens deltävling på Spielberg.

**5) F1**

Samtliga tio team har skrivit under det nya avtalet om F1 och det gäller från och med 2021 till och med 2025.

**6) Mattias Ekström**

Den tidigare världsmästaren i rallycross och mästaren i DTM gör comeback. Han kör en av JC-Racetekniks Audibilar under tävlingarna i Sverige och Finland som ersättare för lettländaren Janis Baumanis.

**7) Peter Ljung**

Vetlandas speedwayförare kraschade illa i premiären och drabbades av en hjärnskakning, men en vecka senare gav läkarna honom klartecken att tävla. Nu väntar en helg med vila innan han tävlar mot Masarna på tisdag.

**8) Williams**

F1-teamet har sålts till ett amerikanskt investmentbolag, Dorilton Capital. Därmed är Williams tid som familjeteam över, men stallet överlever och stannar i F1.

**9) Johan Zarco**

I söndags kraschade han, i onsdags opererades frakturen i handleden och i morgon tävlar han i motoGP igen. Dock har han en bestraffning vilket ger start från depån.

**10) WRC**

Japans VM-rally ersätts av en VM-deltävling i Belgien i slutet av november. Det betyder att säsongen startar om i Estland den första helgen i september och fortsätter i Turkiet, Tyskland, Italien och slutligen Belgien. Det ger åtta VM-deltävlingar i år.

**Motorstopp****East Sweden Rally**

Även nästa deltävling i rally-SM, den 5 september, avgörs utan publik.

**23. Succé för Johan Kristoffersson i comebacken.**

Publicerad: 22 augusti 2020 kl. 20.25 av Anna Andersson

Johan Kristoffersson är tillbaka. Med besked. Han startade i VM i rallycross med en seger i Höljes. "Otroligt bra" säger han, jag kan verkligen inte be om mer.



När VM-säsongen startade i Höljes var världsmästaren från 2018 het. Trots ett års frånvaro från VM-serien visade han direkt att han är tillbaka på samma ställe där han slutade. Han var snabbast redan i den första kvalomgången.

– Jag fick en riktigt bra start och räddades av det, förklarar han.

När alla fyra kvalomgångarna var över hade han tagit sina första 16 poäng för säsongen. Semifinalen blev också ganska odramatisk, vilket betydde pole position i finalen, där en rejäl regnskur strax före start gjorde förutsättningarna chansartade. Kristoffersson satsade allt och han satsade rätt.

– Den bästa regnstarten någonsin. Helt otrolig. Därefter blev det mycket enklare, när man får köra först och slipper skit på rutan.

Han vann fyra sekunder före [Mattias Ekström](#), även han före detta världsmästare i rallycross.

- Luften gick ur mig efter målgång. Jag blev bara sittande, säger teamchefen Tommy Kristoffersson som också är pappa till Johan.

– Det har varit otroligt stora förväntningar på oss, känts som vi har allt att förlora och jag har hela tiden sagt att det inte finns utrymme för några fadäser. Så hård är konkurrensen.

Anton Marklund körde i mål som trea, men bestraffades eftersom han tryckt bort regerande världsmästaren Timmy Hansen i startkurvan. Därmed tog Timo Scheider, Tyskland tredjeplatsen, Marklund slutade femma och Hansen sist i finalen.

I morgon fortsätter säsongen med årets andra deltävling. Även den i Höljes.



## 24. Mattias Ekström segrade i Höljes – Kristoffersson leder totalen.

Uppdaterad 2020-08-23 kl 18:22, publicerad 2020-08-23 kl 17:13

**Mattias Ekström vann söndagens race i Höljes. Han kom etta före tvåan Kevin Hansen och trean Johan Kristoffersson.**



## MOTORNYTT

Det har varit en het kamp i Höljes mellan svenskarna Johan Kristoffersson och Mattias Ekström.

Kristoffersson vann det första racet före Mattias Ekström, och i nästa kvalrace (Q2) var det omvända resultat när Ekström var snabbast. I det tredje (Q3) var Kristoffersson snabbast igen och vann kvalet totalt – före Ekström.

Vid söndagens finalrace var det Mattias Ekström som segrade – och Johan Kristoffersson blev trea.

– Imponerade oerhört i sitt inlägg i Höljes. Jag hoppas verkligen att han får fortsätta i VM-serien, säger SVT-experten Jonas Kruse.

Johan Kristoffersson ledde länge finalen men tappade greppet om ledningen och drog på sig fem sekunders tidstillägg efter att ha kört på en banmarkering och petades ner till tredjeplatsen bakom tvåan Kevin Hansen.

Kristoffersson leder totalen med 56 poäng, tvåa är Ekström på 54.

## RELATERAT



[Oliver Eriksson EM-vinnare i Höljes](#)  
[idag kl 15:31](#)



*1956 BSA Bikes Gold Star*

**SLUT**