



Panhard PL 17 Tiger 1960.

1. Volvo siktar ännu högre med Recharge.
2. Irriterande problemet på Volvo V90.
3. Volvos svar om fastfrusna dörrarna.
4. Kraftiga förseningar på Teslas fabrik.
5. Tillverkningsstarten för BMW iX försenas till mars 2022.
6. Volkswagens skyhöga mål.
7. Kia snabbar på plan för elbilar.
8. Nya detaljer om Lotus kommande sportbil.
9. Corvette dumpar förbränningsmotorer.
10. Mercedes C-klass laddhybrid får elräckvidd på tio mil.
11. Premiär för Opel Combo-e Life.
12. Citroën C3 Aircross uppdateras med ny design.
13. Här är nya Audi e-tron GT.
14. Så dyra är lyxbilarna att reparera.
15. Ja till högre skatt för bensin- och dieslbilar.
16. Frankrikes nya skattechock.
17. Snart kan du köpa en Tesla med Bitcoin.
18. Grupp B-monster gick för enorma summor på auktion.
19. Rekordkörningar genom tiderna del 2.
20. Lynk & Co till STCC TCR.



1. Trots missen – Volvo siktar ännu högre med Recharge.

Anders Nilsson 2021-02-09.

Om fyra år siktar Volvo på att ha fem renodlade elbilar i sitt modellutbud.



Trots att Volvo precis missade sitt försäljningsmål med Recharge 2020, så siktar de ännu högre i år.

[Volvo](#) Cars vd, Håkan Samuelsson, har satt ännu tuffare och högre försäljningsmål för Volvos laddbara serie [Recharge](#), detta efter att den svenska biltillverkaren precis missade sitt mål för 2020.

– Cirka en fjärdedel av försäljningen globalt ska vara Recharge i år, säger Håkan Samuelsson, till [Automotive News Europe](#).

Recharges laddhybrider och elbilar stod för 17 procent av Volvos globala försäljning 2020, vilket var en ökning från 6,5 procent året innan, men är fortfarande under målet på 20 procent. Målsättningen är att Volvo ska vara en renodlat elbilmärke 2030.

Under andra halvan av 2020 stod Rechargemodeller för 19 procent av Volvos globala försäljning. I Europa var motsvarande siffra 36 procent för andra halvan av året, och 31 procent över hela 2020.

LÄS MER: [Volvo ska tredubbla sin produktion av elbilar](#)

Tydligen har de elektrifierade modellerna varit en ekonomisk framgång, inte bara tack vare försäljningsvolymerna. Utan även att marginalerna varit stora, ungefär lika stora som Volvos konventionella bilar, berättar Samuelsson till Automotive News Europe.

Det händer mycket hos Volvo just nu när det kommer till elektrifiering. Förra året debuterade den första renodlade elbilen från den svenska biltillverkaren, nämligen [XC40 Recharge P8](#). I mars ska Volvo [lansera en kompakt elektrisk modell](#), som antagligen kommer kallas C40.

Dessutom kommer antagligen nästa generationen av [XC90](#) som även den som renodlad elbil, nästa år.

Om fyra år siktar Volvo på att ha fem renodlade elbilar i sitt modellutbud, och de ska stå för hälften av märkets globala försäljning, den andra hälften ska vara laddhybrider.

LÄS ÄVEN: [Kinesiska Volvokusinen fångad på bild – i Sverige](#)

Relaterade artiklar



[Så ser Volvos elbilsplaner ut](#)



[Volkswagengruppen missade utsläppsmålen – väntas få stora böter](#)



[Då lanseras Volvos nya elbil](#)



[Suv-succén hjälpte Volvo till nytt rekord](#)



2. Irriterande problemet på Volvo V90: "Känns inte så premium".

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-08 kl 15:37, uppdaterad 2021-02-09, 10:23.

Stort problem med fastfrusna dörrar på Volvomodeller.



Vintern håller just nu hela Sverige i ett järngrepp. Mycket snö och temperaturer långt under fryspunkten. Under det typ av väderförhållanden som råder just nu, skulle man kunna tänka sig att Volvo skulle stormtrivas och visa att man som svensk tillverkare är van vid kyla.

Tyvärr ser det inte riktigt så ut. På forum rapporterar många V90-ägare om att bakdörrarna fryser fast och kan vara "helt omöjliga att få upp om det är kallgrader". Att tina upp bilen i varmgarage hjälper bara för stunden och så fort det blir kallgrader igen så är problemet tillbaka.

Detta är inga nyheter för Volvo. Redan 2018 larmade en XC90-ägare om precis samma problem med att låskistan fryser.

Enligt en av våra läsare är Volvos första lösning på problemet att först blåsa låset helt torrt för att sedan byta till ett fett som tål kyla bättre, men även denna lösning uppges vara otillräcklig.

Går inte på garanti

Man skulle ju kunna tycka att Volvo skulle kunna ta detta fel på garanti med motiveringen att många är drabbade och att felet är utbrett. Men för att Volvo ska byta låskistan på garanti krävs en felkod.

Vi söker Volvo Cars för en kommentar.

[Tio saker du måste veta när du startar bilen en kall vinterdag](#)

["Dunk!" Vinterkneppet alla Tesla Model 3-ägare borde känna till](#)

[Så här tinar du frusna låset på sekunder](#)



3. Volvos svar om fastfrusna dörrarna: "Vi är medvetna om problemet".

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-02-11, 15:55.

