



ZiL 111 1964–67.

1. Uppgifter: Volvo Cars börsnoteras "inom några veckor".
2. Japanska biltillverkare minskar produktionen.
3. Kinto Flex ska vara mer flexibelt än privatleasing.
4. Dacia hoppar på elbilståget när de måste.
5. Dacia Jogger är praktikaliteternas konung.
6. Dacia Duster provkörd i Frankrike.
7. DFSK Seres 5 Electric ny kinesisk elbil till Sverige i höst.
8. Nya hyperbilen Pininfarina Battista "tankas" med svenska laddare.
9. Nya BMW 2-serien full med M Performance-delar.
10. Mercedes-AMG EQS 53 ska locka med acceleration och ljud.
11. Mercedes EQS SUV visas upp i lyxig Maybach-skrud.
12. Snabba elbilen MG Marvel R AWD.
13. Kyla kan spräcka delar i elbilens batteri.
14. Tesla får godkänt patent på laser-vindrutetorkare.
15. Rekordlång väntetid för tunga fordon.
16. Ryska terrängmonstret, ett giftermål mellan diesellok och missilskjutare.
17. Mercedes-Benz SLK.
18. Fiat modell 503.
19. Porsche Mission R eldriven tävlingsbil.
20. Oliver Solberg klar för Hyundais nya rallysatsning.
21. I min svarta Opel Kapitän 1961.



1. Uppgifter: Volvo Cars börsnoteras "inom några veckor".

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-16, 12:00.

Volvo Cars börsnotering rycker allt närmare och kan se i slutet av september, enligt nya uppgifter. Men tajmingen hade kunnat vara bättre.



Volvos kinesiska ägare Geely Holding sitter i "långt gångna" samtal med flera banker om att börsnotera Volvo Cars "inom de kommande veckorna", rapporterar [Reuters](#) med hänvisning till tre anonyma källor.

Introduktionen (IPO) väntas bli ett av årets största i Europa. Enligt nyhetsbyråns källor siktar Volvo Cars på en värdering om 20 miljarder dollar (ungefär 170 miljarder kronor). Det motsvarar 6–7 gånger företagets intäkter, högt men i nivå med konkurrenterna Daimler ([snart Mercedes-Benz](#)) och BMW enligt analytiker Reuters talat med. Tesla är dock värderat betydligt högre – mer än 70 gånger sina intäkter.

Varken Volvo, Geely eller de involverade bankerna (bland annat SEB och Goldman Sachs) har velat kommentera Reuters uppgifter.

På börsen har de traditionella biltillverkarna fått se sig omkörda av elektriska uppstickare som Tesla (idag ett av världens högst värderade företag) med betydligt lägre försäljnings-siffror de senaste åren. Volvo har dock gått ut med att man (likt flera andra biltillverkare) [bara ska tillverka elbilar år 2030](#).

Ett exempel på detta fenomen är Volvos avknoppade elbilmärke Polestar, som Geely [sägs vilja börsnotera](#) inom kort, och som tidigare värderats högre. I juli rapporterade [Bloomberg](#) om en potentiell värdering på 25 miljarder dollar, eller ungefär 215 miljarder kronor.

Geely ville egentligen börsnotera Volvo Cars redan 2018, men [fick grusa de planerna](#) efter att aktiekurserna för flera biltillverkare sjunkit på börsen. Man hänvisade också till risken för handelskrig med USA, vars då sittande president Donald Trump precis hotat med höga importtullar på europeiskt tillverkade bilar.

Just det hotet är nu borta, men istället syns nya orosmoln på himlen. Volvo Cars har likt flera andra biltillverkare nyligen flaggat för att de andra halvåret av 2021 kommer bli "utmanande" på grund av den globala bristen på halvledare – som tvingat företaget till [flera produktionsstopp](#) i år.

Samtidigt gjorde Volvo också [sitt bästa halvår någonsin](#) under början av 2021.



Börsnotering av Volvo Cars ger miljarder till utveckling av elbilar.



Nytt rekord för Volvo Cars – bästa halvåret någonsin.



Snart kan du köpa aktier i Polestar.



Daimler och Mercedes-Benz ska skiljas – och få samma namn.



Wiggo Björck

2. Japanska biltillverkare minskar produktionen.

AV FRODE WIKESJÖ 2021-09-16 KL 14:00.

Eftersom det inte finns några halvledare.



En Subaru.

Sju japanska biltillverkare meddelade i veckan att de kommer tillverka färre bilar än planerat. Detta eftersom smittspridningen av COVID-19 har gjort att chipfabriker inte kan tillverka tillräckligt med halvledare som tillverkarnas bilarna behöver.

Toyota, Subaru, Suzuki, Mazda, Mitsubishi, Nissan och Honda kommer därför alla kapa produktionen med sammanlagt miljontals bilar.

Det återstår att se om detta kommer ha någon påtaglig påverkan för oss slutkunder.

Många som köper ny bil får just nu vänta länge.

Bristen på halvledare ställer till det.

Chipföretag faller på börsen efter Huawei-bojkott.

Även Google backar.

Forskare kan skapa atomtunna halvledare.

Skapas med en ny teknik.

3. Kinto Flex ska vara mer flexibelt än privatleasing.

Publicerad 2021-09-09 kl 10:49.

(uppdaterad 2021-09-09 kl 11:07).

Toyota lanserar en blandning av bilhyra och privatleasing – med kortare bindningstid.



Förra året lanserade Toyota en ny transporttjänst under namnet [Kinto](#). Den finns även i Sverige och ska locka personer som inte vill äga en egen bil.

I nuläget har Kinto drygt 750 bilar utplacerade i Stockholm, Göteborg och Malmö. I vårt [test av bildelning](#) hamnade Kinto på andra plats.

Nu lanseras även Kinto Flex som enligt Toyota hamnar mitt emellan vanlig bilhyra och ett leasingkontrakt som löper över flera år. Med Kinto Flex går det att prenumerera på en bil under minst 30 dagar och högst ett år.

Kunden kan byta till en annan bilmodell varje månad. Ett av alternativen är [Toyotas vätagasdrivna bränslecellsbil Mirai](#).

Dyrare än privatleasing

Men att prenumerera på en bil med kortare bindningstid än vanlig privatleasing är betydligt dyrare per månad. Priserna börjar på 6 700 kr i månaden. Då ingår bland annat fordonsskatt, service, däckbyte och däckhotell, helförsäkring, besiktning och 300 mil i månaden. Längre körsträckor kostar extra.

Bilen kan hämtas ut med fyra dagars framförhållning. Om du behåller bilen mer än 30 dagar förlängs prenumerationen automatiskt med 30 dagar.

Som jämförelse kostar konkurrenten [Care by Volvo](#) från 4 590 kr/mån, men då gäller tre månaders uppsägningstid.

SÅ MYCKET KOSTAR KINTO FLEX

Toyota Corolla: 6 900 kr/mån

Toyota C-HR: 6 700 kr/mån

Övriga bilar: ” Pris på förfrågan”



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvo lanserar ny privatleasing – så mycket kostar det.



