



Hispano-Suiza K6 Cabriolet av Brandone 1935

1. Daimler ska bygga motorer ihop med Volvos ägare.
2. Stor batterifabrik till Tyskland.
3. Minis nya koncept gör om bilen till ett vardagsrum.
4. Volkswagens Tesla-dräpare "Landjet" lanseras 2024.
5. Cupra Formentor: "En riktigt snygg fullträff".
6. Nya Subaru BRZ är här med mer muskler än tidigare.
7. Nu är Mazdaspeed officiellt dött.
8. BMW-chefen avslöjar: Här är modellerna som hänger löst.
9. Därför stinker interiören i Hyundais suv-modell.
10. Så kan svartjobb på verkstäderna stoppas.
11. Fellastade hantverkarbilar en dödsfälla.
12. Nissan vill göra sig av med Mitsubishi.
13. Nissan dementerar uppgifter om Mitsubishi-försäljning.
14. Morgan firar av 3 Wheeler med specialare.
15. Scania miljardinvesterar i batterifabrik.
16. Saab 95/96 V4 1967–80.
17. Sodomkas snitisiga Skoda.
18. Vinstmaskinen Cyan Racing har gjort det igen.
19. Mercedes-AMG GT Black Series snabbast på Nürburgring.



1. Daimler ska bygga motorer ihop med Volvos ägare.

Anders Nilsson 2020-11-18.

Ska användas till hybridbilar.



Daimler har kommit överens med Geely om att bygga förbränningsmotorer som ska användas i deras hybridbilar.

Daimler kommer samarbeta med [Volvos](#) ägare, Geely, för att bygga nästa generations förbränningsmotorer som ska användas i hybridbilar och kommer tillverkas i Europa och kina, rapporterar tyska tidningen [Handelsblatt](#).

– Företagen planerar att utveckla en högeffektiv modulär motor, säger en presstalesperson från Daimler.

Det är tyska Daimler som kommer utveckla de nya förbränningsmotorerna. De kommer även i fortsättningen att producera förbränningsmotorer i Tyskland, men kommer gradvis gå över till att enbart kommer producera elektriska drivlinor.

LÄS MER: [Laddhybriderna räddar Mercedes-Benz](#)

Enligt källor så kommer den tyska biltillverkaren att spara minst 100 miljoner euro med det här samarbetet.

Daimler har i dagsläget även ett motorsamarbete med [Renault](#). Bara för att Daimler har andra samarbeten betyder det inte att samarbetet med Renault fortsätter, menar den franska biltillverkaren. De ska fortsätta samarbetet och nya möjligheter utforskas kommenteras det från franskt håll.

Daimler och Renault har tillsammans utvecklat en 1,3-liters motor som exempelvis används i Renault Scenic Cross och Meganas halvkombi, samt framhjulsdrivna Mercedes-modeller.

[Mercedes-Benz](#) använder även Renaults fyrcylindriga dieselmotor på 1,6-liter tillsammans med deras växellåda i den lätta lastbilen Vito, samt 1,5-liters dieselmotor i A-klass, och B-klassmodeller, liksom CLA- och GLA-modellerna.

LÄS ÄVEN: [Konceptet Mercedes-Benz EQC 4x4² – en bil av ytterligheter](#)

Relaterade artiklar



[Volvo slutar göra egna diesel- och bensinmotorer](#)



["Volvo och Mercedes ska göra motorer ihop"](#)



[PG Gyllenhammar: Volvo tar en jätterisk](#)



[Mitsubishi GT-PHEV Concept nästa generations suv](#)

2. Stor batterifabrik till Tyskland – ska räcka till en halv miljon elbilar om året.

Johan Kristensson 2020-11-18 kl 12:21.

Kinesiska Svolt går vidare med planerna på en litiumjoncellfabrik i Tyskland, med en årlig produktionskapacitet på 24 GWh.



En rendering av Svoltts planerade fabrik i Tyskland.

Europa har jobbat hårt för att bygga upp en inhemsk produktion av litiumjonbatterier, ett område som Asien fortfarande dominerar totalt.

Nu [meddelar kinesiska Svolt](#), en spinoff från biltillverkaren Great Wall Motors, att bolaget går vidare med planerna på att bygga en anläggning i tyska delstaten Saarland med en årlig kapacitet om 24 GWh. Därmed blir den mindre än Northvolts fabrik i Skellefteå, som 2024 ska kunna producera 32 GWh, men fortfarande större än de flesta befintliga cellfabrikerna i världen.

Utöver cellfabriken ska ytterligare en anläggning för montering av batterimoduler och -pack byggas, även den i Saarland. Verksamheten är inriktad mot batterier för fordon. Produktionen motsvarar behovet för uppemot en halv miljon elbilar per år.

2 miljarder euro

Svolt investerar uppemot 2 miljarder euro, motsvarande 20,4 miljarder kronor, i fabriken, där ett par tusen personer ska jobba. Cellfabriken väntas dra igång produktionen i slutet av 2023, modul- och packfabriken i mitten av 2022.

Det framgår inte vilken batterikemi som ska användas i fabriken, men Svolt nämner bland annat att de har utvecklat en koboltfri katod med nickel och mangan, som ska börjas monteras i fordon redan i mitten av 2021.

För delstaten Saarland är Svoltts fabrik den största industriinvesteringen sedan Ford öppnade en fabrik där för 50 år sedan.

Asiatiska bolag bygger fabriker

Svolts beslut ligger i linje med den övergripande trenden för europeisk cellproduktion. Tillverkningskapaciteten ökar, men det är hittills främst asiatiska bolag som bygger fabriker.

För ett år sedan började kinesiska CATL [bygga en cellfabrik](#) i tyska Erfurt som till en början får en årlig kapacitet om 14 GWh, med planer på att utöka den till minst 24 GWh. Koreanska [LG Chem siktar på att utöka kapaciteten](#) i polska Wroclaw, från dagens 15 till 65 GWh. SK innovation, också från Sydkorea, har en fabrik om 7,5 GWh i Ungern, och planerar att utöka den till 17,3 GWh till 2022.

Läs mer: [Prognos: Europa på väg att köra om USA i batteriracet](#)

Det finns dock flera inhemska aktörer på banan. Northvolt förstås. Men också PSA/Total som planerar två fabriker á 24 GWh i Frankrike och Tyskland, Britishvolt som siktar på 30 GWh i Wales till 2023 och startupbolaget Verkor med 16 GWh i Frankrike, förutsatt att de får finansiering, [rapporter Automotive News](#).

Läs mer: [Så mycket ökade koboltefterfrågan till elbilsbatterier](#)



JOHAN KRISTENSSON

RELATERAD ARTIKEL



[VW:s jätteutmaning: Måste övertyga batteritillverkare att storsatsa](#)



3. Minis nya koncept gör om bilen till ett vardagsrum.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-17, 18:11.

Mini Vision Urbanaut stakar ut Minis version av framtiden – som innefattar en balkong.



Interiörutrymmet i en bil kan användas och tolkas olika. Det vill Mini åskådliggöra med deras senaste koncept Vision Urbanaut. Dessutom vill Mini i framtiden se på sig själva bortom att vara en biltillverkare.

"Mini ser på sin i framtida roll som en möjliggörare och följeslagare vid minnesvärda ögonblick, vad vi kan kalla för "Mini-tillfällen". Med Mini Vision Urbanaut ger vi uttryck för tre sådana tillfällen – "Chill", "Wanderlust" och "Vibe" – för att demonstrera ett urval av potentiella användningsscenarier", säger Oliver Heilmer, chef för Mini Design.

Med Vision Urbanaut i "Chill"-läge tjänstgör bilen som en tillflyktsort för avkoppling – både när den är stillastående eller körs helt autonomt. "Wanderlust" är körläget där föraren kan välja att själv stå för körningen eller åka autonomt. I "Vibe" öppnar bilen upp sig till max och blir, enligt Mini, praktiskt taget ett rullande vardagsrum.