Volvo Cars är väl medvetna om problemet – men oklart vad man gör åt det.

Tidigare i veckan publicerade vi en [artikel efter att ett flertal läsare hört av sig](#) och berättat att de har problem med att bakdörrarna fryser fast när kvicksilvret visar minusgrader.

Då var det mest V90-ägare som rapporterat problem, men sedan den artikeln har fler ägare hört av sig. Det går att konstatera att felet inte är unikt för V90 utan är utbrett över alla Volvomodeller.

En XC90-ägare mejlade oss och berättade om hur bakdörrarna fryst fast under fjällresan för knappt två veckor sedan i temperaturer på mellan 10 och 15 minusgrader.

Nu när bilen fått "tina" i 5 minusgrader har den ena dörren lossnat, men den andra är fortfarande fastfusen. Han skulle ha fått nya lås installerade på måndag, men verkstadstiden har skjutits upp eftersom det är "slut på lås" för tillfället.

När vi frågar Volvo säger tillverkaren att man är medveten om problemet.

– Vi kan inte kommentera enskilda fall, men det vi kan säga är att vi är medvetna om problemet med fastfrusna bakdörrar och att det finns ett åtgärdspaket i verkstädernas informationssystem. Det stämmer inte att det skulle behövas en felkod, säger en presstalesperson från Volvo.

Vi fortsätter att ligga på Volvo om vad som ingår i det åtgärdspaketet.

Fortsätt att rapportera in fel och brister på era bilar. Glöm inte heller att [sätta betyg](#) på din bil och prova på Premium gratis i en månad!

auto motor & sport kommenterar

Volvo – Made by Sweden. Volvo har det senaste decenniet tryckt något oerhört på sin svenskhet, poängterat hur deras bilar (några i alla fall) är gjorda i Sverige, av Sverige – men, glömde de kanske för Sverige?

Ja, visst har det varit kallt den senaste tiden. Det tror jag att vi alla kan enas om. Men ärligt talat är det för dåligt att dörrarna fryser fast i tio minusgrader. Det är under all kritik. Det är inte bara väldigt opraktiskt, det kan också vara farligt. Ponera att du är hamnar i en situation där du snabbt måste ta dig ur bilen. Då är det inte speciellt roligt att behöva klättra ut genom dörrarna fram eller bakluckan.

Vad som är lika illa är att Volvo har vetat om detta problem i flera år, utan att uppenbarligen ta det på allvar.

– Vi har sett indikationer på att vissa kunder haft vissa problem med dörrlåsen på framför allt tidiga modeller av nya XC90. Bilarna uppdateras kontinuerligt och det har sedan dess gjorts förbättringar, sade Volvo Cars dåvarande presschef Annica Bjerstaf till [Expressen i mars 2018](#). Det är tre år sedan och man tycker ju att dessa "förbättringar" borde börja ge resultat.



4. Kraftiga förseningar på Teslas fabrik.

Anders Nilsson 2021-02-10.

Hade planerat att öppna i sommar.



Tesla hade planerat att öppna sin stora fabrik i närheten av Berlin till sommaren, men nu är projektet kraftigt försenat.

[Tesla](#) står inför massiva förseningar på sin bilfabrik i Berlin, och kommer antagligen inte kunna öppna den i sommar som planerat, rapporterar [Automobilwoche](#).

Viktiga och kritiska byggnader är inte byggda på platsen i Grünheide, nära Berlin, och det är fem månader före den planerade öppningen av fabriken, uppger källor till publikationen. Dessutom har inte heller Tesla lämnat in någon byggnadsansökan för en batterianläggning, som de tänker bygga på samma plats.

LÄS MER: [Tesla Roadster försenas](#)

Tesla siktar på att påbörja produktionen av Tesla Model Y kompakta crossover i juli, och kapaciteten ska vara 500 000 fordon årligen. I fabriken ska även [Model 3](#) och eventuellt en halvkombi som designats exklusivt för Europa produceras.

I ett dokument till amerikanska säkerhets- och handelsmyndigheten, har Tesla själva pekat på att de har begränsad erfarenhet av tillverkning utanför Kalifornien och att de kanske inte hinner med tidsplanen för bygget på grund av frågor kring regelefterlevnad, upphandlingar och begränsningar i leveranskedjan.

Dessutom kan Tesla även få betydligt mindre i subventioner till batteridelen av projektet än vad som tidigare har sagts. Förra månaden godkände EU statligt stöd till Tesla, [BMW](#) och andra företag för att hjälpa industrin att producera fler elbilar. Enligt uppgifter skulle Tesla få en miljard euro (cirka 10,1 miljarder svenska kronor). Men enligt representanter för tyska myndigheter finns det inte några detaljer på hur mycket pengar som ska gå till vilka projekt.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar



[Tesla Roadster försenas](#)



[Tesla uppdaterar Model S och Model X](#)



[Tesla kan bygga mindre modell för Europa](#)



5. Tillverkningsstarten för BMW iX försenas till mars 2022.

AV BOBBY GREEN | GÅR KL 19:00.

Är halvledare orsaken?



