



*Panhard Dyna X 1948-54.*

1. Volvo Cars har bara datorchip i fyra veckor till.
2. Apple investerar i Kia.
3. Daimler och Mercedes-Benz ska skiljas.
4. Cadillacs sista bensindrivna prestandamodell har 678 hk och manuell låda.
5. Volkswagen ID.6 avslöjad!
6. Audi e-tron GT avslöjad!
7. Ny supersportbil med BMW M8 som bas.
8. Se den nya superelbilen som krossar allt motstånd.
9. Quiz! Vad kan du om P1800?
10. Nya Dacia Sandero och Sandero Stepway lanseras i Sverige.
11. Nu bygger Daimler skåpbil med Renault.
12. Toyota: Genombrott för vätgasbilar kan dröja tio år.
13. Bonus/malus går back.
14. Nya Suzuki Hayabusa.
15. Rekordkörningar genom tiderna del 1.
16. En första titt på nya Audi RS3.
17. Solberg avancerar till WRC.
18. Hamilton stannar kvar hos Mercedes.
19. Fredagsfilm.

## 1. Volvo Cars oro – har bara datorchip i fyra veckor till.

Johan Kristensson 2021-02-05 kl 12:26.

**Bristen på datorchip fortsätter att slå mot bilbranschen. Volvo Cars har hittills klarat sig men nu ser vd Håkan Samuelsson stora risker uppenbara sig.**



Bristen på halvledarmaterial, som används för att tillverka datorchip, har slagit hårt mot åtskilliga personbilstillverkare. Följden har blivit neddragen produktion på många håll.

Volvo Cars har hittills inte tillhört skaran men nu flaggar vd Håkan Samuelsson för att situationen kan komma att förändras relativt snabbt. I dagsläget har företaget säkrat leveranser fyra veckor framåt i tiden.

– På kort sikt ser vi inga störningar. Men det finns förstås en stor risk att de kan inträffa under första kvartalet. Det är dock väldigt svårt att förutse, säger han till [nyhetsbyrån Reuters](#) i samband med presentationen av årsbokslutet.

**Läs mer: [Volvos krisgrupp hanterar bristen på datorchip](#)**

### **Störningar kan pågå till Q3**

Ford, Toyota, FCA (numer en del av nya koncernen Stellantis) och Nissan har alla tvingats dra ner på produktionen. Volkswagen väntar sig se en påverkan någon gång under februari.

Störningen kan pågå ända till tredje kvartalet, varnar analysfirman IHS Markit. Bara under årets första kvartal kan 672 000 fordon omfattas.

– Eftersom orsaken till begränsningarna är resultatet av ökad efterfrågan från biltillverkarna och begränsad tillgång på halvledare kommer situationen inte vara löst förrän båda krafterna är balanserande, säger Phil Amsrud, analytiker på IHS Markit, [till Reuters](#).



## 2. Uppgifter: Apple investerar i Kia.

Anders Nilsson 2021-02-05.

Samarbetet verkar vara på gång.



**Följetången mellan Apple och Hyundai-koncernen fortsätter, och likaså spekulationerna, men nu verkar det faktiskt hända saker.**

Enligt [Automotive News Europe](#), som refererar till sydkoreanska tidningar, så planerar teknikjätten Apple att investera 4 biljoner won (cirka 30,3 miljarder svenska kronor) i [Kia](#) som en del av ett samarbete kring elbilstillverkning.

Enligt publikationen tänker Apple starta produktionen med Kia, och bilarna ska produceras vid den sydkoreanska biltillverkarens anläggning i Georgia, USA. Ett avtal kan bli officiellt den 17 februari. Målet är att lansera en Applebil 2024, och 100 000 bilar ska årligen produceras.

Anledningen till att Apple har letat efter en partner, snarare än att försöka göra allt från grunden, är att det skulle ta år för teknikjätten att bygga en fabrik och kosta miljarder dollar. Då är det bättre att prata med potentiella affärspartners.

**LÄS MER: [Kias nya flaggskeppsmodell blir en crossover](#)**

Sagan om [Apple och Hyundai-koncernen startade förra månaden](#), när [Hyundai](#) bekräftade att de skulle samarbeta med Apple om att tillverka deras bil, bara för att ändra sig två gånger på kort tid. För några dagar sedan skrev Bytbil om att det finns anledningar till att [Hyundai själva tvekar om samarbetet](#). Därför ansåg de att det var bättre med Kia som samarbetspartner.

Om Apple till slut lyckas producera en elbil, kommer de konkurrera med [Tesla](#), kinesiska Nio, och andra biltillverkare såsom [Volkswagen](#) samt [Mercedes-Benz](#).

Det är inte bara Apple som är i farten när det kommer till teknikföretag som vill bygga elbilar. För en tid sedan skrev Bytbil om den [kinesiska sökmotorn Baidu, som ska samarbeta](#) med [Volvos](#) ägare, Geely, om att bygga självkörande elbilar.

Varken Apple eller Kia ville kommentera uppgifterna om den potentiella investeringen.

**LÄS ÄVEN: [Döde "Fast & Furious"-stjärnans bil såld på auktion för miljonbelopp](#)**

**Relaterade artiklar:**



**[Uppgifter: Hyundai tvekar om Apple](#)**



**[Hyundai bygger Apples elbil – eller inte](#)**



**[Hyundai lämnar över Apples bilprojekt till systemmärket?](#)**



**[Högsta krockbetyg för Seat Leon – sämre för Honda e](#)**



### 3. Daimler och Mercedes-Benz ska skiljas och få samma namn.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-04, 12:35.

Daimler AG äger både Mercedes-Benz och världens största lastbilstillverkare. Nu ska de två koncernerna skiljas åt. Daimler ska sedan döpas om till Mercedes-Benz.



*De flesta känner till bilmärket Mercedes-Benz, men inte företaget Daimler AG som tillverkar dem. Det problemet ska nu få en lösning.*

**Daimler-koncernen ska sära** på sina två huvudverksamheter, personbiltillverkning och lastbilstillverkning, och börsnotera den sistnämnda, avslöjade man under onsdagen.

Till årsskiftet ska Daimler Truck listas på Frankfurtbörsen och vid en "lämplig tidpunkt" döpa om sig till Mercedes-Benz. Då kommer det att finnas två Mercedes-koncerner, precis som med Volvo Cars och Volvo Trucks.

**Svenske Daimlerchefen** Ola Källenius förklarade beslutet med att de två företagen kommer kunna drivas "mest effektivt" som oberoende enheter då de bland annat är "fria från begränsningarna som en konglomeratstruktur innebär".

– Detta är ett historiskt ögonblick för Daimler. Det representerar början på en djupgående omformning av företaget. Mercedes-Benz Cars & Vans och Daimler Trucks & Buses är olika företag med specifika kundgrupper, teknikvägar och kapitalbehov. Mercedes-Benz är världens mest värdefulla lyxbilmärke och erbjuder de mest eftertraktade bilarna till kräsna kunder. Daimler Truck levererar branschledande transportlösningar och tjänster till kunder. Båda företagen verkar i branscher som står inför stora tekniska och strukturella förändringar, säger han i ett pressmeddelande.

**Mercedes-Benz är sedan** tidigare mitt uppe i [en kostsam omställning till elbilstillverkning](#) som inleddes 2019 under Källenius ledning. När Coronapandemin dessutom slog till ifjol fick det honom att varna för att [en ännu djupare omstrukturering skulle behövas](#) för att klara krisen.

Aktieägarna ska länge ha velat driva igenom skilsmässan mellan de två avdelningarna, med hänvisning till Daimler AG:s svaga börsvärdering. Den tidigare omstruktureringen ska ha gett Daimlers olika avdelningar mer självständighet, men har ändå setts som en halv-mesyr av investerarna, rapporterar [Bloomberg](#).

– **Resultatet är oerhört** positivt för alla aktieägare och vi är övertygade om att detta också ligger i Daimlers anställdas intresse. Det är också ett starkt positivt uttalande för det tyska företagslandskapet och den finansiella marknaden, säger Arndt Ellinghorst, analytiker på aktiemäklarfirman Sanford C. Bernstein, till nyhetsbyrån.

Daimlers lastbilsenhet lär kunna vara värt cirka 294 miljarder kronor om det värderas på samma sätt som svenska Volvo Lastvagnar AB. Den värderingen skulle dock kräva att företaget förbättra avkastningen avsevärt, skriver Deutsche Banks analytiker i en rapport som publicerades i januari. Bernsteins uppskattning är ännu högre: 355 miljarder kronor.

**Daimler har legat efter** Volvo länge när det kommer till lönsamhet. Det svenska lastbilsföretagets ["ofattbart starka" kvartalsrapport](#) som publicerades förra veckan har också höjt ribban för det tyska företaget.

"Daimlers lastbilsavdelning bidrog med 407 miljarder kronor i intäkter under 2019, enligt företagets årsredovisning. Det sålde 488.521 fordon över hela världen och genererade 25 miljarder kronor i rörelseresultat det året. Medan det nordamerikanska Freightliner-varumärket uppvisar robusta vinster har den europeiska verksamheten genomgått flera omstrukturingsrunder", skriver Bloomberg.



### [Mercedes EQA 250 klarar 42 mil på en laddning](#)



### [Ola Källenius varnar för "drastiska" lönesänkningar och djupare omstrukturering hos Daimler](#)



#### 4. Cadillacs sista bensindrivna prestandamodell har 678 hk och manuell låda.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-03 kl 16:00.

Det anrika amerikanska märket släpper nu sina sista bensindrivna prestandabilar med V-logga på skuffen. V8-supersedanen CT5-V Blackwing är Cadillacs kraftfullaste modell någonsin. Både den syskonmodellen CT4-V Blackwing går att få med manuell låda.



*De är inte helt lätta att se skillnad på, men Cadillac CT5-V Blackwing (närmast) är lite större och längre än CT4-V Blackwing (borterst).*

**FILM:** [https://youtu.be/YhdY\\_aUoXQg](https://youtu.be/YhdY_aUoXQg)

**Cadillac ska bli ett elbilmärke 2030**, men innan dess hinner man med en – ursäkta, två – sista brasklappar.

Nu har man dragit av täcket på vad som utlovas bli de sista bensindrivna modellerna man säljer med prestanda-suffixet "V": CT5-V Blackwing och CT4-V Blackwing. Båda kommer endast tillverkas i begränsad upplaga för den amerikanska marknaden.



*Cadillac CT5-V Blackwing.*



*Tre olika numrerade inredningsnivåer erbjuds, här den högsta i CT5-V Blackwing som går att få med ljus skinnklädsel.*

**Namnet Blackwing låter** kanske bekant. Det prydde tidigare Cadillacs hypade men ytterst kortlivade 4,2-liters dubbelturbo-V8 som [skrotades i februari ifjol](#). Endast 800 Cadillac CT6 sedaner tillverkades med den 507–558 hästar starka spisen – trots att den kostat General Motors 16 miljoner dollar att utveckla.

Nu ska Blackwing istället betyda "höjdpunkten av Cadillac-prestanda", enligt tillverkaren.

**En del lär även minnas** den numera nedlagda [dunderklumpen Cadillac CTS-V](#) som delade sin kompressormatade 6,2-liters "LT4" V8 med gamla [Chevrolet Camaro ZL1](#) och [Corvette Z06 \(C7\)](#).

CTS ersattes ifjol av modellen CT5 på den amerikanska marknaden – som även i V-utförandet endast går att få med en turbosex.

**Det råder man nu bot på.** LT4:an gör nämligen en comeback i CT5-V Blackwing. Den nya versionen i den är rekordstark: 678 hästkrafter och hela 893 newtonmeter. Det gör bilen till Cadillac mest kraftfulla någonsin och 0–97 km/h ska avklaras på som bäst 3,7 sekunder. Toppfarten är 322 km/h (200 mph).

Alla CT5-V Blackwings kommer att komma med handbyggda motorer. Samtliga ska sättas ihop av en enskild tekniker på Corvette-fabriken i Bowling Green, Kentucky. Denne ännu okände tekniker kommer självfallet att signera sina verk – ett grepp som känns igen från andra exklusiva modeller. Kan det dock vara första gången det görs med en stötstångsmotor?

**Något annat som gör** en comeback är den 6-växlade manuella lådan, Tremec TR6060, som CTS-V gjorde sig av med 2014. För den som inte kan eller vill ro bland växlarna själv finns en 10-stegad automatlåda som tillval. Det är också med den som accelerationsciffran ovan uppnås; Manuellt växlade exemplar är långsammare. "Ingen bryr sig", för att citera amerikanska Road & Track.

All kraft sänds för övrigt till bakhjulen genom en elektronisk differentialbroms. Någon fyrhjulsdraft finns inte som tillval.





*Det här är något du inte kan få i BMW M5 CS.*

**Cadillac gör stort väsen** av den manuella lådan, som den amerikanska motorpressen gärna vurmar för likt ovan – kanske på grund av automatlådornas dominans på deras marknad. Det börjar i och för sig också bli ovanligt i bilens klass; [Nya BMW M5 Clubsport](#) som avtäcktes förra veckan går inte att få med manuell låda.

Exempelvis förkunnar man att medaljongen som pryder knoppen är 3D-printad, precis som av två av luftkanalerna till kupéfläkten och ett av fästena till bilens kabelhärva. Det är första gången produktionsmetoden används i någon bil från General Motors-koncernen.

