



Saab Sonett II Prototype av ASJ 1965

- 1. Volvo kommer att fortsätta sin frammarsch.**
- 2. Här är Kia Sorento Plug-In Hybrid.**
- 3. Jaguars lanserar billigare I-Pace.**
- 4. Nya Volkswagen Passat.**
- 5. Porsche Panamera Turbo S och Panamera 4S E-hybrid.**
- 6. Nio kommer till Europa.**
- 7. BMW Z3 fyller 25 år men supersuccén går mot osäker framtid**
- 8. Land Rover lanserar nytt kupéfilter som rensar smutsig luft.**
- 9. "Sista procenten" är tuffaste utmaningen för självkörande bilar.**
- 10. 55 bilföretag på Svarta listan.**
- 11. Mustang-traktor med V8.**
- 12. När jag höll på att ta död på Sveriges konung.**
- 13. Skoda på Le Mans 1950.**
- 14. Se en gammal, trött Golf få nytt liv.**



1. "Volvo kommer att fortsätta sin frammarsch".

Av Steve Cropley.

Publicerad 2020-08-27, 05:50.

Volvo Cars verkställande direktör berättar om strategin som ledde till sex år av rekordtillväxt, om ambitiösa elektrifieringsplaner och om hur Volvo och moderföretaget Geely ska ta sig an framtiden. "Om hållbarhet fortsätter vara viktigt borde vi kunna fortsätta växa mer eller mindre som vi har gjort hittills", säger han.



Håkan Samuelsson har varit vd för Volvo Cars sedan 2012. Han har inga planer på att sluta.

Under Håkan Samuelssons åtta år som vd har Volvo fördubblat sin årliga produktion till 700.000 bilar och höjt märkets status till samma nivåer som Audi, BMW och Mercedes. De har återställt sitt försvagade grepp om USA-marknaden genom att öppna en fabrik där, brutit ny mark i Kina och planerar nu för att hälften av bilarna de säljer år 2025 ska vara helt eldrivna.

Givet Volvos snabba förändringstakt är Samuelssons skrovliga och noga övervägda sätt att prata en smula överraskande till en början. Men snart förstår man att rösten passar hans ledarstil: Det här är inte en man som skuttar omkring och häver ur sig målsättningar och nyckeltal. Han ogillar aktivt sådana människor – så hur har han uppnått framgången?

– Det finns tre faktorer, säger han.

– För det första säljer vi våra bästa Volvobilar någonsin. Vår kvalitet och teknik har alltid varit bra, men nu har vi fantastisk design också. För tio år sedan tror jag vi kan vara överens om att Volvos estetik inte var den bästa. För det andra har vi fått upp farten i USA igen. För fem år sedan spekulerade folk i om vi skulle lämna landet helt och hållet. Bilhandlarna frågade hur vi förväntade oss att göra bra ifrån där när vi inte investerade någonting. Det var en ögonöppnare för mig. Den tredje faktorn är den fördel det innebär att ägas av Geely, det ger oss en öppen väg in i Kina. Lägg ihop det så förstår du våra framgångar.

Hade Samuelsson förväntat sig en sådan tillväxt – sex rekordår fram till 2019 med en ökning på tio procent per år?

– Om du vill vara ett framstående företag är det sista du vill säga att du vill vara det om tio år. Det skapar varken energi eller motivation. Det är vad du gör i dag som räknas. Vi koncentrerade oss på att göra det som behövdes och vi trodde på att resultatet skulle bli bra, säger han.

CHEFSFAKTA

Håkan Samuelsson föddes i Motala den 19 mars 1951. Teknikintresset ledde honom till Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, där han tog en civilingenjörsexamen i maskinteknik år 1977.

Därefter anställdes han på Saab-Scania i Södertälje, där han steg i graderna och efter hand blev vice koncernchef. Sedan dess har han haft olika ledarroller i lastbilsbranschen, bland annat på tyska MAN där han blev uppmärksammad för ett försök att ta över Scania och slå samman de båda företagen.

År 2012 ersatte han Stefan Jacoby som vd för Volvo Personvagnar.

Framgång innebar också att hitta ett nytt sätt att konkurrera med tyskarna.

– Vi bestämde för länge sedan att vi skulle vara premium. Men vi gjorde för mycket jämförelser och kopior. Den första frågan var: Hur är det med säkerhet? Det är något som alltid har värderats högt hos Volvo. Folk sade till mig att det var något som alla hade nu för tiden. Men tyskarna var framgångsrika för att de hade välkända attribut: teknik för Audi, kördynamik för BMW, premiumkvalitet och prestige för Mercedes. Vi behövde hitta något eget.



*En elektrifierad drivlina blir till.
Så här kommer det se ut i alla Volvobilar i framtiden.*

Håkan Samuelsson bestämde att Volvo skulle ha människor i fokus, vara "human centric", och ha säkerhet och hållbarhet som kärnvärden.

– Om man tittade på samhället kunde man se att vinden blåste i den riktningen. Vi började fokusera på det. Säkerhet för familjen blev viktigt, och en del av det var att vara modig nog att införa en hastighetsgräns (alla Volvobilar är nu begränsade till 180 km/h, red. anm.). Det passade bra ihop med hållbarhetsbiten också. För många människor är det att beskydda planeten att skydda sina familjer.

Trots viruseffekterna är Samuelsson trygg med att Volvo kommer att kunna fortsätta sin frammarsch.

– Om hållbarhet fortsätter vara viktigt borde vi kunna fortsätta växa mer eller mindre som vi har gjort hittills. Med tio procent tillväxt per år kommer vi att vara mycket större om fem år. Men det kräver mer än att bara säga att vi ska bygga en miljon bilar om två eller tre år – vi måste göra det som är rätt.

En del av Volvos recept är att driva på hybridiseringen, för att kompensera för det långsamma införandet av rena elbilar. Hälften av bilarna Volvo säljer år 2025 kommer att vara laddhybrider och resten elbilar. Men en sådan ökning kan väl inte vara bra för vinsterna, föreslår jag, i och med att ingen verkar kunna tjäna pengar på dem just nu. Samuelsson viftar bort det argumentet.

– Kostnaden för en elbil i dag kommer inte vara densamma i morgon, menar han, och fortsätter:

– Batterier kommer att falla i pris och priset för konventionella elbilar kommer att gå upp. Lönsamhet är, som alltid, kopplat till hur tilltalande ens produkter är. Och det råder ingen tvekan om att elbilar kommer att vara väldigt attraktiva. De kommer att ha den där hållbarhetsfaktorn vi pratade om, och sedan har vi körupplevelsen också. Det är väldigt svårt att hitta några nackdelar med det. Vi behöver naturligtvis förbättra elbilarnas räckvidd. Det borde vara möjligt att köra i åtta timmar och sedan stanna för att ladda upp bilen samtidigt som man laddar upp kroppen. Men räckvidden i elbilar kommer att förbättras snabbt. Experterna säger att räckvidden kommer att ha fördubblats om fem år, och det kommer att hända. Fler hjärnor koncentrerar sig på batterikemi just nu än någonsin tidigare.



I förgrunden syns XC40 Recharge, märkets första elbil än så länge.

Samuelsson erkänner att han ser införandet av laddhybrider som en typ av överbryggingsteknologi, som framför allt är användbar på platser där utbyggnaden av laddinfrastruktur går långsamt. Men medan Volvo skyndar vidare mot sitt mål om hälften laddhybrider och hälften elbilar till år 2025 menar han att den stora faran är att inte omvandla företaget fort nog.

– Vi måste röra oss snabbt. Och vi måste få kunderna med oss. Bilarna kan bli ännu mer Volvo än de är nu, säger han.