I november förra året presenterade BMW den eldrivna suven iX. Då sa man att tillverkningen skulle dra igång i Dingolfing-fabriken i mitten av 2021. Nu säger dock rykten att detta har skjutits fram till mars 2022 istället. Anledningen är oklar men den [globala bristen på halvledare](#) som elbilen är beroende av skulle kunna vara en av orsakerna. Ni som har beställt ett exemplar kanske alltså måste vänta ytterligare en stund innan ni får er bil.



[Det här är BMW iX](#)



[BMW:s svar på kritik kring iX: "OK, Boomer"](#)



[BMW lovar att keyless-systemet i iX är supersäkert](#)



6. Volkswagens skyhöga mål: Leverera 100 000 ID.4 under 2021.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-02-08, 12:31.

VW tror mycket på sin första elsuv. 100 000 levererade i år, varav 75 000 i Europa.



Nere i Wolfsburg har man högt flygande mål med sin första eldrivna suv ID.4. Och det är väl inte så konstigt sedan eldrift och suv tillsammans utgör något av en "perfekt storm" i bilvärlden just nu.

Möjligheten till förbeställning har varit öppen länge, men ännu har inte leveranserna kommit igång. Målsättningen är att få igång både dessa i Kina och Europa under mars. Det vill nog till att den tidsplanen hålls, måttet för antalet leveranser är nämligen högt satt, rapporterar [Automobilwoche](#).

100.000 ID.4 ska vara levererade innan året är slut, varav 75.000 i Europa.

– ID.4 kommer att få ännu fler intresserade av e-mobilitet och ge vår elbilssatsning extra fart. Vi hoppas kunna leverera långt över 100.000 ID.4 till kunder bara i år, säger Volkswagens försäljningschef Klaus Zellmer i ett uttalande.

I Sverige börjar priserna på ID.4 från 446.900 kronor för en ID.4 City med 51 kWh-batteri och en WLTP räckvidd på upp till 34 mil. Högst i upp i näringskedjan, än så länge, sitter ID.4 Max som startar på 624.900 kronor. Men för de extra pengarna får man dels mer utrustning, men också det stora 77 kWh-batteriet och en WLTP-räckvidd på strax över 50 mil.

Vi har [redan kört ID.4 i Sverige, i en duell mot Volvo V90](#), för att se om den kan utmana om positionen som svenskens favoritfamiljebil.



Patrik Lundin

7. Kia snabbar på plan för elbilar.

Publicerad 2021-02-10 kl 14:41. Text Maria Dahlin.

Lovar 11 eldrivna modeller i portfolion 2026. Den första av dem, med kodnamnet CV, presenteras senare i år.



Kia Imagine Concept från 2019.

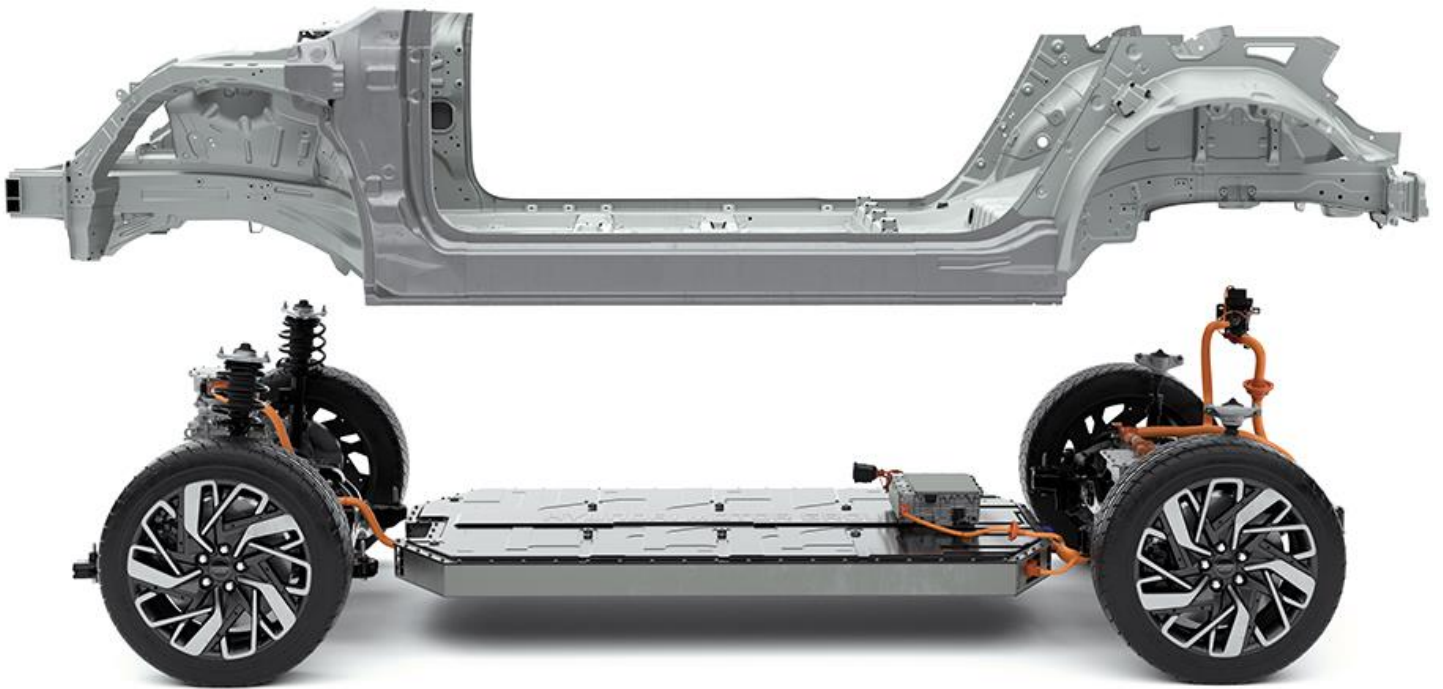
Detta är konceptet som elbilen CV baseras på och den blir offentlig senare under 2021.

