



Maserati 150 GT by Fantuzzi 1957

- 1. Ny utsläppsskandal avslöjad – värre än dieselgate.**
- 2. Flera biltillverkare överlever inte nästa årtionde.**
- 3. Sluta subventionera laddhybrider.**
- 4. Elbilsbonusen tillbaka – kassan fylls på med 400 miljoner.**
- 5. Musk kör om Gates – nu näst rikast i världen.**
- 6. Skoda börjar bygga elbilen Enyaq iV: "Ställer helt nya krav".**
- 7. Skoda Superb iV utsedd till bästa familjebil 2020.**
- 8. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 14.**
- 9. Så ska Ford komma undan skenande garantikostnader.**
- 10. Ford Mustang Mach-E: Här är de svenska priserna.**
- 11. Ford Mustang Shelby GT500 på Hockenheimring.**
- 12. Toyota C-HR GR Sport är en ny sportversion av hybridsuven.**
- 13. Prov: Donkervoort D8 GTO – utomjording och precisionsvapen.**
- 14. Maxad Mini!**
- 15. Porsche Taycan slår rekord i drifting.**
- 16. Johan Kristoffersson är världsmästare i rallycross.**
- 17. Lewis Hamilton testad positivt för corona.**
- 18. Sakhir Grand Prix 2020 – premiär för tredje generationen.**



1. Ny utsläppsskandal avslöjad – värre än dieselgate.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-26, 15:54

Enligt en ny forskningsrapport från den amerikanska myndigheten EPA har illegala modifieringar av avgasreningssystemen på pickuper betydligt allvarligare miljöpåverkan än hela Volkswagens Dieselgate-skandal.



Enligt en ny rapport från den amerikanska miljöskyddsmyndigheten EPA står en dryg halv miljon dieselpickuper för lika mycket extra utsläpp som 9 miljoner pickuper till, rapporterar [New York Times](#). Anledningen: De har trimmats med olika eftermarknadssystem.

– Det här är betydligt mer alarmerande och utbrett än Volkswagen-skandalen, säger Drew Kodjak, vd för International Council on Clean Transportation (ICCT) till NYT.

– Eftersom det här är lastbilar är utsläppsmängden mycket, mycket större.

Det var Kodjaks forskargrupp på ICCT som 2013 först slog larm om [Volkswagens utsläppsfusk](#) och anmälde det till EPA. Inte långt därefter inledde både EPA och myndigheter i EU utredningar och skandalen var ett faktum.

Denna gång går det dock inte riktigt att utreda något enskilt företag – det är nämligen bilägarna själva som installerar de olagliga eftermarknadssystemen, enligt rapporten.

Detta inkluderar inte minst olika modifieringar för att låta lastbilarna "roll coal" eller "köla" som det ibland kallas på svenska – blåsa orenad svart rök ur sina avgassystem. Rapporten tar även upp mer diskreta och sofistikerade modifieringar som fortfarande låter bilarna klara sig igenom besiktningstest.

De utsläppsfuskande pickuperna står enligt [rapporten](#) för att 570.000 ton mer hälsofarlig kväveoxid (NOx) släpps ut över deras livstider. Det är tio gånger mer än vad Volkswagens fuskande dieslbilar stått för i USA.

Fordonen står även för partikelutsläpp på uppskattningsvis 5.000 ton. I NYT-artikeln kopplas det till den pågående Coronapandemin som är extra dödlig för de med existerande respiratoriska sjukdomar (som partikelutsläppen kan orsaka).

– En global respiratorisk pandemi är den sämsta tiden att få reda på att det finns ett utbrett fusk bland tillverkarna av dessa system, säger John Walke, jurist på miljöorganisationen Natural Resources Defense Council till NYT.

Mörkertalet lär vara enormt, och EPA erkänner i rapporten att man har svårt att veta hur exakt många dieselpickuper i landet som utrustats med de olagliga eftermarknadssystemen. Dessutom tittade man i sin rapport endast på så kallade "klass 2b och 3"-pickuper, det vill säga de med en totalvikt på ungefär 3,8–6,3 ton. Detta eftersom tyngre lastbilar inte behöver deklarerat några förbruknings- eller utsläppssiffror till EPA idag. Det exkluderar ett mycket stort antal både lättare och tyngre lastbilar i landet.

EPA har sedan 2015 utrett flera olika eftermarknadsföretag för brott mot landets utsläppsnormer som regleras av lagen Clean Air Act som ursprungligen antogs 1963.

I ett av de mest uppmärksammade fallen dömdes nyligen personerna bakom Discovery Channel-programmet [Diesel Brothers till att betala 7,2 miljoner kronor i böter](#). Enligt domen, som männen överklagade i april, ska de ha brutit mot Clean Air Act hundratals gånger i programmet genom att modifiera olika dieselpickuper för att kunna "köla" med dem.



[Volkswagen förlorar fall i högsta domstolen – tvingas ersätta kund i Tyskland](#)



[VW:s nya nota efter dieselgate – betalar ut totalt 6,7 miljarder kronor](#)



[Mercedes utreds för nytt avgasfusk i dieselmotorer från Renault](#)



[Dieselgate: Så fuskade VW med avgasutsläppen – och fler kan följa](#)

2. Tavares: Flera biltillverkare överlever inte nästa årtionde.

John Edgren 2020-11-24 11:08.

Snart kan PSA-gruppen vara världens fjärde största biltillverkare. Nu förutspår deras vd Carlos Tavares att bara de starkaste tillverkarna klarar nästa årtionde.



PSA-gruppens vd Carlos Tavares.

PSA-gruppen omfattar utöver Peugeot och Citroën i dag även Opel samt Vauxhall. Koncernen är redan den näst största biltillverkaren i Europa efter Volkswagen – och deras planerade sammanslagning med Fiat Chrysler Automobiles har varit under EU:s lupp.

För [Reuters](#) bekräftade PSA-gruppens vd att sammangåendet med FCA håller på och planeras. Carlos Tavares räknar med att de två kan förenas under det första kvartalet 2021.

PSA/FCA ska samlas under det nya namnet Stellantis, och blir då vara världens fjärde största biltillverkare. Högst upp på agendan ligger att förbättra sin position i Kina där gruppens marknadsandel är långt lägre än i Europa och USA.

– Inget globalt bilbolag har råd att inte finnas på världens största bilmärsknad, sade Carlos Tavares.

Under Reuters Automotive Summit gav han en framtidsprognos för branschen, och från sin position verkar Tavares se en överetablering av fristående varumärken.

Vd:n berättade att PSA inte längre investerar i förbränningsmotorer, och i takt med att bilindustrin fortsätter att göra stora investeringar i den elektrifierade mobiliteten förväntar han sig att se fler sammanslagningar. Tavares förutser också att en del av biltillverkarna inte tar sig levande genom nästa årtionde.

– Det är bara de starkaste med en darwinistisk anda som kommer att överleva, sade Carlos Tavares.

3. "Sluta subventionera laddhybrider".

PUBLICERAD: 25 NOV 2020, KL 18:16.

Det säger Transport & Environment efter att ha mätt koldioxidutsläppen hos tre populära laddhybrider, däribland en Volvo.