Samuelsson håller med om att den föränderliga världen innebär att den gamla infrastrukturen som alla gamla biltillverkare drar runt på är ett enormt problem. Men han insisterar på att det skulle innebära ännu större svårigheter att skapa produkter som försöker bevara den gamla tekniken.

– För 30 eller 40 år sedan fanns det skeppsvarv på den plats där vi utvecklar bilar i dag. Det är bra för Göteborg, och för Sverige, att varven inte finns kvar där längre. Människorna som jobbade där har hittat nya möjligheter. I sådana här fall tycker jag inte att vi ska skydda gamla jobb. Det är bättre att hjälpa människor att utveckla nya färdigheter.

Att hitta en framtid för Volvos motorfabrik är ett utmärkt exempel, menar Samuelsson.

– Vi skulle kunna behålla fabriken som den är, men dra ned på storleken när efterfrågan minskar. Men det skulle inte vara särskilt upplyftande för personalen, och vi skulle riskera att förlora duktiga medarbetare. Då är det kanske bättre att skapa en ny kombinerad motorverksamhet med Geely, och bygga riktigt fantastiska hybridmotorer för hela gruppen. Om man är tillräckligt tidig med den typen av förändringar är det möjligt att verksamheten blir intressant för andra tillverkare. Vi får se hur det går.



Volvo lägger stora resurser på utveckling av autonom teknik.

Vi byter ämne, och börjar prata om bildelning. Jag förväntar mig att Samuelsson ska prata i allmänna ordalag som alla andra, speciellt nu när Covid-19 innebär så många osäkerheter. Men som jag har lärt mig av våra andra diskussionsämnen är han klarsynt när det gäller detta också.

– Det är lite skakigt just nu, erkänner han, och fortsätter:

– Lite som det var med elbilar för 20 år sedan. Det var en jättebra idé som ingen ännu hade bemästrat. Men för mig är det viktigt att gå tillbaka till syftet med bildelning: om människor i stora städer vill ha personlig mobilitet utan allt krångel med att ha egen bil och garage, är det något vi borde erbjuda.

Volvo har redan nu ett experimentellt projekt i Stockholm som de kallar M.

– **Planerna hittills har haft för mycket fokus** på korta distanser. Vi borde hålla oss utanför Ubers territorium och ge oss in på det vanliga sättet att använda en bil: Att ha den under en dag eller en vecka. Vi borde också göra systemet stationsbaserat. Om man låter folk ställa ifrån sig bilarna var som helst kommer de göra just det. Kostnaderna för att hämta bilarna kommer att bli enorm. Våra lösningar måste vara både lönsamma och prisvärda för konsumenterna, inte bara vara utformade för att pumpa ut bilar ur fabriken. Vi jobbar på allt det här just nu – en produkt och en procedur – och jag är optimistisk. Även om vi ännu inte är riktigt säkra på att vi har en plan som är helt tydlig och lönsam.

Vi avslutar med en munter diskussion om Samuelssons sätt att göra sitt jobb. Han är inte en arbetsnarkoman, säger han ("man måste vara smart för att kunna jobba bra"). Han beundrar särskilt människor som kan leverera stora förändringar i näringslivet – till exempel Ikeas Ingvar Kamprad, som lanserade en helt ny idé från början och utan hjälp utifrån.

Samuelsson är 69 år gammal. För några år sedan förlängde han sitt kontrakt – till 2020. Men han visar inga tecken på att vilja lämna sitt jobb. I vilket fall som helst har han ett nytt uppdrag nu: på förfrågan från Geelys styrelseordförande Li Shufu har han nu börjat jobba för en sammanslagning som kommer att göra Geelys disparata företagsimperium till en mer sammanhängande organisation.

VAD FINNS I HÅKAN SAMUELSSONS GARAGE?



Volvochefen beskriver sig själv som en entusiastisk bilmänniska, men han är alldeles för engagerad i elektrifiering för att kunna säga att han har bensin i blodet.

– Jag skulle inte beskriva mig själv som en bilfanatiker. Men jag har alltid varit väldigt intresserad av bilar från ett ingenjörsperspektiv (Samuelsson har en civilingenjörsexamen i maskinteknik) och jag har alltid fascinerats över hur saker och ting utvecklas, säger han.

– Jag äger två riktigt fina bilar och jag håller på att få ett nytt garage byggt för att de ska få bättre plats. Den ena är en Volvo P1800, den mest eleganta Volvo som någonsin har byggts. Den använder vi för sommarturer och nöje. Den andra är den nya Polestar 1, en bil jag är väldigt stolt över.

Samuelsson noterar att en P1800 användes av Simon Templar i den brittiska tv-serien Helgonet.

– Jag är säker på att han gärna hade velat ha en Polestar 1 om han fortfarande funnits kvar, säger han.



Magnus Kvandal

Kommentar:

Upp till bevis, Samuelsson!

Att Volvochefen pratar varmt om elektrifiering och laddhybrider är en sak, men att faktiskt leverera resultat på den fronten är något annat.

Volvo är fortfarande först och främst en tillverkare av fossildrivna bilar. Även om försäljningen av laddhybrider börjar ta fart, och stod för 31 procent av nyregistrerade Volvobilar i Sverige under första halvan av 2020, har de väldigt mycket kvar att göra om de ska nå målsättningen om 50/50 elbilar/laddhybrider till år 2025.

XC40 Recharge är märkets enda elbil just nu, och de har i skrivande stund inte levererat ett enda exemplar av den modellen. Prislappen på nära 700 000 kronor lär heller inte hjälpa den att bli någon storsäljare. För att leva upp till sitt löfte måste fler elbilar ut på marknaden, och de måste ha prislappar som inte avskräcker.

Hur Volvo ligger till jämfört med konkurrenterna beror på vem man jämför med. Enligt nybilsregistreringsstatistiken för Sverige står Mercedes och Audi fortfarande kvar på 15 och 16 procent klimatbonusbilar. BMW är på samma nivå som Volvo med 33 procent. Kia (53 %), Nissan (47 %) och Porsche (45 %) ligger bättre till, medan Mitsubishi spelar i en egen division. Hela 86 procent av bilarna de sålde under första halvan av 2020 är klimatbonusbilar.

Av Steve Cropley BEARBETNING: Magnus Kvandal /// FOTO: Volvo



2. Världspremiär: Här är Kia Sorento Plug-In Hybrid.

Redaktören bytbil

2020-08-26

Ska lanseras i tre utrustningsnivåer.



Nu presenteras fjärde generationen Kia Sorento som laddhybrid. Familjesuven har en systemeffekt på 265 hästkrafter och ett batteri på 13,8 kWh. Beställningarna börjar under hösten och de första leveranserna ska ske i början av nästa år.

Sedan i början av juli har nya generationen av [Kia Sorento](#) varit [beställningsbar i dieselutförande i Sverige](#). Det har varit klart sedan tidigare att en laddhybridvariant också skulle presenteras. Den dagen är nu kommen.

Denna laddhybridvariant av fjärde generationens Sorento har en elektrifierad drivlina med ett högkapacitetsbatteri på 13,8 kWh och en elmotor på 66,9 kW (alltså 91 hästkrafter). Den turboladdade bensinmotorn på 1,6 liter ligger inne med 180 hästar och har ett vridmoment på 265 Nm. Det ger en total systemeffekt på 265 hästkrafter och 350 Nm.

Hur lång räckvidd den har och hur utsläppssiffrorna ser ut får vi vänta med att presentera. Kia hälsar i ett pressmeddelande att det ska bekräftas närmare försäljningsstarten, som ska ske under hösten.