I mitten av januari i år presenterade [Kia sin framtidsstrategi](#). Den innehöll bland annat elbilar byggda på Hyundais dedikerade plattform för elfordon E-GMP.

Nu har biltillverkaren uppdaterat tidsplanen och beräknar att ha 11 nya elbilsmodeller lagom till 2026. Tidigare var det sagt 2027 men i samband med ett event för investerare nyligen tidigare lades lanseringsschemat med ett år. Karossformerna kommer att vara allt från suvar och sedaner till familjebussar med namnen Kia EV1 till EV9.

Sju av de 11 elbilarna byggs på Hyundai-gruppens E-GMP-arkitektur och de andra fyra är eldrivna derivat av bilar med förbränningsmotor. Första bilen på E-GMP-grund presenteras redan i år och har arbetsnamnet CV. Tidigare har vi fått veta att CV blir flaggskeppsmodell med 800-voltsteknik och att den formmässigt baseras på konceptet Imagine som Kia visade upp 2019. I nuläget finns två renodlade elbilar i Kias utbud, e-Niro och e-Soul, som båda baseras på modeller med förbränningsmotor.

På eventet på investerare lyfte även Kia fram att man vill satsa på så kallade PBV-fordon, "Purpose Built Vehicles". Lagom till 2030 siktar Kia på att sälja en miljon PBV-fordon årligen och användningsområden är bland annat förarlösa varuleveranser. Första PBV-fordonet presenteras 2022.



E-GMP-plattformen för framtida elbilar hos Hyundai och Kia.

Läs mer om:



[Kia och Hyundai pratar inte bilplaner med Apple](#)



[Kia behöver åtgärda SOS-funktion i Sorento](#)



[Kias storsatsning: Flera nya elbilsmodeller avslöjade](#)



8. Nya detaljer om Lotus kommande sportbil.

Anders Nilsson 2021-02-09.

Nu har det framkommit nya detaljer om Lotus nya sportbil som ska visas upp i sommar och börjar säljas i början av nästa år.



För en tid sedan [berättade Bytbil](#) om [Lotus](#) nya modell som ska ersätta både [Lotus Exige](#), [Elise](#), och Evora. Nu har det framkommit fler detaljer om bilen, som börjar säljas nästa år, skriver [Auto Express](#).

Den nya bilen har kodnamnet 131 och nedan ser du en bild hur den ser ut. Den kommer antagligen ha ett hybridsystem tillsammans med en V6-motor. Startpriset blir runt 85 000 pund (cirka 977 000 svenska kronor), vilket är dubbel så dyr som Lotus Elise.

Auto Express talade med Uday Senapati, som är chef för företagsstrategi och produkthantering hos Lotus, och han menar att Lotus har och haft en fantastisk kundbas under 73 års tid. De tänker inte dumpa sina kunder och de värden som Lotus står för. Och trots att de i framtiden kommer sälja elbilar, tänker de erbjuda samma priser som med konventionella bilarna, vilket blir en utmaning för brittiska biltillverkaren.

131 kommer antagligen vara den sista Lotusmodellen som kommer ha en förbränningsmotor. Den kommer visas upp i sommar, innan en prototyp tillverkas i den nya fabriken i Norfolk i England. De första kunderna borde få sina bilar i början av nästa år.

Senapati ville inte avslöja namnet på 131, men antydde att den inte kommer heta [Esprit](#).

– Jag säger inte att den här bilen inte kommer vara legendarisk framöver, men vi vill skapa fler legendarer, inte enbart återskapa från den gamla goda tiden, sade han.

Han bekräftade även att Lotus kommer gå över till elbilar efter 131, modellen blir en sista framträdande för förbränningsmotorn innan den försvinner.

Lotus kommer även samarbeta med [Renault](#)-gruppens [Alpine](#) för att tillsammans skapa en ny modell, senast 2025. De kommer använda en plattform som har skapats av Lotus själva. Den kommer även ligga till grund för [Alpine A110](#)-coupé. Samtidigt är Lotus också öppna för att dela plattformen med andra tillverkare.



Relaterade artiklar



[Uppgifter: ny Lotus visas upp i sommar](#)



[Nya Lotus Esprit - med Volvo-motor från Skövde](#)



[Teknik från Volvo och design från Evija - så blir nya Lotus Esprit](#)



[Han får köra tidernas bästa Bond-bilar](#)



9. Uppgifter: Corvette dumpar förbränningsmotorer.

Anders Nilsson 2021-02-10.

2035 ska GM sluta sälja bilar med förbränningsmotorer, och nu verkar det som att Chevrolet är på gång att dumpa förbränningsmotorer även för Corvette.