Snart kan du testa livet med vätgasbil.



Toyotas nyhet – som ska få dig att skippa privatägda bilen.

4. Dacia hoppar på elbilståget när de måste.

AV BOBBY GREEN 2021-09-16 KL 20:30.

Fokuserar på prisvärda modeller först.



Dacias första elbil.

Dacia har visserligen en helt eldriven modell - Spring. Och nyligen presenterade Jogger kommer att erbjudas som hybrid. Men deras fokus just nu ligger inte på att ta fram massa elektrifierade modeller utan på att erbjuda prisvärda bilar som "alla" har råd med. Och elbilar kostar fortfarande en slant oavsett vilket märke det står i grillen. Dacia kan erbjuda flera el-alternativ nu om de skulle vilja eftersom de har tillgång till tekniken som Renault har, men de kommer att vänta med en ordentlig elbilssatsning först när de verkligen måste göra det.

Xavier Martinet som är Dacias head of sales and marketing säger följande: "Frågan är inte teknisk, vi kan lägga den tekniken på våra bilar, vi har den här [hybrid] tekniken på [Renault] Clio och [Renault] Captur, vi kan sätta dem på Joggeren eller Sandero i morgon. Jag tror inte att våra kunder faktiskt ber om en specifik teknik – kanske är det annorlunda än elektriskt för en del av befolkningen, men annars, om man tittar på massorna, ber folk inte riktigt om en specifik teknik. De vill ha en bil som fyller deras behov och låter dem gå vart de vill till rätt pris. Vi kommer att ha det i våra bilar när vi behöver för att kunder ska komma in i en stadskärna och inte behöva betala en straffavgift, men det är verkligen en fråga om ekonomi.



Det här är Dacias första elbil.



Dacias första elbil Spring kostar 16.990 euro.



Dacia presenterar sjuitsiga Jogger.

HÖGSTA VÄXELN

5. Dacia Jogger är praktikaliteternas konung.

Av Marcus Berggren - 03/09/2021.

Vi åker till Paris på en exklusiv förhandsvisning.



Dacia har haft som syfte att tillverka rumänska folkbilar sedan 1965. Sedan 1999 har märket varit Renaults snåla rumänska syskon. Rumänerna vänder sig till pris-känsliga familjer där valuta för pengarna är av högsta prioritet. Dacias mantra utöver just prisfrågan är att erbjuda rymliga och funktionella modeller där praktikalitet och robusthet är ledorden. Det sista tillskottet till Dacia-familjen heter Jogger, efterträdare till [Lodgy](#), och vi begav oss ner till Paris för en förhandsvisning.

Markfrigång lämpad för Dakarrallyt och lika rymlig som ett cirkustält

Med imponerande markfrigång (bara en centimeter mindre än [Land Rover Discovery](#)) och tre sätesrader riktar sig Jogger mot den aktiva familjen enligt rumänerna själva. Modellen är ett potpurri av en MPV, SUV och kombi och har ett utseende där funktion sannerligen tar plats före form. Resultatet är en interiör som är lika rymlig som ett cirkustält och som har plats för sju fullvuxna individer.

Jag med mina 184 centimeter kunde sitta raklång längst bak med gott om utrymme till både stolsryggen och taket. Utrymmet är rent ut sagt sensationellt om man går igång på sådana praktiska gebit; det är märkbart mycket rymligare än i exempelvis [Ford Explorer](#) och [Volvo XC90](#). Dacia verkar även ha snott baklyktorna från den sistnämnda.

Camping-weekend snarare än spa-weekend

Utseendemässigt är Joggers utseende mer inspirerat av kängor än loafers men trots den imponerande markfrigången kommer den endast att erbjudas i framhjulsdrevet och manuellt växlat utförande. Såvida man inte väljer hybridvarianten som lanseras under 2023. Då får man istället en automatväxellåda. Det är samma hybridsystem som man finner i exempelvis [Renault Arkana](#) och visar tillsammans med [Dacia Spring](#) att även bilmärket med Europas billigaste bilar satsar på elektrifiering.



Jysk på fyra hjul

Prismässigt kommer Jogger börjar på runt € 15 000 (motsvarande 153 000 SEK) vilket innebär att den sett till praktikalitet per krona kommer att vara ett större kap än märkeskläder på en loppis. Anledningen till att priset är så lågt är dels för att hela framvagnen inklusive framdörrarna är från [Sandero](#) och begrepp som "lyx" och "flärd" inte har varit förekommande under utvecklingsarbetet.

Den första varianten kommer att komma i en begränsad upplaga och heter Dacia Jogger Xtreme – samma som vi fick beskåda i Paris – och är märkets första limiterade modell. Den är ett steg i Dacias satsning mot en ny visuell identitet och imageförändring som tar ett kliv bort från Ove Sundberg-stämpeln och ett kliv mot ett större fokus på friluftslivet.

Dacia Jogger beräknas komma till Sverige i mars 2022.

Kuriosa

20cm markfrigång

1819 liter bagageutrymme

Längsta Dacia

Modulärt takräcke

6 mugghållare

Dragvikt 1200kg

Motorer

Bensin / manuell / 110 hk / 200 Nm

Gas-Bensin / manuell / 100 hk / 170 Nm

Hybrid 140 hk / automat / 205 Nm

HÖGSTA VÄXELN

6. Dacia Duster provkörd i Frankrike.

Av Marcus Berggren - 10/09/2021.

SUV utan S.



Dacias trumfkort är dess prisvärdhet och märket har sedan lång tid tillbaka förknippats med att tillverka Europas billigaste bilar. I ett försök att fräscha upp märket har de uppdaterat sin så kallade visuella identitet. Tanken är att ta ett kliv från att inte bara ses som budgetorienterade utan även som ett märke för de som gillar natur och friluftsliv, helt i linje med den robusthet som märket utstrålar. Den mest friluftiga modellen i utbudet är definitivt Duster (tills [Logger](#) dyker upp) som nu har blivit uppdaterad. Låt oss lägga i Högsta Växeln och bege oss till [Paris](#) för en provkörning.

För dig med automatkort (och som inte vill köra i terräng)

Den klart största nyheten hos uppdaterade Duster är att den numera kan fås med automatlåda. Det är en sexstegad dubbelkopplad historia som växlar snabbt och metodiskt. Vid tät trafik kan den upplevas som lite ryckig, en egenskap som i stort sett alla dubbelkopplingslådor besitter. I segmentet är 90 procent av bilarna automatväxlade och Renault Sverige räknar med att drygt 70 procent av bilarna kommer att säljas med just automatlådan. En klar nackdel – om man som jag tycker att SUV:ar ska ha fyrhjulsdrevning – är att fyrhjulsdriften ej går att kombinera med automatlådan. Enligt Dacia är det för att hålla priset nere. Dessutom är majoriteten av sålda Dacias framhjulsdrivna då många väljer modellen för imagens skull snarare än för funktionaliteten. Utöver automatlådan är uppdateringen tämligen begränsad, något som ni kan se i listan bredvid.