Mini Vision Urbanaut är också en fingervisning om hur Mini kommer att producera bilar på ett hållbart sätt i framtiden. En stor del i det, menar Mini, är att minska antalet komponenter i inredning och ge de komponenter som är kvar fler användningsområden. Vidare finns heller inget läder eller krom. Det dominerande materialet är stickad textil.



När man väl gjort om sin Mini Vision Urbanaut till ett mobilt vardagsrum, så kan man också öppna upp vindrutan för att få "balkongkänsla", som Mini uttrycker det.



[Här är fräcka Mini Electric Concept: Äntligen en eldriven Mini – men den dröjer](#)



4. Rykte: Volkswagens Tesla-dräpare "Landjet" lanseras 2024.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-17, 05:00, uppdaterad 2020-11-17, 09:48.

Volkswagen-koncernen ska lansera en helt nytt elektrisk flaggskeppsmodell 2024 som går under kodnamnet "Landjet", enligt uppgifter i den tyska pressen. Landjet ska säljas i olika versioner av Audi, Porsche och Bentley och ta upp kampen med Tesla Model S.



Medurs från översta vänstra hörnet: Audis självkörande konceptbil Aicon, Bentleys elbilskoncept EXP 100 GT, Porsche Mission E (senare producerad som Taycan) och Audis elbilskoncept Sportback Electric gömd under ett skycke.

Volkswagen ska bygga en Tesla-dräpare 2024 under sina lyxmärken Audi, Porsche och Bentley som "troligtvis" får tre sätesrader och sju sitsar, rapporterar den tyska affärstidningen [Handelsblatt](#).

Den nya modellen går än så länge under kodnamnet "Landjet" och ska tillverkas på Volkswagens fabrik i Hannover, Tyskland. På Hannover-fabriken tillverkas idag bland annat transportbilen Transporter.

Utvecklingen av Landjet leds av ett särskilt team på Audi som går under namnet [Artemis-projektet](#). Enligt tidigare uppgifter ska projektet resultera i en fullt digital passagerarbil som klarar av en hög nivå av självkörning. Det har tidigare spekulerats att denna blir visuellt snarlik Audis konceptbil Aicon från 2017 som var tänkt som en självkörande bil och saknade ratt.

Enligt Handelsblatt valde koncernledningen på Volkswagen att förlägga tillverkningen av Landjet i Hannover på grund av att Audis egna fabriker är för små. Tidigare i år byggde VW också om fabriken för att kunna tillverka den [elektriska folkabussen ID Buzz](#) där.

"Landjet kan gå i serieproduktion ganska snabbt i Hannover och med mindre extra ansträngning än i en Audi-fabrik", ska en VW-chef ha sagt till tidningen.

Landjet förväntas få en räckvidd på 65 mil, enligt [Automotive News Europe](#). Audis egna version kommer lanseras först, följt av Porsche och Bentley. Det rör sig om en "Tesla-jäger" med sedankaross som ska utmana Model S enligt Handelsblatt som uppger att Landjet ska placeras över Audi A8 i modellprogrammet. Om så blir fallet skulle det gamla ryktet om [Audi A9 e-tron](#) (som skulle ha släppts i år) besannas.

VW-koncernen uppgav dock under fredagen att man kommer tillverka tre helelektriska suv-modeller i D-segmentet på Hannover-fabriken. Det uppgavs dock inte vilka märken dessa ska säljas under. Idag tillverkar koncernen bland annat D-suvarna Volkswagen Tiguan Allspace, Seat Tarraco och Skoda Kodiaq som alla huvudsakligen är förbränningsbilar.

ANE har också tidigare rapporterat att [Audi ska ta över styret av Bentley från Porsche](#) inom VW-koncernen. Porsche kan istället komma att bli [delägare i Rimac](#) i utbyte mot att den kroatiska elbilstillverkaren i sin tur blir majoritetsägare till Bugatti.

Nyheten att Bentley ska fasa ut förbränningsmotorerna till 2030 kom också nyligen. Då avslöjades det dessutom att Bentleys planerar att lansera sin första elbil 2025. Kan det vara märkets version av "Landjet"?



[Volkswagen satsar 750 miljarder på elektrifiering och digitalisering](#)



[Porschebossen: Nej, 911 blir inte elektrisk än på ett tag](#)



[Tvärnit för V12:orna – Bentley blir en elbilstillverkare](#)



[Uppgifter: Audi utvecklar ny självkörande bil](#)



5. Cupra Formentor: "En riktigt snygg fullträff".

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-17, 16:30, uppdaterad 2020-11-17, 17:35.

Webbredaktör Patrik Lundin är en av få svenskar som inte varit på Formentor på Mallorca, men också en av få svenskar som kört nya Cupra Formentor.



– Vilken Seat-modell bygger Formentor på?

– Ingen, det är det som är grejen. Formentor är Cupras första egna modell, men den bygger på MQB Evo-plattformen som används av nya Volkswagen Golf VIII.

– Cupra ska vara ett sportigt märke för medelålders män. Är det något drag i suven?

– Oja, det är det verkligen. Motorn ger 310 hk och 400 Nm och den gör 0-100 km/h på 4,9 sekunder. Det känns som en rallybil trots att det är en suv. Jag sitter ganska lågt i bilen.

– Var är du och provkör?

– Vi kör på krokiga vägar i Sörmland så fort som den ökända trafikpolisen här tillåter. Formentor styr in bra i kurvorna trots att den rullar på vinterdäck. Bilen är lekfull på ett sätt som jag inte förväntat mig.

– Har du något mer positivt eller negativt att säga om Formentor?

– Bara positivt hittills. Den har ett riktigt gött ljud och baksätet är mer rymligt än jag förväntat mig tack vare ett långt axelavstånd. Formentor är en riktig fullträff från Cupra.

– Du kör toppmodellen som kostar 480.000 kronor. Vad finns det för andra motorer för alla oss med lite begränsad plånbok?

– Det finns sju olika motorer varav sex kommer säljas i Sverige. Förutom den här bensinaren kommer ytterligare två bensinmotorer. Det kommer också två el- och bensindrivna laddhybrider och en dieselmotor.

– Både du och bilen ser snygga ut på bilden. Hur ser bilen ut i verkligheten?

– Jag tycker att den gör sig ännu bättre i verkligheten.

Patrik Lundins provkörning kan du läsa om i auto motor & sport nummer 1/2021.



Cupra Formentor får sju olika motorer



Cupras strategichef: "Cupra el Born förkroppsligar Cupras huvudprincip"



Seat Leon ST Cupra – snabbaste kombin runt Nürburgring



Prov: Seat Leon ST Cupra 300 – Familjecupen

6. Nya Subaru BRZ är här – mer muskler än tidigare.

PUBLICERAD: 18 NOV 2020, KL 16:48.

Efter nästan nio år är det nu äntligen dags för generation två av Subaru BRZ. Formatet är detsamma, men linjerna lite moderniserade. Under huven sitter fortfarande en boxerfyra, men med mer effekt.



[Subaru BRZ](#) lanserades i Europa våren 2012 och många rynkade på näsan. "En bakhjulsdriven sportbil med endast 200 hästkrafter, har japanerna helt tappat det?" tänkte en del. Och fel hade de, för Subaru BRZ var allt annat än tråkig trots det låga hästkraftsantalet. [När vi lät testa modellen mot Audi TT och BMW Z4 på självaste Nürburgring gick BRZ klart vinnande ur striden](#) – med ganska god marginal. "Fantastiskt direktstyrd och kommunikativ. Mycket fin balans." var ett av våra utlåtande. Ett annat var "Härligt tätstegad låda med mekanisk känsla." var ett annat, men vi lade även till ett litet men, nämligen "Motorn i svagaste laget."