**Utöver det kan både** CT5-V Blackwing och dess mindre syskon CT4-V Blackwing (mer om den snart) varvmatcha växlingarna åt dig när de är utrustade med *stick-shift*, som det kallas. Det ska även gå att växla utan att släppa gaspedalen – även där kan styrsystemet kliva in och lotsa motorn åt en om man vill.

### **Cadillac CT4-V Blackwing**



*Cadillac rullar ut V Blackwing-versionen av CT4 (närmast) samtidigt som den större CT5.*



*Cadillac CT4-V Blackwing med vanliga CT4-V med turbofyra i bakgrunden.*

**Lillebror svartvinge** är en version av märkets motsvarighet till BMW 3-serien, CT4, som bygger på samma Alpha-plattform som CT5. Till skillnad från femman drivs fyran inte av någon mullrande åtta.

Istället är det en något moderniserad version av föregångaren ATS-V:s dubbelturbo-V6. Effekten i den nu 3,0 liter (istället för 3,6) stora "LGY"-motorn uppgår i 479 hästkrafter och 603 Newtonmeter.

**Det är i princip samma** siffror som i ATS-V, men samtidigt klart bättre än vad samma motor presterar i vanliga CT5-V (365 hk/549 Nm). Växellådsalternativen är de samma som till CT5-V Blackwing och likaså bakhjulsdriften med den elektroniska diffbromsen.

0–97 km/h avklarar på 3,8 sekunder med den 10-stegade automatlådan och toppfarten ska vara 304 km/h (189 mph).

**Chassit är speciellt** på båda Blackwing-modellerna och använder den senaste fjärde generationen av GM:s adaptiva fjädringssystem MagneRide som använder magnetisk vätska i dämparna. Kort sagt ska systemet nu arbeta ännu snabbare och effektivare tack vare en rad förbättringar.

Det ska bidra till att göra dem till de på bana mest kapabla Cadillacerna någonsin, enligt tillverkaren.

**En annan finess** är ett system för dataloggning på bana kallat Performance Data Recorder 2.0. Detta kan spela in både ljud och bild (från frontkameran) samt "34 kanaler av prestanda-data". För den gråa vardagen har det också dashcam-funktionalitet.

**Cadillac öppnade upp** förhandsbokningen av de 500 första bilarna – 250 CT4-V Blackwing och 250 CT5-V Blackwing – den första februari och samtliga av dessa på ratten numrerade exemplar är nu tingade. Hur många som ska tillverkas totalt vill Cadillac inte dela med sig av.

Prislisten i USA börjar på 84.990 dollar för CT5-V Blackwing. CT4-V Blackwing börjar i sin tur på 59.990 dollar. De första kundleveranserna planeras till sommaren 2021.

**Att någon av dem** kommer till Sverige officiellt är föga troligt med tanke på de förmodat skyhöga utsläppssiffrorna de dras med. Det går bra att drömma dock, och kanske trillar det in några gråimporterade exemplar ändå?



*CT4-V Blackwing har likt sitt större syskon en 12 tum stor instrumentskärm. Skärmen till infotainmentsystemet är dock på 8 istället för 10 tum.*



[Cadillac köper ut handlare som inte vill satsa på elbilar – erbjuder över 4 miljoner](#)



[Här är Cadillac Lyriq – och det är inte Cadillacs kommande elbil](#)



[Cadillacs nya strategi: riktiga modellnamn – och blir fullt ut elbilmärke 2030](#)



[Ryktet: Corvette kan bli suv – med eldrift](#)

## 5. Volkswagen ID.6 avslöjad!

**PUBLICERAD:** 04 FEB 2021, KL 19:44. **TEXT MATTIAS RABE.**

ID-familjen är i nuläget en duo men inom kort växer den till en trio. Största syskonet ID.6 finns nu på bild – helt utan maskering. Dessutom bjuds vi på en del specifikationer.



[Volkswagen ID.3](#) dök upp i fjol, vi har kört den flertalet gånger och den har [gått tuffa test mot konkurrerande elbilar](#). Nu är blickarna riktade åt storebrodern [ID.4](#) som vi nyligen var iväg och provkörde för andra gången. Denna större och rymligare elbil från Volkswagen har ännu inte börjat dyka upp på vägarna, men inom kort är det dags för de första exemplaren att rulla ut till de köpare som var tidiga med att lägga en beställning.

Men ID.4 hinner knappt rulla ut på vägarna innan blickarna riktas åt ett annat håll, nämligen åt största syskonet inom familjen – [Volkswagen ID.6](#).

ID.6, vars lansering äger rum senare i år, har vi redan sett på spionbilder i ett par olika omgångar. För mindre än två månader sedan [rullade den i trakterna runt Arjeplog](#), då var den förklädd till en Peugeot.





Nu får vi för första gången se ID.6 i sin fulla prakt, utan någon som helst maskering. Det är möjligt tack vare att modellen har, snabbt förklarad, blivit godkänd av kinesiska myndigheter och i samband med det har bilder hamnat på nätet.

Men inte nog med att vi får se ID.6 på bild, vi får även reda på lite intressanta siffror, inte minst storleken. Med 487,6 centimeter på längden är den 29,1 centimeter längre än lillebror ID.4. Det rör sig alltså om en rejält stor SUV här, sjusitsig dessutom.

På bredden mäter den 184,8 centimeter och är därmed i princip lika bred som ID.4, däremot är den drygt fyra centimeter högre, totalt 168 centimeter.

Med 296,5 centimeter har den två extra decimeter mellan hjulaxlarna jämfört med ID.3 och ID.4.

Tjänstevikten uppges ligga på 2,28 ton.

Med dagens läcka från Kina kommer även en drivlinesiffra som nämner 204 hästkrafter, det är alltså samma effekt som finns i [ID.3](#) och [ID.4](#). Kraften driver bakhjulen. Fler alternativ med drivning på fler hjul, lägre samt högre effekt, kommer i senare skede.

Batteristorlekarna kommer sannolikt att vara desamma som hos ID.4, i så fall 52 respektive 77 kWh (nettosiffror) där stora varianten misstänks ge en räckvidd uppemot 50 mil, troligtvis några mil kortare än vad samma batteri klarar av i mindre modellen ID.4.

## 6. Audi e-tron GT avslöjad!

PUBLICERAD: 05 FEB 2021, KL 10:02.

**Volkswagen-koncernen har svårt att hålla tätt. I går avslöjades Volkswagen ID.6 och i dag är det Audi e-tron GT som blir allmängods på Internet.**



Audi har meddelat att den 9 februari 2021, det är dagen då deras nya elbilmodell e-tron GT har världspremiär. På sin sajt har de lagt upp bilder på bilen ståendes i en industrilokal med en form av luftvärnsljus riktat mot sig. Bilen är dock täckt med ett svart skyнке.

Utan skyнке ska vi inte få se e-tron GT förrän klockan 19.00 om fyra dagar, men redan nu exponeras bilen till fullo. Som så många gånger förr handlar det om en läcka, bilder har än en gång hamnat på Internet och återigen är det spanska [Cochespias](#) som har fått tag på grejerna och lagt upp på sitt Instagram-konto.

Audi e-tron GT är inte direkt en ny bekantskap för de flesta av oss. Denna nya elbil såg vi redan 2018, [då som konceptbil på bilsalongen i Los Angeles](#). Därefter har viss information om bilen portionerats ut av Audi, bland annat [att den skulle lanseras under 2020](#). Nu vet vi att det är 2021 som gäller.

Än mer intressant är att vi redan i fjol, innan den blev [beställningsbar i december](#), körde prestandaversionen RS e-tron GT, [en provkörning du kan läsa här](#).

Då var bilen fortfarande maskerad på både ut- och insida, även om utsidan tydligt visade vad som komma skall. Interiören var däremot betydligt mer dold.



På de läckta bilderna ser vi en vit Audi e-tron GT, och den ser ut precis som förväntat. Mest intressanta är förstås bilderna som visar upp insidan. Där ser vi att interiören skiljer sig kraftigt från vad elektriska [suven e-tron](#) bjuder på. Antalet skärmar är färre och utförandet är sportigare än i suvarna, det är tydligt att e-tron GT ska upplevas som en elektrisk sportbil.

e-tron GT är Audis motsvarighet till [Porsche Taycan](#), de båda modellerna är tekniska syskon och delar många komponenter med varandra, bland annat 800-voltstekniken som för med sig en rad olika fördelar vad gäller exempelvis kablage och laddning.

Av de båda är det Taycan som får anses vara sportigast i och med att [Taycan Turbo](#) och [Taycan Turbo S](#) har 680 respektive 761 hästkrafter via dubbla elmotorer. e-tron GT kommer "bara" att nå upp till 646 hästkrafter i RS-utförande och uppges dessutom vara dryga halvsekunden långsammare 0-100 km/h än snabbaste Taycan-versionen.

Fördelen med RS e-tron GT är förstås lägre prislapp, runt 1,6 miljoner kronor var en siffra som luftades [när vi körde bilen i fjol](#).

Produktionen av Audi e-tron GT är planerad till andra kvartalet 2021 och de första leveranserna lär äga rum fram emot sommaren.



## 7. Ny supersportbil med BMW M8 som bas.

**PUBLICERAD:** 05 FEB 2021, KL 13:26.

**Behöver världen ännu en supersportbil? Ja, det ser ut så. För nu bygger Naran Automotive en gatversion av sin The Naran, en GT-bil byggt runt en V8 från BMW. Vingen för tävlingsbruk kan plockas bort på 20 minuter.**



The Naran är en supersportbil som skapats av Naran Automotive och grundaren och vd:n Ameerh Naran. Motorn har Ameerh Naran köpt från BMW och V8:n på fem liter med dubbelturbo levererar i den här skepnaden 1 062 hästkrafter och skjuter i väg bilen 0-100 km/h på drygt 2,3 sekunder och 0-160 km/h på 4,5 sekunder. Toppfarten för den fyrhjulsdrevna bilen uppges vara cirka 365 km/h. Racing Dynamics har hjälpt till att bygga motorn.

Naran använder nu inte bara motorn från BMW utan en del av strukturen och elektroniken från [modellen M8](#). Motorsportföretaget EY3 Engineering, under ledning av Daniel Mense, har sett till att designern Jowyn Wong från Wyn Design optimerat aerodynamiken. The Naran utvecklar en kraft mot marken motsvarande 1 377 kg vilket är bättre än flera specialbyggda racerbilar.

### **Optimalt luftflöde**

Jowyn Wong har tidigare arbetat med projekt för [Apollo IE](#) och [De Tomaso](#). Flera av detaljerna i karossen och hjulupphängningen har också plockats från racerbilar. Ett helt plant golv och spoilers på olika platser i bilen hjälper till att skapa ett optimalt luftflöde.

Den stora bakvingen är förstås en väldigt viktig del i det paketet. Men nu har Naran hittat ett alternativ för dem som inte vill köra runt i vanlig trafik med en gigantisk vinge på bakluckan. På mindre än 20 minuter kan Narans ingenjörer göra om The Naran till en "vanlig" gatbil. Paketet kallas Celare Pack och blir ett tillval för köparen.

Ja, så vanlig en bil som bara byggs i 49 exemplar nu kan bli. Förutom vingen ändras inställningarna för framvagnen och ägaren får nya däck monterade.





*Ännu får vi inte se speciellt mycket att bilen som alltså går under olika namn, bland annat Naran Naran, The Naran samt Naran Hyper Coupé.*

**Pris: 10 miljoner**

Ameerh Naran har förklarat att han vill "leverera en bil utan kompromisser mellan prestanda, design och lyx och med köregenskaper som vi annars bara hittar inom motorsporten och dess allra högsta nivåer".

Jo, vi har hört det förut men vad som gör The Naran något mer unik är att motorn är monterad i fronten vilket gör det möjligt att bygga en snygg fyrsitsig bil. Det i kombination med tävlingsbilprestanda hör inte till vanligheterna. Det ska också gå att ställa om till bakhjulsdrift för de där riktigt roliga dagarna på racerbanan.

Prislappen för en svensk köpare är inte känd men enligt uppgifter i Storbritannien finns en internationell prislapp på cirka 900 000 pund. Vi kan alltså räkna med minst 10 miljoner kronor.



**TEKNIKENS VÄRLD**

**Köpguide: De Tomaso Pantera**



**JAN-ERIK BERGGREN**



## 8. Se den nya superelbilen som krossar allt motstånd.

Publicerad: 2020-10-08 12:57 | Längd: 04:06.

2000 hästkrafter för 21 miljoner kronor.



**FILM:** <https://www.di.se/ditv/motor/se-den-nya-superelbilen-som-krossar-allt-motstand/>

## Klassiker

### 9. Quiz! Vad kan du om P1800?

Publicerad 2021-02-05 kl 15:00. Text Mårten Carlsson.

Volvo P1800 – den svenska stilikonen som hade både brittiska och italienska gener. Vad kan du om Sveriges mest berömda sportbil genom tiderna?



[Starta quizet!](#)

**Feber**

## 10. Nya Dacia Sandero och Sandero Stepway lanseras i Sverige.

**BOBBY GREEN.**

TORSDAG 4 FEB 2021 KL 20:00.

**Kostar 116 900 respektive 126 900 kronor**

I september förra året presenterade Dacia nya [Sandero](#) och [Sandero Stepway](#). Nu är det dags att öppna orderböckerna för modellerna och därmed får vi prislappen. Sandero kommer att kosta från 116.900 kronor medan den lite mer ruggade versionen Sandero Stepway kommer att börja på 126.900 kronor.