Lika sportig som Göran Persson

Vi fick möjlighet att testa både nya 150-hästars-bensinaren med dubbelkopplingslådan. Den får ner kraften i backen via framhjulen, något som vi ändå anser förstör lite av grejen med Duster. Med det sagt förblir Duster väldigt mjuk med lång fjädringsväg och den tar sig tämligen oberört över de grövsta av franska potthål. På franska landsvägar gör dess mjukhet att den är ganska kul att slänga runt i kurvor. Väg ljudet i kupén kan bli högt med en del vindljud och bilen upplevs som burkig. Den manuella växellådan har distinkta växlar med lagom långa kast och är genuint rolig att ratta.

För- och nackdelar

- + Kompetent i terräng
- + Mjuk och bekväm
- + Praktisk som få
- Oergonomiska stolar
- Automatlåda endast med framhjulsdraft
- Känns omodern

Dacia Duster TCe EDC 150 (2022)

Motor: 1,3-liters, 4-cylindrig, bensen, 150 hästkrafter, 250 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-stegad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 9,7 sekunder

Toppfart: 199 km/h

Vikt: 1 263 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4341/2052/1693mm

Pris: Från 197 000 SEK



Vad är nytt?

Automatväxellåda
 Nya motorer
 Nya lyktor fram och bak
 Nya nackstöd
 Högre mittkonsol
 USB-laddare fram och bak
 Ny 8-tums skärm
 Wifi

Dacia Duster dCi 115 (2022)

Motor: 1,5-liters, 4-cylindrig, diesel, 115 hästkrafter, 260 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-stegrad manuell, fyrhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 10,2 sekunder

Toppfart: 175 km/h

Vikt: 1 439 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4341/2052/1693mm

Pris: Från 191 000 SEK

BETYG

Första intryck



SAMMANFATTNING

Dacia Duster är i mångt och mycket en dinosaurie i en bransch som rör sig med blixtrande fart. Den försöker inte vara något den inte är och automatväxellådan är sannerligen ett välkommet tillskott till utbudet. Den är väldigt charmig och även om den kommer vara irrelevant om några år så är det omöjligt att inte tycka om den.

3.5



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

*Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h).
Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.*

7. DFSK Seres 5 Electric – ny kinesisk elbil till Sverige i höst.

PUBLICERAD: 09 SEP 2021, KL 11:36. TEXT MATTIAS RABE.

För några år sedan var kinesiska bilar något man bara läste om, nu är de högst verkliga och rullar i vårt land. Ett nytt tillskott är elbilen DFSK Seres 5 Electric som dyker upp här om ett par månader.



Kineserna kommer – med elbilar. [Så löd rubriken på vår artikel i ämnet](#) för ett knappt år sedan. Och visst har de kinesiska bilarna, inte bara elbilarna, hamnat i fokus under 2021. [MG](#) har kanske – [med sin ZS](#) – rönt störst uppmärksamhet, men Volvo-kusinen [Lynk & Co](#) har också fått bra med tid i rampljuset, [bland annat när märkets 01-laddhybrid testades av oss](#).



Kärt barn har många namn. På andra marknader heter modellen bland annat Seres SF 5 (Seres SF5). I Kina finns den även som laddhybrid.



Stor infotainmentskärm på 17 tum.

Ett tredje kinesiskt bilmärke som också uppmärksammats en hel del under året är [DFSK](#). Redan i början av året provkörde vi elbilen [DFSK Seres 3 Electric](#), och kort därefter [två gas-hybrider från samma märke](#).

DFSK Seres 5 Electric

Nu stärker DFSK sin närvaro i rampljuset genom att i höst introducera ytterligare en elbil i Sverige. Svenska generalagenten Drivee Automotive i Växjö berättar att modellen DFSK Seres 5 Electric går att förhandsboka i dag och leveranserna inleds i höst, dock något senare än vad som först var tanken. [Bristen på halvledarkomponenter i bilbranschen](#) har tvingat Drivee Automotive att skjuta på lanseringen, men de räknar ändå med att den äger rum under årets fjärde kvartal.

Några prisuppgifter finns ännu inte, men det har inte hindrat Drivee Automotive från att ta emot närmare 200 förhandsbeställningar. Över hälften av dessa avser "värstingversionen" av Seres 5 Electric.

Två modellversioner

DFSK Seres 5 Electric erbjuds i två olika utförandet. Instegsversionen kallad Premium är bakhjulsdriven där en elmotor på 347 hästkrafter (255 kW) och 520 newtonmeter står för hjulens rotation. Toppversionen kallad Performance har två likadana elmotorer för att er-hålla drivning på alla fyra hjul. Sammanlagd effekt uppgår till rejäla 694 hästkrafter (510 kW) medan maxvridet ligger på 1 040 newtonmeter. 0-100 km/h uppges vara överstökad på under 3,5 sekunder och maxfarten är 250 km/h.

Batteriet är på 88 kilowattimmar (kWh) och ska enligt tillverkaren räcka till 45 mils körning i bakhjulsdrivna versionen och till 43 mil i fyrhjulsdrevena. Beräkningarna, som är preliminära, är gjorda enligt [WLTP-körcykeln](#).

Max laddeffekt vid snabbladdning (DC) uppges till 100 kilowatt (kW) medan "långsamladdning" (AC) begränsas av ombordladdaren som kan hantera maximalt 11 kW.



Uppmot 45 mil per laddning säger de preliminära siffror som tagits fram enligt WLTP-standarden.

Större än Skoda Enyaq

Med 470 centimeter på längden är DFSK Seres 5 Electric 5,1 centimeter längre än exempelvis [Skoda Enyaq](#). Även på bredden och höjden är kinesen några centimeter större än tjecken – 193 centimeter (+5,1) på bredden och 162,5 centimeter (+0,9) på höjden. Även axelavståndet är rejält tilltaget – 287,5 centimeter är elva centimeter mer än hos Enyaq. Med nämnda siffror lär Seres 5 Electric kunna erbjuda bra interiöra utrymmen, men i dagsläget finns det inga volymsiffror att ta del av, inte heller några last- och dragkapacitets-siffror.

Mycket utrustning

Som ovan nämnt finns det i dagsläget inga prislappar att ta del av, däremot utrustningslistor som är långa redan i grundutförande. Bland förarstödsystemet hittar vi exempelvis adaptiv farthållare med kökörningsassistans, kollisionvarnare, autobroms, körfältsvarnare, körfältsassistans med filbytesassistans och döda vinkel-varnare. Andra detaljer som ingår i grundutrustningen är exempelvis ventilerade elstolar, 17-tums infotainmentskärm, GPS-navigation, kamera med 360-gradersvy och öppningsbart panoramaglastak.

Performance-versionen har dessutom större hjul (20 tum i stället för 19), head up-display, större ljudanläggning, läderklädsel, massagefunktion i framstolarna, minnesfunktion i förarstolen och i ytterbackspeglarna, plus en hel del annat.