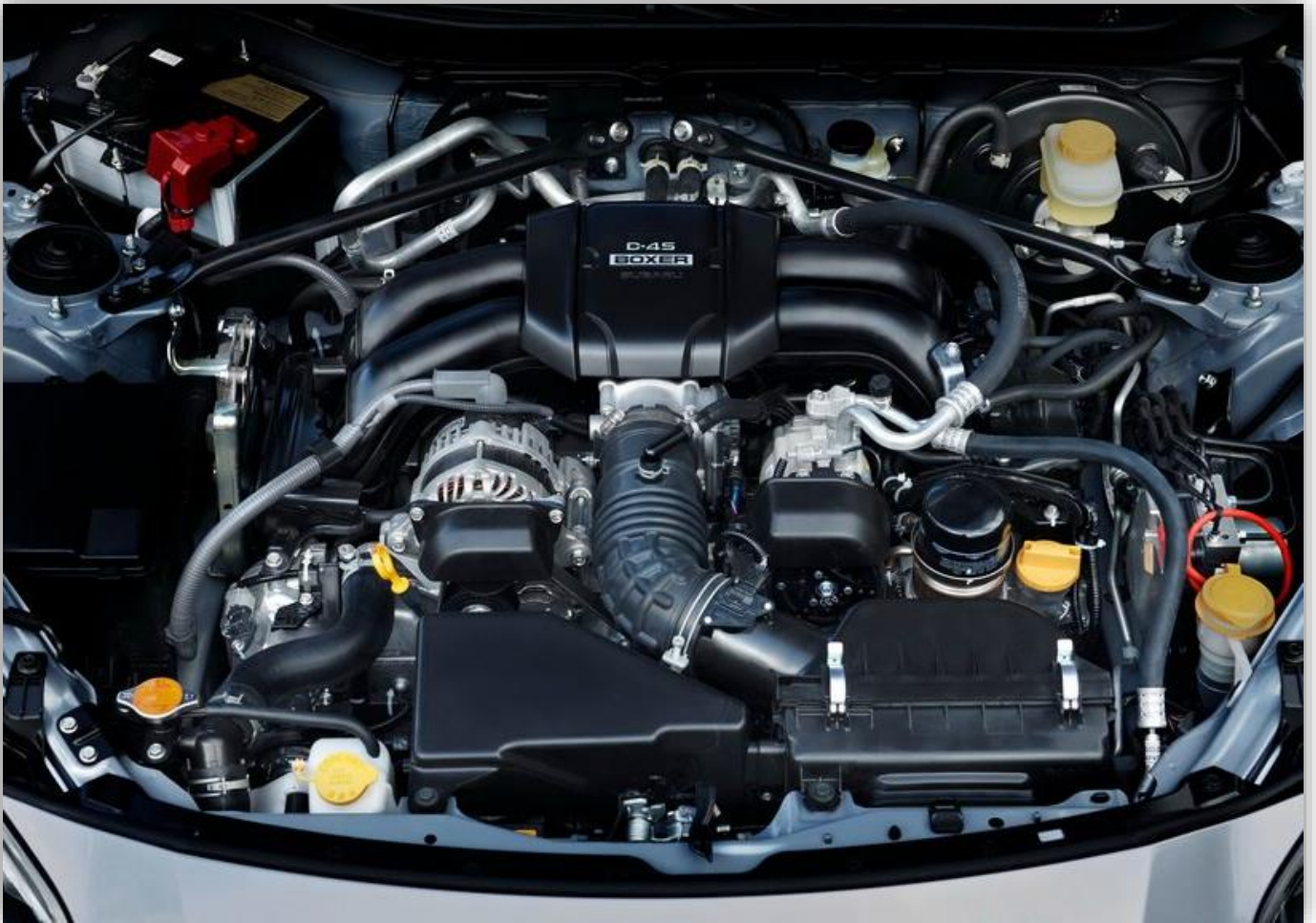
FILM: <https://youtu.be/6l6avSIxO8>

När nu nya BRZ är presenterad ser vi att Subaru har behållit boxermotorn med fyra cylindrar. Men i stället för 2,0 liter är nya maskinen på 2,4 liter, dock fortfarande utan överladdning (vem vet, kanske kommer senare). Gamla effektsiffran på 200 hästkrafter har skruvats upp till 231. Dessa hästar nås vid 7 000 r/min. Även vridmomentet har tilltagit, från 205 till 250 newtonmeter. Maxvridet nås vid 3 700 r/min.



Nya BRZ är aningen längre än sin föregångare. Med 426,5 centimeter på längden är den tre centimeter längre än tidigare, men på bredden är den i princip identisk med 177,5 centimeter. På höjden har den tappat en centimeter till 131,1 centimeter. Även axelavståndet har förändrats, med fem millimeter till 257,6 centimeter.

Tjänstevikten (siffror för USA-marknaden) ligger på mellan 1 277 och 1 307 kilo beroende på modellversion och om bilen är utrustad med sexväxlad manuell låda eller automatlåda. Vikten är bara några ynka kilon mer än föregångarens vikt.





Subaru presenterar inga prestandasiffror, men det är ingen direkt vild gissning att den lär vara snabbare än sin föregångare som gjorde 0-100 km/h på 7,6 sekunder.

Som de flesta av oss vet hade förra generationen BRZ en syskonbil vid namn [Toyota GT 86](#). Nya BRZ kommer att ha kvar sitt Toyota-syskon, det bekräftade Subaru och Toyota i fjol. Men när Toyota väljer att presentera sin uppföljare återstår att se.



[GALLERIER](#)

[47 bilder](#)

[Subaru BRZ 2022 \(USA-version\)](#)

MATTIAS RABE



7. Nu är Mazdaspeed officiellt dött.

AV BOBBY GREEN.

2020-11-17 KL 20:00.

Prestandaavdelningen kommer inte tillbaka.



FILM: https://youtu.be/FhB0d_0RHPc

Mazdaspeed är namnet på Mazdas lilla sidomärke som såg till att sporta upp några av märkets modeller. Miata, Mazda3 och Mazda6 fick alla tre behandlingar vilket gjorde bilarna ganska så vassa jämfört med original. Mazda3 tillverkades senast 2013 så det är några år sedan man gjorde något. Nu får vi reda på att avdelningen läggs ned och att den inte kommer att väckas till liv igen. Istället kommer Mazda att lägga sitt fokus på lyxigare bilar och deras Skyactiv-teknik. En talesperson säger följande:

"Mazda is focused on becoming more mature and upscale. It is our priority to continue to evolve the next generation of Skyactiv Technologies. As part of this evolution, we are refining and applying our turbocharged engines to more models to provide better, stronger performance with engaging driving dynamics."

Bara för att Mazdaspeed försvinner innebär det inte att man inte kommer släppa bilar med kraft i framtiden. En rak sexa som kan ge över 350 hästar är under utveckling och den kommer bland annat att hamna i nästa generation Mazda6. Bonusklipp nedan.

hypebeast.com +



Mazda 6 MPS Concept 2002.



[RykteBakhjulsdrift och rak sexa i nästa Mazda6?](#)
[Kanske dyker upp 2022](#)



[Tut i luren! Mazda fyller 100 år!](#)
[Firar med specialutgåvor](#)



[Den här Mazda RX-7:an låter som en Formel 1-bil](#)
[Varning för högt ljud!](#)

8. BMW-chefen avslöjar: Här är modellerna som hänger löst.

Publicerad 2020-11-16 kl 13:27, text Erik Söderholm.

BMW-chefen Oliver Zipse kan vara på väg att fasa ut flera klassiska modellnamn för att spara pengar.



BMW Z4 är en av modellerna där försäljningen dalat ordentligt de senaste åren.

Det är ingen hemlighet att biltillverkarna knappt kan möta kundernas efterfrågan på suvar. Försäljningen har rusat de senaste åren och vissa bilmärken har nu en suv-andel som ligger på över 70 procent av den totala försäljningen.