Den ikoniska sportbilen [Chevrolet Corvette](#) kan bli av med sin V8-motorn tidigare än förväntat. Enligt den amerikanska biltidningen [Motortrend](#), så kommer [Chevrolet](#) lansera en helelektrisk version av Corvette 2024, samt två laddhybrider, 2023 och 2025.

Även om övergången till en elektrisk drivlina verkar vara oundvikligt för Corvette, eftersom GM har åtagit sig att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer 2035, så verkar det som att beskedet ändå kom oväntat.

Det framkommer inga detaljer om drivlinan på den elektriska Corvetten, men det spekuleras i att modellen kommer ha flera elektriska motorer, och ett stort batteripaket, än det som finns i de kommande laddhybriderna, dessutom är fyrhjulsdraft en möjlighet.

LÄS MER: [Songsan SS Dolphin kopierar klassisk Chevrolet](#)

Modellen kommer antagligen kosta mindre än ZR1, som kostar 120 000 dollar (motsvarande 996 000 svenska kronor), vilket är ungefär dubbelt så dyrt som [Corvette Stingray](#) numera kostar, 59 995 dollar (498 000 kronor).

Den elektriska Corvetten har ännu inte fått något namn än, men det spekuleras i att E-Ray, som GM har registrerat och förnyat de senaste åren, kan tillämpas på modellen, om namnet inte används på en laddhybrid.

Enligt uppgifter heter laddhybriden som lanseras 2023 C8 hybrid och modellen kommer ha en 5,5 liters V8-bensinmotor, med tre elmotorer, två på framaxeln, och ytterligare inuti den åttaväxlade lådan, och ska en effekt på 775 hästkrafter (578 kW).

Det kommer inte vara någonting jämfört med versionen som släpps 2025, då flaggskeppet Corvette Zora kommer ut. Den kommer ha ett hybridsystem baserat på V8-motor med dubbelturbo, och kommer generera mellan 1 000 och 1150 hästkrafter (746 och 858 kW), även om detaljerna inte är bekräftade.

LÄS ÄVEN: [GMC Hummer EV – den elektriska hummern är här](#)

Relaterade artiklar:



[Nästa Corvettemotor får dubbla överliggande kamaxlar](#)



[Körde gatrace med nya Corvetten - här är tuffa straffet](#)



[Orsakar hysteri: Så snabb blir nya Corvette med mittmotor](#)



[Första bilderna: Helt nya Chevrolet Corvette](#)

10. Avslöjat: Mercedes C-klass laddhybrid får elräckvidd på tio mil.

Publicerad 2021-02-10 11:29.

Text Erik Söderholm.

Mercedes har fördubblat batteriet i laddhybridversionerna av nästa generation C-klass. Det ger imponerande lång räckvidd.



Observera att bilden visar dagens C-klass, inte den nya generationen.

Även om Mercedes nu storsatsar med flera nya elbilsmodeller är den ”vanliga” C-klassen fortfarande en extremt viktig modell. Dagens generation har sålts i 2,5 miljoner exemplar.

Det är dock hög tid för en ersättare. Den får bland annat ny design som knyter an till E-klass och en stor, stående pekskärm för infotainmentsystemet ungefär som i [nya S-klass](#).

Den mest intressanta nyheten för många köpare gäller dock laddhybriderna. Nya generationen Mercedes C-klass kommer som laddhybrid både med bensinmotor och dieselmotor, och med betydligt längre räckvidd än i dag.

Nya generationen C-klass som laddhybrid får betydligt längre räckvidd än i dag

Stora suven Mercedes GLE har en räckvidd på upp emot tio mil enligt WLTP-körcykeln, vilket är användbart för den som till exempel pendlar till jobbet eller kör mycket i stadstrafik. Utsläppen blir då betydligt lägre än för en laddhybrid med 5–6 mils räckvidd.

Nu kommer samma långa räckvidd även till den betydligt mer överkomliga C-klassen, skriver [Autocar](#). Både bensindrivna C300e och dieselmotellen C300de får ett nästan dubbelt så stort batteri, från 13,5 till 25,4 kWh, vilket ger en elräckvidd på omkring tio mil.



*Laddhybridversionen av Mercedes GLE har en elräckvidd på omkring tio mil.
Nu kommer samma långa räckvidd även till den betydligt mer överkomliga C-klassen.*

Mercedes C-klass lanseras officiellt senare under året. De exakta specifikationerna och priserna är inte bekräftade.

Att modellen kommer som laddhybrid med dieselmotor är ovanligt – det är en lösning som ingen av konkurrenterna erbjuder. Volvo har till exempel övergivit tekniken och även [Audi har räknat bort den](#).

Läs också: [Nytt test avslöjar: Så långt kommer laddhybriderna](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:

[Nytt test avslöjar: Så långt kommer laddhybriderna](#)

[Den som använder bensinmotorn för att ladda upp hybridbatteriet blir en riktig utsläppsbov.](#)

[Lätt att laddhybriden blir en törstig "fulhybrid"](#)

[Men en av biltillverkarna kan vara en lösning på spåret.](#)

11. Premiär för Opel Combo-e Life – familjefraktaren får eldrift.

Publicerad 2021-02-11 kl 14:48.

Text Erik Söderholm.

Opel lanserar en eldriven version av superrymliga familjetransportören Combo Life.



Det börjar dyka upp elbilar i allt fler bilklasser. För den som behöver gott om utrymme kommer nu även flera ”civila” versioner av olika transportbilsmodeller med eldrift.