Europeiska miljölobbyorganisationen Transport & Environment (T&E) har för vana att testa bilars utsläpp och livscykelanalysera olika bilmodeller. Nu har de mätt koldioxidutsläppen hos tre laddhybrider och T&E:s slutsats är att biltyperna släpper ut mycket mer än vad de officiella siffrorna säger. Deras uppmaning till EU och unionens olika regeringar är därför; sluta subventionera laddhybrider.

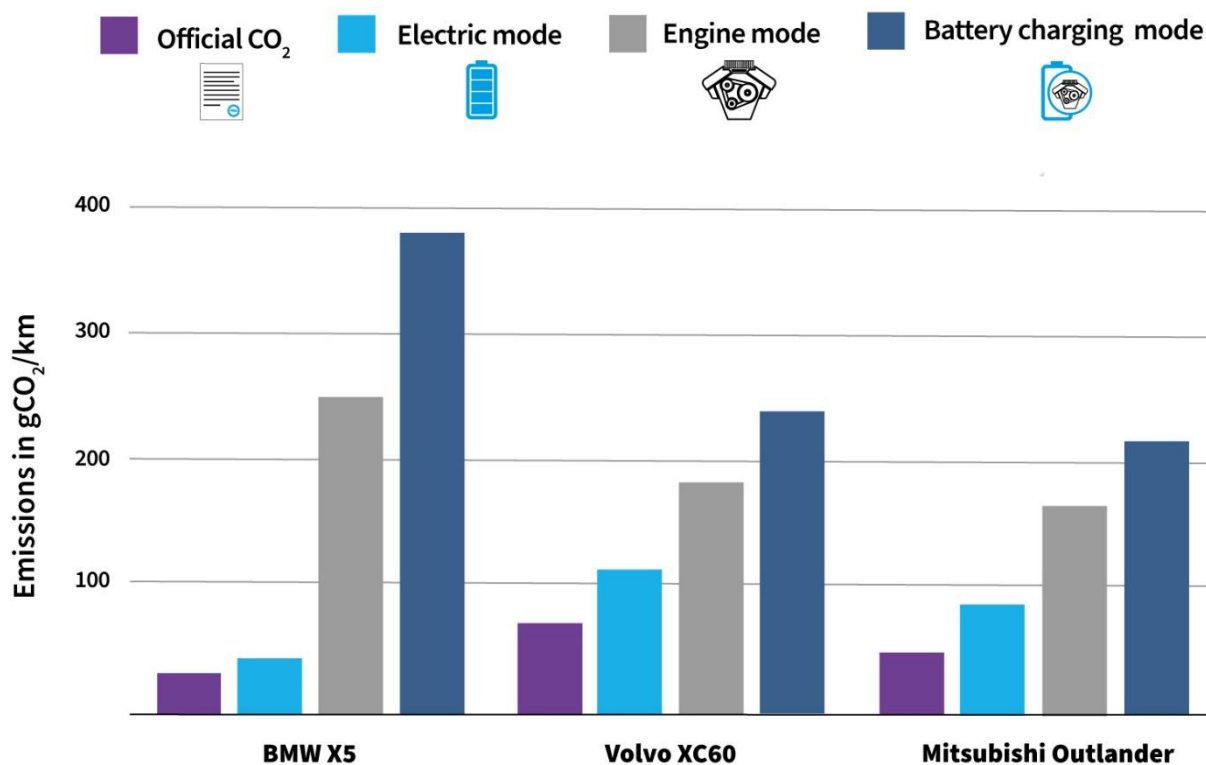
T&E tog hjälp av företaget Emissions Analytics som själva benämner sig som specialister på att testa och analysera utsläpp från bilar vid verklig körning. De tre laddhybrider som testades var [BMW X5 xDrive45e](#), [Volvo XC60 Twin Engine/Recharge](#) (oklart om de testade T6 eller T8) samt [Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid](#).

Testerna visar att koldioxidutsläppen från trion är mellan 28 och 89 procent högre än vad tillverkarna redovisar via WLTP-körcykeln. T&E:s värden gäller när batteriet är fulladdat och vid "optimala förhållanden".

När bilarna körs med tomt batteri, alltså när bensinmotorerna får gå in och agera primär drivkälla, är koldioxidutsläppen tre till åtta gånger högre än vad biltillverkarna uppger. När bilarna körs i laddläget, det vill säga när föraren aktivt har gett bilen instruktioner att ladda upp batteriet under körning, är koldioxidutsläppen tre till tolv gånger högre än de officiella siffrorna.

– Laddhybrider är falska elbilar, byggda för laborietester och skattelättnader, inte verklig körning. Våra tester visar att bilarna förorenar mer än annonserat även under optimala förhållanden, med fullt batteri. Om du inte kör dem mjukt kan koldioxidutsläppen överstiga de officiella diagrammen. Regeringar bör sluta subventionera dessa bilar med miljarder av skattebetalares pengar, säger Julia Poliscanova som är ansvarig för rena fordon på T&E.

Official vs real-world emissions of plug-in hybrids



Miljölobbyorganisationen T&E, som bland annat svenska Naturskyddsföreningen är medlem i, uppskattar att de tre laddhybriderna bara kan köra i 11 till 23 kilometer i läget där bensinmotorn involveras innan de överskrider de officiella koldioxidutsläppssiffrorna. De anser därför att laddhybriderna inte lämpar sig för långa resor.

T&E säger också att biltillverkarna ofta skyller på kunderna, det vill säga ägarna av laddhybriderna, för att använda förbränningsmotorn för ofta, medan de borde inse att dagens laddhybrider saknar tillräcklig med elektrisk assistans, att räckvidden är för kort samt att de laddas för långsamt. De påpekar att BMW:n och Volvon endast hanterar låga laddeffekter. Exempelvis klarar Volvon upp till 3,7 kW medan Mitsubishin klarar snabbbladning på 50 kW (vilket den är tämligen ensam om, bland laddhybriderna).

– Biltillverkarna skyller på laddhybridförarna för höga utsläpp. Men sanningen är att de flesta laddhybrider helt enkelt inte är välgjorda. De har svaga elmotorer, stora, förorenande motorer och vanligtvis kan de inte snabbbladras. Enda sättet för laddhybrider att ha en framtid är om vi helt gör om hur vi belönar dem i EU: s koldioxidtest och regelverk. Annars kommer laddhybrider snart att följa med dieseln till historiens soptunna, avslutar Julia Poliscanova.

T&E anser att EU bör sluta med att försvaga regelverket, med att inkludera laddhybriderna, när de nästa år granskar utsläppsmålen för 2025 och 2030.

4. Elbilsbonusen tillbaka – kassan fylls på med 400 miljoner.

Publicerad 2020-11-26 kl 11:07.

TEXT Erik Söderholm.

Pengarna tog slut, men nu kommer elbilsbonusen på 60 000 kronor tillbaka.



Bilköpare som slår till på en elbil ska få 60 000 kronor i bonus – en siffra som regeringen vill höja till 70 000 kronor den 1 april nästa år.

Men sedan en dryg månad får elbilsköparna inte en krona. Bonuspengarna är slut och Transportstyrelsen [tvingades pausa utbetalningarna](#).

Planen var att fylla på bonuskassan för elbilsköparna i höständringsbudgeten. Där föreslog regeringen ett tillskott på 400 miljoner kronor.

Under onsdagen fattade riksdagen beslut om att anta höständringsbudgeten och årets kassa för bonus fylls därmed på med 400 miljoner kronor, och ökar från 1,76 miljarder till 2,16 miljarder.