Samtidigt är vissa andra bilklasser utrotningshotade. Dit hör exempelvis sedanmodeller, och BMW-chefen Oliver Zipse berättar nu att även märkets sportigaste tvådörrarsmodeller ligger i farozonen.

I en intervju med [Reuters](#) avslöjar han vilka modeller som eventuellt kan läggas ned om BMW behöver spara kostnader.

– Coupémodeller, cabrioletter och roadsters. Vi får se vilka av dem som blir kvar.

Försäljningen går helt enkelt inte tillräckligt bra och utvecklingskostnaderna är för höga. Sportiga tvådörrarsmodeller kan visserligen vara bra för att bygga varumärke, men även där blir suvarna allt viktigare.

BMW har ett [samarbete med Toyota](#) som gäller sportbilen Z4 och teknik för bränslecellsbilar. Det samarbetet ska fortsätta efter 2025, uppger Oliver Zipse, men om det även ska innefatta fler sportbilsmodeller bekräftar han inte.

Läs också: [BMW:s knep – för att få hybridförarna att ladda](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[**BMW iX mot konkurrenterna – så står sig nya elsuven**](#)
[Jämför BMW:s nya eldrivna suv-modell mot de tuffaste utmanarna.](#)



[**Här är BMW iX – ny elbil med fokus på förbrukning och komfort**](#)
[Här är utmanaren till Audi e-tron och Mercedes EQC.](#)



[**BMW skjuter upp självkörande bil – Honda smiter före**](#)
[Saknar systemet som skulle finnas på plats.](#)



[**BMW-ägarnas nya finesser skickas ut direkt via nätet**](#)
[Snart får BMW-ägarna flera nya funktioner levererade med en uppdatering.](#)

9. Myseriet löst: Därför stinker interiören i Hyundais suv-modell.

Publicerad 2020-11-16 kl 18:38.

TEXT Erik Söderholm

Ägarna av stora suven Hyundai Palisade i USA plågas av illaluktande interiör. Nu verkar orsaken vara hittad.



Hyundai har börjat sälja jättesuven Palisade på den amerikanska marknaden, men lanseringen gick inte helt enligt plan. Ägarna råkade nämligen ut för ett pinsamt problem i form av en [interiör som kan börja lukta riktigt illa](#).

Det värsta var att ingen verkade veta riktigt vad lukten berodde på.

”Vi är medvetna om problemet och är just nu mitt uppe i en utredning, som handlar om att identifiera och validera en lösning”, berättade en talesperson för Hyundai i augusti.

Nu är utredningen klar och Hyundai meddelar att lukten – som vissa liknade vid en blandning mellan otvättade, svettiga strumpor och ruttna grönsaker – kommer från nackstödens läderimitation.

Felet ska ha uppkopplat under produktionen. Hyundai har beställt nackstöden från en annan underleverantör än i andra modeller.

Ägarna får nu möjlighet att byta nackstöd på verkstaden utan kostnad för att lösa luktproblemet. Men bytet av nackstöd görs bara efter att verkstaden först provat två olika lukt-dödande medel under läderimitationen på nackstödet.

– **Det är inte vanligt** att vi måste byta ut samtliga sju nackstöd, säger Miles Johnson, talesperson för Hyundai i USA, till sajten [Cars.com](#).



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Pinsamt problem i Hyundais suv: Interiören luktar illa

En av Hyundais populäraste modeller luktar illa, och ingen vet varför.



Audis roliga miss: Oljebyte i elbilen e-tron?

Audis elbil kan varna ägaren om att bilen behöver oljeservice. Nu ska mjukvaran uppdateras.



10. Så kan svartjobb på verkstäderna stoppas.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-16, 18:15.

Sveriges Fordonsverkstäders Förening tycker att dagens sanktioner mot verkstäder som jobbar svart är otillräckliga. De föreslår hårdare tag som kan ge mer effekt.



Sveriges Fordonsverkstäders Förening (SFVF) vill ha hårdare åtgärder mot svartarbete och föreslår att myndigheter som Skatteverket och Arbetsmiljöverket beslagtar utrustningen för bilverkstäder, däckfirmor och AC-service som inte betala moms, skatter och avgifter.

– Det är absolut nödvändigt att städa upp och få bort olagliga verkstäder, tält på parkeringsplatser och andra ljusskygga spelare på fordonsmarknaden. Det räcker inte att bara utdöma en sanktionsavgift. Kort efter att sanktionsavgift utdömts öppnas den olagliga verksamheten med ny ägare och verksamheten rullar på som vanligt, säger Bo Ericsson vd för SFVF.

– **Det kostar både tid och pengar** att upprätthålla standards och efterleva rådande lagstiftning, säger Bo Ericsson. Att inte uppfylla de krav som ställs på ett seriöst företag leder också till att Nollvisionen äventyras. Den seriösa branschen gör insatser dagligen men det ställs allt strängare krav i form av lagar, förordningar, kompetens och mycket annat som måste uppfyllas, säger Bo Ericsson.

Han menar att det finns ett parallellsamarbete med omfattande svartjobb som snedvrider konkurrensen. Bo Ericsson tycker att samhället gör för lite för att komma till bukt med allt svartjobb.

– SFVF anser att om myndigheter beslagtar utrustningen som används, blir det avsevärt svårare och dyrare att starta om en olaglig verksamhet.



SFVVF påpekar i ett pressmeddelande att en seriös certifierad verkstad har många kostnader för att hålla den kvalitet som begärs av dem. Det rör sig inte bara om att betala moms, skatter och avgifter, utan även om att ge anständiga löner, hålla en bra arbetsmiljö och betala för vidareutbildning.



Billig biltvätt döljer svartarbete och usla löner – myndigheter hinner inte kontrollera



Svarta listan: Här är bilföretagen du ska undvika



Skatteverket granskar fordonsservicebranchen extra noga



11. Forskare: Fellastade hantverkarbilar en dödsfälla.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-17, 10:32.

Krocktester som Folksam utfört visar en kraftigt ökad skaderisk om hantverkarbilar lastas fel.



Även om en bil har en mellanvägg mellan förare och lastutrymme kan lös last tränga igenom och träffa förare och passagerare vid en krock.

Det visar en krocktest som Folksam utfört där två hantverkarbilar lastas med 270 kg last. I det ena testet förankrades lasten, medan i det andra testet var lasten lös. Hastigheten var 64 km/h.

I båda bilarna fick krockdockorna höga mätvärden på bröstkorg och underben vilket berodde på att stolar och ryggstöd pressades framåt av lasten. Det minskade i sin tur benutrymmet och ökade krafterna mot bröst och buk.

Testerna visar att de hyllsystem som används i många hantverkarbilar kan vara en olycksrisk, även om de är säkrade. I en av testerna, där hyllsystemet lastades tungt, så lossnade hela hyllsystemet och pressade både mellanvägg och förarstol framåt.

– Testresultaten påvisar brister på flera punkter som medför en ökad skaderisk. Det handlar bland annat om att hyllsystemens infästningar i bilen lossnar och orsakar skada på föraren samt bilens förmåga att hindra lös last att tränga in i kupén. Testerna påvisade också problematiken med att säkra mycket last i hantverkarbilar, säger Anders Ydenius, Trafikforskare på Folksam.

Han menar att tillverkare av hyllsystem borde ta ansvara för att krocktest sina produkter för att kunna ange hur mycket hyllorna kan lastas för att klara en krock.

Anders Ydenius anser även att hyllorna borde kontrolleras vid fordonsbesiktningen och att fordonstillverkarna ska säkerställa att surrningsöglor håller för en krock.

I krocktestet med lös last trängde föremål dessutom igenom mellanväggen, vilket kan innebära dödsfara.