Den senaste i raden är Opel Combo som i familjeversionen med glasrutor på sidorna och stolar baktill istället för lastutrymme kallas Life i efternamn. Eftersom den nya modellen är eldriven lägger Opel även till bokstaven ”e” i modellnamnet.

Opel Combo-e Life finns i två olika utföranden, med kort eller långt axelavstånd, och plats för fem eller sju personer. Modellen har en elmotor på 136 hk, framhjulsdraft, batteripaket på 50 kWh placerat under golvet, snabbladdning på 100 kW och räckvidd på 28 mil enligt WLTP-körcykeln.

Dessutom finns dragkrok med en högsta tillåtna släpvikt på 750 kilo. Någon raketprestanda är det dock inte tal om: 0–100 km/tim går på 11,2 sekunder och toppfarten är 130 km/tim.

Den svenska prislappen är inte bestämd, men klart är att bilen får ta del av miljöbonusen på 60 000 kr. Med den dieseldrivna versionen hamnar den förhöjda fordonsskatten på som mest 4 855 kr per år under de första tre åren.

– **Combo-e Life är en** multifunktionell vardagshjälte i vårt elektrifierade personbilsutbud, säger Opelchefen Michael Lohscheller.



Erik Söderholm

Läs mer om:



[Eldrivna skåpbilen Opel Combo-e får bonus istället för malus](#)



[Opel bekräftar: Nya elsuven Mokka-e redan slutsåld](#)



[Opel Junior var en genialisk småbil med flyttbara mätare](#)



[Volvo XC40 T2, Toyota Yaris och jurytjänst i långteststallet](#)



[Opel plattar till sin logotyp](#)

12. Citroën C3 Aircross uppdateras med ny design.

Publicerad 2021-02-11 kl 15:04.

Text Erik Söderholm.

Citroëns upphöjda småbil får bekvämare stolar och ett försiktigt ansiktslyft.



Citroën har inte haft någon enkel resa på den svenska marknaden de senaste åren. Förra året registrerades knappt 3 000 bilar i Sverige, bara drygt hälften så många som 2014.

En ansiktslyft version av den något upphöjda småbilen C3 Aircross kanske inte ensam kan vända trenden, men tillsammans med flera laddbara nyheter i modellprogrammet hoppas Citroën ändå kunna öka försäljningen.

Citroën C3 Aircross får ett försiktigt uppdaterat utseende som bygger vidare på märkets designspråk. LED-strålkastarna har gjorts om och nya hasplåtar ska ge ett tuffare intryck.

När många biltillverkare nu försöker förenkla tillverkningen för att spara pengar och tid verkar Citroën göra tvärt om. C3 Aircross går att beställa i upp till 70 olika färgkombinationer. Karossen, backspeglarna och taket kan ha olika färger, och dessutom kan köparen skraddarsy fälgar och hasplåtar med särskilda färgpaket.

På insidan finns numera Citroëns så kallade Advanced Comfort-säten som ska ge bättre sittkomfort och som först dök upp i den större C5 Aircross. Tekniskt blir det dock inga uppdateringar – modellen finns inte som hybrid, utan det är bara konventionella bensin- eller dieselmotorer som gäller.



Erik Söderholm





13. Världspremiär: Här är nya Audi e-tron GT.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-09, 19:15, uppdaterad 2021-02-09, 22:20.

Audi e-tron GT ska förena sportighet med GT-komfort på ett hållbart sätt. Tycker du att man har lyckats?



Audi e-tron GT känns som att den har "varit på gång" i flera år. Audi har på ett effektivt sätt pytsat ut information e-tron GT som lär bli herre på Audis elbilstappa under en lång tid framöver.

Så vad är det då vi har att göra med? En fyrdörrars GT-vagn med ett batteripaket på 85 kWh netto och en räckvidd enligt WLTP på 488 km. e-tron GT delar plattform med sin koncernkusin Porsche Taycan. En fördel med det är att e-tron GT får samma 800-voltssystem som Porschen vilket möjliggör snabbladdning med en effekt på upp till 270 kW.

Design

Audi är mycket stolta över designen på e-tron GT som blir ett avstamp för det designspråk vi kommer att se på kommande eldrivna Audi-modeller. Nog ser e-tron GT rätt sportig ut med en låg taklinje, långt axelavstånd och bred spårvidd. Den ser stor och stark ut, helt enkelt.

Men det är inte bara en illusion, utan dimensionerna på e-tron GT är väl tilltagna. Nästan 5 meter lång (499 centimeter), nära två meter bred (196 centimeter) och knappt en och en halv meter hög (141 centimeter). Bagageutrymmet sväljer 405 liter.





I fronten är det klassiskt Audi, men den breda "grillen", som har fått luftintag som bara öppnar sig när batteriet eller bromsarna behöver kylning. I akterna sitter en spoiler som kan sättas i olika lägen beroende på hur aggressivt man vill ha det.



Interiör

En intressant detalj med interiören i e-tron GT är att Audi har valt att ta bort den nedre infotainmentskärmen och slopar därmed den tvåskärmslayout som bland annat vanliga e-tron har. När vi frågade om detta under förhandsvisningen svarade Audi att man gjort så för att e-tron GT ska vara så förarfokuserad som möjligt.