Transportstyrelsen bekräftar för Vi Bilägare att arbetet med att betala ut miljöbonusen ska återupptas. Först måste dock Transportstyrelsens så kallade [regleringsbrev](#) ändras – där står nämligen fortfarande att myndigheten bara har 1,76 miljarder kronor att betala ut för i år, och det stämmer alltså inte längre.

”Jag har uppgifter om att miljödepartementet har påbörjat det arbetet men har ingen säker information om hur lång tid det kommer ta. Man kan väl räkna med en eller två veckor innan allt är igång igen”, skriver Mikael Andersson, presschef på Transportstyrelsen, i en kommentar till Vi Bilägare.

Läs också: [Miljonregn över dyra elbilar: ”Det här behöver vi ändra”](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Nu pausas miljöbilsbonusen – pengarna är slut](#)

[Bilköpare som väljer en ny elbil eller laddhybrid får vänta ett tag till på bonuspengarna.](#)



[Miljonregn över dyra elbilar: "Det här behöver vi ändra"](#)

[Hundratals miljoner går till lyxiga bilmodeller – här ställs ministern till svars.](#)

5. Musk kör om Gates – nu näst rikast i världen.

2020-11-25 07:11.

Efter Teslas otroliga år på börsen har grundaren, vd:n och storägaren Elon Musk nu sprungit förbi Microsoftgrundaren Bill Gates som världens näst rikaste man.



Elon Musk är nu god för 128 miljarder dollar, eller 1 097 miljarder kronor, enligt Bloomberg. Ungefär tre fjärdedelar av förmögenheten handlar om innehav i Tesla, vars aktiekurs i år har ökat med 530 procent.

Läs mer: [Tidigare Volvoingenjören är med och formar utmanaren Lucid](#)

I början av året hade den 49-årige kändisentreprenören plats 35 på listan över världens rikaste, med tillgångar på runt 28 miljarder dollar. Runt 100 miljarder har alltså tillkommit i år.

Bill Gates är enligt Bloomberg god för 127,7 miljarder dollar. Anledningen till att han tappat andraplatsen är framför allt att han gett bort allt mer till välgörenhet. Sedan 2006 har han donerat mer än 27 miljarder dollar till Bill & Melinda Gates Foundation.

Världens rikaste man är fortsatt Amazongrundaren Jeff Bezos, med en förmögenhet på cirka 182 miljarder dollar, eller 1 560 miljarder kronor.

Henning Eklund/TT

6. Skoda börjar bygga elbilen Enyaq iV: "Ställer helt nya krav".

Publicerad 2020-11-26 kl 14:23.

TEXT Erik Söderholm.

Skoda har uppdaterat fabriken för över 300 miljoner och börjar nu bygga elsuven Enyaq iV.



Skoda har visat upp och börjat sälja [elsuven Enyaq iV](#) som ska locka med förhållandevis rimlig prislapp och lång räckvidd. [Du kan läsa våra första intryck av modellen här.](#)

Skodas svenska försäljningschef Douglas Sjöholm har tidigare sagt att han tror modellen med 80 kWh-batteri och bakhjulsdrift blir populärast bland svenska ägare. Leveranserna startar under andra kvartalet 2021.

Nu har Skoda kört igång produktionen av Enyaq iV i Mladá Boleslav-fabriken som uppdaterats för 320 miljoner kronor. Elbilen ska byggas i 350 exemplar per dag och den tillverkas vid sidan av Octavia och Karoq på samma lina.

– Enyaq iV är Skodas första serieproducerade modell som utvecklats för eldrift från början. Det innebär att vår nya suv också ställer helt nya krav på tillverkningsprocesser och produktionen än modeller med förbränningsmotorer, säger Michael Oeljeklaus, styrelseledamot i Skoda med ansvar för produktion och logistik.

Läs också: [Säljchefen om Skoda Enyaq iV: "Det här blir svenskfavoriten"](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Skoda Enyaq iV: Nya elbilen officiell – räckvidd, lansering och versioner](#)
[Räckvidd på upp till 50 mil – blir det här den eldrivna folksuven Skoda hoppas på?](#)



[Skoda Enyaq iV: Här är de svenska priserna](#)
[Skoda har släppt de första svenska priserna för den nya elsuven.](#)



[Säljchefen om Skoda Enyaq iV: "Det här blir svenskfavoriten"](#)
[Svenska elbilsköpare kommer acceptera både prislappen och bakhjulsdriften på nya elbilen, enligt Skoda.](#)

7. Skoda Superb iV utsedd till bästa familjebil 2020.

Publicerad 2020-11-26 kl 7:45, text Maria Dahlin.

Svenska motorjournalister lyfter fram den rymliga laddhybriden som 2020 års bästa val för familjen.



Tidningen Motorföraren som ges ut av [MHF](#) (Motorförarnas Helykterhetsförbund) korar Skoda Superb iV till Årets Familjebil 2020. Juryn som utsett vinnaren består av 10 svenska motorjournalister, däribland Anders Helgesson från Vi Bilägare.

Skoda Superb som laddhybrid fick juryn på fall med att det är "en stor bil som passar alla familjens åldersgrupper, genomgående hög kvalitet, tar steget in i den elektrifierade världen med låga utsläpp, samt smart funktionalitet".

Läs också: [Test av laddhybrider – Skoda Superb iV mot Volkswagen Passat GTE och Volvo V60 T6 Twin Engine](#)

– Konkurrenten i den här klassen är tuff och vi är stolta över att vår rymliga laddhybrid Superb iV nu tagit hem förstaplatsen, säger Veronica Nilsson, Press- och sponsoransvarig på Skoda Sverige.

På delad andraplats bland 2020 års bilar hamnade elbilen Volkswagen ID.3 och laddhybriden Toyota RAV4 PHEV.

Priset Årets Familjebil har delats ut årligen sedan 1996 och för att vinna ska bilen vara praktisk, säker, ekonomisk, samt vara ett bra miljöval. Dessutom ska vinnaren börja säljas under året.

Vinnare Årets Familjebil

- 1996 Skoda Octavia
- 1997 Renault Kangoo
- 1998 Ford Focus
- 1999 Opel Zafira
- 2000 Opel Agila/Suzuki Wagon R+
- 2001 Peugeot 307
- 2002 Mazda6
- 2003 Opel Meriva
- 2004 Toyota Corolla Verso
- 2005 Renault Modus
- 2006 Skoda Roomster
- 2007 Kia Cee'd
- 2008 Peugeot 308 SW
- 2009 Toyota Verso
- 2010 Opel Meriva
- 2011 Ford Focus
- 2012 Ford B-Max och Opel Zafira Tourer
- 2013 Skoda Octavia Combi
- 2014 Volkswagen Passat
- 2015 Volkswagen Touran
- 2016 Volvo V90
- 2017 Skoda Karoq
- 2018 KIA Niro EV
- 2019 Toyota Corolla Touring Sports
- 2020 Skoda Superb iV



8. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 14.



FILM: <https://youtu.be/UH0LXiGzCrc>

9. Så ska Ford komma undan skenande garantikostnader.

Publicerad 2020-11-25 kl 15:15.

Fords kostnader för garantiärenden är mycket högre än för konkurrenten. Nu ska en ny lösning införas.