Det här är tredje generationen Sandero och de båda versionerna baseras på en helt ny plattform. De har också mer teknik än tidigare, modernare design och nya LED-strålkastare. Bilen har blivit 19 millimeter längre, 21 millimeter bredare och 20 millimeter lägre. Benutrymmet har ökat 42 millimeter i baksätet och nu går det in 328 liter i bagagerummet mot tidigare 320. Stolarna är helt nya och ska ge bättre stöd och bättre ergonomi överlag. Det finns även ett helt nytt mediasystem som kan parkopplas med en smart telefon. Motormässigt är det en turbomatad bensintrea med 90 hästar som gäller. Den kan fås med manuell eller automatisk växellåda och drivningen sker på framhjulen.

Lansering sker vecka 9.



## 11. Efter Stellantis – nu bygger Daimler skåpbil med Renault.

**PUBLICERAD:** 03 FEB 2021, KL 13:27. **TEXT JAN-ERIK BERGGREN.**

Den nya biljätten Stellantis skapar nya allianser och samarbeten. Istället för att sälja sin skåpbil Master till Opel/Vauxhall kan Renault göra ett nytt försök och samarbeta med Daimler. Vi hoppas att samarbetet inte slutar på samma sätt som för Smart, X-klass och dieselmotorn.



Renault bygger i dag sin [skåpbil Master](#) i bilfabriken i franska Batilly. Bilen säljs sedan till Opel/Vauxhall som döper om den till Movano.

Men nu när [Fiat/Chrysler går samman med Peugeot/Citroën/Opel](#) ska samtliga de varumärkena samarbeta om en gemensam plattform för större skåpbilar.

Renault måste alltså leta efter en ny partner för sitt Movanoprojekt.

Och de kan ha funnit en ny friare – eller ska vi kanske säga nygammal. För efter flera gemensamma projekt ser det ut som att Renault och Daimler gör ett nytt försök med en gemensam bilplattform.

### **Twingo och X-klass misslyckades**

För tio år sedan inledde Daimler och Renault ett samarbete som bland annat resulterade i en gemensam pickup. [Mercedes X-klass](#) var i grunden en [Nissan Navara](#) som också blev en [Renault Alaskan](#). Men [X-klass sålde dåligt och las nyligen ner av Daimler](#).

Försöket att låta [Daimlermärket Smart bygga en bil baserad på Renaults lilla Twingo](#) misslyckades också. Daimler har också minskat på sina inköp av [dieselmotorer från Renault](#).

Daimler och Renault kan behöva samarbeta om de ska klara konkurrensen från Fiat/Chrysler/Citroën/Peugeot/Opel. Dessutom har redan starka skåpbilstillverkarna [Ford och Volkswagen inlett ett eget samarbete](#) för att utveckla två skåpbilar.

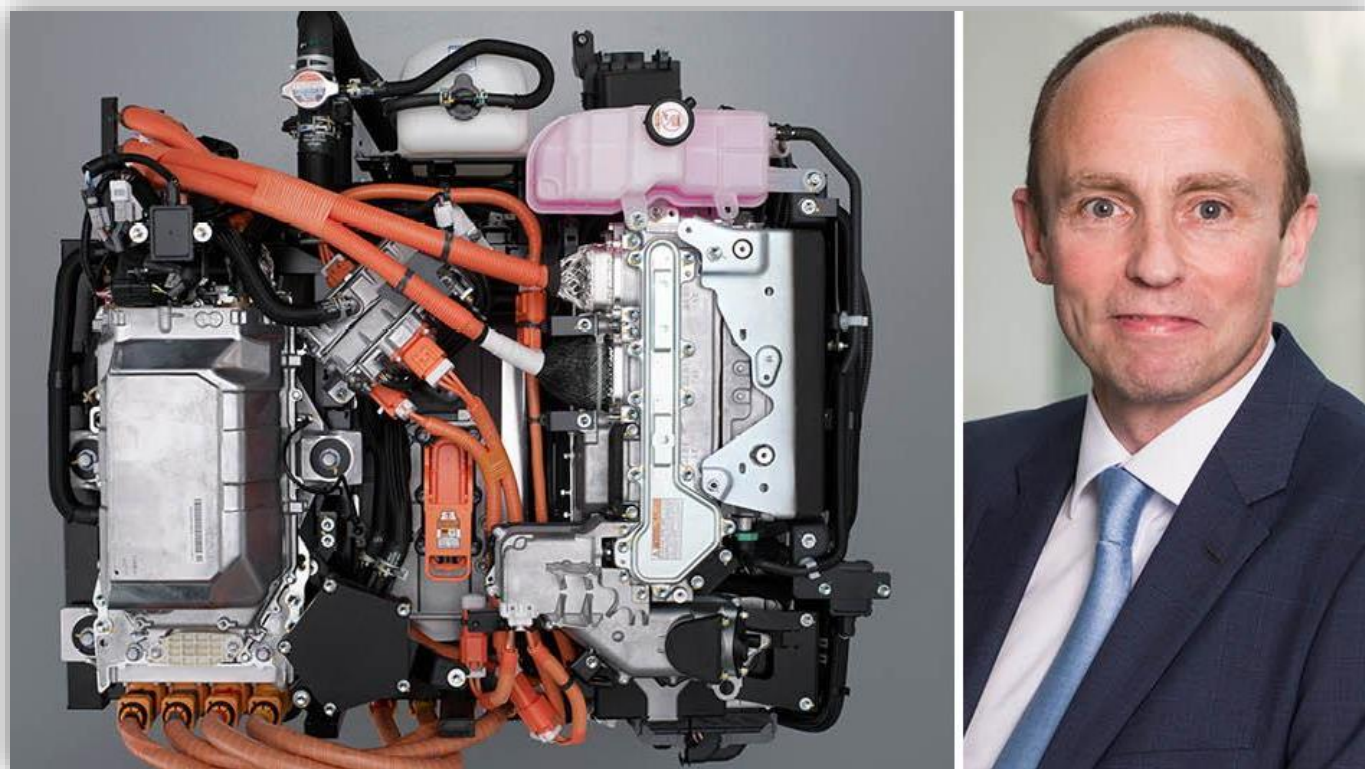
Efterfrågan på framför allt eldrivna skåpbilar väntas öka lavinartat under de kommande åren då allt fler städer får svårt att klara klimatmålen. Krav på nollutsläppsbilar för leveranser och tjänster i de större städerna är ett sätt att minska klimatpåverkan och luftföroreningarna.

Runt hörnet finns också de självkörande bilarna som ska kunna leverera varor och tjänster i städerna.

## 12. Toyota: Genombrott för vätgasbilar kan dröja tio år.

Publicerad 2021-02-08 kl 6:01. Text Fredrik Diits Vikström.

Det dröjer åtminstone till nästa årtionde innan vätgas blir vanligt i personbilar, tror Toyota som hoppas på draghjälp från den tunga trafiken.



**Vätgas måste börja** användas i lastbilar och inom andra områden innan vätgasdrivna personbilar kan få ett större genombrott. Det menar Toyota som nu ska börja sälja bränslecellssystemet från [vätgasbilen Mirai](#) till andra företag.

– Vi är överösta med förfrågningar om att hjälpa andra företag att integrera bränslecellsteknik i deras produkter. Det handlar om allt från bussar och lastbilar till sjöfart och järnväg och generatorer till industrin, säger Matthew Harrison, Toyotas försäljningschef i Europa, och fortsätter:

– **Det här kommer att** hjälpa oss att skapa en infrastruktur för vätgas. Innan infrastrukturen är på plats blir det svårt att skala upp användningen av vätgas i personbilar. Lastbilar och bussar kan hjälpa oss att snabba på utvecklingen.

***”Vi är överösta med förfrågningar om att hjälpa andra företag att integrera bränslecellsteknik”***

Förhoppningen är att efterfrågan ska öka och leda till fler tankställen. Men det breda genombrottet i personbilar är fortfarande en bit bort, spår Toyota.

– **Då pratar vi bortom** det här årtiondet, säger Matthew Harrison och påpekar att bilarnas pris måste pressas ned ytterligare:

– Andra generationens Mirai är ett stort steg framåt när det gäller att minska kostnaderna men det kommer att ta tid att komma ned till samma kostnad som för en hybrid. Det är målet och kanske kan vi komma dit med fjärde generationens Mirai.

**Under 2020 meddelade** både Volkswagen och Mercedes att man avbryter utvecklingen av bränslecellsteknik till personbilar för att inrikta sig på energilagring i batterier. Matthew Harrison tvivlar dock inte på Toyotas satsning:

– Nej, inte alls. Om man tittar på några av de begränsningar som finns med elbilar med batteri (lång laddtid och tunga batterier till exempel, reds. anm.) inser man att det inte fungerar i alla användningsområden. Vätgas kommer att bli en kritisk energikälla i framtiden. För eller senare tror jag att alla kommer att intressera sig för vätgas.

Läs också: [Billigare och snyggare – så bra är Toyotas nya vätgasbil](#)



**Fredrik Diits Vikström**

**Relaterade artiklar:**



[\*\*Mercedes ändrar sig – inga nya bränslecells-bilar på gång\*\*](#)

[Vätgasbilen GLC F-Cell blir den sista från Mercedes. Nu skrotas satsningen för att fokusera på batterielbilar istället.](#)



[\*\*”Det behövs 30–50 vätgasmackar i första fasen”\*\*](#)

[Priset kan halveras på fem år, hävdar vätgasförespråkaren.](#)

### 13. Bonus/malus går back – kostar staten 670 miljoner.

Publicerad 4 februari. Text Erik Söderholm.

Det svenska systemet med bonus till elbilar och straffskatt på smutsiga bilar ska finansiera sig självt. Men i själva verket har systemet kostat staten över 670 miljoner.



**När det så kallade** bonus/malus-systemet infördes var tanken att det skulle vara självfinansierande. Bilköpare som slog till på en smutsig bil med förhöjd straffskatt skulle finansiera bilköpare som valde en "bonusbil" med lägre utsläpp.

Men så har det inte blivit. Nu avslöjar [Dagens PS](#) att försäljningssuccén för elbilar och laddhybrider hotar statens skatteintäkter. Bonus/malus-systemet har gått back med 674 miljoner kronor på två år, visar granskningen.

– **För att det ska** fungera måste man sälja malusbilar som man egentligen inte vill ha mer av och sälja fler bonusbilar med låg bonus som inte är så miljövänliga. Det blir tokigt, säger Anna Dahlqvist, miljöforskare på Konjunkturinstitutet, till sajten.

Riksrevisionen har tidigare riktat [hård kritik mot systemet i en rapport](#). Kritiken gick bland annat ut på att systemet införts utan någon konsekvensanalys. Miljöpartiet kallade kritiken "[helt uppåt väggarna](#)".

I april är tanken att [bonus/malus ska uppdateras](#) med högre straffskatt på smutsiga bilar, lägre bonus till laddhybrider och högre bonus till elbilar. Miljöpartiet har dessutom öppnat för att skärpa [skatten ytterligare längre](#) fram.



Erik Söderholm



**Relaterade artiklar:**



**[Bonus/malus görs om 2021 – här är förändringarna](#)**  
**[Nu vill regeringen skärpa bonus/malus-systemet. Här är förändringarna.](#)**



**[Hård kritik mot bonus/malus – sågas i ny rapport](#)**  
**[Ineffektivt sätt att sänka utsläppen på, tycker Riksrevisionen.](#)**



**[Miljöpartiets besked: Vill skärpa bonus/malus – igen](#)**  
**[Bilköparna får räkna med att straffskatten snart höjs ytterligare en gång.](#)**

# Feber

## 14. Nu är den här - nya Suzuki Hayabusa.

**BOBBY GREEN.**

2021-02-05 KL 18:00.

**Uppdaterad motor, ny design och toppfart på 300 km/h.**



**FILM:** <https://youtu.be/nJtT6FZA7hQ>

Så var det då dags att presentera den tredje generationen av Suzukis supersnabba sport-tourer Hayabusa. Företaget har uppdaterat designen en aning men linjerna från föregångaren finns fortfarande kvar.

Givetvis är den sprängfylld med den senaste tekniken och här finns bland annat lutningskänslig ABS, start i backe-hjälp, traction control, motorbromskontroll, launch control, fARTHållare och ett quickshift-system. Det finns även flera olika körlägen att välja mellan för att hitta det som passar bäst för stunden.

I det uppdaterade chassiet sitter en ny hjälpram som är lättare, det finns ny fjädring och större bromsskivor fram på 330 millimeter vardera. I ramen sitter en rak fyra på 1340 kubik som ger 190 hästar och 150 newtonmeter i vrid vid 9700 varv. Motorn ska nu klara utsläppskraven enligt Euro 5. 0-100 km/h ska gå på 3,2 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 300 km/h. Även om avgasreglerna gör den lite tamare på pappret lovar Suzuki att responsen och hur kraften levereras ska ha förbättrats. Vikten stannar på 264 kilo vilket är en bantning på fyra kilo jämfört med generation två.

Nya Busan ska börja dyka upp hos handlare från och med nästa månad och på prislappen står det 16 499 pund.

## Klassiker

### 15. Rekordkörningar genom tiderna del 1.

Publicerad 2021-02-07 kl 14:30. Text **Mårten Carlsson**.

**Så länge bilen funnits har folk drömt att vara den som kört absolut snabbast. Häng med på den hisnade resan om 'Land speed record' som började redan i slutet av 1800-talet!**



Det finns många olika sätt att slå hastighetsrekord i diverse klasser med olika fordonstyper.