Hantverkare lever farligt i trafiken



Volkswagen ID Buzz Cargo vill vara hantverkarens nya drömbil – med räckvidd på 55 mil



Elsmart för hantverkare – Opel Vivaro-e



Folksam-studie: Fyrhjulsdrivna bilar ger fler personskadeolyckor på vintern

12. Uppgifter: Nissan vill göra sig av med Mitsubishi.

Publicerad 2020-11-16 kl 12:48.

TEXT Erik Söderholm

Mitsubishi beskrivs som det "tredje hjulet" i jättealliansen med Nissan och Renault. Nu kan märket vara till salu.



Nissan överväger att sälja sin andel i Mitsubishi, enligt uppgifter till [Bloomberg](#). Det skulle i så fall sätta igång en stor omstrukturering av en av världens största allianser inom bilindustrin.

De anonyma uppgifterna tyder på att Nissan, som i dag äger 34 procent av Mitsubishi, vill göra sig av med delar av eller hela ägarandelen.

Renault/Nissan-koncernen är mitt uppe i en stor omställning. Det är snart ett år sedan koncernchefen Carlos Ghosn [lyckades fly från häktet under spektakulära former](#). Tidigare i år kom beskedet att jättekoncernen ska fokusera på elbilar och suvar samtidigt som [Mitsubishi på sikt ska sluta säljas i Europa](#).

Mitsubishi beskrivs av vissa analytiker som "det tredje hjulet" i alliansen och bidrar inte med någon särskild spjutspets teknik på något område. Mitsubishi förväntas gå med en förlust på tolv miljarder kronor i år.

Läs också: [Mitsubishi gör klart: Detta gäller för garanti och reservdelar](#)



13. Nissan dementerar uppgifter om Mitsubishi-försäljning.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-17, 12:00, uppdaterad 2020-11-17, 14:57.

Nissan sitter "absolut inte" i förhandlingar om att sälja sin ägarandel i Mitsubishi Motors, säger operative chefen Ashwani Gupta.



Mitsubishi har kallats för det "tredje hjulet" i en av världens största biltillverkarallianser, Renault-Nissan-Mitsubishi. Den japanska biltillverkaren ägs idag till 34 procent av [Nissan som köpte in sig 2016](#) efter att en [utsläppsfuskskandal fått Mitsubishis börsvärde att rasa](#). Sedan dess har Mitsubishi haft det fortsatt kämpigt. Nyligen kom nyheten att tillverkaren på ska [dra sig ur Europa helt och hållet](#). Man [räknar även med förlust](#) för andra året i rad, delvis på grund av verkningarna av coronapandemin.

Nissan sägs nu överväga en försäljning av sin andel i Mitsubishi enligt anonyma uppgifter till [Bloomberg](#). Det skulle innebära en stor omstrukturering av alliansen vars kärna, Renault/Nissan-koncernen, redan håller på och genomgå en stor och kostsam omställning till elbils- och suvtillverkning.

[Gripandet av koncernchefen Carlos Ghosn](#) i Japan 2018 efter misstankar om skattefuskskakade koncernen. Dessutom [flydde Ghosn i januari från sitt husarrest](#) under spektakulära former och ska nu vara på fri fot i Libanon.

Uppgifterna om säljförhandlingarna dementerades dock under måndagen av Nissan och Mitsubishis operative chef Ashwani Gupta.

– Vi sitter inte i någon diskussion eller övervägande om att ändra kapitalstrukturen i våra partnerföretag. Vi går vidare med många projekt, säger Gupta till [Reuters](#).

Börsen reagerade positivt på Bloombergs rapport samma dag om säljförhandlingarna enligt Reuters som noterade att Nissans aktie direkt efter steg med 5 procent. Samtidigt sjönk Mitsubishis aktie med 3 procent.



Ashwani Gupta är sedan 2019 operativ chef för både Nissan och Mitsubishi.



Tufft besked: Mitsubishi lämnar Europa



Bilchefen flydde rättvisan – utsmugglad i instrumentfodral



Mitsubishi bildar allians med Nissan-Renault



Mitsubishi kraschar på börsen – misstänkt fusk med utsläppssiffror

Feber

14. Morgan firar av 3 Wheeler med specialare.

AV BOBBY GREEN 2020-11-20 KL 12:00.

Nästa år säger modellen farväl.



FILM: <https://youtu.be/jAl1Xq6kxRq>

Det är dags för Morgan att säga farväl till trehjulingen 3 Wheeler och man väljer att göra det med specialversionen P101 som vi kan se här. Endast 33 stycken exemplar kommer att tillverkas och anledningen till att man lägger ned tillverkningen är för att licensieringen att använda S&S V-twin-motorn går ut. Specialaren får ett gyllene kupé-överdrag för passage-rarsätet, plåtfälgar lackade i bilens färg och ett par lågt monterade extraljus från Hella. Man får även avgassystem i svart och vitt, exponerade nitar och P101-dekaler. Motorn är en twin som sagt och den är på 2,0 liter och ger 85 hästar. Till den sitter det en manuell sexpetad låda hämtad från Mazda Miata. 0-100 km/h ska gå på sex sekunder blankt.

Nuvarande 3 Wheeler som lanserades 2011 har hittills sålts i över 2500 stycken exemplar. P101 kommer att kosta från 45.000 pund. Även om detta är sista av nuvarande generation lovar man att en ny ska komma, men när är oklart för tillfället.

morgan-motor.com +

15. Scania miljardinvesterar i batterifabrik.

TT 2020-11-17 kl 08:25.

Lastbilstillverkaren kommer att investera över en miljard kronor i en fabrik för batterimontering intill Scantias befintliga lokaler i Södertälje.



Lastbilstillverkaren Scania investerar över en miljard kronor i en fabrik för batterimontering i Södertälje.

Investeringen sträcker sig över en period på flera år, skriver bolaget i ett pressmeddelande.

Bygget planeras starta nästa år och fabriken ska vara i full drift 2023.

I batterianläggningen som byggs intill Scantias chassimontering ska montering av batterimoduler och batteripack från celler från Northvolts fabrik i Skellefteå ske. Cirka 200 personer kommer att arbeta i fabriken varav merparten rekryteras internt, enligt bolaget.

Tidigare investerat i Northvolt

Scania har tidigare gjort en investering på 10 miljoner euro i Northvolt.

Läs mer: [Volvos satsning: Eldrivna tunga lastbilar](#)

Batterierna som ska monteras i den egna fabriken är tänkta att användas i Scantias ellastbilar och bussar. Scantias serieproduktion av elektriska lastbilar beräknas starta nästa år.

RELATERADE ARTIKLAR

[Volvo och Isuzu bildar strategisk allians för ny teknik](#)

[Ny standard för trådlös laddning: En "game changer"](#)

Klassiker

16. Saab 95/96 V4 1967–80.

Publicerad 8 juli 2013, text admin.

Stryktåliga Saab V4 blandar stark karaktär med gosiga mjukisegenskaper. Den kramar grusväg som ingen annan och frihjulet gör körningen till ett nöje. Unna dig den unika V4-känslan. Det kostar inte mycket.



Med kniven mot strupen genomförde Saab bilhistoriens kanske mest lyckade motorbyte. Operation Kajsa innebar att den karaktärsfulla men omoderna tvåtaktaren ersattes av en halverad V8, cool, robust och själfull, det kan vem som helst intyga som någon gång tuggat sig genom en snötyngd svensk granskog en öde januarinatt till det trygga bakgrundsljudet av en hummande V4. I ett speciellt läge – det kan vara 88 km/h eller 103 km/h eller 122 km/h – andas motorn ut, slappnar av, och tåspetsarna nuddar vid evigheten.

Flumma lagom. Jag vill veta allt om balansaxellagringen. Det var något om ett drev gjort i pressad cornflakes?