Genom en sexväxlad automatlåda sker drivning på alla fyra hjulen, vilket enligt Kia ska tillåta både bensin- och elmotorn att ge full effekt samtidigt med minimala energiförluster. Det är också första gången som Kia använder sig av ett oberoende kylningssystem för batteripaketet i en laddhybrid. Batteriet sitter förresten under golvet till passagerarutrymmet på den nya suv-plattformen som Sorento har byggts på, vilket ger en rymlig sju-sitsig kupé och ett bagageutrymme på hela 809 liter.

MOTORNYTT

Nya Kia Sorento ska lanseras i tre utrustningsnivåer. Dessa är Action, Advance och Advance Plus. Några svenska priser för Plug-In hybriderna, som är klimatbonusberättigade, är inte fastställda ännu. Enligt [Teknikens Värld](#) lyder dock de preliminära priserna följande:
Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Action 7-sits: 538 900 kronor.
Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Advance 7-sits: 568 800 kronor.
Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Advance Plus 7-sits: 598 700 kronor.
De första leveranserna av nya Kia Sorento Plug-In Hybrid sker i början av 2021.

Relaterade artiklar



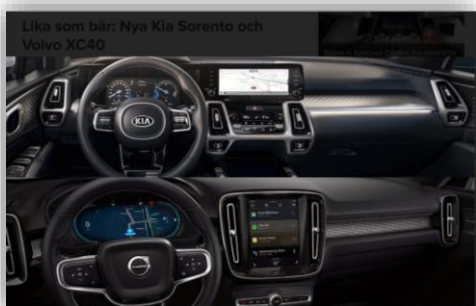
[Nya Kia Sorento kan nu beställas i Sverige](#)



[Första bilderna: Helt nya Kia Sorento](#)



[Världspremiär för BMW iX3](#)



[Lika som bär: Nya Kia Sorento och Volvo XC40](#)



3. Jaguars mystiska drag – lanserar billigare I-Pace.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-26, 09:39.

En billigare, motorsvagare version av elbilen I-Pace lanserad.



Jaguar har smygit ut en billigare instegsvariant av I-Pace i Tyskland. Modellen som heter I-Pace EV320 SE har, som namnet antyder, 320 hästar istället för 400 som i vanliga I-Pace och kostar från 64,957 Euro. Detta att jämföra med vanliga I-Pace som kostar 75,351 Euro i Tyskland.

Det är i sig inte så konstigt att lansera en ny, billigare version av en modell, men det som är lite märkligt i detta sammanhang är att I-Pace EV320 SE endast ska säljas fram till årskiftet, uppger [Carscoops](#).

Batteriet på 90 kWh är detsamma som i vanliga I-Pace precis som de båda elmotorerna som dock har skruvats ned effektmässigt och ger nu alltså 320 hästar och 500 Nm i vridmoment. På grund av detta är I-Pace EV320 SE 2,4 sekunder långsammare från 0–100 samt hade en lägre toppfart än EV400 S – 180 km/h istället för 200 km/h.

Räckvidden är dock oförändrad – 47 mil enligt WLTP-körcykeln. När vi räckviddstestade I-Pace när den var ny kom den endast 33,9 mil. [Läs det räckviddstestet här!](#)

Recharge har sökt och inväntar svar från Jaguar Land Rovers Sverige om vi se denna modell också i Sverige.



[Volvo S60/V60 snuvas – Jaguar I-Pace är World Car of the Year](#)

4. Nya Volkswagen Passat – så blir den.

Mattias Rabe 24 augusti 2020.

Volkswagen näst mest sålda modell genom tiderna – Passat – får leva vidare. Ett beslut har nu tagits av VW-ledningen. Här kommer lite information om vad vi har att se fram emot i nästa generation.



Konceptbilen ID. Vizzion

I april 2019 [passerade Volkswagen Passat 30 miljoner sålda exemplar](#) vilket gör den till märkets näst bäst säljande modell efter [Golf](#). En modell med sådan historia, som tog sin början vid produktionsstarten den 29 mars 1974, kan man inte göra sig av med hur som helst – och mycket riktigt, [Passat](#) kommer att leva kvar (åtminstone en generation till). Volkswagens ledning har gett klartecken till en nionde generation av världens mest sålda mellanklassare, som dock har fått uppleva en allt trögare försäljning under flertalet år (2019 såldes drygt 124 000 exemplar av modellen i Europa, det kan jämföras med 226 000 under 2015, 332 000 under 2006 och 348 000 under 1998).

Att en ny Passat-generation skulle få grönt ljus var på förhand inte hugget i sten i och med att Volkswagen satsar enorma resurser för att ställa om till elbilar i alla former och storlekar. Bland annat ska kombimodellen [ID. Vizzion](#) bli verklighet inom ett par år, en modell som kan beskrivas som en elektrisk Passat. Lägg på det att [Volkswagen Arteon](#) gör allt bättre ifrån sig, och kommer sannolikt att få en skjuts uppåt i försäljningsstatistiken sedan den [nyss genomförda uppdateringen](#) som även förde med sig en kombiversion i [Arteon Shooting Brake](#).

Men en ny Passat blir det ändå, Volkswagen anser att det finns en lucka i modellprogrammet som den kommer att fylla även framöver (framför allt VW i Kina som ska ha varit drivande i frågan).



Dagens Volkswagen Passat Sportscombi.

I början av 2019 presenterades en uppdaterad variant av dagens Passat, då mer fylld med teknik, exempelvis delvis självkörande system.

I Sverige har Passat alltid spelat en viktig roll för Volkswagen och hittills i år är modellen landets femte mest registrerade bilmodell.

Vad vi har att vänta oss i Passat-väg kan vi nu ta del av tack vare brittiska [Autocar](#) som har klämt diverse Volkswagen-personer, som förstås inte namnges, på information.

Bland annat sägs det att Passat från och med nästa generation ska bli en och samma modell över hela världen, inte som i dag där Europa har en ny, modern Passat medan USA och Kina har en annan modellvariant som baseras på teknik från Passat generation sex (som kom 2005).

Passat i Europa, till skillnad från i övriga världen, är baserad på Volkswagen-gruppens välanvända MQB-plattform, och så kommer även nya Passat att vara. Dock i ett uppdaterat utförande som täcker in det senaste i teknikväg samt uppfyller kraven att kunna hantera olika typer av drivlinor – bland annat mildhybrider, laddhybrider och helt elektriska, både fram- och fyrhjulsdreven. Om nya Passat blir helt eldriven återstår att se, den skulle i så fall kunna motarbeta ID. Vizzion som vi nämnde ett par stycken längre upp.

Hur nya Passat generation B9 kommer att se ut när den rullar ut på vägarna under 2023 återstår att se, men designen sägs redan vara satt. Enligt källor till Autocar ska form inte få stå före funktion, Arteon Shooting Brake finns redan som ett sådant alternativ, utan det är utrymmena som ska stå i första rummet. Det ska möjliggöras bland annat genom att både axelavstånd och spårvidd utökas.

”Med Arteon har vi redan en designledare inom segmentet. Detta lämnar dörren öppen för Passat att bli än mer utrymmesorienterad än dagens modell”, säger källan med insyn i Volkswagens verksamhet.

I vilka karossutföranden nya Passat presenteras vet vi inte med säkerhet, förutom att kombimodellen är klubbad. Om det parallellt blir en sedanmodell, som i dag, eller en halv-kombimodell likt [Skoda Superb](#), får vi helt enkelt vänta och se. Superb kommer framöver att fortsätta vara syskon till Passat.

Dagens generation är Passat nummer åtta sedan introduktionen under första halvan av 1970-talet. B8, som den kallas, [presenterades i juli 2014](#) då även produktionen påbörjades.