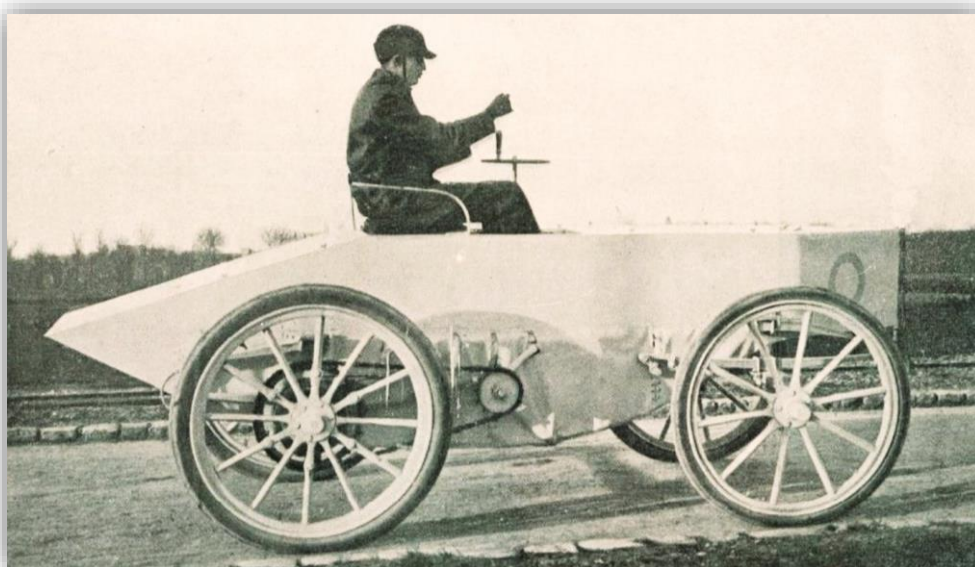
Men här kommer det handla om det ultimata rekordet - de absolut snabbaste genom tiderna i grenen land speed record (=LSR)

#### **Pionjärtiden**

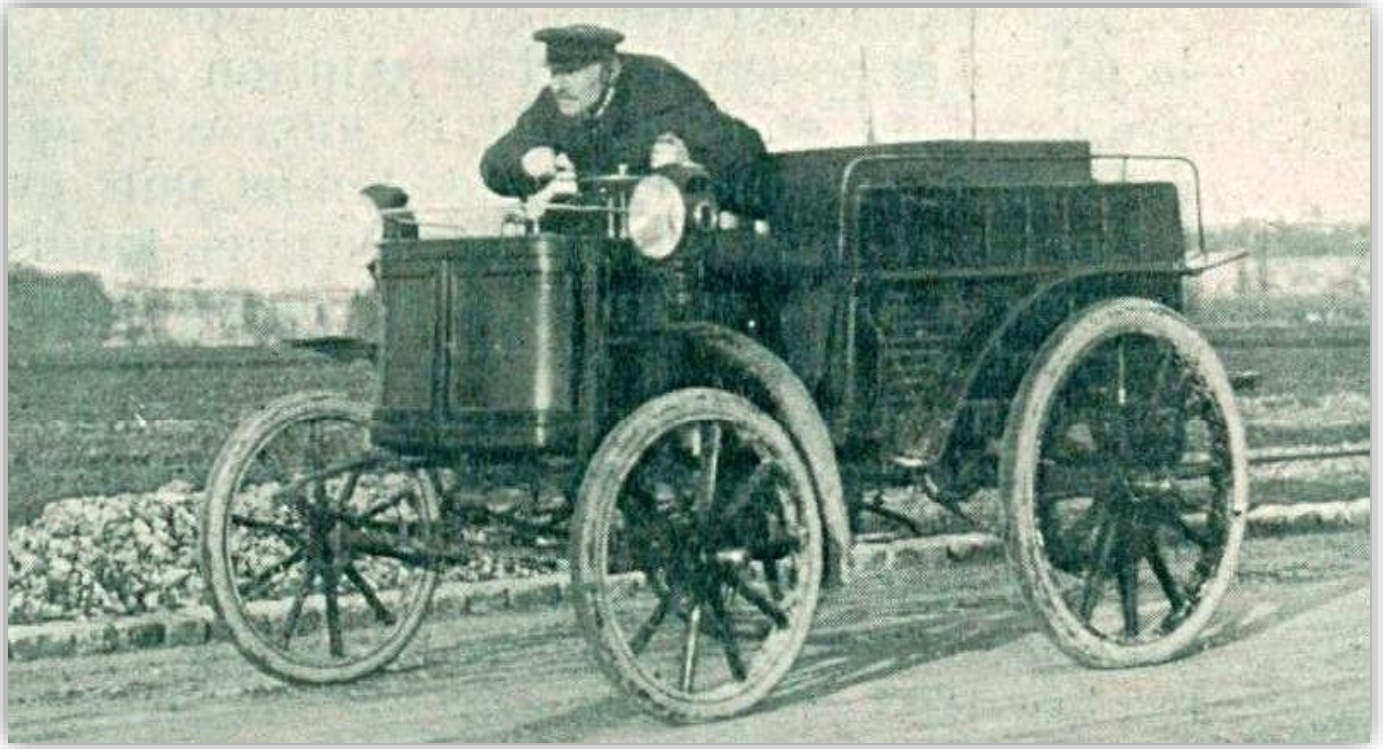
Första gången man mätte rekord officiellt var 1898.

Då körde greve Gaston de Chasseloup-Laubat en specialbyggd Jeantaud Duc i hela 63km/h i Acheres den 18:e december 1898.

Så här såg världens första rekordbil ut!



Handsken var kastad - Och i begynnelsen stod kampen mellan Frankrike och Belgien. En månad efter grevens rekord kontrade Belgaren Camille Jenatzy med att köra 66km/h med en eldriven CGA "dogcart".



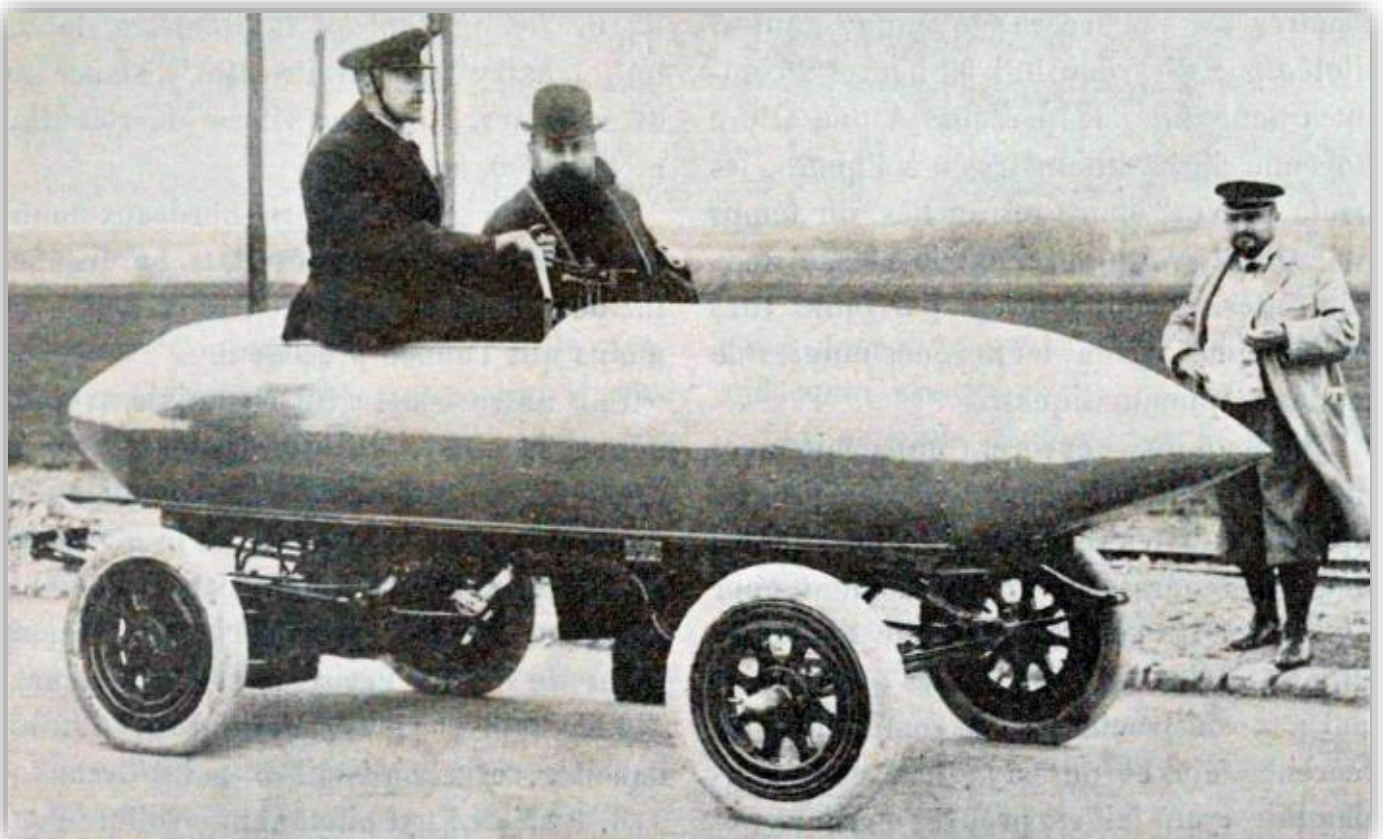
Det rekordet stod i någon timme innan Gaston de Chasseloup-Laubat snodde tillbaka det med en körning på 70,3 km/h!

Tio dagar senare kontrade Jenatzy med att pressa upp det till hela 80km/h.

Så kivades dom ett tag innan Camille Jenatzy skrev in sig i historieböckerna den 29:e april 1899.

Först över 100km/h med 'La Jamais Contente' (Aldrig nöjd)

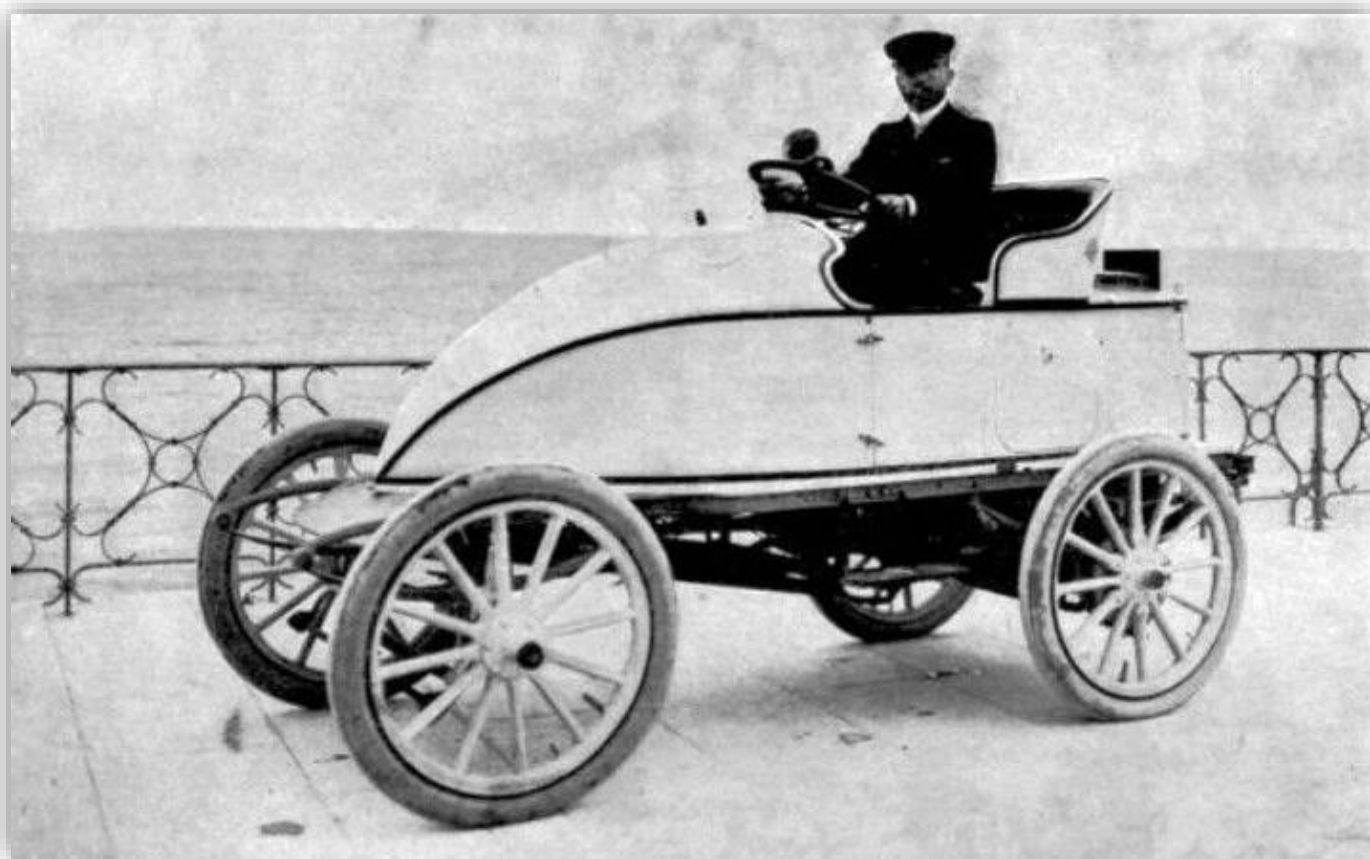
En radikal farkost anno 1899. Den såg ut som en torped och drevs av två elmotorer som gav en total effekt på 68 hästkrafter.