Okej, det klassiska V4-raset. Fordmotorn har en motroterande balansaxel för att mjuka upp gången. Den drivs via en drevtransmission från vevaxeln. Axeln snurrar lika fort som vevaxeln men är bara lagrad i två lager och i dess ände sitter remskivan som driver fläkt, generator och vattenpump. Remskivan sitter alltså inte direkt på vevaxeln som på vanliga motorer. Slarvar man med oljebyten och oljekvalitet tar lagren stryk och börjar glappa. Kör man för länge i detta tillstånd kan transmissionsdrevet i ett fibermaterial haverera. Ett annat berömt fiberdrev driver kamaxeln. Det kan ryka i samma veva, eller om kamaxlarnas lager är glappa, vilket är mer sällsynt.



Något om historien och antal tillverkade?

Saab 95 och 96 V4 blev under många år basen i Saabs försäljning, den hade en trogen kundkrets och den hann få syskon i form av 99 och 900 innan den till slut abdikerade. De första 600 bilarna byggdes i hemlighet och problemet med de 5 778 färdiga tvåtaktsbilarna i lager löstes genom att man bytte motorer på löpande band.

I Sverige såldes 50 949 Saab 95 mellan kalenderåren 1966 och 1981 (jo det finns 11 noterade 1979 och en 1980). Under samma period kom 176 135 96:or till världen. Enligt den senaste undersökningen Klassiker genomförde finns bara 4,6 procent kvar i registret. 1,2 procent är kvar i trafik. Vi som inte odlats i päronhalvor och spyfällor, vad finns det att hämta utöver nostalgikoma?

En stryktålig, rolig och egensinnig bil. Du får en unik körupplevelse med rattväxel och fenomenal väggänsla. Frihjulet är en kvarleva från tvåtaktstiden, men faktum är att finessen fungerar bättre med fyrtaktarens lugna gång med snabbare nedgång till tomgångsvarv. Så fort du kommit upp i fart behöver du inte använda kopplingen över huvud taget och när det rullar små garnbollar av motorljud ur avgasröret är det som att prova berusningsmedel för första gången.

Tungstyrd va?

Bilen är en smula fronttung vid parkeringsmanövrar, ja, men i fart är vägkontakten helgjuten och skojfaktorn på slingerväg finns där hela tiden. Ju halkigare och motigare, desto mer älskar man en V4. Den är också billig att hålla igång och lättmekad så länge du inte jämför med en jämn gammal Volvo eller Opel. Knepen går att lära sig.

Berätta mer om 95. Den ser ju verkligen helknäpp ut?

Vi i Sverige må vara vana vid dess uppsyn, men internationellt är modellen en chockupplevelse i positiv bemärkelse och efterfrågan ökar. Den är liksom flyg och träsko i ett, med fenor raketutblås. Kan det bli bättre? 95:an utvecklades parallellt med 96:an men lades ner två år tidigare, 1978. Utöver det rent uppenbara att modellen ger mer utrymme till folk och prylar är 95:an den du ska satsa på av flera skäl. Utöver design handlar det om tillverkningsstal och antal överlevare. Det är ont om fina exemplar. Av årgångarna 1973–78 finns bara 1 566 exemplar kvar i registret, de flesta rishögar. 1960-talarna är ännu ovanligare.



Rent allmänt då? Nyare eller äldre V4?

Går du loss på sextitotalskänslan är det en -67:a du ska. Låga vindrutan och lackkulörer sprungna ur Saabs mer dämpade och väldigt snygga färgskala. Fin inredning med blank tutring och grålackerad panel. De äldsta bilarna har den så kallade Silvermotorn som enligt kännarna är den som går allra mjukast. Nästa period är 1969–73. Öststatsperioden. Den särpräglade aluminumgrillen gör den till en återkommande statist i amerikanska kallakrigetfilmer ”inspelade” i Ryssland. Egentligen det tuffaste trynet, med bredbandsstrålkastare.

Nästa fas kan grovt indelas i plåtstötfångare eller gummiöverdragna gigantparkbänkstöt-fångare. Båda har sin charm. När det gäller inredningen blev den mer brunrationell än sinnlig med åren. Oavsett årsmodell får du en bil som förenar ingenjörsmättat flygarv med oförfalskad hemslöjd.

Det var något med rally också?

Skämtar du? Den är skogarna konung. I allt från RAC till Vissemålas grusgropsmästerskap. Att bygga sin autentiska dröm-V4 för finåkning eller tävlingsbruk har på senare år blivit en folkrörelse. Ska du ge dig in i denna förtrollade värld av tätstegade lådor och korsinsug – greppa stora plånboken. Alla jagar samma typ av oåtkomliga delar. Men är det en rallyklon du vill ha så satsa på Indiskt gul – den superhäftiga, nästan självlysande officiella tävlingsfärgen. Det fanns också en obetalbar ljusgrön officiell tävlingsfärg som kom 1976.

Några specialare man kan rikta in sig på?

Utöver tidiga bilar kan konnässören fokusera på exportvarianterna Monte Carlo V4 och V4 DeLuxe som var mer utstyrda med dubbla lister och sportig inredning. Även 95 fanns i DeLuxeutförande, hitta en sådan den som kan. Någon vassare motor var det aldrig frågan om. Leta i USA.

1700S var en version som byggdes på beställning av Saabs tävlingsavdelning 1974–75 i kanske 150 exemplar. Med två hundra kubik större maskin, Solex 32-förgasare och sport-system hamnade effekten på 90 hästar. Sportkoppling, sportstol och sportfjädring gjorde den – sportigare.



Det som i snäva Saabkretsar benämns "Jubbe" syftar på två jubileumsmodeller värda att titta närmare på. Den lite mer okända är den silverfärgade -75:an med Lejongul alternativt Manillabrun inredning. 2 317 byggdes varav 2 165 stannade i Sverige. Den mest kända jubileumsbilen – och mer samlarvärd – är den sista serien på 300 bilar, 1980, med Aquamarinblå metallic och ljusblå plysch i snygg kombination med krokekerfälgar. Här är den procentuella överlevnaden riktigt bra, men varning utfärdas å det skarpaste: rostproblemen upphöjt till tio.

Något om värdet?

Saabentusiasterna är omtalat snåla till sin läggning och V4:orna har fram till nyligen enbart betraktats som slit- och slängbilar. Rallyfeber och utländska intressenter har drivit upp priserna, men de är sensationellt låga än så länge. Det är som om bilarna inte hittar utanför den inre kretsen. Den har drabbats av "vanlighetssyndomet" men till skillnad från Volvo Amazon har priserna knappt rört sig. 0–10 000 kronor kostar de urkiga exemplaren, men här går fortfarande att hitta bruksmaskiner. För 25 000–30 000 ska du kunna få en riktigt fin vagn. Lite till och du köper en "ny-i-kartong". 95:an är aningen dyrare.

Det här med spyfällan kanske du ska utveckla en smula.

Det är en fackterm som beskriver den bakåtvända och nedfällbara extrasoffan i 95:ans bagageutrymme. Den jag och många med mig växte upp i. Har du barn ska du absolut se till att din tilltänkta bil har denna finess. Baklängeskräkning är själva grundbulten i ett livslångt Saabintresse.

* Lothar var seriefiguren Mandrakes urstarke men snälle kompis. En reslig kraftkarl i leopardskinn. Han dök även upp i humorserien Rally i P3, bara lite mer kramsugen.