5. Officiella: Porsche Panamera Turbo S och Panamera 4S E-hybrid.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-08-26, 15:00.

Porsche Panamera har uppdaterats – en ny laddhybrid i form av Panamera 4S E-hybrid och Panamera Tubro S får 630 hästar!



Nya Porsche Panamera Turbo S Sport Turismo i Papaya Metallic-skrud.

FILM: <https://youtu.be/yJPY7ywfTFU>

Den nuvarande generationen av Porsche Panamera kom 2016 och det var således dags för en mitt i livet-uppdatering för fördörrars-kryssaren från Stuttgart. De stora nyheterna är att Panamera nu kommer i en ytterligare laddhybridform Panamera 4S E-hybrid, samt att det nu kommer att finnas en Panamera Tubro S, alltså utan hybriddrift, att välja. Om vi börjar med laddhybriden Panamera 4S E-hybrid så placerar den sig mitt emellan de redan existerande laddhybriderna Panamera 4 E-hybrid samt Turbo S E-hybrid. Elmotorn i 4S E-hybrid sitter precis som tidigare integrerad i PDK-växellådan och producerar i sig själv 136 hästar och hela 400 Nm. När man sedan kopplar ihop denna med biturbo-V6:an på 2,9-liter på 440 hästar så skapas en systemeffekt på 560 hästar och 750 Nm.

Sport Chrono-paketet är standard och med Launch Controlsystemet gör att Panamera 4S E-hybrid fixar 0–100 km/h på 3,7 sekunder. Toppfarten: 298 km/h.

Batteriet har också blivit 27 procent större och rymmer nu 17,9 kWh mot tidigare 14,1 kWh. Detta har man åstadkommit utan att öka batteriets fysiska storlekt, bara genom förbättrad batteriteknik. WLTP-räckvidden på el uppges vara 5,4 mil.

Den blandade förbrukningen för Panamera 4S E-hybrid ligger på 2,0 – 2,2 l/100 km och CO₂-utsläppet ligger på från 47 – 51 g/km. För Sport Turismo-versionen har en blandad förbrukning på 2,1–2,2 l/100 km och ett CO₂-utsläpp på mellan 49 – 52 g/km.



Panamera 4S E-hybrid.



Panamera 4S E-hybrid.

Panamera 4S E-hybrid kommer också i Sport Turismo-utförande för den som behöver lite extra bagageutrumme. Panamera 4S E-hybrid rymmer 402 liter (1.242 liter med fällt baksäte) och Panamera 4S E-hybrid Sport Turismo kan lastas med 418 liter (1.287 liter med baksätet nedfällt).

Priset för en Porsche Panamera 4S E-hybrid börjar på 1.420.000 kronor.



Panamera 4S E-hybrid.



Panamera 4S E-hybrid.



Panamera 4S E-hybrid.



Panamera Turbo S.



Panamera Turbo S.

Panamera Turbo blir Panamera Tubro S

Om du har velat köra oelektrifierad Panamera så har Panamera Tubro varit modellen högst upp i näringskedjan. Med denna facelift ändras det och du kan numera äntligen få en Panamera Turbo med ett "schnell"-S på slutet.

Effektmässigt blir det ett ordentligt kliv upp från gamla värstingen (utan hybriddrift) Panamera Turbo, med nya Panamera Turbo S. Från 550 till 630 hästar. Dessutom med ett ordentligt vridmoment på 820 Nm. Det gör att nya Panamera Turbo S accelererar från 0–100 km/h på 3,1 sekunder och når en toppfart på 315 km/h.



Panamera Turbo S.



Panamera Turbo S.



Panamera Turbo S.

Hjärtat bakom allt detta är den 4-liters biturbo-V8:an som sitter i Panamera Turbo S E-hybrid och i Panamera Turbo, men som fått sig en rejäl genomgång. Vevaxel, kolvar, kamkedja och motorfästen har optimerats och turboaggregaten har fått uppdaterade turbiner för att vara skapa högre laddtryck.

Om man nu ska hitta något lite tråkigt med nya Panamera Turbo S så är det att effektökningen jämfört med Panamera Turbo också märks på bränsleförbrukningen. Den blandade förbrukningen för Panamera Turbo S ligger på 10,7–10,8 l/100 km beroende på utrustningsnivå. CO2-utsläpper ligger på mellan 245 och 247 g/km.



Panamera Turbo S.

Sport Turismo-versionen av Turbo S är ännu lite törstigare – 11,0 – 11,1 l/100 km och 251 – 253 g/km.

Svenska priset på Porsche Panamera Turbo S börjar på 2.020.000 kronor.

Panamera GTS får mer effekt

Med faceliften av Panamera får GTS-versionen en liten effektboost. Turbo-V8:an ger numera 480 hästar och 620 Nm. Men det är framförallt den linjära kraftleveransen som enligt Porsche är det bästa med uppdateringen och det minimala turbofördröjningen gör att känslan i motorn blir väldigt sugmotorlik. Toppeffekten kommer sent i varvtalsregistret och föraren kommer kunna känna av en acceleration även efter 5.500 varv.

Panamera GTS kommer också med sportavgassystem som standard.

Snabb är den också. 0–100 km/h går på 3,9 sekunder (0,2 sekunder snabbare än tidigare) och toppfarten ligger på 300 km/h.

En Porsche Panamera GTS blir din för 1.540.000 kronor.



Patrik Lundin



6. Nio kommer till Europa.

AV WILLE WILHELMSSON 2020-08-27 KL 08:20.

Kinesisk elbilstillverkare ska etablera sig här nästa år.



Nio EC6

Den kinesiska biltillverkaren Nio har meddelat att de ska snabba upp sina expensionsplaner och planerar att etablera sig i Europa under nästa år.

Nio säljer idag bara sina bilar i Kina men har som långsiktig plan att finnas representerade på världens viktigaste bilmärknader till 2023/2024. När företaget etablerar sig i Europa under nästa år kommer man initialt att satsa på enskilda länder men exakt vilka det kommer att bli finns det än så länge inga uppgifter om.

Nio säljer idag de tre modellerna ES8, ES6 samt EC6 i Kina. Den billigaste modellen är SUV:en ES6 som kostar 343.600 yuan med batteri i Kina, motsvarande cirka 435.000 kronor. Häromdagen meddelade Nio att man planerar att börja hyra ut batterier till bilar man säljer i Kina men om det även kommer att bli aktuellt när man lanserar i Europa är oklart.

[Biltillverkaren Nio börjar erbjuda batteri som en tjänst](#)

[Nio öppnar fler batteribytestationer](#)

[Nio visar eldrivna EC6](#)

[Nico Rosberg hälsar på hos elbilstillverkaren Nio](#)

7. BMW Z3 fyller 25 år men supersuccén går mot osäker framtid

Publicerad 2020-08-26 kl 17:01, text Erik Söderholm

Det är 25 år sedan BMW lanserade roadstermodellen Z3. Den har en intressant historia som innehåller både V12-prototyper och James Bond. Men framtiden är minst sagt oviss.



På ytan var det verkligen något helt nytt som BMW visade upp sommaren 1995. Med långt utdraget framparti och kompakt bakparti ville exteriördesignern Joji Nagashima, som också ansvarade för bland annat E39-generationen av 5-serien, få bilen att se snabb och exotisk ut.

Under skalet var dock BMW Z3 en annan historia. Bilen bestod till stor del av komponenter "från hyllorna", vilket inte nödvändigtvis behöver vara någon nackdel, men motorerna fick mycket kritik vid lanseringen. De fyrcylindriga 1,8- och 1,9-litersmotorerna var inte särskilt roliga.