Det rekordet stod sig till den 13:e april 1902.

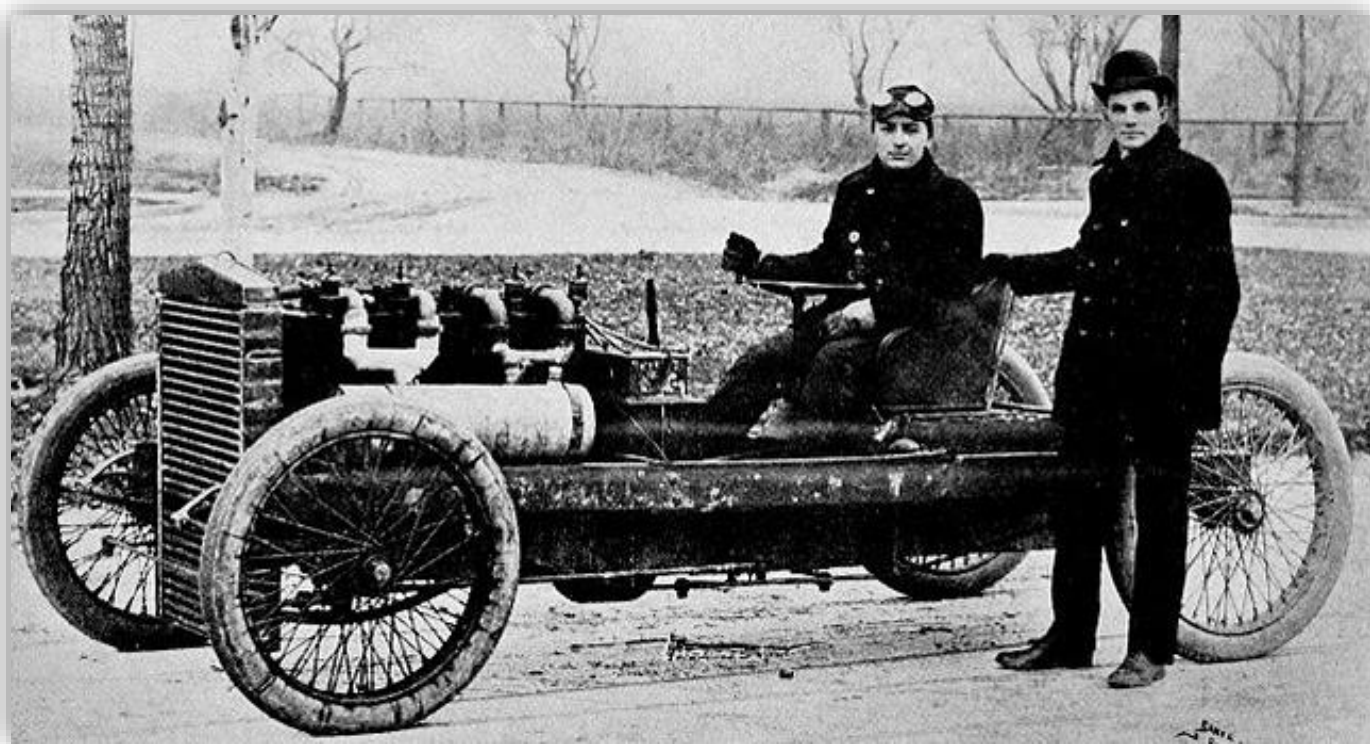
Léon Serpollet - en av bilhistoriens absoluta pionjärer och respekterad ingenjör inom ångteknik. l'Oeuf de Pâques, påskägget, kallades hans egenkonstruerade rekordbil, ångdriven givetvis.

Rekordkörningen skedde på strandpromenaden i Nice och där nådde påskägget 120,8km/h.



Sedan duggade rekorden tätt fram till 1906.

Det var fortfarande Belgien och Frankrike som var rivalerna - med några enstaka undantag. Ett av dem var självaste Henry Ford som tog rekordet med racerbilen "Old 999"



## MOTORNYTT

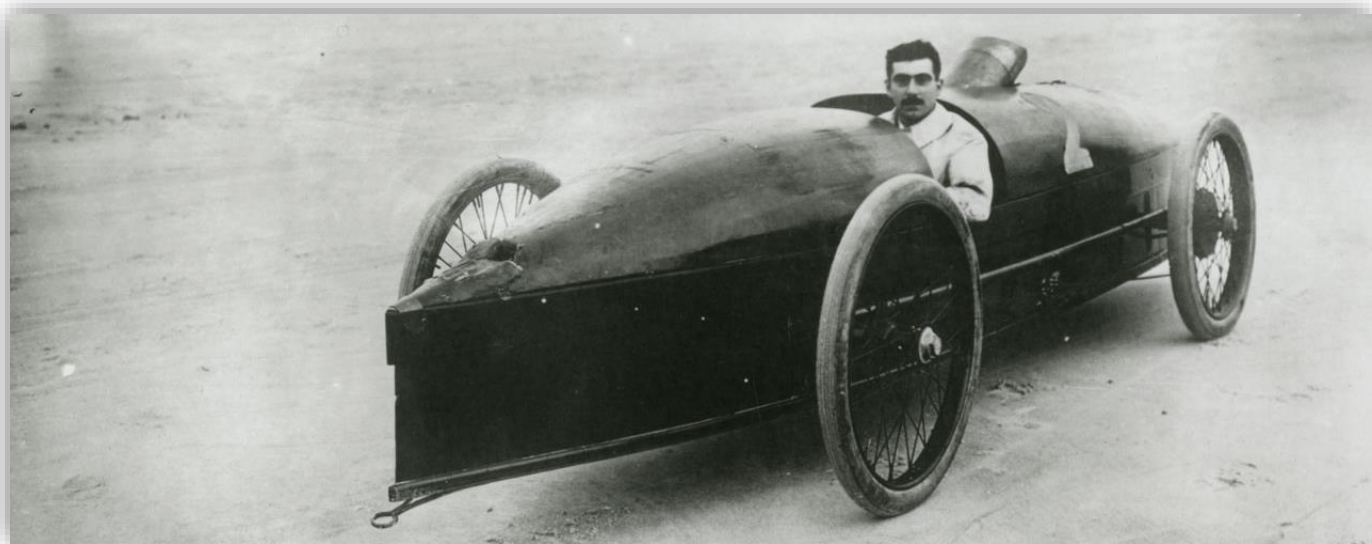
Den körningen gjordes den 12:e januari 1904 på den frusna sjön Lake st.Clare utanför Detroit.

Henry Fords rekord löd på 147,5km/h och han var världens snabbaste man i två månader sedan tog Louis Rigolly tillbaks rekordet till Frankrike med en Gobron-Brillée racer - 152,5km/h.

Efter den långa bataljen mellan Frankrike och Belgien är vi nu framme vid 1906. Platsen är Ormond Beach i Florida.

Stanley Motor company hade byggt en rekordmaskin kallad Rocket.

Ångdriven, med dubbla brännare och en låg kaross som mest liknade kanot upp och ner.



I den satte man Fred Marriott. Rutinerad racerförare, men det egentliga skälet han valdes sägs varit att han var ungarl...

Den 26:e januari 1906 sattes en milstolpe i LSR. Fred Marriott blev den första att köra över 200km/h, vilket var snabbare än något existerande fordon vid den tiden.

205,4 km/h löd det nya rekordet på.

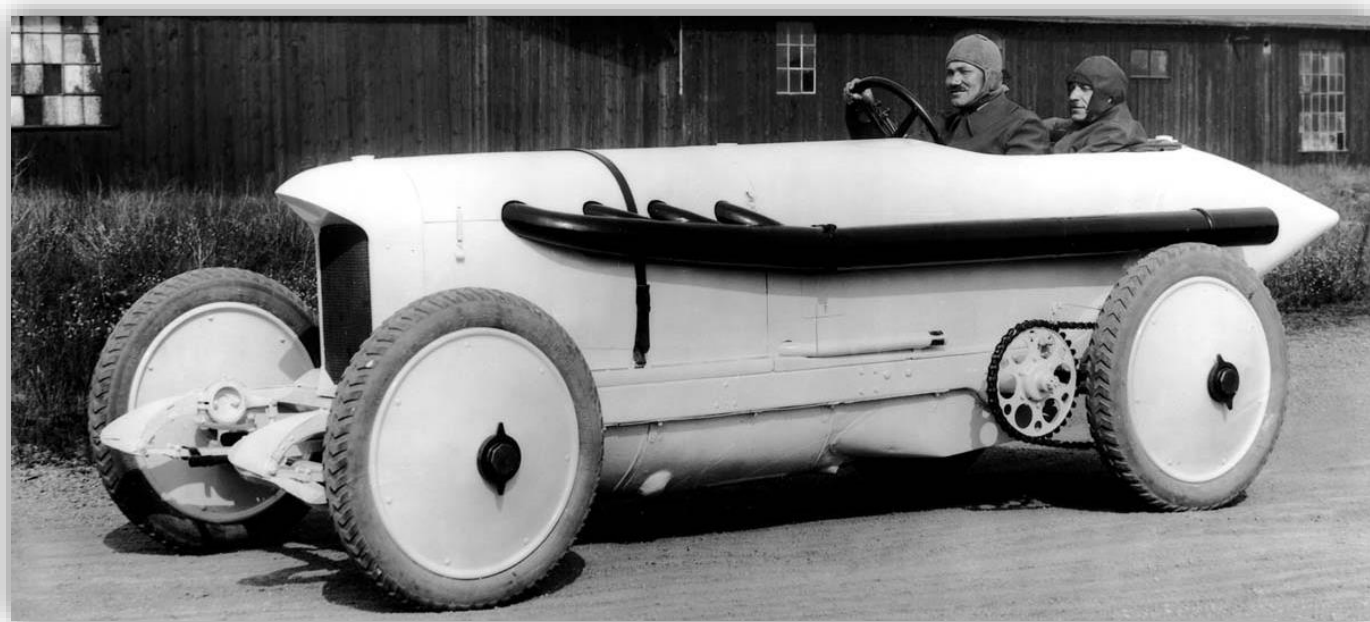
Men man kände att bilen hade mer kapacitet än så. 1907 var man tillbaka på Ormond Beach. Fred Marriott rattade återigen Rocket och det gick betydligt fortare än året innan. Hur fort vet man inte riktigt för bilen lättade från marken och kraschade våldsamt.



Fred skadades allvarligt men överlevde. Sen tappade han totalt sugen på några mer rekordkörningar.

För nu började det gå fort på allvar i jakten på rekordet. Drivet att bli snabbaste människan på jorden kom att skörda många liv åren framöver...

Efter Fred Marriott sprängde 200km/h blev det något slags antiklimax. Fram till 1914 sattes bara två nya rekord - båda två med racerbilar av typen 'Blitzen' Benz.



Det byggdes totalt sex Blitzen. Dom hade en rak fyra på 21,4 liter som lämnade runt 200 hästkrafter.

Sista rekordet före första världskrigets utbrott sattes av Lydston Hornsted på Brooklands den 24:e juni 1914.

I Blitzen no.3 körde han 199,7km/h vilket noterades som rekord efter nya reglementet.

Nu skulle det köras åt två håll inom en timme för att sedan dra ett snitt på båda resorna genom en mätzon på 1 engelsk mile.

Sedan dröjde det till 1922 innan något nytt rekord sattes - och nu fanns helt andra förutsättningar.

Det fanns massor med potenta flygmotorer att hämta efter att krigets flygplan blivit överflödiga och utrangerade. Främst var det de stora V12:orna som lockade och gick att få nästan gratis!



Kenelm Lee Guinness kom från den berömda irländska ölbryggarfamiljen men skapade sig ett eget namn som racerförare och ingenjör.

Bilen han körde var byggd av Sunbeams chefkonstruktör Loius Coatalen och hade en Sunbeam Manitou V12 flygmotor på 18,3 liter.

Harry Hawker hade försökt sig på rekordet med den redan 1920 men misslyckats. 1922 var det Guinness tur att sätta sig bakom ratten och det gick bättre.

Den 17:e maj nådde han 215,2km/h på Brooklands - för övrigt det sista rekordet som kördes där.

Bilen såldes sedan vidare till Malcolm Campbell. Han tog den till flygplanstillverkaren Boulton Paul som finslipade aerodynamiken i sin vindtunnel och det resulterade i två nya rekordkörningar med Sunbeamen 1924.

LSR kom nu att bli en nästan heltigenom brittisk affär. Under hela 20 och 30-talet dominerade de brittiska förarna.