Text Claes Johansson **Foto** Simon Hamelius

Hårdfakta**Saab 95 V4 1972****Nypris:** 19 850 kronor.**Värde idag:** 25 000–30 000 kronor***Motor:** Fyrcylindrig V-motor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 498 cm³. Max effekt 65 hk DIN (73 hk SAE) vid 5 200 r/min. Max vridmoment 115 Nm vid 2 500 r/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Rattspak och frihjul.**Mått:** Axelavstånd 250 cm. Spårvidd fram/bak 122/122. Längd/bredd/höjd 430/150/-147 cm. Tjänstevikt 1 060 kg. Tank 42 liter.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram, bak gångjärnsdämpare.**Styrning:** Kuggstång. Vändcirkel 10,8 m. Rattvarv 2,7.**Hjul:** Plåtfälgar, bredd 4 tum, 5.20x15.**Elsystem:** 12 volt.**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak.**Fartresurser:** Toppfart 145 km/h. Acceleration 0–100 km/h 18 s.**Förbrukning:** 1,0 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta.

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

Reservdelar och service

Fågeholksmin är att vänta om du går in till närmaste Saabhandlare. Lite servicedetaljer kan langas upp på disken. Men det kan vilken reservdelsfirma som helst göra. Men ställ frågan! Återförsäljarna har ingen gemensam sökfunktion för gamla delar. Kanske finns en smärre skatt undanstoppad?

Annars är det www.saabklubben.se som gäller. I klubbens forum slänger du ut frågorna och på medlemmarnas webshop finns ett och annat att köpa. I annat fall är det hobbyidkare som säljer grejer. Kolla Tradera och nyss nämnda hemsida. En annan startpunkt är www.getemotordelar.se, www.bromsoksrenovering.se och www.speedparts.se.

Checklista – kolla detta innan du slår till!**KAROSS**

Karossen är självbärande och urstark, ändå lätt. Även om det inte låter så i följande rader klarar den rosten riktigt bra. När den kommer är den övervägande synlig och det ska till rejäla mängder rost innan styrkan går ur. Eländet äter sig in i bottenplattans fyra hörn, dörrbottnar/falsar och bakre stötdämparinfästningar. Även de främre fästena drabbas. Och hjulhusen fram och bak, speciellt i topp men också dubbelpläteländet i främre hjulhusen. Domkraftsfästena är rosthärdar. Rostrisk i golvet mot torpedväggen och under tvärgående balk. Balken innanför fronten bör kollas. Bakskärmarnas övre hörn rostar liksom plåtfickan i vindrutestolparnas nedre ändar. Framskärmarna rostar runt blinkers. På 95:an ska du kolla fenor (runt bakljusen) och baklucka en extra gång. Likaså plåten som sitter mot bakstammen. Otäta rutlister släpper in vatten som kan lägga sig som en sjö i bottenbaljan. Klar rostrisk.

Varning för de sista årsmodellerna då man bytte rostskyddsmassa. Under den fina svarta ytan kan det dölja sig en helvetesskildring.

Saabklubben säljer golvplåtar. Begagnad plåt som dörrar och skärmar är ingen bristvara. Billigt är det.

MEKANIK

Robust. Motoröra räcker långt för att detektera en frisk maskin. Ett sätt att fördjupa kontrollen är att låta motorn gå på tomgång utan ventilkåpor. Med en torktrasa i beredskap synar du att stötstängerna och vipporna får sin korrekta smörjning från dropplåtarna, oljan ska droppa i en jämn takt på båda vänster och höger motorhalva.

Du måste kolla balansaxellagringen. Demontera fläktremmen. Greppa remskivan. Ett radiellt glapp tyder på slitna lager – problem!

Växellådan är stark, men den kan vina en del. Är vinandet åt det obehagliga hållet är raset nära. Frihjulet ska löpa i och ur utan klonk eller hyss. Är vattenpumpen dålig invändigt kan motorn gå varm, trots att kylsystemet ser okej ut i övrigt. Kostar en femhundring. Kompressionen bör ej understiga 9 bar.

Tvåportsförgasaren (från årsmodell 1977B) är extra känslig mot tjuvluft. Friska slangar är a och o. Under motorn löper kylarslangar i form av en befruktningssugen Alien. Jobbigt att byta. Men byt. När du provkör: börja med kall maskin. Bilar med automatchoke kan trilskas. Går att smörja upp.

CHASSI

Stötdämpare och bussningar är standardvaror. Hjullager och bromscylindrar ordnar specialfirmorna eller hobbyhandlare inom klubben. Lägg in en sökning på Tradera.

INREDNING

Antalet klädselalternativ minskade med åren, ju nyare bil desto större chans att hitta rätt textilier på begmarknaden. Ingen nytillverkning finns. Klubben är rätt forum. En fin inredning är ett köpargument, ett rosthål i golvet går alltid att fixa.

ELSYSTEM

Inga extraordinära felkällor. På allmänt vis ska tänddelar vara fräscha och bytas innan de ger upp. En klassiker i Saabsammanhang är dålig kontakt i säkringshållaren, putsa av och smörj med kontaktspray. Värmen från avgasröret kan göra att kabelhärvan till startmotorn åldras och spricker.

Läs mer om:

[Tom Trana säljer Saab 96](#)

[Saab V4 som halvkombi!](#)

[Amazon säljs snabbast!](#)

[Är Saab 96 Monte Carlo 850 Årets Klassiker?](#)

[Ännu en lågmilar-Saab på auktion!](#)

17. Sodomkas snitisiga Skoda.

Publicerad 2020-11-17 kl 7:00.

TEXT Mårten Carlsson.

Det är 1956 och Skoda presenterar en liten sportbil med plastkaross - eller kunde gjort.



Den här specialaren baserades sig på Skoda 440 och var inte ämnad för produktion, utan en experimentbil där man laborerade med det nya spännande materialet glasfiberarmerad plast.

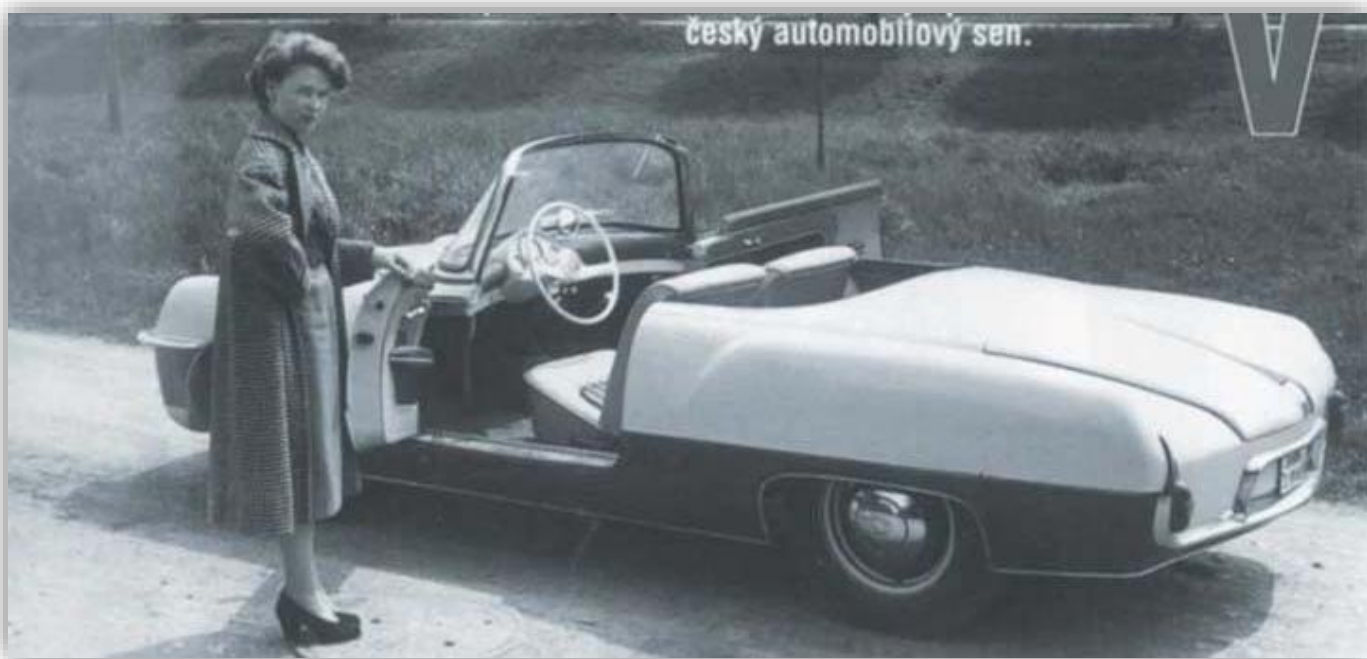
Jospeh Sodomkas vagnmakeri startade 1895 i Böhmska Vysoké Wyto, som idag ligger i Tjeckiska republiken.