Alla biltillverkare är på ständig jakt på kostnader för att öka vinstmarginalen. Ford ställs just nu inför en stor utmaning eftersom märket tvingas [återkalla tusentals laddhybrider](#), och det får till följd att utsläppskraven inte kommer nås.

Därför måste Ford betala Volvo för att [sänka den officiella utsläppssiffran](#) och slippa EU-böter.

En annan viktig punkt som Ford måste förbättra är de skenande garantikostnaderna, skriver [Automotive News](#). De senaste tio åren har antalet garantireklamationer i förhållande till försäljningen fördubblats. Det kostar miljardbelopp och är en anledning till att Ford nu halkar efter konkurrenten GM i USA.

Pressas hårt

Ford vill istället ta betalt av underleverantören som tillverkat komponenten i förväg för varje reklamation, och sedan kan leverantören eventuellt få tillbaka en del av kostnaden om åtgärden sköts snabbt för kunden.

– Det vi strävar mot är att lösa problemen så snabbt som möjligt så att justeringarna som måste göras är så små som möjligt, säger Kumar Galhotra, chef för Fords amerikanska och internationella verksamhet, till nyhetsbyrån Reuters.

Kritiken från leverantörerna har inte låtit vänta på sig. De är oroliga för att de pressas för hårt, men Ford uppger att koncernen inte har något val – garantikostnaderna för årets nio första månader är två miljarder dollar högre än för GM.

Felaktiga komponenter som tillverkats av en underleverantör står för drygt en tredjedel av Fords totala garantikostnader.

Läs också: [Fordägare kompenseras för hybridhaveri – kostar minst en halv miljard](#)

10. Ford Mustang Mach-E: Här är de svenska priserna.

Publicerad 2020-11-25 kl 16:29 text Erik Söderholm.

Ford har släppt den svenska prislappen för nya elbilen Mustang Mach-E.



Ford är i desperat behov av en elbil för att sänka snittutsläppen, och det är på gång. Nya modellen [Mustang Mach-E](#) visades upp för drygt ett år sedan och skulle egentligen dyka upp i Sverige nu under hösten, [men den blev försenad](#).

Nu har Ford släppt de svenska priserna för fyra olika modellversioner vilket borde innebära att leveransstarten inte ligger alltför långt borta.

Ford Mustang Mach-E kommer med två olika batteristorlekar samt med antingen bakhjulsdrift eller framhjulsdrift. Den billigaste versionen klarar 44 mil enligt WLTP-körcykeln och kostar 574 900 kr.

Versionen som blir en direkt konkurrent till Volvo XC40 P8 Recharge, och som heter Ford Mustang Mach-E Standard Range AWD, kostar 644 900 kr – alltså 55 000 kronor mindre än konkurrenten. Men då är Forden också 150 hk svagare.

De svenska priserna för [toppmodellen Mach-E GT](#) är inte officiella ännu.

Bilmodell	Effekt	Räckvidd	Pris
Ford Mustang Mach-E Standard Range RWD	269 hk	44 mil	574 900 kr
Ford Mustang Mach-E Long Range RWD	285 hk	61 mil	649 900 kr
Ford Mustang Mach-E Standard Range AWD	290 hk	40 mil	644 900 kr
Ford Mustang Mach-E Long Range AWD	346 hk	54 mil	734 900 kr

Läs också: [Nya uppgifter: Ford Mustang Mach-E blir försenad](#)

Relaterade artiklar:



[Ford Mustang Mach-E GT kommer till Europa – så snabb blir prestandasuv](#)
[Klart: Toppversionen kommer till Europa.](#)



[Ford Mustang Mach-E blir försenad – kommer 2021](#)
[Du som väntar på Fords nya eldrivna Mustangsuv verkar få vänta lite till.](#)



[Ford Mustang Mach-E kan uppdatera mjukvaran på två minuter](#)
[Fords elsuv kan få buggfixar och nya funktioner på två minuter.](#)

Feber**11. Ford Mustang Shelby GT500 på Hockenheimring.**

AV BOBBY GREEN.

2020-11-26 KL 12:00.

Snabb och musklig.



FILM: <https://youtu.be/q10c6wD6wy0>

En Ford Mustang Shelby GT500 kan faktiskt svänga och inte bara köra rakt fram. Här får vi bevis på just detta när den körs på Hockenheimring. Tiden blev 1:54.60 vilket matchar både Aston Martin DBS Superleggera och Chevrolet Corvette C8.

[Mustangen med jättemunnen nu presenterad](#)
[Nya Shelby GT500 är vassaste Mussen hittills](#)

[Doug DeMuro spanar in nya Shelby GT500](#)
[Den ultimata Mustangen?](#)

[Motorn i Mustang Shelby GT500 ger 770 hästar](#)
[Nu får vi reda på den riktiga effekten](#)

BOBBY GREEN

12. Toyota C-HR GR Sport är en ny sportversion av hybridsuven.

Publicerad 2020-11-25 kl 15:00, text Erik Söderholm.

Toyota lanserar en sportigare version av populära designsuven C-HR. Men den blir varken starkare eller snabbare.



Biltillverkarna har lanserat mängder av nya suv-modeller på marknaden de senaste åren. En av trenderna som blivit tydlig är att många av dem även går att köpa med särskilda sportpaket.

De kan vara mer eller mindre omfattningsrika: vissa suvar har enbart designmässiga sportpaket som ska se tuffare ut, medan andra löper hela linan ut och ersätter både chassidetaljer och motor.

Nu ansluter sig [Toyota C-HR](#) till suvarna som går att beställa i en sportigare version. Hybridsuven lanseras i en ny version med namnet Toyota C-HR GR Sport, där GR står för märkets racing- och prestandadivision Gazoo Racing och som nyligen lanserat en [sportversion av Yaris](#).

Toyota C-HR GR Sport börjar säljas under våren 2021 och får bland annat svarta designdetaljer, ny stötfångare, annorlunda frontspoiler, 19-tumsfälgar, styvare fjädring, finjusterade stötdämpare och omprogrammerad styrservo.

På insidan märks silverfärgade detaljer, stolsklädsel i läder och Alcantara med röda sömmar som tillval, läderratt och ett antal GR Sport-logotyper. Drivlinorna förblir dock desamma som i vanliga C-HR, nämligen hybriddrift på antingen 122 eller 184 hk.

Läs också: [Skrällen: Märket som petar ned Toyota från kvalitetstoppen](#)





Toyota Camry Hybrid uppdateras med smartphonestöd och mer säkerhetssystem



Toyota Proace Electric är en eldriven transportbil med 33 mils räckvidd



Mazda petar Toyota från kvalitetstoppen – Ford överläget sämst



Toyota Yaris misslyckas i undanmanöver: "Inte acceptabelt"



13. Prov: Donkervoort D8 GTO – utomjording och precisionsvapen.

Av Marcus Schurig, Publicerad 2020-11-26, 03:51.

De finns kvar där ute än, bilarna från en annan värld som trotsar allt som heter logik och nyttovärde. Joop Donkervoort är sedan 40 år tillbaka en av de främsta förespråkarna för dessa utomjordingar. I hans senaste projekt D8 GTO-JD70 möter 421 frustande hästar blott 700 kg: Ett precisionsvapen för kurvjägare!



Lägre vikt och tyngdpunkt? Knappast möjligt, åtminstone på offentliga vägar.