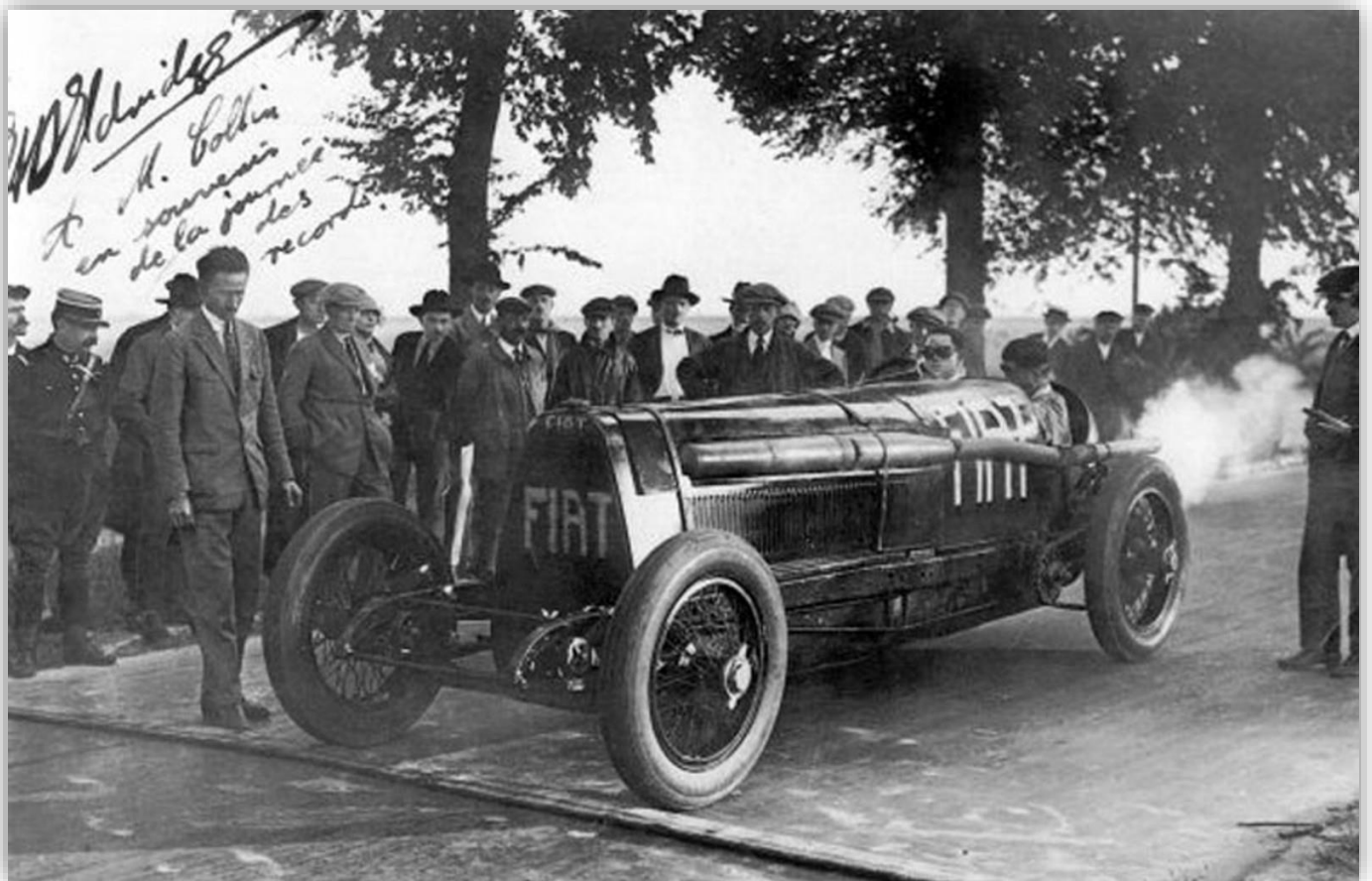
Man gick in i vad som kallas för:

### **The golden era of land speed record.**

Med namn som Parry-Thomas, Malcolm Campbell, Henry Segrave med flera.

Det här var stora namn på sin tid. Medias och folkets intresse var enormt.

Rekordförarna var hjältar, idoler, dom var stora som filmstjärnor - några blev till och med adlade!



"Mephistofeles" var i grunden ett Fiat racerbilsschassi från 1908. I det satte Ernest Eldrige en sexcylindrig Fiat flygmotor på 21,7 liter och 320 hästkrafter.

Den 12:e juli 1924 körde han hem rekordet i Arjapon, Frankrike med 234,9km/h.

Det här var sista gången ett LSR rekord kördes på allmän väg.

Nu räckte inte Brooklands till längre utan den nya tummelplatsen blev Pendine Sands - en lång slät sandstrand i södra Wales.



## MOTORNYTT

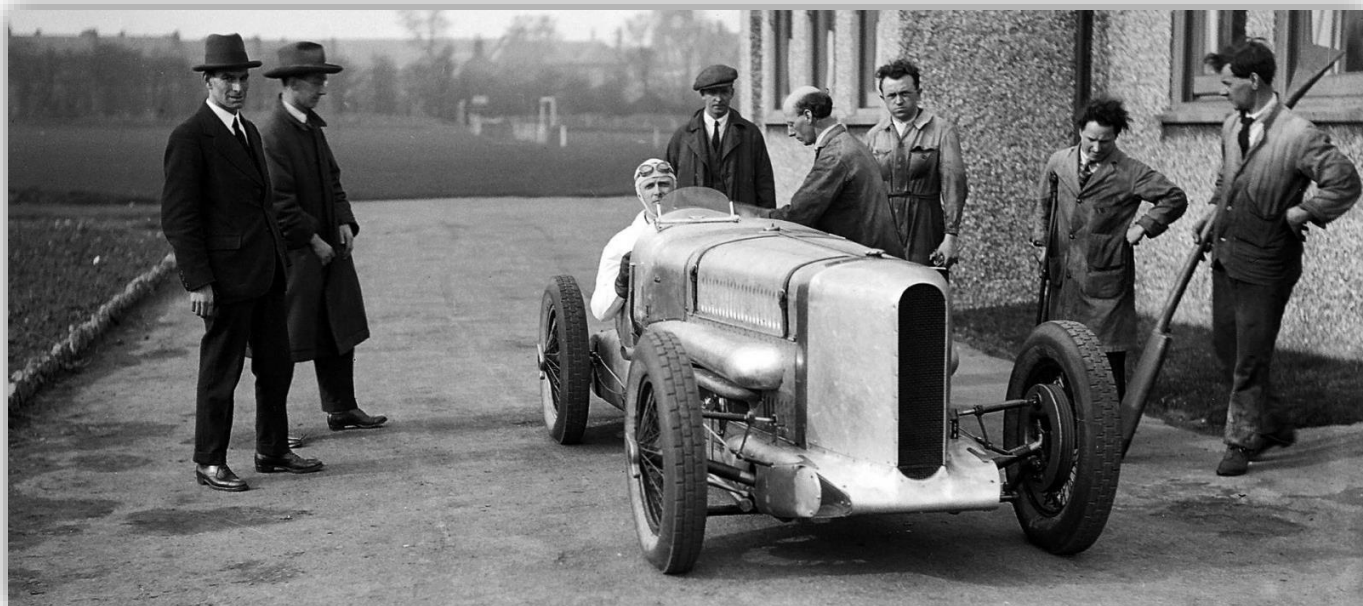
Först ut med rekord på Pendine sands var Malcolm Campbell med Coatelens gamla Sunbeam - nu omdöpt till Bluebird.

235,2km/h löd hans rekord från den 25:e september 1924 på.

Året efter var Malcolm tillbaka på Pendine sands och höjde insatsen till 242,8km/h.

1926 dök Henry Segrave upp med en relativt modest Sunbeam racer han döpte till Ladybird.

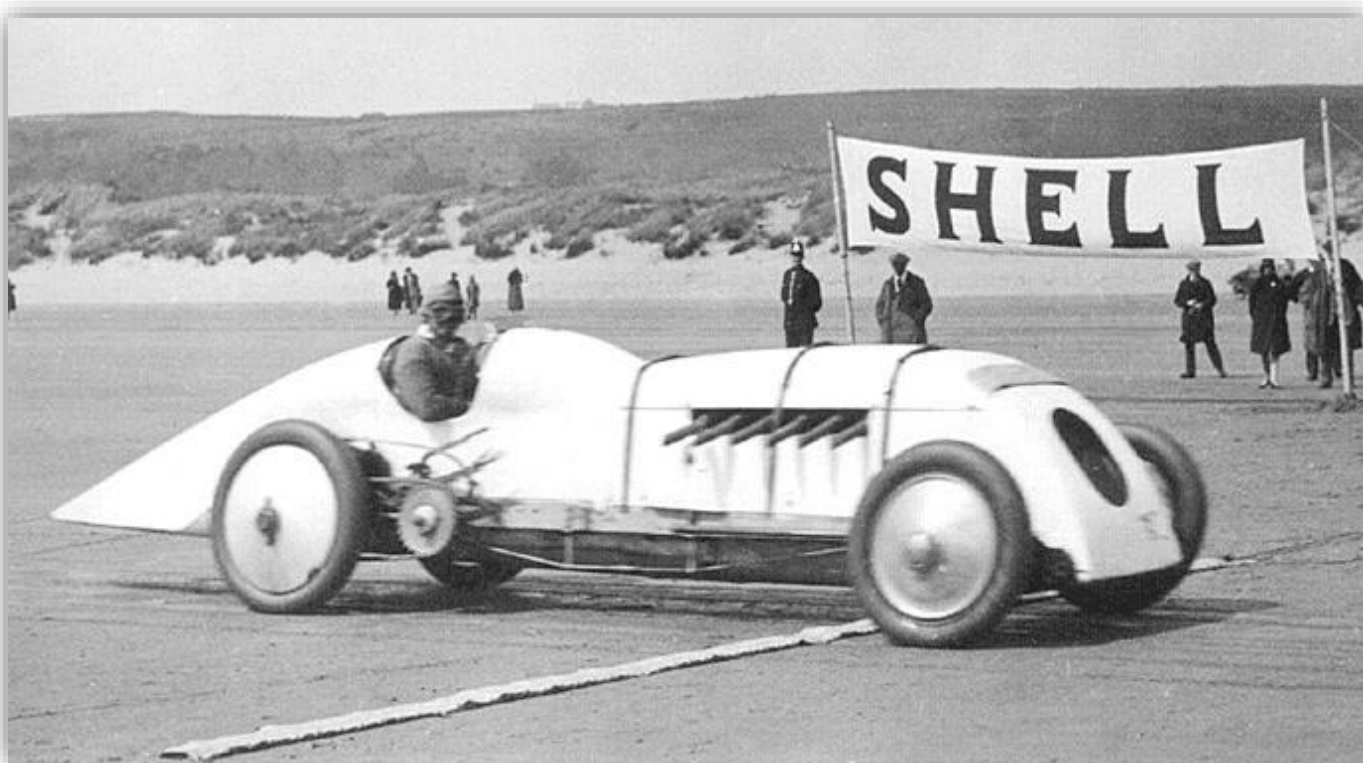
Den hade ingen jättelik vrålande flygmotor utan istället en liten kompressormatad V12 på 4 liter.



Han åkte inte heller till Pendine sands utan till Ainsdale beach - ett avlägset ställe i nordvästra England.

Den lilla Ladybird visade sig kapabel att slå Campbells rekord - 245,15km/h blev slutnoteringen den 16:e mars 1926.

Men det rekordet höll han inte länge. Någon månad senare var walesaren John Godfrey Parry-Thomas på Pendine sands med "Babs"



## MOTORNYTT

I början av 20-talet hade greve Louis Zborowski byggt ett par enorma bilar med flygmotorer. Den sista av dem - Higham Special, även kallad "Chitty chitty bang bang" köpte Parry-Thomas ur grevens dödsbo 1924.

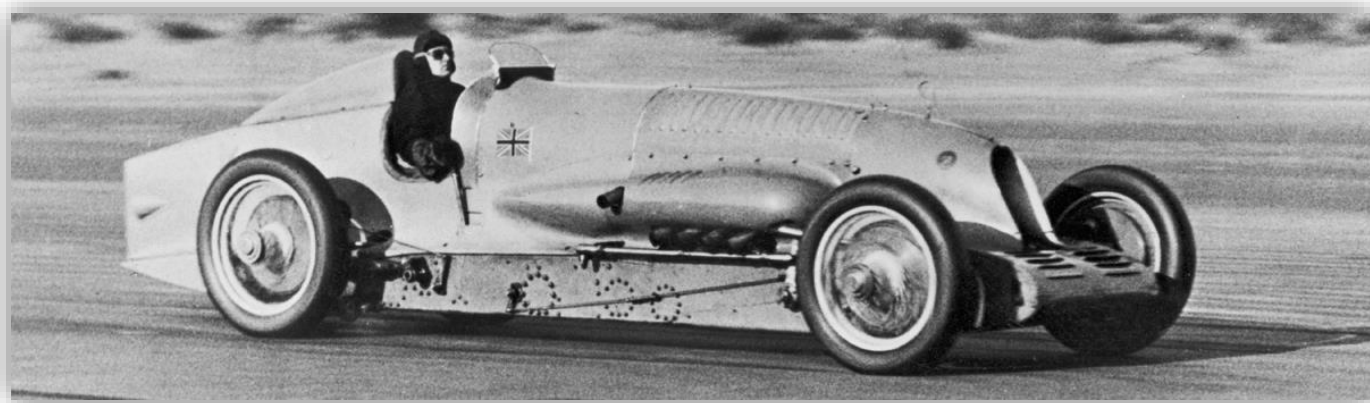
Det satt redan en 27 liter stor Liberty V12 motor i den och Parry-Thomas byggde en ny strömlinjeformad kaross.

I april 1926 tog han Babs till Pendine sands och den 27:e april slog han Segraves rekord med besked - 269,9km/h.

Dagen efter slog han rekord igen med 274,6km/h!

Malcolm Campbell var inte med i leken detta år - han höll på att bygga en ny bil.

För enkelhetens skull kallades den också för Bluebird.