DFSK Seres 5 Electric
GALLERIER
26 BILDER

8. Nya hyperbilen Pininfarina Battista "tankas" med svenska laddare.

PUBLICERAT 2021-09-01 AV MATHS NILSSON.

Världens snabbaste elbil kommer att tankas med svenska laddare. Nya Pininfarina Battista med 1900 hk levereras med svenska batteriladdare från CTEK.



Nya hyperbilen Pininfarina Battista "tankas" med svenska laddare

FILM: <https://youtu.be/2IPmUy3OWuU?t=49>.

Hyperbilen Pininfarina Battista är den mest kraftfulla bilen som skapats i Italien. Och Sverige finns med på flera hörn i projektet. Svensken Per Svantesson är vd för Automobili Pininfarina. Dessutom kommer bilarna laddas med svenska CTEK-laddare.

Med en effekt på 1 900 hk och ett vridmoment på 2 300 Nm går Battista från noll till 100 km/h på mindre än två sekunder, snabbare än en Formel 1-bil. Tester får utvisa om Battista är snabbare än nya Rimac Nevera.

Den Pininfarina-märkta portabla laddaren medföljer som standard och är baserad på CTEKs bärbara EV-laddare Njord Go.

– Vi är verkligen glada över att kunna stödja Pininfarina genom att utveckla denna innovativa laddningslösning för världens första helelektriska lyxhyper-GT, Battista, säger Henk Lubberts, Global chef för OE-segmentet på CTEK.

Nyligen gjorde Youtubern Shmee en av de första provkörningarna av bilen. Den kan du njuta av i klippet här ovan.



9. Nya BMW 2-serien full med M Performance-delar.

AV BOBBY GREEN 2021-09-16 KL 19:30.

Still ugly.



FILM: <https://youtu.be/w-CJLOB3F3I>.

I somras rullade BMW ut nya 2-serien och den är som mycket annat från BMW på den senaste tiden ett avsteg från vad vi är vana att se, i alla fall designmässigt. Säger vad man vill om bilen men ful är den. Och inte blir det bättre efter att man har smakat på massa M Performance-delar, eller vad tycker ni?

Det man kan klistra dit är diverse olika kolfiberdetaljer här och där, svarta klistermärken på dörrarna och huven, andra fälgar, röda bromsok, Alcantara-detaljer på insidan, kolfiberstolar, andra golvmattor och ny växelspak. Vad de olika prylarna kostar är dock oklart för tillfället.



Det här är helt nya BMW 2-serie coupe
Med minimala njurar!

10. Mercedes-AMG EQS 53 ska locka med acceleration och ljud.

Publicerad 2021-09-16 kl 6:55. Text Erik Söderholm.

Mercedes prestandaavdelning lanserar en egen version av lyxelbilen EQS. Den lockar med en särskild "ljudgenerator".



Mercedes har visat upp en snabbare prestandaversion av [elbilen EQS](#). Den blir först ut bland AMG-avdelningens kommande offensiv med elbilar.

Nykomlingen heter Mercedes-AMG EQS 53 AMG 4Matic+ och får en eldrivlina med totalt 761 hk och 1 020 Nm. Men bara om köparen väljer tillvalet "AMG Dynamic Plus". Annars gäller 658 hk och 950 Nm.

I sitt snabbaste läge går 0–100 km/tim på 3,4 sekunder och toppfarten begränsas till 250 km/tim. Bilen klarar snabbbladdning på 200 kW och räckviddssiffran är 58 mil.

Ljudgenerator

Konkurrenten Tesla Model S är snabbare än Mercedes prestandaelbil redan i "instegsversionen" Long Range, och den har sju mil längre räckvidd. I Plaid-utförande blir skillnaden ännu större. Även Porsche Taycan Turbo är snabbare än Mercedes, men eventuellt kan det komma en ännu kvickare Mercedesmodell med namnet "63" istället för "53" framöver.





Utvecklingschefen på Mercedes-AMG, Jochen Hermann, ser inget problem med att prestandadivisionen nu börjar med elbilar – inte ens ur ett ljudperspektiv. Bilen får en ljudgenerator med särskilda högtalare och så kallade "shakers".

– **Alla våra bilar** ska leverera i enlighet med AMG:s varumärkeslöfte. Både vad gäller drivlina, bromsar, fjädring och – framför allt – ljud, säger han.





Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Världspremiär: Här är Mercedes eldrivna flaggskepp EQS.



Mercedes: Nya elbilen är lönsam redan från start.



Finesserna som sticker ut i nya flaggskeppet.

11. Mercedes EQS SUV visas upp i lyxig Maybach-skrud.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-06 14:31.

Mercedes EQS SUV är den kommande elektriska motsvarigheten till lyxsuven GLS. Daimler ger oss ett smakprov på EQS SUV genom en ultralyxig Maybach-version som visas upp på IAA-mässan i München.



Mercedes-Benz elstrategi börjar ta allt mer konkret form. [Lyxsedanen EQS](#) (som egentligen är en kombikupé) följs upp av [den mindre E-klassvarianten EQE](#). De båda kommer dessutom i terrängutförande (nåja), EQS SUV som motsvarar GLS och EQE SUV som motsvarar GLE.





Naturligtvis kommer de två S-modellerna även i extra lyxigt Maybach-utförande. På IAA-mässan i München ger Daimler en första förning om hur EQS SUV kommer att te sig genom att visa upp Concept Mercedes-Maybach EQS SUV.

Daimler är sparsamma med tekniska uppgifter, men säger att EQS SUV kommer att presenteras 2022 och får 60 mils räckvidd.



I likhet med EQS och EQE har instrumentpanelen en stor hyperscreen plus en extra 12-tums skärm på passagerarsidan.

Konceptbilen är naturligtvis fylld till bredden med lyx och rullar på iögonfallande 24-tums-fälgar.

Läs även: [Mercedes storsatsar – utvecklar sex nya elbilar.](#)

– **Concept Mercedes-Maybach EQS** visar hur det traditionsrika lyxmärket Maybach transformerar sig inför en helt elektrisk framtid, Philipp Schiemer som är ansvarig för Mercedes lyxbilar.



[Mercedes-Benz EQE – helt elektrisk E-klass.](#)



[Mercedes visar G-klass med fyra elmotorer – här är EQG Concept.](#)



[Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic får 558 hk hybrid-V8 – ultralyx i storformat.](#)



Magnus Fröderberg



12. Video: Alrik kör snabba elbilen MG Marvel R AWD.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-09-16, 10:52,

uppdaterad 2021-09-16, 17:40.

Häng med på en tur i MG:s nya elbil Marvel R AWD som till skillnad från deras storsäljare ZS EV ska bjuda på mer än ett bra pris. Exempelvis gör den 0–100 km/h på under fem sekunder!



MG tog ett snabbt steg in på den svenska marknaden med [den prisvärda suven MG ZS EV](#) och tar nu nästa jättekälv rakt in i den heta klassen med elektrifierade familjebilar. Den stora skillnaden är att [Marvel](#) först och främst inte ska konkurrera med lågt pris utan med bra egenskaper, mycket utrustning och modern teknik!