Viktbesparing verkar vara en utdöende konstform inom bilvärlden och kommer nog aldrig att komma tillbaka på bred front. Sedan många år går viktspiralen endast åt ett håll, uppåt.

Tillfogandets (eller kanske additionens) konst har därmed vunnit kriget men på något sätt heter vinnaren likväl Joop Donkervoort. Varför? Jo, eftersom holländaren aldrig har adderat onödiga saker till sina bilar behöver han inte heller plocka bort något. Smart, eller hur?

Donkervoort. Aldrig hört namnet? Det är du säkerligen inte ensam om även om det holländska företaget har byggt kompromisslösa sportbilar i Lelystad sedan 1978.

Ända till för tio år sedan var samtliga produkter Super Seven-derivat, det vill säga tvåsitsiga, öppna sportbilar formade som brödlimpor med fristående hjul, spartansk inredning och massor av fart, rörlighet och körglädje. Precis som den legendariska Formel 1-designern Colin Chapmans ikoniska Lotus Super Seven-koncept från 50-talet.

Under de senaste tio åren har man dock drivit grundidén till sin spets i den lilla manufakturen vid IJsselmeer och börjat bege sig ut på äventyr på supersportbilsscenen. Och vilken entré sedan!



Nya Donkervoort D8 GTO-JD70 visar konkurrenterna var skåpet ska stå med 421 hk som brottas med endast 700 kg. Gatlegal? Javisst! Till och med avgaskraven enligt Euro 6d-Temp-norm möter man utan problem.

I siktet har man den hårda petrolheadkärnan som föredrar performance, körglädje och radikalitet före nytta.

Visst, 700 kg är knappast något världsrekord för serietillverkade bilar men trots allt ett riktigt statement. Donkervoorts senaste väger därmed knappt hälften så mycket som en vanlig mellanklassedan.

Vill man kan man sänka vikten (även på plånboken) ytterligare. Vad sägs om kolfiberfälgar för drygt 190 000 kronor som minskar vikten med 1 kg per hjul, kolfiberkeramiska bromsskivor runtom (-4 kg) eller kanske ett lättare avgassystem (-4 kg)?



Endast det nödvändigaste får plats i cockpit.



Nätta, närmast viktlösa skalstolar.

Jämfört med märkets första modell S7 från 1978 är nykomlingen trots samtliga viktbesparande uppgraderingar ombord fortfarande ett fläskberg. Urfadern vägde nämligen inte mer än ynka 525 kg. Framdrivningen ombesörjdes dock av en mindre upphetsande motor i form av Fords 1,6-liters Crossflow med blott 90 hk och en fyrväxlad manuell låda.

Med tiden (1996) ersattes de trötta, amerikanska motorerna av varvilliga och vridmomentstina turbomotorer, först med fyra och senare med fem cylindrar. Märkets senaste alster väger blott 680 kg i sin absolut lättaste lättviktsversion. Då har Audifemman inte mycket möda att driva kolfiberraketerna framåt.

I siffror uttryckt blir skillnaden till urmodellen än mer framträdande: 5,6 kg/hk (1978) står sig slätt mot 1,6 kg/hk i dagens modell. Inte ens en Ferrari LaFerrari med 963 hk fördelat på 1 430 kg är särskilt mycket vassare än denna "Donkey".

Siffror i all ära, nu vill vi dock köra den här krabaten! D8 GTO-JD70 har inga förebilder och egentligen inga konkurrenter heller, och regerar ensam på tronen i katapultbilkategorin. Så borde segmentet heta, det skulle även du tycka om du någon gång fick förmånen att sitta på samma plats som jag gör just nu.

Det spelar nämligen absolut ingen roll om det är från stillastående eller vid en rullande start, ett litet tramp på högerpedalen sliter rum-tid-kontinuumet i småbitar, drar världen förbi sidorutorna i en rasande fart, påverkar din realitetsuppfattning och överbelastar din hjärna. Andra supersportbilar kan packa ihop och åka hem igen.

Paradoxalt nog känns den ultralätta gatraceren ganska tungrodd. Styrningen, kopplingen samt växellådan är raceaktigt strama. En märklig kontrast till den annars så lättfotade roadstern. Hos Donkervoort vet man om problemet och förklarar:

"I vårt lilla segment räknas varje hästkraft och varje kilo och vi gör aldrig några kompromisser." Nåja, på tillvalslistan hittar vi till slut en lyckad kompromiss, som dock visar sig vara dyrköpt. Racingstyrervo kostar nämligen tårdrypande 6 655 euro, alltså drygt 69 000 kronor.



Vi passar på att påpeka att bilen hade passat underbart bra ihop med en dubbelkopplingslåda men möts av döva öron hos företagets grundare: "Alldeles för tungt." Med servostyrning och dubbelkopplingslåda hade JD70 varit ännu mer övertygande och ännu intensivare, men tyvärr är allt som inte sparar vikt förbjudet hos Donkervoort. Det är bara att glömma. Punkt. Fördelen med bilens hårdkokta image är å andra sidan en körkänsla som trollbinder, helt utan filter.



*Den 40 kilo lätta rörramen draperas med kolfiber och aluminium.
Med diverse tillval kan man sänka bilens vikt till under 700 kg!*



Numera sitter det Audi-motor i Donkervoorts skapelser.

Framför ögonen sitter den smala vindrutan som hålls på plats av en kolfiberram. Självklart är även instrumentpanelen gjuten i det lätta men starka materialet, och draperad med en mängd knappar, vred och brytare. Den ultimata glädjestaven sitter dock centralt på mittkonsolen, är cirka tio centimeter hög och ansvarar för skötseln av den femväxlade Tremec-lådan.

Precis som styrningen och kopplingspedalen kräver även växelspaken ett fast handlag men belönar sin förare med ultrakorta slag. Aktiverar man Sportläget kan man för övrigt peta i nästa kugge utan att ens lyfta högerfoten från gaspedalen, och den underbara mellanlangsfunktionen kapar växlingstiderna en del. Den här bilen lever på sin kompromisslöshet. I grunden är den nämligen inte mycket mer än en motor och fyra hjul, och följaktligen bär motorn en stor del av ansvaret för körkänslan.

Och vilket skådespel! När den femcylindriga turbomaskinen från Audi TT RS biter ifrån bjuder resten av bilen inte på något motstånd. Det mekaniska greppet är skyhögt och ökas ytterligare med hjälp av R-däcken från Nankang. En mekanisk differentialspärr från Fords lagerhyllor samt ett sexstegat antispinnsystem håller effektivt motorns vridmomentorgier i schack.

Att hårdtesta komponenterna rekommenderas dock inte, åtminstone inte på offentliga vägar. Det räcker nämligen gott med 25 procent av pedalvägen för att spränga samtliga hastighetsbegränsningar i vårt land. Lika bra att skicka in körkortet i förebyggande syfte.

En 0–100-tid på 2,7 sekunder och en maximal sidoacceleration på över 2 G sätter JD70 på en definitiv förstaplats på Donkervoorts topplista, även om den stora fascinationen är mycket mer än endast maximala prestanda. Hela bilen känns sympatisk och gladlynt medan sittpositionen utmanar din automobiluppfattning på nytt. D8 GTO-JD70 är nämligen bara 1 081 mm hög.