Senare följde dock sexcylindriga alternativ med BMW:s klassiska motorljud som bättre passade biltypen.

BMW Z3 blev först ut bland märkets modeller att helt och hållet byggas utanför Tyskland, nämligen i South Carolina.

BMW Z3 hade en roll i Bondfilmen Goldeneye och BMW lanserade även en specialversion, James Bond Edition, som skulle byggas i 20 exemplar. Till slut blev det dock 100 exemplar på grund av högt tryck hos handlarna. Bilen i filmen hade missiler bakom strålkastarna, "bromsballong" som kunde fällas ut baktill och ett radarsystem.

BMW experimenterade faktiskt med en V12-version av Z3. Motorn på 5,4 liter var inte lätt att klämma ned under huven och viktfordelningen blev usla 70/30 fram/bak, så någon serietillverkning var det aldrig tal om.

Några år efter lanseringen av BMW Z3 dök det upp en coupéversion som kom att kallas "clownskon" för sin annorlunda design. Den togs fram på fritiden av en grupp ingenjörer som sedan lyckades övertyga ledningen om att serietillverka modellen.

BMW Z3 kom även i en M-version med 3,2-literssexa.



Första generationen BMW Z3 levde till 2002 när den ersattes av Z4, med ett helt annat designspråk. Även här fanns en M-version och en coupémodell, men den senare försvann när andra generationen Z4 lanserades 2009 och modellen gick över till plåttak.

I dag säljer BMW den tredje generationen Z4, internt kallad G29, som utvecklats tillsammans med Toyota för att spara kostnader. Just det här modellsegmentet är allvarligt utrotningshotat eftersom försäljningen minskar för varje år.

Små cabrioletmodeller var riktigt heta under 1990-talet och det var just därför modeller som BMW Z3, Mercedes SLK och Audi TT dök upp efter Mazdas supersuccé med MX-5. Det återstår att se om dagens BMW Z4 får någon ersättare.

Läs också: [Bilarna som fyller 50 år – här är våra flippar och floppar](#)





Relaterad artikel

[Grattis! Nu fyller Volvos bakhjulsdrivna modell 30 år](#)

[Sågs som en övergångslösning – men det blev åtta års produktion. 2](#)

[Bilarna som fyller 50 år – här är våra flippar och floppar](#)

[Skattefria och besiktningfria – vilken av jubilarerna vill du ha i garaget?](#)

8. Land Rover lanserar nytt kupéfilter som rensar smutsig luft.

Publicerad 2020-08-26 kl 9:47.

Text Erik Söderholm.

Två av märkets populära suvar uppdateras med mildhybridteknik och ett nytt kupéfilter.



Land Rover behöver sänka snittutsläppen av koldioxid för märkets modeller för att klara sig undan utsläppsböter från EU. Därför uppdateras nu de populära suvarna Land Rover Discovery Sport och Range Rover Evoque med mildhybridteknik.

Det handlar om en 2,0-liters fyrcylindrig dieselmotor som förses med ett 48-volts mildhybridsystem som kan ta tillvara energin som uppstår vid inbromsning. Systemet ska även göra ingreppet från start/stopp-systemet smidigare.

Två mildhybrider med dieselmotor

Instegsmodellen har 165 hästkrafter och finns med både fram- och fyrhjulsdraft. Den här modellen släpper ut 156 gram koldioxid per kilometer i Evoque och 163 g/km i Discovery Sport, så den förhöjda fordonsskatten under de första tre åren hamnar på 8 121 respektive 8 964 kronor per år.

Mildhybridsystemet finns även i en starkare version med 200 hästkrafter där fyrhjulsdraft är standard, med fordonsskatt på 9 808 kronor per år.

Range Rover Evoque kommer i en ny toppversion kallad Autobiography med bland annat 21-tumsfälgar och matrix-LED-strålkastare.

Läs också: [Ny studie: Så höga är utsläppen inuti bilen](#)

Appar och uppdateringar

Modellerna får också ett modernare infotainmentsystem med trådlösa uppdateringar, bättre 3D-kamera för att hålla koll på området runt om bilen och möjlighet att installera appar för att betala för parkeringen eller lyssna på Spotify.

På insidan får modellerna ett avancerad luftfiltreringssystem som enligt Land Rover ska rensa bort en större del av föroreningar och allergener automatiskt. Systemet kan bland annat filtrera bort starka lukter, pollen och vissa partiklar. Filtret kondenserar fukt från kupélufte och bryter ned den till små elektriskt laddade partiklar som kan neutralisera lukt, bakterier och allergener.

Land Rovers så kallade "aktivitetsnyckel" har också fått en uppdatering i form av en liten skärm. Nyckeln är i form av ett armband som föraren kan använda istället för att ta med den vanliga nyckeln.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Ny studie: Så höga är utsläppen inuti bilen](#)

[Det finns en "magisk kombination" som sänker utsläppshalterna rejält.](#)

Erik Söderholm

9. "Sista procenten" är tuffaste utmaningen för självkörande bilar.

Publicerad 2020-08-26 kl 14:08, text Erik Söderholm.

Klassiska biltillverkare har fortfarande mycket att ta igen, enligt en branschexpert.



Just nu storsatsar bilindustrin på att utveckla olika former av självkörande bilar. Många lockas av tanken på att kunna slappna av och överlåta körningen åt en dator, och vissa ser framför sig ett bättre och effektivare trafikflöde.

Men det finns också utmaningar med autonoma bilar. För att bli helt självkörande måste bilarna klara av att "tänka själva" eftersom alla situationer inte kommer kunna programmeras in i förväg, och om självkörande bilar blir billiga och vanliga finns risk att [trafiken ökar med köer som följd](#).

De senaste åren har flera biltillverkare kommit med uttalanden om att självkörande bilar kanske ligger lite längre bort än de trodde tidigare. Mercedeschefen Ola Källenius har till exempel gjort klart att utvecklingen av [elbilar går före självkörande bilar](#), och att autonom teknik i första hand ska utvecklas för tung trafik.

"Sista procenten" är utmaningen

Utmaningen för en självkörande bil är inte att få den att köra själv 99 procent av tiden eller sträckan. Utmaningen är den "sista procenten" av alla situationer som kan uppstå, enligt Bernhard Ederer, talesperson på BMW.

– Till exempel en stillastående bil i en motorvägskurva under dimmiga förhållanden. Eller en gatusopningsmaskin på vägen. Sådana extremfall är en utmaning. Den måste vara helt säker även då, men det är en svår utmaning, säger han i en intervju med [Automobilwoche](#).

En lösning kan vara att införa särskilda vägvägsnitt där [enbart självkörande bilar är tillåtna](#).

”Tesla två år före”

Audichefen Markus Duesmann har tidigare sagt att han tycker Tesla ligger åtminstone två år före alla andra när det gäller automatiserad körning, i och med att Tesla även kan samla in data från bilar som rullar på vägarna. Men Tesla har också fått kritik för att gå för snabbt fram i utvecklingen vilket [ökar risken för olyckor](#).

Det är en tydlig skillnad mellan företagen i Silicon Valley och tyska biltillverkare, tycker Mario Trapp, professor vid Fraunhofer-institutet för kognitiva system. Enligt honom har tyska ingenjörer ofta en bakgrund inom mekanik och de behöver nu komma ikapp när det gäller mjukvara.

– **Klassiska biltillverkare** har fortfarande mycket att ta igen inom mjukvara, säger han till tidningen.