Siktet är inställt på bilar som [VW ID.4 och dess koncernsyskon](#), [Hyundai Ioniq 5](#), [Ford Mustang Mach-E](#), [Polestar 2](#) och [Volvo XC40](#).

Försäljningen ska starta under oktober och leveranserna dröjer till nästa år men vi har redan nu kört en sväng med en Luxemburgregistrerad bil. Priserna förväntas bli klara under nästa månad och blir de riktigt attraktiva har Marvel en bra chans att möblera om på marknaden.

Följ med på en första provtur som kanske förvånar en hel del.

Och när vi ändå pratar om MG, du har väl inte missat avsnittet av Förnuft & Känsla där Alrik och Peder kör ZS EV?



FILM: <https://youtu.be/8pFKeN6InZw>.



FILM: <https://youtu.be/Iny1aEy24Z8>.



Sista chansen att leasa MG ZS EV för 1.990 kr/mån i Sverige – nästa årsmodell blir dyrare.



Två nya elbilar från MG – ”första riktiga elkombin”.



Magnus Fröderberg

13. Kyla kan spräcka delar i elbilens batteri.

Publicerad 2021-09-16 kl 8:25 (uppdaterad 2021-09-16 14:39). Text Maria Dahlin.

Forskare vid Stanfords universitet har undersökt vad som händer med litiumjonbatterier när de utsätts för köld och temperaturväxlingar.



Litiumjonbatterier och minusgrader är ingen bra kombo.

Det är sedan tidigare känt att minusgrader påverkar räckvidden negativt i elbilar med denna typ av batteri men i studierna vid SLAC National Accelerator Laboratory upptäcktes även att partiklarna i batteriets katod i kall väderlek även kunde krympa och i värsta fall spricka.

Katoden är den positiva polen på batteriet och förutom att det kunde bildas sprickor i den kunde kraftiga temperaturväxlingar få den att växelvis krympa och svälla och till slut lossna från resten av batteriet.

Observationerna gjordes med hjälp av röntgenteknik kombinerat med maskininlärning och forskarna fann också att om litiumjonbatteriets katoder förvaras i omgivningar under noll grader Celsius kunde batterier förlora upp till 5 procent av sin kapacitet efter 100 laddningar, jämfört med ett likadant batteri som förvarats i varmare temperaturer.

En lösning på problemen i kyla kan enligt forskarna vara att släta ut partikelstrukturen i katoden så att den bättre kan handskas med krympandet och expanderingen som skiftningarna i temperatur medför.

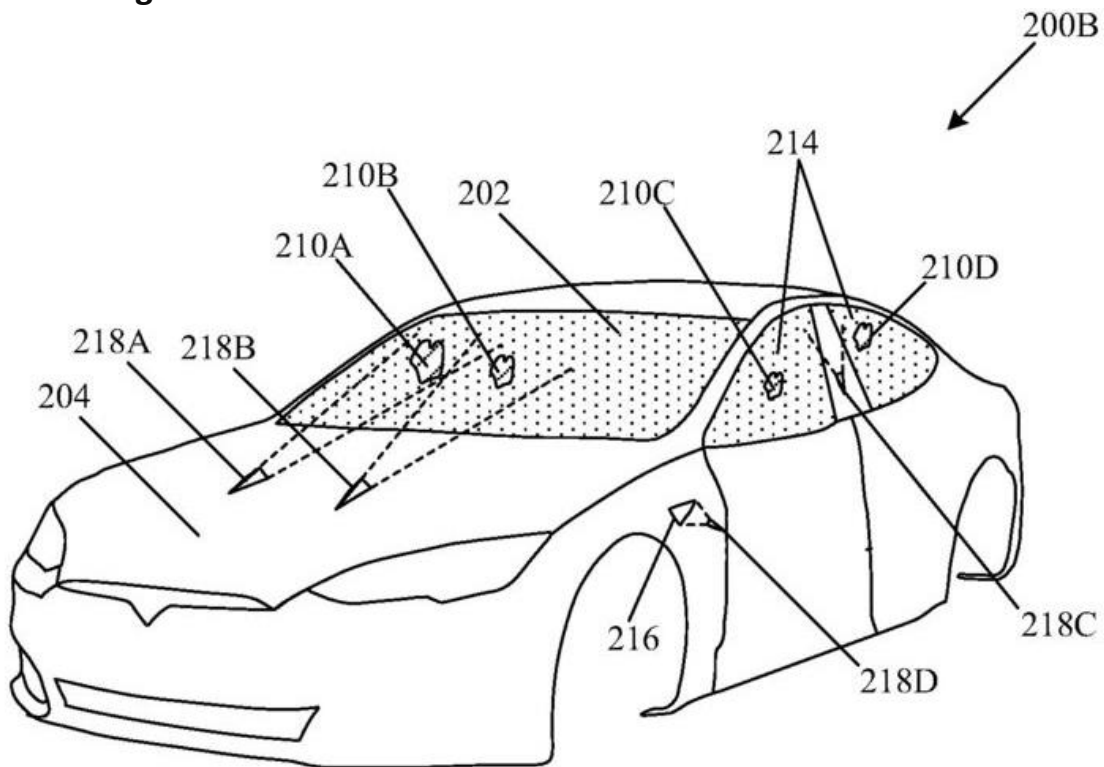


Maria Dahlin

14. Tesla får godkänt patent på laser-vindrutetorkare.

PUBLICERAD: 12 SEP 2021, KL 09:40.

Det patent som Tesla ansökte om för tre år sedan gällande rengöring av vindrutan med laser har nu blivit godkänd.



Elbilstillverkaren Tesla [lämnade 2018 in en patentansökan](#) på ett system som skannar och rengör rutor, kameralinser, blinkersglas och solceller med hjälp av laser. Nyligen godkände till slut US Patent and Trademark Office ansökan.

Patentets namn är "Pulsed laser cleaning of debris accumulated on glass articles in vehicles and photovoltaic assemblies". På ansökans skisser kunde man se systemet monterat på en [Tesla Model S](#). I stället för att spruta ut spolarvätska skjuter det ut laserstrålar som ska få bort smutsen.

Ganska behändigt att slippa byta vindrutetorkare och fylla på spolarvätska, men om det någonsin blir verklighet får framtiden utvisa.



Sanne Väli-Tainio

15. Rekordlång väntetid för tunga fordon.

Av Johan Augustin 10 September, 2021.

Det råder rekordlånga väntetider för tunga fordon och gör att många söker sig till andrahandsmarknaden. Komponentbristen gör att väntetiden för en lastbil kan vara 1,5 år.



[Komponent- och halvledarkrisen har satt käppar i hjulen för fordonsindustrin](#) och produktionen har avstannat hos både Scania, Volvo Cars och Volvo AB.

Den fortsatta krisen gör även att åkerierna får svårt att utöka sina fordonsslottor och leveranserna förblir osäkra.