En följd av det är att många funktioner nu återigen styrs med fysiska knappar, exempelvis klimatanläggning och stolsvärme. Övrig infotainment återfinns i den 10,1-tumsskärmen som är kvar.

Audi har fokuserat mycket på hållbarhet vilket märks i interiören där två av de tillgängliga klädselvalen är tillverkade av material återvunnet från bland annat gamla textilier och plastflaskor. Väljer man dock tillvalet Sportsäten Pro är det två olika typer av läder som gäller.





Drivlina

Både e-tron GT och RS e-tron GT kommer med quattro-fyrhjulsdraft via en elmotor på framaxeln och en motor på bakaxeln. Motorn bak är, precis som hos Porsche Taycan, tvåväxlad. Båda bilarna är starka och snabba maskiner. e-tron GT ger 476 hk och 630 Nm, medan RS-versionen har 598 hästar och 830 Nm.

MOTORNYTT

Dessa effektsiffror skruvas dock upp ett slag via en boost-funktion när man sätter bilen i Launch Mode. Då får e-tron GT 530 hk och RS e-tron GT 646 hästar. 0 – 100 km/h är avklarat på 4,1 i vanliga e-tron GT och 3,3 i RS e-tron GT.

Båda modellerna har en diffbroms på bakaxeln för ultimat grepp ut ur böj. Fyrhjulstyrning och adaptiv luftfjädring är tillval.

Batteri och laddning

Som sagt så klarar e-tron GT snabbladdning i upp till 270 kW. En ombordladdare på 11 kW är standard, men en lite kraftigare variant på 22 kW kommer att erbjudas lite längre fram. Batterier är på 85 kWh netto och 93 kWh brutto. Förhoppningsvis innebär detta att GT är lika bra som vanliga e-tron att hålla hög laddeffekt långt upp i procenten.

Svenskt pris

De svenska priserna för Audi e-tron GT och RS e-tron GT lyder som följer:

e-tron GT: Från 1.158.000 kronor.

RS e-tron GT: Från 1.573.000 kronor.



[Audi e-tron GT kommer i vässad RS-version](#)



Patrik Lundin

14. Nya siffror: Så dyra är lyxbilarna att reparera.

Publicerad 2021-02-09 kl 18:45.

Text Erik Söderholm.

Enkla reparationer som brukar vara relativt billiga kan stå bilägaren riktigt dyrt i snabba prestandabilar, visar en ny undersökning.



Det är ingen hemlighet att dyra och snabba prestandabilar och lyxmodeller också är dyra att reparera och underhålla. Men nu avslöjar en amerikansk undersökning exakt hur stor skillnaden kan vara jämfört med en "vanlig" bil.

[Consumer Reports](#) har granskat priserna på några vanliga reparationer med hjälp av data från företaget Repairpal. Modellerna i den här undersökningen kanske inte behöver göra dessa reparationer oftare än billigare bilar, men om de behöver göras är de betydligt dyrare.

Dagens lyxbilar är mer avancerade än någonsin. De har teknik som inte alltid letat sig in i billigare modeller ännu och byggs dessutom i liten upplaga. Det driver upp reservdels- och reparationspriserna. I vissa fall kan reparationen betalas av försäkringsbolaget, något som driver upp premierna på längre sikt.

30 000 kronor för en ny generator

Att byta ut kompressorn till luftkonditioneringen kostar 4 453 dollar på den amerikanska marknaden för en BMW 750Li från 2015. Det är mer än tre gånger dyrare än snittbilen där reparationen går på 1 211 dollar. Även Lexus GS och Mercedes E-klass sticker ut med en hög reparationskostnad.



Det kostar över 37 000 kr att byta kompressorn till luftkonditioneringen i BMW:s flaggskeppsmodell från 2015.

Att byta generator kanske låter som en enkel fix, men i moderna bilar kostar det i snitt 825 dollar. Det är dock inget mot vad Porsche Cayenne-ägaren får betala – där ligger kostnaden på 2 810 dollar. Och bränslepumpen är tre gånger dyrare att byta i BMW M4 än i snittbilen.

Startmotorn kan sitta riktigt illa till i vissa bilmodeller. Det är anledningen till att den kostar omkring 2 700 dollar att byta i några av Audis och Mercedes prestandamodeller, mot 630 dollar i snittbilen.

Kamremmen är ungefär dubbelt så dyr att byta i Audis snabbaste modeller jämfört med i snittbilen, och vattenpumpen i familjesuven Lexus RX450h går på 2 749 dollar att byta – jämfört med 710 dollar för snittbilen.

Läs också: [Trots kvalitetsproblemen – Tesla har nöjdast ägare](#)

Så mycket kostar lyxbilarna att reparera

Priserna är inhämtade för den amerikanska marknaden av Consumer Reports och Repairpal.