På 1920-talet började man framställa bilkarosser och var övrigt tidigt ute med husvagnar och specialsläp.

Efter kriget förstatligades all industri så även Sodomka. Eller som det hette officiellt i den nya regimens deklARATION att Joseph Sodomka jr "donerade" verksamheten till den nya staten och som "tack" för sin frikostighet fick han sitta kvar i styrelsen...

År 1950 tog kommunistpartiet helt över styret av Sodomka, som nu döptes om till Karosa National. I fortsättningen kom man mest bygga busskarosser, lastbilssläp och husvagnar. Men under en period fungerade man som en slags prototypverkstad åt skoda, och den här skapelsen var en av de sista därifrån.

Sodomka/Karosa National lever på sätt och vis vidare idag genom Iveco, med verksamheten baserad i Slovenien.



En lös hardtop med garanterad god runtsikt gjordes till den också, det finns dock få bilder där den har det gigantiska brännglaset monterat.

18. Vinstmaskinen Cyan Racing har gjort det igen.

Text: Mattias Persson, publicerad: 2020-11-17 12:07.

Nyss hemkommen från WTCR-finalen i Spanien, där svenska Cyan Racing återigen landat en stor triumf som inte nödvändigtvis får den uppmärksamhet den förtjänar.



Från Mölndal till världsmästare.

För fjärde året i rad är nämligen Christian Dahls racingstall, från Mölndal utanför Göteborg, världsmästare i touring cars. Det är en anmärkningsvärd bedrift av ett team som växte upp i STCC, då under det tidigare namnet Polestar, och som därefter kommit att bli absolut världsledande på den stora scenen.

2017 vann Cyan Racing VM-titeln i WTCC, dessutom med svenskt bakom ratten i form av Thed Björk som då blev den första svenska bilracingvärldsmästaren någonsin. Säsongen därpå gav WTCC vika för den nya WTCR-plattformen, vilket för Cyans del föranledde något av ett mellanår när tidigare uppdragsgivaren Volvo plötsligt stod utan bilmodell för det nya reglementet.

Istället slöt man ett tillfälligt avtal med Yvan Muller Racing, som frontade ett tvåbilsprojekt med Björk samt Muller själv bakom spakarna i varsin Hyundai. Trots att man inte officiellt var delaktiga i mästerskapet under 2018 gjorde Cyan ingen större hemlighet av att man i praktiken driftade hela verksamheten – och den uppmärksamme kunde notera ett kryptiskt sifferbudskap på YMR-bilarna: färgkoden för cyan...

YMR-projektet resulterade hur som helst i att man än en gång tog hem teammästerskapet även 2018, noterbart nog strax före Hyundais egen fabriksbackade satsning.

2019 inledde Cyan Racing så sitt nuvarande samarbete med kinesiska Lynk & Co, som ingår i Geely-koncernen. Bilarna, nu tillbaka i sin typiskt cyanblåa skrud, var helt nya och baserades på modellen 03. Resultatet? Tredje raka VM-titeln.



24-årige Yann Ehrlacher – den yngste touring car-världsmästaren någonsin.

I helgen avgjordes alltså årets mästerskap, som reducerats från ursprungligen tilltänkta 30 race till endast 16 på grund av coronapandemin. Ännu en gång står Cyan Racing som världsmästare efter en praktfull uppvisning i finalen på MotorLand Aragón, där man dessutom guidade Yann Ehrlacher (24) till en historisk förartitel som den yngste touring car-världsmästaren någonsin.

Som om inte det vore nog blev Yvan Muller – Ehrlachers egen morbror, mentor och teamkamrat – tvåa i sammandraget.

Theo Björk har haft en lite tyngre säsong och slutar nia i totalen, med en seger.

Känslan nere på plats i depån var ganska annorlunda den här gången. Tävlingarna på MotorLand, mitt ute i ödelandet i Aragonien, kördes helt utan publik och det var svårt att få en riktig känsla av VM-final. Den ökade smittspridningen, inte minst i Spanien, gjorde sig påmind och vid hemresan från Barcelona flygplats slogs jag av hur nästan kusligt öde hela stället var.

Tyvärr är intresset för WTCR tämligen lågt, och på plats i pressrummet var vi inte många tappra själar, VM-final till trots. Man kan dock inte göra annat än att lyfta på hatten för Cyan Racing, som bedriver en kommersiellt och sportsligt mycket imponerande verksamhet. Det är vårt lands idag klart främsta racingteam – förstås, eftersom de även är bäst inom sitt gebit i världen.

Får man drömma lite fritt inför 2021? Ett par Lynk & Co i STCC, kanske – varför inte i ljusblå tappning?



Mattias Persson

19. Mercedes-AMG GT Black Series snabbast på Nürburgring.

MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 18 NOV 2020, KL 11:04.

Så var det då dags för en ny innehavare av titeln ”snabbaste serieproducerade bil runt Nürburgrings nordslinga”. Lamborghini Aventador SVJ puttades ned från tronen av Mercedes-AMG GT Black Series.



FILM: <https://youtu.be/JWaz9HVgDeY>

Redan för ett par veckor sedan kom uppgifter om att [Mercedes-AMG GT Black Series](#) är ny kung på Nürburgring, och nu är det officiellt. Mercedes berättar att deras nya supersportbil har slagit till med en ny rekordtid runt den så kallade Nordslingan.

Med GT3-föraren Maro Engel bakom ratten avverkades den 4 november det 20,6 kilometer långa varvet på 6 minuter, 43 sekunder och 616 tusendelar. Det är drygt 1,3 sekunder snabbare än vad tidigare rekordhållaren – Lamborghini Aventador LP 770-4 SVJ – klarade varvet på för drygt två år sedan; [6 minuter, 44 sekunder och 97 hundra delar](#).

Mercedes-AMG GT Black Series klockades även för en tid längs den längre bansträckningen på 20,832 kilometer. Då blev tiden 6 minuter, 48 sekunder och 047 tusendelar.



Maro Engel.

Tiderna är granskade och certifierade, så Mercedes förklarar därmed AMG GT Black Series för den snabbaste serieproducerade, gatlegala bil som tagit sig runt Nürburgrings nord-slinga.

– Det var en riktigt imponerande åktur. Med hastigheter upp till nästan 270 km/h i Kesselchen-delen av banan eller långt över 300 km/h på långa Döttinger Höhe-rakan är AMG GT Black Series betydligt snabbare än min GT3-tävlingsbil. Att äntligen köra runt Nordslingan på 6:48.047 med en produktionsbil under dessa banförhållanden är verkligen fantastiskt, sa en glad Maro Engel efter rekordkörningen.

Mercedes-AMG GT Black Series presenterades i somras som en värsting av Mercedes värstingmodell. Under huven har modellen märkets starkaste V8 för gatbruk någonsin, en fyralitersmaskin med biturboteknik, platt vevaxel, 730 hästkrafter och 800 newtonmeter. 0-100 km/h går på 3,2 sekunder, 0-200 km/h på under nio sekunder och toppfarten är 325 km/h. [Du kan läsa mer om de tekniska specifikationerna här.](#)



[GALLERIER](#)

[18 bilder](#)

[Mercedes-AMG GT Black Series ny rekordhållare på Nürburgring](#)

SLUT