Dörrarna väger fem kilo vardera.

Med tanke på att Donkervoort fortfarande är en klassisk sportbilstillverkare med ytterst begränsade upplagor förbluffas man verkligen av nykomlingens kvalitet och finish. Förr kunde man knappt skilja dörrarna från en dyrare presenning, som drev passagerarna till vansinne med sitt fladdrande ljud. Dagens dito är av ett helt annat slag. Gjutna i en mix av kolfiber och skum väger de inte många kilon men stängs med samma känsla som i en Mercedes S-klass.

Väl nedsjunken i kolfiberskalstolen kan man bäst (och mest diplomatiskt) beskriva interiörkänslan som intim, för att inte säga på gränsen till klaustrofobisk. Ändå kan man knappt önska sig en bättre arbetsplats. Förarmiljön är snygg, sober och informativ samtidigt som de ultralätta, och (konstigt nog) bekväma stolarna håller ett bestämt tag om kroppen. Dessutom finns det tillräckligt goda inställningsmöjligheter för att även två meter långa förare ska kunna njuta av ofiltrerad körglädje.

När det gäller effekt och vrid har den femcylindriga turbomotorn inga som helst bekymmer och även grymtandet vid gasuppsläpp värmer hjärtat, men i ärlighetens namn är den akustiska upplevelsen en smärre besvikelse. Det är dock knappast Donkervoorts fel.

Audi TT RS-motorn klarar den aktuella utsläppsnormen vilket gör bilen gatlegal i hela Europa. Något inte många andra sportbilstillverkare lyckas med, men å andra sidan stryps motorns femcylindriga skönsång av partikelfilter. För trackdays kan man köpa till ett vasare avgassystem, för drygt 15 000 kronor, men med det monterat är bilen inte längre tillåten för gatbruk.

Med sitt senaste alster har Joop Donkervoort brutit helt med märkets Super Seven-traditioner och istället skapat en ultralätt supersportbil som tar med sig Colin Chapmans visioner och grundsatser in i framtiden.



*GTO-JD70 kan inte bara attackköra.
Till och med lätt cruising går alldeles utmärkt, även om det kliar i högerfoten.*

TEKNISKA DATA

DONKERVOORT D8 GTO-JD70

MOTOR: R5, bensin, turbo, 2 480 cm³, 421 hk vid 5 850 r/min, 520 Nm vid 1 750 r/min. 5-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 836/1 850/1 081 mm. Axellavstånd 2 350 mm. Tomvikt 695 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,7 sek. Toppfart 280 km/h. Förbrukning 7,7 l/100 km.

PRIS: 198 000 euro.

SUMMERING

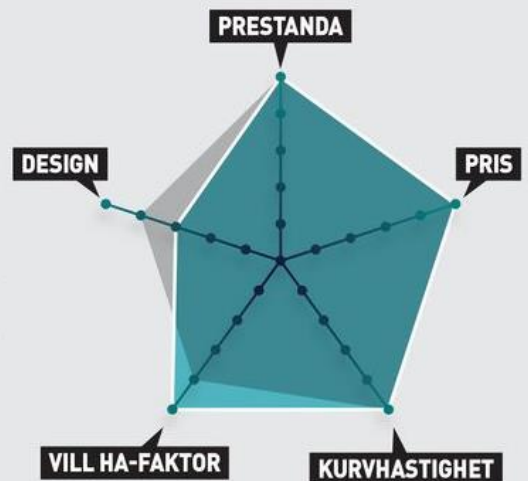
BÄST: Otrolig drivlina, otroliga prestanda, mycket bra kvalitetsintryck.

SÄMST: Trång, opraktisk och väldigt dyr.



PERSONLIGHET

■ DONKERVOORT D8 GTO-JD70
■ KTM X-BOW GT4



Klassiker

14. Maxad Mini!

Publicerad 2020-11-26 kl 14:30, text Fredrik Nyblad.

Som en Mini men större och med halvkombikaross och femväxlad låda! Austin Maxi hade mycket som talade för sig när den presenterades 1969.



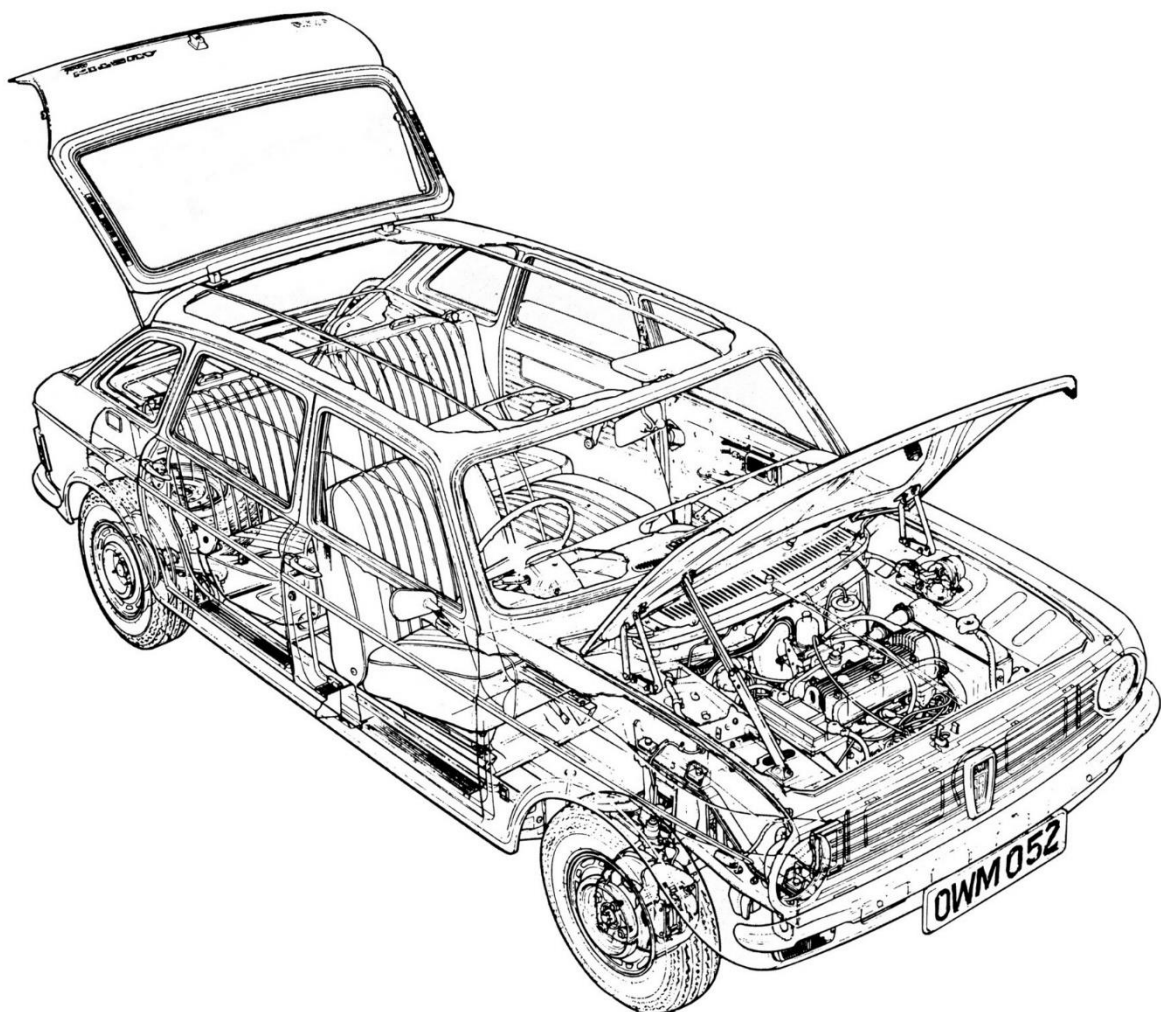
Om man som Alec Issigonis låg bakom två mästerstycken som Morris Minor och Mini så fanns det vissa givna komponenter även i de följande verken. BMC 1100/1300 och 1800 hade i likhet med Minin tvärställd motor, lång hjulbas och vätskefjädring med det så kallade Hydrolasticsystemet.