Relaterade artiklar



[Självkörande bilar förbrukar enormt mycket data och kan ge mer bilköer](#)

[Nu ska forskarna titta närmare på riskerna när bilarna själva tar över körningen.](#)



[Känsligt gyroskop ska göra självkörande bilar säkrare](#)

[10 000 gånger bättre exakthet än i mobilen.](#)



[Självkörande bilar kan bara förhindra var tredje olycka](#)

[Amerikansk studie påstår att autonoma bilar kommer fortsätta krascha om de kör likadant som människor gör.](#)



[Nya motorvägen – där mänskliga bilförare inte är tillåtna](#)

[Här ska biljättarna testa självkörande bilar på ett säkrare sätt.](#)

10. 55 bilföretag på Svarta listan – ”skyldiga” 2,2 miljoner.

Publicerad 2020-08-26 kl 10:44, text Erik Söderholm.

På listan över företag som inte följer ARN:s beslut är bilsäljare och bilverkstäder vanligast.



Bilsäljare och bilverkstäder är den vanligaste kategorin på tidningen [Råd & Rön](#)s så kallade [Svarta lista](#). Där hamnar företag som inte följer besluten från Allmänna reklamationsnämnden (ARN).

Det är visserligen frivilligt att följa besluten, men det är ändå något seriösa företag brukar göra.

När tidningen nu uppdaterar listan inför hösten står det klart att motorkategorin är den största med totalt 55 företag. Om dessa företag hade följt ARN:s beslut hade de tvingats betala ut drygt 2,2 miljoner kronor, enligt Råd & Rön, och det är mer än en fördubbling jämfört med förra året.

Det enskilt dyraste ARN-fallet i motorkategorin handlar om återbetalning av en husbil. Det hade kostat företaget 640 000 kronor.

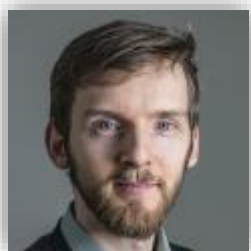
Det är alltså långt ifrån alla bilföretag som väljer att följa ARN:s beslut, men det är som sagt inte något tvingande beslut. I en [stor rundringning som Vi Bilägare gjorde 2010](#) berättade bilhandlare om de tyckte att kunderna försökte lura dem.

MOTORNYTT

– Jag litar inte på ARN, vi har vunnit ett annat fall i tingsrätt, men förlorat ändå i ARN. I det här fallet gick kunden till kronofogden, men de avskrev saken. När vi anser att vi haft fel så gör vi som ARN tycker, annars är de bara löjliga, sa en bilhandlare.

En annan bilhandlare sa att ”folk kan hitta på vad som helst mot bilhandlare”.

– Jag säljer ungefär 400 bilar om året och det är väl ungefär två fall om året som går till ARN. Det är jättetråkigt, men då är det oftast bilar i prisklassen 7 000–12 000 kr. De som köper sådana bilar har inte ekonomi för att något kan gå sönder.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Så får du rätt hos ARN](#)

[Tusentals bilägare har de senaste åren anmält bilfirmor eller verkstäder. I mer än hälften av fallen får den klagande avslag.](#)



[Glastaket exploderade – Inget garantiärende enligt Kia](#)

[Går ett trasigt glastak på nybilsgarantin? Nej, hävdar Kia. Ja, hävdar ARN när de granskat ett fall.](#)

11. Mustang-traktor med V8.

Text: Lars Holmström, publicerad: 2019-04-11 kl 00:00.

På senare år har det börjat poppa upp A-traktorbyggen baserade på alltifrån Toyota MR2 till Porsche Cayenne, så den gamla normen Volvo Duett håller på att försvinna. Emil Eklund valde att bygga på en Ford Mustang -68. Får man verkligen göra så?



Ta det lugnt. Jag kan försäkra att inga hela och friska Mustangar har kommit till skada under skapandet av det här rapportaget. Inte under skapandet av Emils A-traktor heller för den delen.

Det ligger faktiskt till så att Emil och hans pappa Peter har räddat inte mindre än tre (!) Mustangar från en långsam död genom det här byggnad. Men hur kommer man egentligen på att man ska bygga A-traktor av en Mustang?

- Både pappa, farfar och min farbror kör Shelby-Mustanger, berättar Emil. Det är ju fräna bilar så det är kul om man kan föra den traditionen vidare.

Far-och-son-projekt

Emil är rätt av vid att föra traditioner vidare. När han inte bygger om Mustangar till traktorer ägnar han en stor del av sin fritid åt karting. Något även hans pappa ägnade sig åt i yngre dagar.

- Kartingen är ett bra sätt för oss att umgås som far och son, säger Peter. Vi måste ju vet kommunicera med varandra under träning och ras för att få karten att gå så bra som används.

Även byggt av A-traktorn har varit ett riktigt långt ochson-projekt. Emil har stått för idéerna när det är frågan hur den ska se ut och Peter har klurat på de tekniska lösningarna.

När designen skulle tas fram tillsammans Emil datorn till hjälp.



Nöjda. Emil och Peter kan med allt rätt sitta och chilla i solen och känna sig nöjda med att ha skapat och helt unik A-traktor.

- Jag har ett spel på datorn där man kan bygga om bilar och där kunde jag ju testa olika varianter för att se vad som fungerar och inte, berättar han.

Det slutgiltiga valet föll på ett klassiskt stycke med röd brist, svarta Shelby-inspirerade ränder och svarta fälgar med polerad kant.

- Tanken var först att vi skulle köra med mina 15-tums Shelby-fälgar, men 15-tumsdäck är ju svindyra idag, så det blir 17-tummare i stället, säger Peter.

Tre Mustangar

Karossen då? Man skulle ju kunna tro att de har satt kapten i en helt körbar -68, men så är inte fallet.

- Nej, vi hade tre objekt stående bakom ladugården som har fått donera delar till andra bilar genom åren, berättar Peter. Vi tog front och skärmar från en bil, bakpartiet från en annan, ram och torped från en tredje och så fick vi komplettera med lite ny plåt också inom vi hade en komplett kaross.

- Vi får ännu tacka farfar Arnold som har sparat så mycket delar genom åren, fyller Emil i. Bakrutan är inflyttad för att ge plats åt barlastflaket, men B-stolpen har lämnats orörd, vilket gör att bilen behåller sina originallinjer. Från sidan går det faktiskt inte att se att det rör sig om en A-traktor.

Motorn som sitter i Mustangen är original-302: en som satt i den bil som har fått stå för ramnumret när den var ny, vilken innebär att den har "matchande nummer". Det som många eftersträvar på sina bilar har alltså Emil på sin A-traktor. Inte illa!

Modern teknik

Med V8 skulle det bli otroligt dyrt att rulla runt med en klassisk nedväxling med hjälp av dubbla växellådor, så här har man tänkt annorlunda.

Som du har kunnat läsa tidigare i BilSport så kan man använda sig av elektronik för att begränsa toppfarten på en A-traktor. Det går fint om man har en modern motor med elektroniskt styrsystem som man kan programmera om. Men hur gör man på en Mustang från 1968?

- Vi har satt i en växellåda från en Jeep Cherokee med lågväxel och bytt utväxling i bakaxeln till 4,62: 1 för att få rätt varvtal. Sen reglerar vi toppfarten till 30 km/h med en eftermonterad hastighetsbegränsare från Loh Electronics och en krans på mellanaxeln, för Peter Peter.