Campells nya Bluebird var en ultramodern skapelse i aerodynamik och ingenjörskap. Under den gigantiska huven satt en nyhet. Napiers senaste version av Golden Lion.

Det här var tidens mest kraftfulla motor - en W12 på 22,3 liter med turbo och intercooler!

Den 4:e februari 1927 tog Malcolm Campbell med lätthet tillbaka rekordet med 281,4 km/h - på Pendine sands.

Strax efteråt åkte Parry-Thomas med Babs till Pendine sands för att slå det.

Det började bra på förmiddagen den 3:e mars. Första vändan klockades Babs för en tid över 300km/h!

Men precis efteråt tappade han kontrollen och Babs slog runt, gled upp och ned innan den flippade över på hjulen igen och fattade eld. John Godfrey Parry-Thomas omkom omedelbart.

Hans kvarlevor begravdes i byn Byfleet, nära hans hem vid Brooklands.

Babs - den grävdes ned på stranden!



Samma år var även Henry Segrave tillbaka. Sunbeam hade byggt en ny bil åt honom.



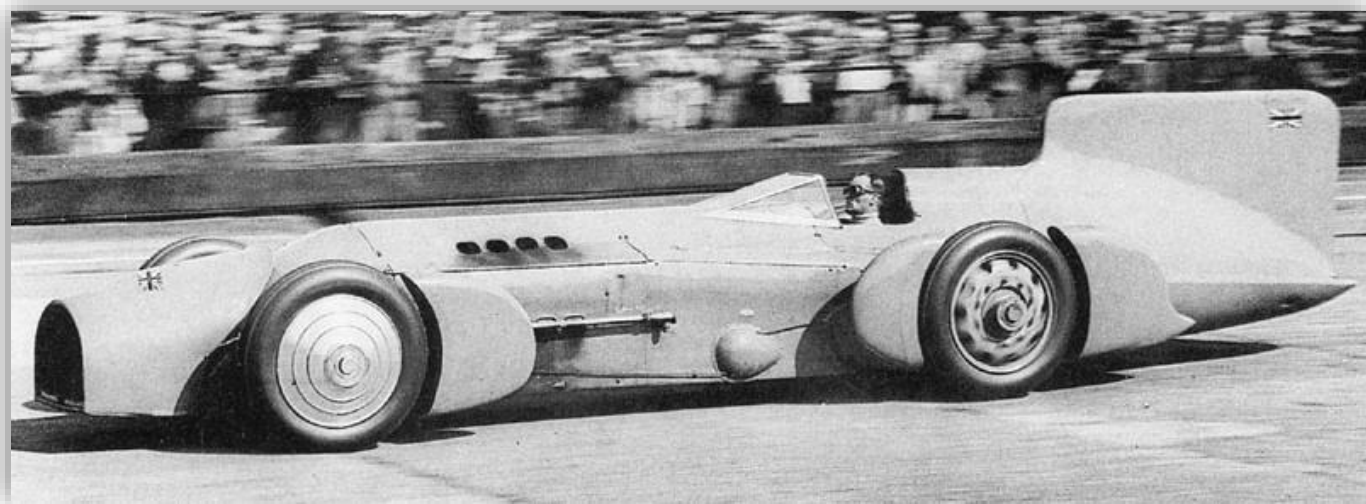
Mystery som den kallades var helt andra bullar än den lilla Ladybird.

Den hade två Sunbeam V12:or som gav en effekt på hela 1000 hästkrafter.

Första testerna på Pendine sands visade att stranden inte räckte till för den monstruösa maskinen. Istället åkte man till Daytona Beach i Florida.

Den 29:e mars 1927 körde Henry Segave hem rekordet igen med 327,9km/h. Vilket innebär att han också var först att köra över 200mph.

Året efter åkte Malcolm Campell till Daytona beach med en ny Bluebird - en gigantisk skapelse med en ännu större Napier Lionmotor.



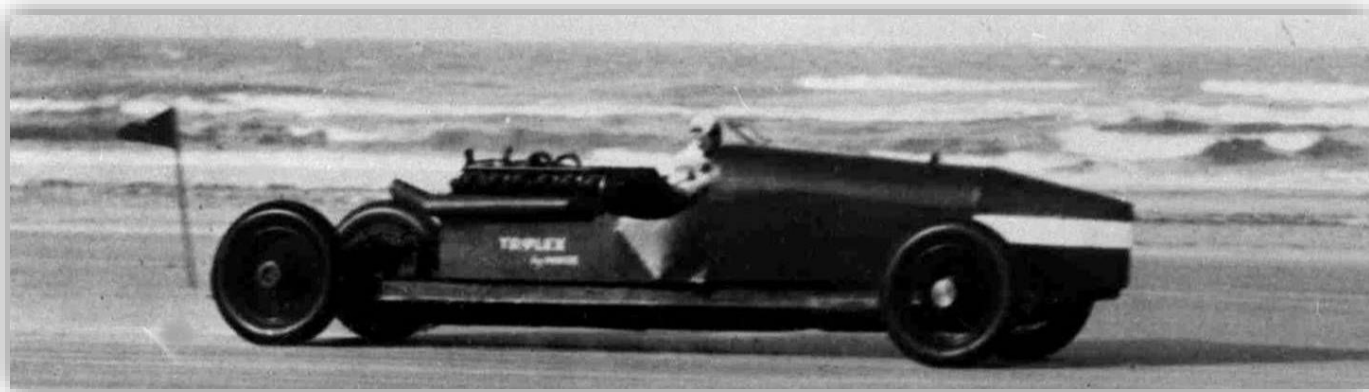
Malcolm gjorde som han brukade göra - ta hem rekordet igen.

Men han kom att bli snuvad på det med minsta möjliga marginal...

Amerikanen Jim White var lite förnärad över att en massa briter kom och satte rekord - på amerikansk mark!

Han ville bärga hem rekordet till USA, och lät en verkstad konstruera en rekordbil på rekordtid.

White Triplex var en best - man tryckte in hela TRE Liberty V12 motorer som drev direkt på bakaxeln. Ingen växellåda eller koppling.



Racerföraren Ray Keech anlätades för att köra monstret.

Han måste snart undrat vad han gjort för hemska synder för att hamna i den trånga sittbrunnen på White Triplex.

Den var extremt svårkörd, utan växellåda gällde det att vara beredd när den knuffades igång. Den var vinglig, instabil, vibrerade våldsamt men det var dom minsta problemen..

Det satt två motorer bak och en fram. När det började gå fort fick Ray avgasflammorna i ansiktet från den främre motorn. Som om inte det räckte läckte kylsystemet som ett såll och duschade honom med kokande vatten!

Skållad och brännskadad slog han ändå Campbells rekord den 14:e april 1928 på Daytona beach.

Det nya rekordet löd på 334.007km/h - en ynka halv kilometer/timme snabbare än Malcolm Campbell!

År 1929 kom Henry Segrave tillbaka till Daytona beach nu med en ny bil - den formidabla Golden Arrow.



Det var ännu en gång ett verk av hans kompisar hos Sunbeam.

Napier hade dessutom specialpreppat en Golden Lion på 24 liter åt honom. Den lämnade 925 hästkrafter.

Karossen byggdes hos Thrupp&Maberly efter John Irwings ritningar.

De stora tankarna mellan hjulen var inte bara för aerodynamik.

Bilen hade ingen egentlig kylare utan kylvattnet leddes ut i tankarna som var fyllda med is.

Vidare satt ett teleskopsikte på bilen för att lättare kunna hålla kursen.

Den 11:e mars 1929 körde Henry Segrave hem rekordet på Daytona med bred marginal - 372,4km/h.

## MOTORNYTT

Jim White och White Triplex var också på plats. Ray Keech vägrade av förståeliga skäl köra den så Jim hade plockat upp en mekaniker - Lee Bible.

Han hade förvisso rudimentär körvana i allmänhet, men han tackade ja att ratta monstret på Daytona beach.

Två dagar efter Segraves rekord åkte White triplex ut på stranden och det slutade med katastrof.

Bible nådde 325km/h när bilen börja orma i sidled. Den plöjde upp i sanddynerna och rullade runt. Lee Bible kastades ur och dödades ögonblickligen.

Bilen fortsatte dock sin herrelösa resa och dödade en journalist innan den kom till stopp.



Olyckan ledde till att stranden stängdes för säsongen. Vilket stoppade alla vidare rekordförsök från Segrave eller Campbell resten av det året.

Henry Segrave blev adlad vid hemkosten till England för sin rekordkörning

Det dröjde till 1931 innan man åkte och gjorde några nya rekordförsök där. Och rekordet togs återigen av Malcolm Campbell i sin Bluebird.

396,0km/h körde han på stranden den 5:e februari 1931, och för detta blev han också adlad.

Under trettioalet stod kampen om rekordet mellan Malcolm Campbell, John Cobbs och George Eyston. Henry Segrave hade förolyckats vid ett rekordförsök på vatten 1930.

Men först kom Malcolm Campbell försvara sitt eget rekord hela fyra gånger på raken!

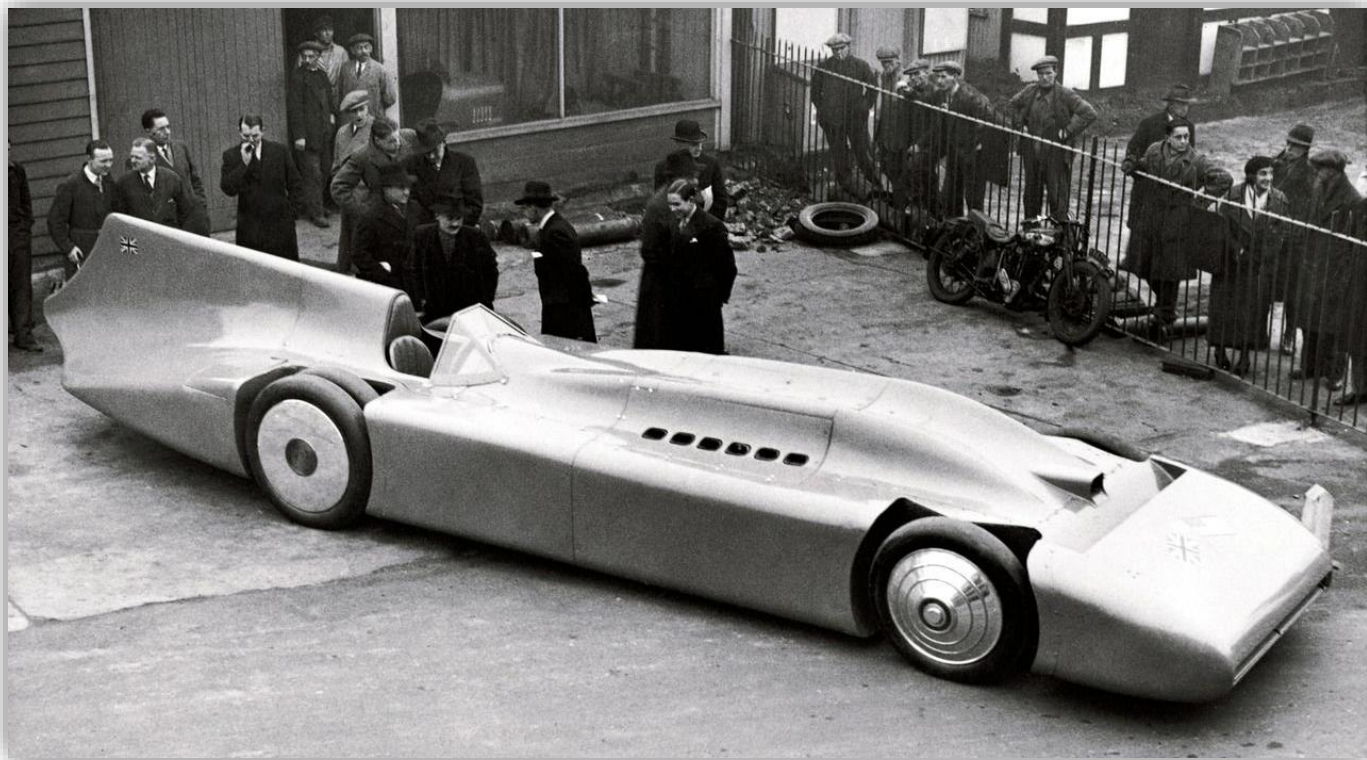
Inför säsongen 1933 gjordes en total makeover på Bluebird.

Nu hade Rolls-Royce kommit med sin R-motor, en V12 på 36,7 liter och var en föregångare till Merlin.

Den var konstruerad speciellt för Supermarines rekordplan och det gjordes bara 19 stycken av den motortypen.

Malcolm Campbell lyckades lägga vantarna på en av de första.

Den sällsynta och extrema motorn blev hårdvaluta bland rekordförarna - som fick köpa dom begagnade genom Supermarine. Styckpriset på en R-motor motsvarar drygt 5 miljoner kronor i dagens penningvärde!



I september 1935 åkte han till Bonneville med sin nya Bluebird. 484,5km/h löd det nya rekordet på, och var då även först över 300mph.

Nu drog Malcolm Campbell sig tillbaka från LSR-striden. Han hade ju tagit rekordet hela nio gånger under sin karriär!