”Det är en väldigt svår situation just nu. För mig som återförsäljare är det otroligt svårt att säga hur det kommer att se ut framåt och vi vet helt enkelt inte när vi kan leverera vissa modeller”, säger **Oscar Svedlund** på Lecab Lastbilar, återförsäljare för Scantias lastbilar och bussar i Värmland, till Di.

Lång väntan på andrahandsmarknaden

De långa leveranstiderna har fått många att söka sig till andrahandsmarknaden, men även där är väntiderna numera långa.

”Det är ett jätteintresse på begagnatmarknad och vi har blivit av med nästan alla lastbilar på lager. Det tog ordentlig fart vid årsskiftet och nu har vi ungefär 20 procent i lager mot vad vi brukar”, säger **Björn Rentzhog**, vd på jämtländska Persson Invest som bland annat äger Wist Last och Buss.

När hela marknaden haltar behåller företagen sina gamla fordon i allt större utsträckning – vilket även kan ha en långsiktig påverkan på fordonsslottan.

”Nu kör ju kunderna sina gamla bilar längre och då blir de ju mer slitna när de kommer in till oss vilket är ytterligare en problematik”, säger Björn Rentzhog.

Utdragna leveranser

Det är inte bara tunga fordon som drabbas – även leveranserna för anläggningsmaskiner har blivit utdragna, samtidigt som priserna stiger när utbudet minskar.

”Det är ju inte bara komponentpriserna som går upp utan även priserna på transporter har ökat och då det är klart att det följer med ut på maskinerna,” förklarar **Joakim Arndorw**, Sverige-ud på Swecon – återförsäljare av Volvos anläggningsmaskiner.

Läs även: [Scania stoppar produktionen i Sverige – slut på halvledare \[Dagens PS\]](#)

CARUP

16. Ryska terrängmonstret – ett giftermål mellan diesellok och missilskjutare.

PUBLICERAT2021-03-10 AV MATHS NILSSON.

Här är terrängbilen som får det mesta att förblekna. Monsterbilen är ett resultat av ett giftermål mellan ett M62-lok och en raketdragare. Motorn är en tvåtakts V12-diesel på 150 liters slagvolym som driver elmotorer på varje hjul.



FILM: <https://youtu.be/001NtTDk8y8>.

Allt började med ett experiment i Ryssland där byggaren fick den briljanta idén att bygga om ett M62-lok till terrängbil. För att bygget skulle bli verklighet giftes lokomotivet ihop med en sexaxlig raketdragare. Resultatet är ganska sensationellt.

M62 är ett av de mest legendariska loken från östblocket och utvecklades i mitten av 1960-talet i dåvarande Sovjetunionen. Det starka motorljudet gjorde att smeknamnet i öst blev Taiga-trumman och ibland kallades det Stalins hämnd. V12-motorn är en tvåtaktsdiesel på 150 liters slagvolym med Roots turbo, och loket levererades på sin tid helt utan ljudisolering. Effekten är imponerande 2000 hk.



Enligt ryska medier är terrängbilen mer än ett lekfordon. Det fungerar som ett mobilt kraftverk när det behövs elektricitet i avlägsna områden och används för tester av elektrisk drivning, eftersom V12-dieseln generar el som driver hjulen.

Det tolvhjuliga chassit är hämtat från den ryska missiluppskjutaren MAZ-547 från 1970-talets början. Den 3,2 meter breda och 17,3 meter långa raketrampen med en totalvikt på 84 ton, verkar ha varit den idealiska partnern för dieselloket.

De tidigare drivaxlarna på MAZ-547 är ersatta av en elmotor på 60 kW på vart och ett av hjulen. Vart och ett av hjulen kan också svänga, varför bilen kan gå krabbgång.

Terrängbilen byggdes klart 2003, men den första testkörningen blev en flopp. Efter bara några meter kollapsade bilen och hydraulsystemet och all olja läckte ut i den ryska naturen. Spåren efter det ryska bilen slutar omkring 2011 när bilen står på järnstöd i en depå – men kanske har den nu lagats och befinner sig ute på uppdrag i den ryska vildmarken.



HÖGSTA 4 VÄXELN

17. Mercedes-Benz SLK.

Av Gran Turismo.

01/12/2019.

Sportig, lätt och kort. Den första generationen av Mercedes SLK levererade vad beteckningen lovade och vägde in strax under 1,2 ton. Det blev också en megahit för Mercedes med nästan 400 000 byggda bilar, vilket gör den lättåtkomlig. Men är det en framtida bubblare?



Sportlich. Leicht. Kurz. Upphetsningen var stor när Mercedes visade konceptet för sin nya kompakta roadster SLK på Turins bilsalong våren 1994. En tvåsitsig öppen Mercedes i en åtkomlig prisklass såg närmast oemotståndlig ut i den form som hade mejslats ut av formgivarteamet Murat Günat och Michael Mauer. Turin blev också två år senare arenan för introduktionen av produktionsversionen av SLK, som positivt nog låg nära designkonceptet i form och proportioner.

Bilen begåvades med exakt samma axelavstånd – 2 400 mm – som klassikerna 300 SL och 190 SL, varav den senare kan sägas utgöra en andlig förebild till 1990-talets Kurzroadster. SLK fick också en så kallad plåtcab, vilket brukar sätta käppar i hjulen för ambitionerna att

skapa en lättviktare. Men faktum är att SLK:s matchvikt började precis under 1,2 ton, vilket måste sägas vara en bedrift av konstruktörerna.

Bilen byggdes på C-klassens tekniska plattform, och tillverkningen hamnade därmed på samma plats i Bremen, i den gamla Borgward-fabriken som brukar omhuldas av Mercedes-entusiasterna som den fabrik som håller allra högst byggkvalitet.

Yttermåttarna är kompakta, och en ur-SLK är måttmässigt jämförbar med den aktuella Mazda MX-5 med sin längd som håller sig inom fyrametersstreck.

Den relativt komplicerade takkonstruktionen som med hydraulik skickar ner taket i bagageutrymmet är en komfortabel och vädertålig lösning med ett enda stort minus: Det stjälar huvuddelen av utrymmet i skuffen bak, som krymper från 348 till 145 liter. Det gäller att packa sin SLK rätt om man ska ut på längre utflykter och vill köra öppet. För även om ur-SLK är en kort och relativt lätt bil med ett sportigt yttre, lutar dess köregenskaper i grunden mer åt långfärd än åt spänstigt bus. Styregenskaperna är lugna och stabila på klassiskt Mercedes-manér, och de långa fjädringsvägarna, de sköna stolarna och den relativt tysta kupén skapar fina förutsättningar för en Europatur på tu man hand.

Den första generationen SLK konstruerades för lätta fyrcylindriga motorer, och även om det senare kom sexor passar bilens hela väsen bättre med någon av de fina kompressor-matade fyrorna. Mercedes valde bort den effektivare avgasturbon till förmån för den mekaniska kompressorn, som gav ett jämnt krafttillskott genom hela registret utan att plågas av dålig gasrespons.