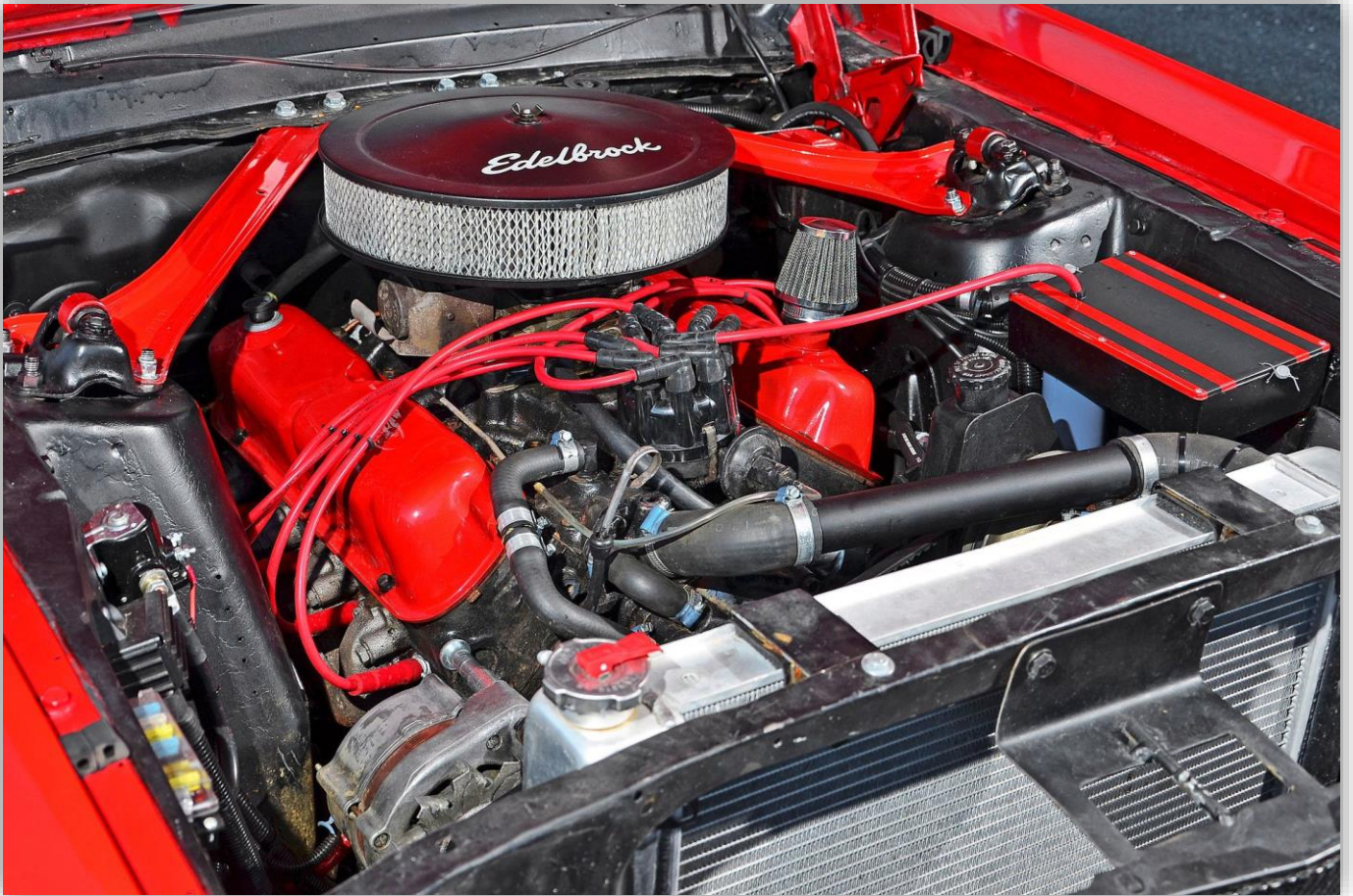
NÖDVÄNDIG BAS. Ingen riktig A-traktor utan en rejäl baslåda!
Så är det bara. I Mustangen sitter två 12-tummare bakom ryggstöden.

Även om Mustangen bara får gå 30 som snabbast utstrålar inredningen något helt annat. Här hittar vi både bur, mockaratt, rejält skålade stolar med fyrpunktsbälten och röda digitala mätare. Och sen får vi ju inte glömma ljudinstallationen. Eller ska vi kanske fråga grannarna om den inte borde heta basinstallationen?

- Haha, ja grannarna har berättat att de hörde basarna i en vecka när vi höll på att spela i dem, berättar Emil.



BRA ATT HA. Kraftfulla batterier och slutsteg är kul att ha.
Varningstriangel, domkraft och hjulnyckel är grejer som är bra att ha.



V8. Motorn är original 302: an som satt i bilen som ny. Den randiga lådan till höger är plomberad och innehåller hastighetsregleringen.



Modernt. Utsidan på bilen håller klassiskt stuk, men på insidan har moderna prylar som digitala mätare och LCD-skärm flyttat in.



REJSIGT. Stolar med avgrundsdyb skålning, fyrpunktsbälten och bur, som gjorde samma färg som karossen, ger racekänsla åt inredningen.



Avslöjad. Från den här vinkeln är det svårt att missa att det rör sig om en A-traktor. LGF-skylden är dessutom led-belyst kvällstid. Kåpan i vante, under stötfångaren, döljer den obligatoriska dragkroken.

Populärt bygge

Det är inte bara grannarna som har fått upp ögonen för Mustangen. Överallt där den visades upp förra sommaren drog den till sig folk uppskattning och det har nästa uteslutande glada gruvarbetare och tillrop.

- Responsen har varit otroligt bra, säger Emil. Jag hade använt sin uppsättning för att få åka omkring på motorveckan i Lycksele med den och det var en grym upplevelse att få göra det! Överallt ville folk komma fram och titta på den och visa sin uppskattning.

Om du som läser det här känner att du blir sugen på att se Mustangen på nära håll, ska du se till att inte missa BilSport Performance & Custom Motor Show till påsk. Där kommer den att stå bland A-traktorerna, även om man lätt kan missa den för en bil. För inte får man väl bygga A-traktor av en Mustang? Jodå, det får man. Om man räddar tre tidigare dödförklarade Mustanger för att få ihop det så är det helt okej!

SNABBA FAKTA**Ford Mustang HT -68**

Motor: 302 cui.

Effekt: 230 hk. Överföring: Manuell växellåda från Jeep Cherokee AX15 och fördelningslåda NP231.

Chassi: Original, Ford 8 "bakaxel med 4,62: 1 utväxling, styrservo.

Bromsar: Original skivbromsar fram och trumbromsar bak, bromsservo.

Fälgar: Sweden Racing 8x17 ". Däck: Bak 245 / 40-17, fram 225 / 45-17. Kaross: Blandning av tre karosser, i grunden en -68 HT, inflyttad bakruta, flak, scoop, lackade stötfångare.

Brist: Röd metallic med svarta Supersnake-ränder.

Inredning: Halvbur, sportstolar med 4-punktsbälte, takkonsol med startpanel.

Billjud: Pioneer mediaspelare. Framsystemet är Rockford Fosgate 6,5 "i kickpanelerna med separata diskanter monterade på instrumentbrädan, kör av ett BOSS slutsteg på 1.600 watt. Basarna är 2 st 12 "Rockford Fosgate i uträknade separata baslådor och kör av ett BOSS slutsteg på 3.000 watt. 2 st 140 Ah batterier som strömkälla.

Vikt: Tjänstevikt 1,595 kg. Sponsor: Gima's Däck och Allservice. Tack till: Pappa för bygg-hjälp, farfar Arnold för jättemycket delar, Roger Sandström för bygghjälp, farbror Björn för hjälp med en hel del, mamma för tålamod med alla garagetid.

PERSONLIGA FAKTA**Emil Eklund (TV)**

Ålder: 16 år.

Bor: Sörmjölle, två mil söder om Umeå. Yrke: Student.