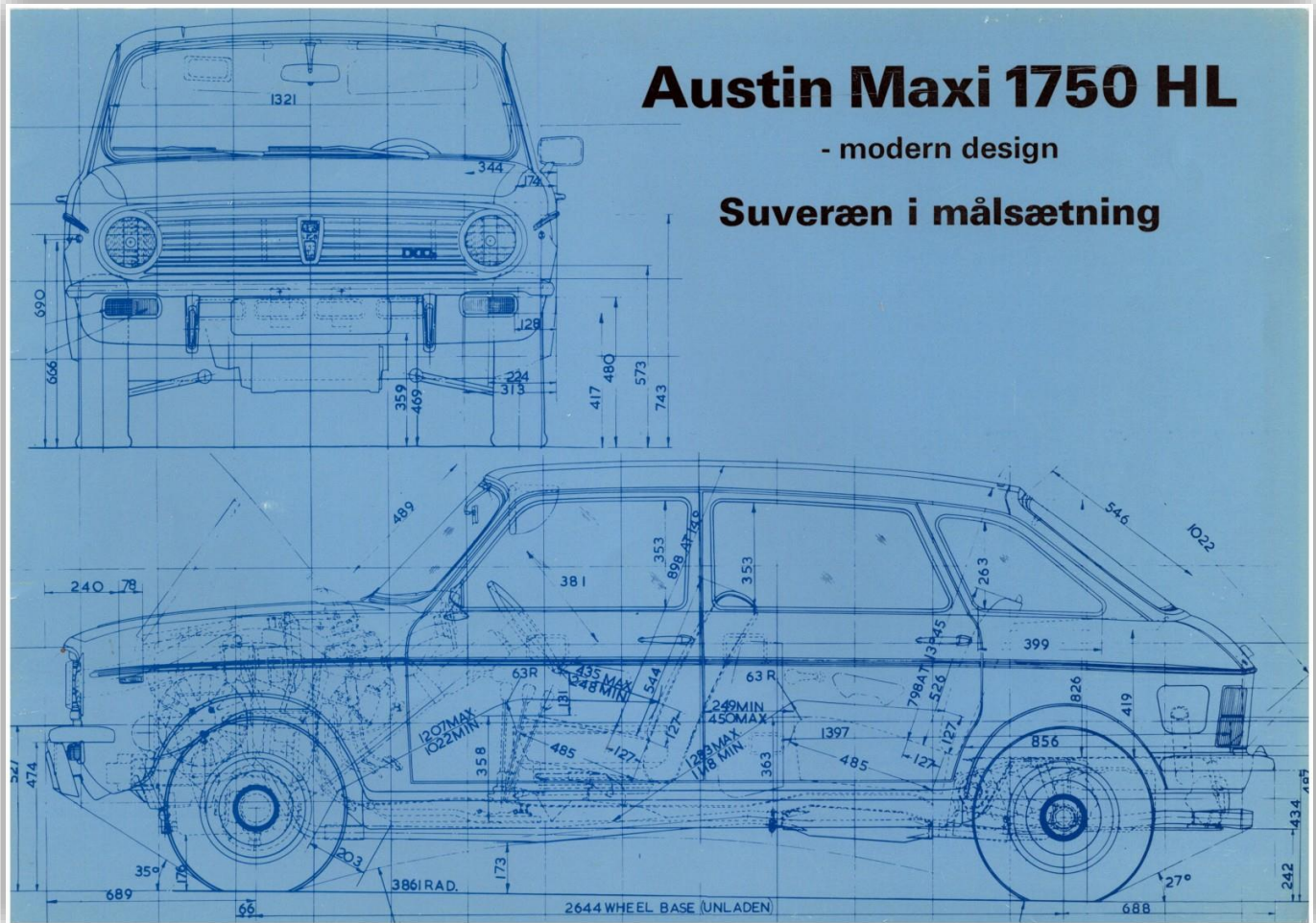


Att även nästa projekt skulle bygga vidare på Issigonis modellprogram med framhjulsdraft var självskrivet. BMC:s projektnamn på det som blev Austin Maxi var ADO 14.



BMC försökte hitta komponenter i det befintliga modellprogrammet som kunde användas till den nya bilen. Till karossen hittade man bara en sådan del då ytterpanelerna på dörarna lånades från Morris 1800 och Austin 3-litre.





Alec Issigonis trodde starkt på att bilar skulle präglas av funktionalitet. Interiören var sparsam utan tillstymmelse till utsmyckning, men innerutrymmena var fantastiska för en bil som bara var strax över fyra meter lång.



Arbetet med ADO 14 var långt gånget när BMC slogs samman i det som skulle bli British Leyland. Det tänkta namnet BMC 1500 byttes till Austin Maxi inför lanseringen.



Slutförändret av modellen stressades fram och i april 1969 premiärvisades Austin Maxi och till Sverige kom modellen året därpå. Den framstressade premiären straffade sig direkt. Maxi fick svidande kritik för att den var slö och ful. Växelföringen dömdes ut som svårhanterlig. Den hade vajrar istället för traditionellt länkage.



Maxi 1750 – en ny Maxi med starkare motor.

Till årsmodell 1971 kom Maxi 1750 med en större motor. Dessutom hade växelöverföringen förbättrats och Maxi fick också lite mer utsmyckning i form av en ny grill och träpanel. Men kritiken hade varit så omfattande att den inte gick att ignorera ens i försäljningsbrochuren. "Nu är Maxi en välprövad bil som blivit ännu bättre" stod det i den svenska broschyren när den nya Maxi 1750 lanserats här.

15. Porsche Taycan slår rekord i drifting.

Publicerad 2020-11-25 12:00, text Maria Dahlin.

Elbilen sladdar in i Guinness rekordbok – konstant bredställ i över 4 mil.



FILM: [https://youtu.be/ LFqR7jAulA](https://youtu.be/LFqR7jAulA)

Det finns många rekord att försöka bräcka här i världen. Bland annat att drifta, alltså köra på snedställd sladd så lång sträcka som möjligt. Det kan nu Porsche stolt titulera sig att ha gjort med en elbil och får därmed en notering i Guinness rekordbok.