På programmet fanns två olika överladdade motorer, på 2,0 och 2,3 liter, och även om den större naturligtvis har ett kraftövertag (190 mot 161 hk), är det SLK200 som har den varvilligaste gången.

Manuella växellådor har aldrig varit Mercedes starka kort, och även om det inte är något fel på funktionen hos de 5- eller senare 6-växlade lådorna från Getrag, var man dåliga på att få till den känsla av finlir som exempelvis BMW lyckas bygga in. Ändå föredrar vi de fyrcylindriga versionerna med manuell låda, som trots allt piggar upp körupplevelsen en del.

Det var först när sexorna kom in i bilden, i samband med ansiktslyftet bilen fick vid millennieskiftet, som automatlådan kändes rätt. SLK320 begåvades då med Mercedes första V6-motor, den som också var den första och enda av Mercedes maskiner som kom att byggas med tre ventiler per cylinder. Maxeffekten var 218 hästkrafter, vilket i ljuset av dess högre matchvikt gav den ett beskedligt prestandaövertag (6,6 mot 6,9 sek till 100 km/h).

Den som var besviken på att SLK fortfarande inte hängde med BMW:s M Roadster eller Porsches starkare Boxsterversioner fick vänta ett år. Då kom nämligen SLK32 AMG, där treventilaren fick överladdning från en kompressor med vattenkyld laddluftkylare, som skickade upp effekten till friska 349 hästar.

Och det är också här någonstans som historien om ur-SLK som samlarobjekt tar sin början. Det byggdes bara 4 333 exemplar av SLK32 AMG, vilket naturligtvis gör den till den överlägset bästa investeringen i R170-familjen, som är den interna beteckningen på den första generationen SLK.

Totalt byggdes nästan 400 000 exemplar mellan 1996 och 2004, vilket borgar för att det alltid kommer att finnas ett stort utbud av SLK på marknaden för den hugade spekulanten.

Inget prisrace att vänta på SLK alltså. Men heller inget ras.

Fiat, modell 503.

Konstruktörerna hos den gamla välkända Fiatfabriken har aldrig legat på latsidan, och på utställningar går experten gärna till Fiats monter för att se, vad som finnes där i nyhetsväg. Och i regel blir han icke besviken. För ett par år sedan väckte sålunda Fiats nya lilla vagn, den å sidan 90 beskrivna 509:an, stort uppseende, och vid de senaste utställningarna fick man också tillfälle att se något nytt. Det var visserligen en del, som troddesig känna igen den gamla goda 501:an, som kanske mer än någon annan typ hittills bidragit till att göra Fiat-märket populärt, och de ha åtminstone delvis rätt, men 503:an utgör i alla händelser en ny upplaga, om vi så uttrycka oss.

Fiat 503:an är en vagn, som är värd att ägna intresse. Den är på samma gång rymlig och bekväm, utan att vara skrymmande eller tung. Både egenskaper att sätta värde på. Men så är också utrymmet tillvarataget på bästa sätt. Det enda ställe, där utrymmet icke tillvaratagits intill sista millimetern, är under motorhuven, ty där finnes plats för en tre gånger så kraftig motor. Men motorhuven *måste* helt enkelt vara av vissa dimensioner för att ge vagnen ett tilltalande utseende.

En full serie av karosserier tillverkas visserligen av modell 503, men den öppna, 4-5-sitsiga vagnen är utrustad så, att den praktiskt taget kan brukas som universalvagn. Sidoskydden ha nämligen egna ramar och fästen, varför de kunna användas utan att sufflettenbehöver slås upp. Och tillsammans med den bilda de en riktigt bra all-weather vagn. Skyddens förvaring förtjänar också ett särskilt omnämmande. De förvaras, då de icke användas, i ryggstödet vid passagerarsätet, och detta är fällbart efter lossandet av ett par knäppen. De kunna sålunda plockas fram eller stuvas undan på några ögonblick. Ännu en sak förtjänar att påpekas vid den öppna vagnen, och det är det flyttbara förarsätet. Tack vare detta kan även en mycket storvuxen person få utmärkt utrymme vid ratten.

På grund av tillverkning i mycket stora serier kan denna öppna vagn levereras till det facila priset av 5 975 kr. Men även de täckta vagnarna äro i förhållande till karosseriernas kvalitet billiga. Sedanen kostar sålunda 7 200 kr. och en cabriolet 8 200.

Alla typerna äro synnerligen ekonomiska i drift. Till och med den täckta vagnen har visat sig kunna gå i trafik på under en liter pr mil, och med den öppna kan man på goda vägar köra den svenska milen på omkring 0,8 liter, vilket ju är ett mycket vackert resultat.

Motorn upptar, som redan nämnts, endast en ringa del av utrymmet under huven, men den är icke desto mindre ganska kraftig, ty den utvecklar vid 3 000 varv ungefär 30 hkr. Till stor del får denna höga effekt tillskrivas cylinderblocket, som är av Ricardo-typ, men även kolvarna göra sitt till, ty de äro av lättmetall. De äro dessutom mycket höga för att kunna erbjuda en god styrning, vilket samtidigt betyder varaktighet för cylindern, som därigenom slites mindre.

MOTORNYTT

Förgasaren är av Fiats eget patent, och den får bensinen genom självtryck från bensintanken, som ligger under torpedhuven. Den rymmer 40 liter, varav 5 liter förvaras i en särskild avdelning av tanken. Man får sålunda i god tid en påstötning om att bensinen håller på att taga slut på samma gång som bensin finnes kvar för en körning av bortåt 5 mil.

Kopplingen utgöres av ett större antal lameller. Och växellådan har fyra växlar för gång framåt. Kraftöverföringen sker meddelst kardan, och kraftöverföringshjulen har spiralskurna kuggar. Bromsarna verka uteslutande på hjulen, och 4-hjulsbromsanordningen manövreras med pedalen. Ringarna äro av helballongtyp och av dimensionerna 730 X 130.

Chassiets dimensioner äro följande: totala längden 3 675, bredden framtill 650 och baktill 945 mm. Hjulbasen 2 750 mm och spårvidden 1 400 mm. Den karossabla längden är 2 370 mm, och lägsta höjden från marken 250 mm. Vagnens totala vikt är för öppet karosseri omkring 970 kg. och för täckt omkring 1.100.



FILM: <https://youtu.be/LfFF8LYdv-Q>.

19. Porsche Mission R – eldriven tävlingsbil.

PUBLICERAD: 07 SEP 2021, KL 14:15.

Får du som vi lite ångest av att bensin är på väg att fasas ut – och undrar vad som ska ske med motorsporten? Porsche Mission R kan vara lösningen. En fyrhjulsdreven elbil med maximalt 1 088 hästkrafter. Lagom.



Porsches avdelning för kundracing, internationellt kallad Customer Racing, är en viktig del av varumärkesbyggandet. Det tävlas i olika varianter av Carrera Cup världen över, och sedan starten för 31 år sedan har drygt 4 400 tävlingsbilar sålts. En inte ovälkommen intäktskälla för företaget som nu laddar för framtidens eldrivna racing.