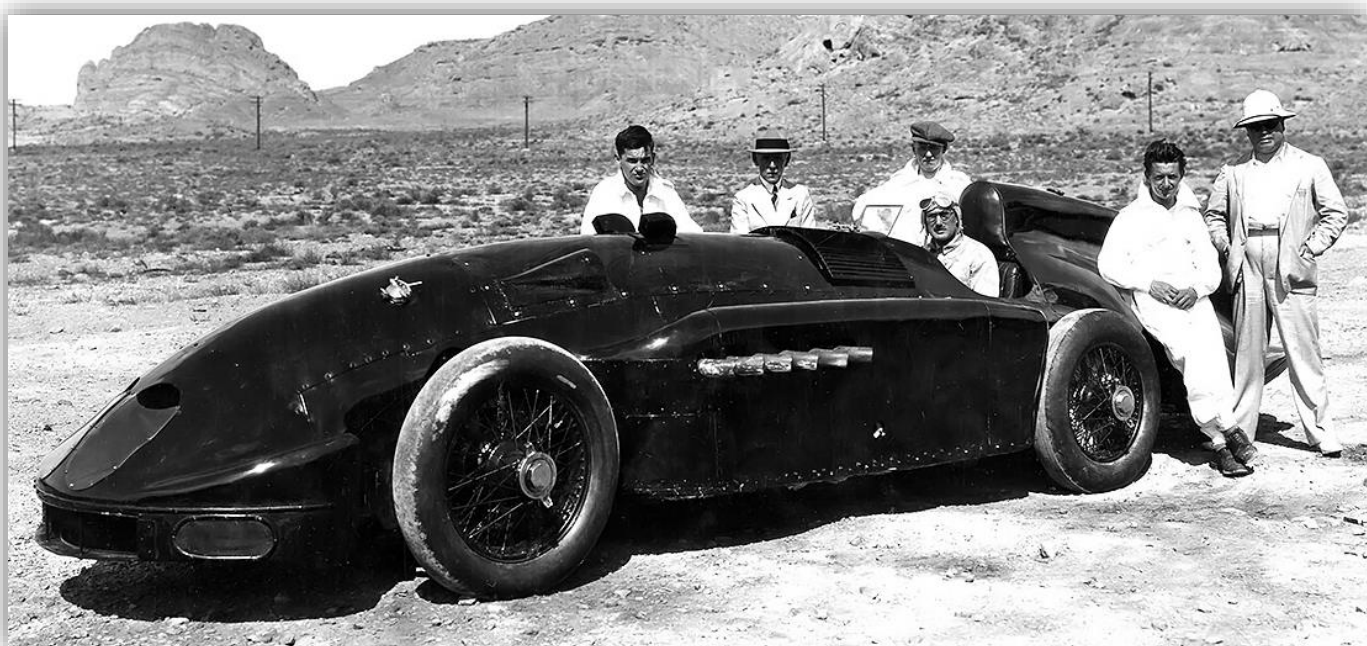
Men han lade inte hjälmen på hyllan riktigt ännu. För fram till 1939 kom han även sätta fyra hastighetsrekord på vatten också!

Så nu lämnades spelplanen öppen för George Eyston och John Cobb.

George Eyston hade kört massor med rekord. Främst i mindre klasser med MG Midgets och han var något av en pionjär inom dieseltekniken och körde hem flera rekord med det för tiden nya bränslet.

Men det stora Rekordet - det ultimata - hägrade.

Han hade förvisso redan en rekordbil.



## MOTORNYTT

Och han var på Bonneville samtidigt med Campbell 1935, men körde inte mot honom där.

Istället körde Eyston de olika distans och uthållighetsloppen som också anordnades på Bonneville.

Han körde både i 12 och 24-timmars. I det sistnämnda slog han rekord med 226km/h i snitffart över ett dygn.

Så slog han ett tiotal andra rekord i olika dicipliner när han ändå var i gång.

Bilen hade normalt en Rolls-Royce Kestrelmotor, men Eyston hade ju tidigt börjat experimentera med diesel. Så motorsnillet Harry Ricardo byggde en dieselvariant av en Kestrel.

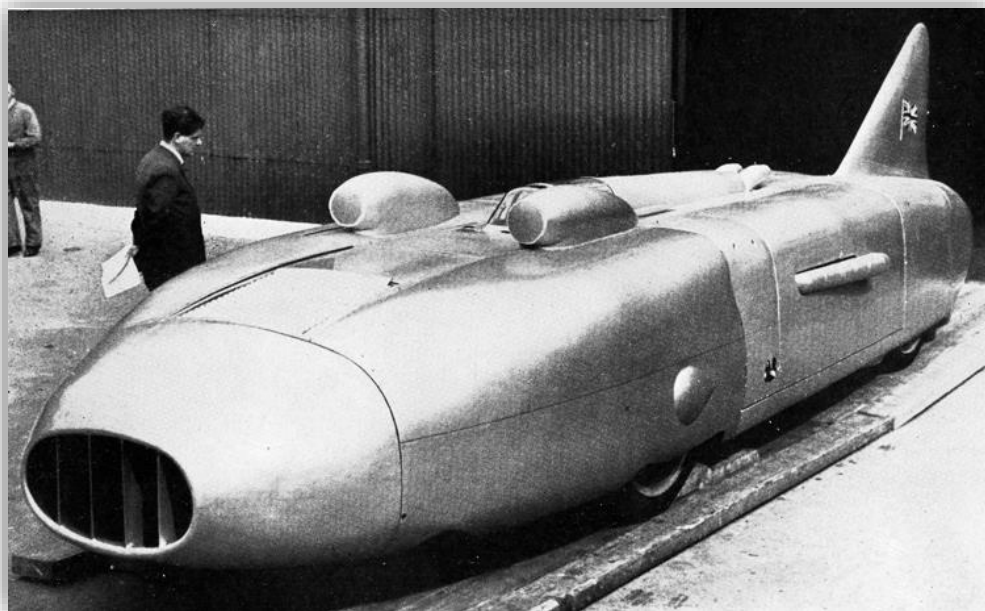
Bilen hade dubbla identiteter, med bensinmotorn i kallades den Speed of the wind - med dieselmotorn bytte den namn till Flying spray.

Men den räckte inte på långa vägar till att slå Campbells rekord med, då behövdes det grövre doningar.

George Eyston hade en rad patent inom både överladdning och transmission. Det kom väl till pass när rekordbilen skulle byggas.

Det skedde hos Bean - en biltilverkare som höll till i Tipton, och det skedde under stort hemlighetsmakeri.

Vad som rullades ut ur fabriken sommaren 1937 var ett över nio meter långt monster.



Den vägde över sex ton, hade åtta hjul och två Rolls-Royce R-motorer. Dom var kopplade till en växellåda som vägde bara den över ett ton.

I oktober 1937 åkte man över till Bonneville, men förhållandena var dåliga. Och Thunderbolt hade en del problem som sorterades ut på plats.

Emellertid hade man tagit med Speed of wind i bagaget också. Medan arbetet på Thunderbolt fortgick hann George köra några andra rekord på lediga stunder.

Men till slut klaffade det och den 19:e november blev George Eyston först över 500km/h - 501,1 löd det nya rekordet på.

1938 var man på plats redan i början av augusti. Då var Bonneville ännu inte tillräckligt torrt, men man visste att John Cobb var i faggorna och man ville vara beredd på åka ut så fort det bara var möjligt.

Den 26:e augusti hade det torkat upp såpass att Eyston kunde åka ut och höja sitt eget rekord till hela 556km/h.

Nu hade också John Cobb anlämt till Bonneville med sin Railton Special...*fortsättning följer.*



## 16. En första titt på nya Audi RS3.

BOBBY GREEN 2021-02-08 KL 16:40.

Dock rejsversionen.



Audi Sport presenterar nu andra generationen av RS3 LMS som är en bil som kommer att tävlas med i [racingserien TCR](#). Nya RS3 är inte presenterad för allmän väg än så det här är en liten försmak, även om den gatlegala bilen inte kommer att bli lika brutal. Under huven på denna sitter den fjärde generationen av EA888-motorn som är en turbomatad fyra på 2,0 liter. Här ger den 340 hästar och är kopplad till en sekventiell sexpetad växellåda från Hewland.

När Audi kommer att presentera nya RS3 är oklart för tillfället.



[Audi presenterar nya S3 Sportback och S3 Sedan](#)



[Nya Audi A3 blir din för 277.000 kronor](#)



## 17. Solberg avancerar till WRC.

Publicerad: 2021-02-05 kl 15:31. Text: Johan Ringshagen.

Efter att ha visat blixtrande tempo i WRC2 i Monte Carlo flyttar Oliver Solberg upp till huvudklassen WRC när rally-VM rullar vidare till Finland och säsongens andra deltävling.



*Oliver Solberg byter klass i rally-VM. I det finska vinterrallyt kommer han att köra toppklassen WRC med samma typ av Hyundai i20 som fransmannen Pierre-Louis Loubet (bilden) körde i Rallye Monte Carlo.*

När rally-VM körde traditionsenlig säsongspremiär i Monte Carlo var Oliver Solberg Hyundais snabbaste förare i WRC2, tidvis med sträcktider som endast några få ekipage i WRC lyckades toppa. När nästa deltävling körs i Finland 26 februari byter 19-åringen bil från R5 till fulladdad Hyundai i20 Coupé WRC. Han blir då en av de yngsta förarna genom tiderna att köra för världsmästerskapet i rally. Det blir första gången Oliver Solberg får chansen att, med motsvarande material, mäta sig mot sportens nuvarande giganter, som sjufaldige världsmästaren Sebastien Ogier, Elfyn Evans och Kalle Rovanperä samt de egna stallkamraterna Thierry Neuville och Ott Tänak.

– Jag är otroligt tacksam över att ha fått den här möjligheten. En ny dröm som går i uppfyllelse, och jag är väldigt laddad inför uppgiften, men samtidigt väldigt ödmjuk. Jag har absolut ingen erfarenhet av den här bilen eller någon annan WRC-bil för den delen. Målet är glasklart, här ska det köras, läras och njutas, skriver Oliver Solberg i ett pressmeddelande.



*Oliver Solberg debuterade som proffs i VM när rally-VM 2021 körde första sin deltävling i Monte Carlo. Då körde 19-åringen en R5-bil i klassen WRC2. I Finland debuterar han med WRC-bil.*

Vintertävlingen i Finland ersätter Rally Sweden som det traditionella vinterrallyt i VM, ett rally som i år fick ställas in på grund av restriktioner som gäller på grund rådande pandemin.

WRC-bilen som Oliver Solberg kommer att köra i Finland skiljer sig ganska mycket mot den R5-bil han har tävlat med de två senaste åren. Först och främst har WRC en 25 procent högre motorprestanda, den är lättare, har en sexväxlad låda och är betydligt mer utvecklad med avseende på tekniska, mekaniska och aerodynamiska komponenter.

- Förmodligen blir en av de största utmaningarna att bemästra de krafter som följer med aerodynamiken i bilen, skriver Solberg. Jag har väldigt liten erfarenhet inom området, men de snabba vägarna runt Rovaniemi är perfekta för att lära känna "downforce" i en WRC-bil.



**Johan Ringshagen**

## 18. Efter jättekravet – Hamilton stannar kvar hos Mercedes.

UPPDATERAD 2021-02-08 kl 23:03, PUBLICERAD 2021-02-08 kl 13:10.

Lewis Hamilton har blivit världsmästare i Formel-1 sju gånger. Nu står det även klart att han fortsätter köra för Mercedes. Stjärnan har skrivit på ett nytt kontrakt för säsongen 2021.



Det har dragit ut på tiden ordentligt men efter månader av förhandlingarna står det nu klart. Lewis Hamilton blir Mercedes trogen och på måndagen gick Mercedes ut med att engelsmannen har tecknat ett nytt kontrakt med dem för säsongen 2021.

Anledningen till att det dragit ut på tiden är att Hamilton ska ha krävt 40 miljoner pund, men enligt Daily Mail ska han nu ha varit tvungen att kompromissa kring det. Det ekonomiska klimatet och brist på alternativa stall ska ha varit några av orsakerna.

### ”Uppnått otroliga saker”

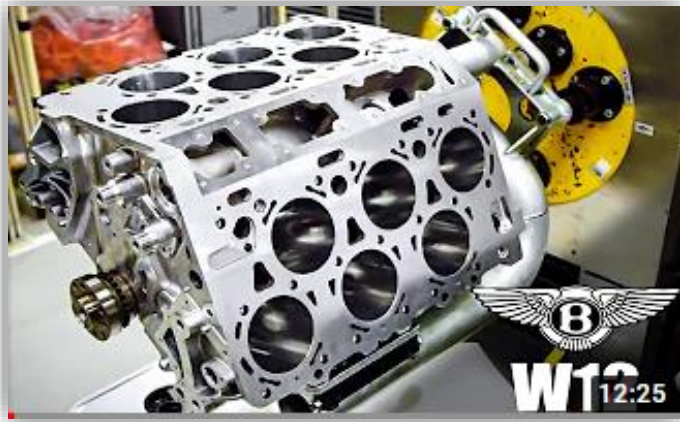
Hamilton har kört för Mercedes de åtta senaste åren där han tagit sex världsmästartitlar, han har även en mästartitel från när han körde för McLaren.

– Jag är glad över att gå in i min nionde säsong med mina lagkamrater i Mercedes. Vårt team har uppnått otroliga saker tillsammans och vi ser fram emot att bygga vidare på vår framgång, säger Hamilton i ett pressmeddelande.

Hamilton laddar just nu upp i USA inför den nya F1-säsongen som drar igång den 28 mars i Bahrain.



19. Fredagsfilm: Bentley W12 (2 x V6).



**FILM:** <https://youtu.be/s4sEzlbeVMw>

**SLUT**