Världsrekordet sattes av Dennis Retera, chefsinstruktör på Porsche Experience Center i Tyskland, i en bakhjulsdriven Taycan. I drygt 46 kilometer i timmen körde han runt, runt, runt i sammanlagt 210 varv på den 200 meter långa driftingcirkeln. Efter 55 minuter hade han avverkat över 4,2 mil – hela tiden med framhjulen pekandes tvärtemot kurvans riktning. – Det var trots allt mycket jobbigt att hålla koncentrationen i 210 varv, särskilt som den bevattnade asfalten på drifting-banan inte ger samma grepp överallt, säger Retera och fortsätter:

– Jag koncentrerade mig på att kontrollera sladden med styrningen – det är mer effektivt än att använda gasen och det minskar risken för att spinna runt.

Den bakhjulsdrivna varianten han körde har börjat säljas i Kina och Dennis Retera säger att det var lätt att få bakdelen att hamna på sniskan.

– När stabilitetsprogrammen slagits av är det extremt lätt att drifta med den eldrivna Porsche Taycan, särskilt den här versionen som är bakhjulsdriven.

Vi Bilägares podcast: [Provkörningen av Porsche Taycan gav laddfaktura för 18 000 kronor](#)

16. Johan Kristoffersson är världsmästare i rallycross.

Publicerad: 2020-11-25 16:28, text: Emanuel Gylling.

För tredje gången är Johan Kristoffersson världsmästare i rallycross. Förra året tog han ett uppehåll från rallycross-VM men gjorde comeback i augusti i år, när serien besökte Höljes i Värmland. Därefter har han visat sin briljans som förare.



TREFALDIG VÄRLDSMÄSTARE. Johan Kristoffersson fyller på sin pokalsamling. Satsar han på VM 2021? "Det vore förstås kul om det gick att få till", säger han ...

Årets världsmästerskap i rallycross blev förstås inte som det var tänkt. Totalt kunde åtta deltävlingar genomföras, inklusive dubbeltävlingen i Barcelona som blev säsongens sista. De återstående tävlingarna, på Spa i Belgien och på Nürburgring, genomförs inte på grund av pandemin. Därför tar Kristoffersson redan nu hem mästerskapstiteln med sina 219 poäng.

- Vi vann första tävlingen och har varit i topp genom hela säsongen, säger han.
- Genom åren har jag avsevärt förbättrat min förmåga att vara snabb direkt jag kommer till en bana. Det handlar mycket om förberedelser på hemmaplan, att få en bild av banan gällande greppnivå och körstil. Sedan gäller det också att övriga i teamet har gjort hemläxan på samma sätt.
- Jag känner en stor stolthet att vinna VM med vårt eget team, inte bara för prestationen på banan utan för hela vägen hit. Vi började på gräsrotsnivå en gång i tiden, säger han.

De senaste åren har Kristoffersson Motorsport kört under namnet Volkswagen Dealer-team Bauhaus, och i år har coronarestriktionerna inneburit en begränsad personalstyrka för teamet.

– Vi är nog det minsta team som någonsin har vunnit ett mästerskap av den här kalibern, säger Tommy.

– Våra ingenjörer har stundtals fått rycka in och röra i grytorna i köket medan någon annan har tvättat däck. Det har varit familjärt!



17. Lewis Hamilton testad positivt för corona.

Av Mattias Karlsson PUBLICERAD 2020-12-01 kl 08.29 UPPDATERAD 2020-12-01 kl 12.48.

Formel 1-föraren Lewis Hamilton har testats positivt för covid-19. Den brittiske stjärnan har nu isolerats inför helgens tävlingar i Bahrain. Det var efter helgens seger på samma plats som han ska ha insjuknat.



Klara världsmästaren [Lewis Hamilton](#) ser nu att kunna missa årets två sista formel 1-tävlingar.

På söndag kör de för andra söndagen i rad i Bahrain i det omgjorda tävlingsprogrammet och året avslutas nästa söndag i Abu Dhabi.

Mercedes-stallet går ut och bekräftar att Lewis Hamilton har testat positivt för coronaviruset och inte kommer att delta i helgens F1-deltävling.

Milda symtom

Lewis Hamilton testades negativt tre gånger inför och under den här F1-helgen, men på måndag morgon vaknade han upp med milda förkylningssymptom.

Samtidigt så informerades han om att en person han hade träffat inför resan till Bahrain hade testat positivt för covid-19.

Han tog ytterligare ett test som visade sig vara positivt och han är nu självtesterad enligt hälsomyndigheternas anvisningar i Bahrain.

Enligt uppgifterna från stallet har Lewis Hamilton milda symptom och mår bra.

Tog 95:e segern

Mercedes meddelar senare vem som ersätter honom i F1-deltävlingen på söndag.

Med tre deltävlingar kvar av säsongen säkrade Lewis Hamilton den 15 november sin sjunde världsmästartitel i formel-1 efter att ha vunnit Turkiets GP i Istanbul, lika många som tysken Michael Schumacher har.

Söndagens seger i Bahrain var 35-åringens 95:e tävlingsseger i formel 1.

Lewis Hamilton är den tredje F1-föraren som testats positivt för covid-19 den här säsongen efter mexikanen Sergio Perez på Silverstone och kanadensaren Lance Stroll på Nürnbergring.



18. Sakhir Grand Prix 2020 – premiär för tredje generationen.

30 november, 2020, kl. 19:59.

2018 bröt han båda benen i en krasch på Spa. I helgen ersätter Pietro Fittipaldi Romain Grosjean hos Haas i Sakhir Grand Prix 2020. Därmed blir familjen Fittipaldi den första i F1 som har tre generationen på startlinjen av ett F1-lopp. Emerson vann två VM-titlar, en titel i CART och två Indy 500. Hans brorson Christian körde F1 mellan 1992 och 1994, där han var fyra som bäst.



24-årige Pietro Fittipaldi ersätter Romain Grosjean nästkommande helg

Nu är det dags för Pietro. Han är 23 år gammal, barnbarn till Emerson och har tävlat i IndyCar, DTM och WEC. Sedan 2018 är han reservförare hos Haas. Även hans lillebrorsa Enzo satsar på motorsport, han är med i Ferraris förarakademi, 2018 vann han italienska Formel 4 och nu tävlar han i Formel 3.

Vi kan också räkna in Max Papis i den familjen, han är gift med Emersons dotter Tatiana och tävlade i F1 under 1995.

Nu kikar vi vidare mot helgens deltävling, Sakhir Grand Prix 2020. Denna gång är det på samma arena, men det handlar om en annan bansträckning, någonting som liknar en oval och tiderna skiljer sig också från helgen som gick.

Hamilton missar Bahrain Grand Prix

Lewis Hamilton missar Sakhir Grand Prix. Han har testats positivt för COVID-19. Han testades negativt tre gånger förra veckan, inklusive söndagen, men kände sig lite snuvig under måndagen. Då testades han positivt. Han har nu isolerats.

Det mest troliga är att Stoffel Vandoorne, som kör ett Formule E-test i Spanien i dag, ersätter Hamilton.

Tider Sakhir Grand Prix 2020

Fredag 4 december

Träning 1 kl 14.30

Träning 2 kl 18.30

Lördag 5 december

Träning 3 kl 15.00

Kval kl 18.00

Söndag 6 december:

Race kl 18.10

Däckvalen i Sakhir Grand Prix är de samma som under helgens tävling Bahrain GP, det vill säga C2, C3, C4.

Sergio Perez meddelade att han skulle ha en presskonferens under kvällen. Den startade 30 minuter sent – och han sa ingenting av värde. Så nu vet ni det i alla fall.

Anna Andersson

SLUT