Fyrhjulsdrivna Mission R är ett koncept, men sägs vara inte särskilt långt från produktionsklar när frågan ställs vid ett digitalt möte strax innan lanseringen på IAA i München.

Hysteriska effektsiffror är inget ovanligt i elbilsvärlden, och Mission R:s dubbla elmotorer ger nära 1 100 hk i kval-inställning. Bilen accelererar 0-100 km/h på under 2,5 sekunder. Toppfarten är över 300 km/h.

Prestandamässigt, vad kan man jämföra detta med?

– Den gör ungefär samma varvtider som nuvarande [911 GT3 Cup](#). Vid max effektuttag kan man inte köra så länge, därför har Porsche Mission R ett "racingmode" på 500 kW (680 hk) som är konstant under hela racet, säger Matthias Scholz, Director GT Racecars.

Mission R är en sprintrace-bil, lämpad för maximalt 30- till 40-minuters race. Tack vare avancerad 900-voltsteknik räcker en 15-minuterspaus från tävlandet för att ladda batteriet från 5 till 80 procent SoC (State of Charge).

En elmotor med 320 kW (435 hk) driver framaxeln medan maximalt 480 kW (635 hk) driver bakaxeln.



Bilen är kortare än en Cayman med sina 4,32 meter, men nästan två meter bred och bara 112 centimeter hög. Kanske mest iögonfallande är den integrerade burbågen i kolfiber, ett så kallat exoskelett.

Mission R har även DRS både bak i form av fällbar vinge, och fram (!) där tre spjäll i det som kan misstänkas vara luftintag i frontspoilern släpper igenom luft för att minska marktrycket (om man nu vågar köra en så snabb bil utan downforce fram till...).

Eftersom bilen är en konceptstudie så har den ingen prislapp.



Porsche Mission R GALLERIER 53 BILDER



Marcus Engström

20. Oliver Solberg klar för Hyundais nya rallysatsning.

AV JAN-ERIK BERGGREN. PUBLICERAD: 07 SEP 2021, KL 15:26.

Sverige har fått en ny fabriksförare i den snabbaste rallyklassen. Oliver Solberg kliver in i Hyundai-stallet och kommer att tävla i Svenska rallyt i februari. "Vi hoppas att Oliver kör det och många fler tävlingar för oss", säger stallchefen Andrea Adamo till Teknikens Värld.



*Oliver Solberg debuterade i WRC-klassen med Hyundai i vintras.
Nu blir det fler VM-tävlingar med Hyundai, enligt stallchefen Andrea Adamo.*

Under bilsalongen i München passade rally-VM-arrangören och det Internationella bilsportförbundet på att presentera nya rallybilen som ska införas till säsongen 2022.

Bland nyheterna finns en laddhybrid drivlina, nytt fossilfritt bränsle, ny växellåda, nya regler för fjädringen och att centrumdiffen plockas bort. Hyundai har snabbt utvecklat sin nya **i20**. Ford visade upp sin nya **Puma** Rally1 under tidigare i sommar och Toyota har utvecklat en ny **Yaris GR** Rally1.

Alla tre teamen fanns på plats på ett hotell i centrala München för att berätta om sina nya bilar och den nya säsongen som inleds med Monte Carlo-rallyt i januari. Reglerna införs från och med nästa år och är ett steg i att rally-VM ska bli helt klimatneutralt.

– Det kommer att bli en väldigt tuff tävling eftersom alla kommer med helt nya bilar, sa Fords stallchef Malcolm Wilson.

Wilson hoppas att de nya reglerna ska locka fler att investera i bilar. VM-arrangören hoppas också att fler märken ska hoppa på VM-serien. Bland de som nämnts finns Renault och Suzuki. De nya reglerna skulle också kunna passa ett VW-märke som Skoda.



*Teknikens Världs Jan-Erik Berggren
och Hyundais stallchef Andrea Adamo.*

Toyota har utvecklat nya bilen under en tid och satsningen sammanfaller med lanseringen av nya Yaris GR.

– Den nya fjädringen och att paddlarna på ratten kommer att betyda en minst lika stor förändring som hybriddrivlinan. Men förarna brukar vilja ha mer effekt och nu får de 100 hästkrafter till, sa Toyotas Jari-Matti Latvala.

Hyundais stallchef Andrea Adamo var mer ärlig.

– Jag vet att alla ska stå här och vara entusiastiska över den nya bilen och så men mitt jobb är att vara orolig, jag ska se till att allt fungerar, sa Adamo.

Efter presentationen, som innehöll en detaljerad beskrivning av det nya fossilfria bränslet, fångade vi Adamo på altanen till hotellet.

Nu behöver du vara ärlig igen, kommer vår svenske Oliver Solberg att köra för er nästa år?

– Solberg, just ja, han är svensk, jag fortsätter att glömma bort det, skrattar Adamo.

Kommer han att tävla i Svenska rallyt för Hyundai?

– Ja, och i många rallyn till.

Har han varit med och utvecklat den nya bilen?

– Ja, han kört den flera gånger.

Tror du att unga förare som Solberg och Kalle Rovannerä har lättare att anpassa körstilen till den nya bilen?

– Nej, det beror mer på vilken körstil man har. Det blir nytt hur man tar hand om den extra effekten och på vilket sätt det är bäst att återvinna energin. Men kanske har de unga förarna lite lättare för att lära sig nya saker.

Hyundai har redan bekräftat att Thierry Neuville och Ott Tänak ska köra vidare och allt tyder på att Oliver Solberg får dela tredjebil med Dani Sordo. Solberg kommer ändå närmare en ordinarie VM-plats i den snabbaste klassen än någon svensk förare varit sedan Thomas Rådström och Kenneth Eriksson i slutet av 1990-talet. Sedan dess har Daniel Carlsson, Mattias Ekström, Johan Kristoffersson och framför allt Pontus Tidemand försökt ta en ordinarie plats i WRC-klassen utan att lyckas.



Oliver Solberg i Hyundais i20-rallybil förra vintern.

Oliver Solberg har redan fått ett par chanser i WRC-klassen men också huvudsakligen varit utvecklingsförare och tävlar i WRC2, eller Rally2 som klassen numera ska heta.

Inget av VM-teamen har testat den nya VM-bilen på snö och is men Hyundai-stallet har testkört på vägarna i Umeå där Svenska rallyt ska köras i februari.

– Vi har kört där och det är liknande vägar som tidigare. Nu hoppas vi på att det också verkligen blir snö och is, säger Andrea Adamo.

När Oliver Solberg debuterade i WRC-bil under Arctic Rally i vintras chockade han världseliten med att vara snabbast på flera sträckor.



21. "I min svarta Opel Kapitän 1961".



FILM: <https://youtu.be/MGbgOAYdJ3A>.



*När Compacten kom 1967 hade den Husqvarnas Flintamotor (med kick).
Därefter användes motorer från Sachs med två eller tre växlar.*

SLUT