Familj: Flickvän, pappa och mamma. Mina "superkrafter": Glad och positiv grip med stort hjärta. Mina mindre smickrande drag: Tidsoptimist utan dess like.

Favoritverktyg: Hylsnyckelsats.

Första bil: Mustang.

Bilar jag borde sparat: Har inte någon annan. Sämsta bil jag ägt: Opel Campo.

Om jag bara fick ha en bil resten av livet: 2020 Shelby GT500.

Bilträff jag gärna åker på: Motorveckan i Lycksele.

Om bilar inte fanns: Hade livet var tråkigt.



Krönika

Jan "Flash" Nilsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

12. När jag höll på att ta död på Sveriges konung.

Av Jan Nilsson, publicerad 2020-08-26, 16:57.

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

"Vi hade träffats många gånger innan och han visste att jag inte var att lita på."



Vår krönikör tillsammans med H.M. Konungen och en ung prins Carl Philip.

Jag tävlade för Volvo Personbilar Sverige i en Renault, och skulle arrangera ett körevent på Gelleråsens motorbana. Alla chefer var där från både Volvo Sverige och Volvo (fabriken). Inbjuden var som vanligt också H.M. Konungen. Dagen innan hade jag varit där och rekat hur det såg ut. Banan hade gjorts om och en ny hårnål i början av rakan före velodromen hade byggts. Men banan bakom den nya kurvan fanns kvar.

På den tiden var jag fortfarande full av bus och halva dagarna gick åt till att hitta på djävulstyg. Jag hade bland annat klättrat upp på ett tak med en megafon och härmat banans speaker med budskapet

"Hallå hallå, information från tävlingsledningen. Nästa träningspass i Formel 3 är inställt på grund av arbete på banan."

Gissa om det blev kö till tävlingsledningen med arga människor som skrek och viftade med armarna. Jag sprängde bomber i depån och sköt av raketer och sysslade med det mesta som upprörde om jag kunde.

Dagen innan hade jag hittat fyra stora frigolitblock i skogen, kanske tio–femton år gamla, täckta av mossa, gräs och jord, de såg verkligen ut som stenar stora som bilar. Dessa hämtades och ställdes som ett stopp rakt över banan där den nya hårnålen fanns. De såg imponerande ut, som stora klippblock som ställts där för att stoppa bilar från att köra den gamla bansträckningen. Ett omöjligt farligt stopp givetvis som ingen skulle ens komma på tanken att göra, men bara jag visste att det var ofarliga frigolitblock.

De inbjudna kom och vi började köra runt dem på banan med Volvos nya stolthet 850. Efter en stund var det Konungens tur att åka med. Han satte på sig säkerhetsbältet och vi hälsade artigt och kallpratade lite när jag sakta körde ut på banan.

Vi hade träffats många gånger innan och han visste att jag inte var att lita på. Första varvet gick i full fart, jag bromsade ned bilen från strax under tvåhundra i den nya hårnålen, jag bromsade rakt mot de enormt stora stenblock som alla tyckte var obehagliga, men ingen sade något om, de stirrade bara stressat mot dem varje varv vi passerade.

På varv tre bromsade jag för sent, ställde upp Volvon i sladd men rätade upp den och körde i hundrafemtio kilometer i timmen rakt mot stenblocken ... BLAM, med en stor smäll körde jag rakt igenom och alla i bilen skrek högt i dödsångest.

När vi stod still på baksidan av blocken insåg jag när jag tittade på hur alla i bilen såg ut, att jag troligtvis dragit skämtet lite för lång. Kungen kravlade sig tillbaka upp i stolen och sade med skrovlig röst:

"Jaha, ska vi ha det så här idag." Adjutanten som satt i baksätet såg likblek ut, men levde. Bilen då tänker ni, hur gick det med en ny fin Volvo 850, njaa lite bucklor blev det men på den tiden var det helt vanligt att alla bilar jag körde fick det.

Skämtet togs emot bra efter några timmar när deras puls gått ner igen. Det var kanske lite väl otäckt, men de fick i alla fall sin "ride of their life", det blev ett minne som heter duga, och ja, vi fortsatte vara vänner, och jag fick inte sparken av Volvo.



2019 Ducati Panigale V4 S Corse

13. Skoda på Le Mans 1950.

Publicerad 2020-08-27 kl 7:00, text Mårten Carlsson.

Det är sommaren 1950 och järnridån är inte helt nere än. Skoda satsade på att köra det berömda Le Mans 24-timmarsloppet. Hur skulle dom stå sig i konkurrensen?



Le Mansbanan hade återöppnats 1949 och för det stora 24-timmarsloppet 1950 kunde man presentera ett startfält på hela 60 ekipage.

Skoda Sport hette det nybildade fabriksteamet från Tjekoslovakien och dom hade två övertag. Dels en helt nybilmodell att bygga en racerbil på, dels att Tyskland inte var med.

Utgångspunkten var nya Skoda 1101. I den skrämde man upp den lilla 32-hästarsmotorn till drygt 50 hästkrafter. Det låter kanske inte mycket, men tillräckligt. Med en låg, lätt aluminiumkaross kom bilen väga under 600 kilo. Under skalet var den i stort sett standard, förutom grövre bromsar och en förstärkt växelåda för att tåla det tuffa dygnet på Le Mans.

Man ställde upp i klassen för 1100cc med förarna Václav Bobek och Jaroslav Netušil. Deras motstånd i klassen var sex vassa Gordinibilar, ett antal trimmade Renault 4CV och Simcas.

Den 24:e juni gick starten och Skodan hävdade sig väl ända tills det som inte fick hända hände. På 120:e varvet rasade motorn. Någon reservmotor hade man inte med sig så man fick packa ihop och åka hem.

Men dom var inte ensamma om det ödet. Samtliga Gordinis, och halva startfältet kom inte ens i mål detta år..

Motorn undersöktes noga och haveriet visade sig bero på en liten låsring till en kolvbult. Men nu tog man nya tag, byggde en bil till och en bättre motor för att satsa på 1951 års Le Mans - men det kom inte att hända.

I Tjeckoslovakien styrde Partiet, och Partiet bestämde att bilarna inte skulle köras utomlands, och så var det med det.

Skulle Skoda haft någon chans i 1951 års lopp då? Nu hade ju Porsche blandat sig i leken med sin nya modell 356.

Jo, det skulle man nog, för Porscharna hade inte alls samma varvtider och snittfarter som Skodaracern.

Men bara för man inte fick åka till Le Mans slutade man inte utveckla bilen. Karossen fick förfinad aerodynamik, och vid 1953 hade man pressat ur hela 120 hästkrafter ur maskinen. Tävlade gjorde man också, men bara inom Öststaterna, där den vann i princip hela tiden. I sitt sista utförande provade man motor med tvåstegskompressor och med det gav den hela 190 hästar!

Bilen var länge försvunnen men efter enträget detektivarbete av Michal Velebny återfanns den för en del år sedan och är nu renoverad. Michal är cordinator på Skodamuseet, med ansvar för verkstad, renovering och underhåll av museets bilar.

Dessutom var det hans farfar som en gång i tiden byggde karossen till racerbilen!

Feber

14. Se en gammal, trött Golf få nytt liv.

2020-08-24 KL 20:00.

Tillfredställande!



FILM: https://youtu.be/uwrr40dV_OI

MOTORNYTT

Här får vi se Elias på kanalen EJO Auto Videos sätta tänderna i en Golf som har stått ute alldeles för länge. Resultatet blir fantastiskt, väldigt roligt att se en gammal vanlig bil få nytt liv och inte något exklusivt och udda.

ROGER ÅBERG

SLUT