Kompressor till luftkonditioneringen

BMW 750Li:	4 453 dollar
Lexus GS 450h:	3 693 dollar
Mercedes E400:	3 684 dollar
Snittbilen:	1 211 dollar

Generator

Porsche Cayenne:	2 810 dollar
BMW M760i xDrive:	2 669 dollar
Snittbilen:	825 dollar

Bränslepump

Lexus IS F:	3 756 dollar
Lexus LS 460:	3 705 dollar
BMW M4:	3 589 dollar
Snittbilen:	1 135 dollar

Startmotor

Audi RS5:	2 708 dollar
Mercedes GL 63 AMG:	2 695 dollar
Porsche Panamera:	1 376 dollar
Snittbilen:	630 dollar

Kamrem

Audi RS6:	1 545 dollar
Audi S8:	1 533 dollar
Audi A8:	1 485 dollar
Snittbilen:	679 dollar

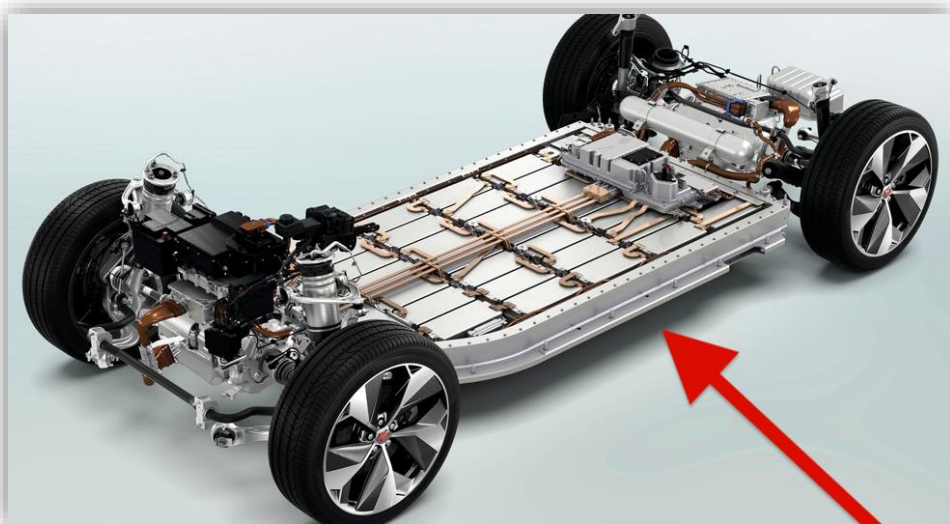
Vattenpump

Lexus RX 450h:	2 749 dollar
Nissan GT-R:	2 340 dollar
Audi RS7:	2 028 dollar
Snittbilen:	710 dollar

Källa: Consumer Reports



Erik Söderholm

Relaterad artikel:

[Mystiskt fel i Jaguar I-Pace kostar 350 000 att reparera
Litet hål i bottenplattan ger stora bekymmer.](#)

15. Ja till högre skatt för bensin- och dieselbilar – då införs det.

Niklas Svahn/TT 2021-02-09 19:22.

Höjd skatt på nya bensin- och dieselbilar. Det regeringsförslaget ställer sig riksdagens skatteutskott bakom. Men SD och M är kritiska.



Förslaget om ett så kallat bonus malus-system går ut på att nya bensin- och dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar ska beskattas högre de tre första åren.

Den som köper vissa fordon med låga koldioxidutsläpp får en bonus, medan den som köper fordon med höga koldioxidutsläpp får en malus genom förhöjd skatt. Höjningen är högre ju högre utsläppen är.

Förenklat föreslås att om fordonet släpper ut mellan 90-130 gram koldioxid per kilometer höjs fordonsskatten till 107 kronor per gram och till 132 kronor om fordonet släpper ut över 130 gram koldioxid per kilometer.

Målet: 70 procent lägre utsläpp 2030

Regeringen vill att andelen nysålda fordon med låga utsläpp ska bli fler. Detta för att klara målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030.

Moderaterna och Sverigedemokraterna är kritiska till regeringens förslag och vill att riksdagen säger nej. Miljö- och klimatpolitiken behöver andra åtgärder, som utbyggd laddinfrastruktur och satsningar på kärnkraft. Bonus malus-systemet gynnar enligt SD och M de som bor i storstadsområdena och drabbar de som bor på landsbygden.

Förslaget tas upp i riksdagen den 25 februari föreslås träda i kraft den 1 april.

16. Frankrikes nya skattechock: 50 procent ovanpå bilpriset.

John Edgren 2021-02-08 11:45.

Frankrikes skattesystem för bilar slår hårt. Exempelvis får köpare av VW Tiguan R skatta över 300 000 kr ovanpå bilens nypris.



Det är tuffa tider för de fransmän som vill köpa en bil med kraftfull prestanda. Landet har nu presenterat sitt nya bonus/malus-system – där straffskatter på bilar med höga utsläpp ska användas för att subventionera miljövänliga, elektrifierade modeller.

Den ökade kostnaden tjänar samtidigt som ett incitament för konservativa bilister att tänka om – och Frankrike har verkligen sett till så att det svider i plånboken att "välja fel". För enligt "malus ecologique" skulle exempelvis en Volkswagen Tiguan R, med en tvåliters fyra på 315 hk och ett koldioxidutsläpp på 225 gram per kilometer, bli 54,6 procent dyrare än nypriset.

Det rapporterar [Carscoops](#). De anger det franska instegspriset för R-versionen till 54 900 euro, och det innebär att skatten landar på 30 000 euro – motsvarande strax under 305.000 kronor. Slutpriset för att köra den billigaste R-bilen blir då 863 000 kronor.

Faktum är att man kan köpa den billigaste versionen av modellen, Tiguan Life, för i runda slängar de 305 000 kronor som straffskatten för R-versionen kostar. Samma summa straffar Mercedes-AMG C43 4Matic Cabriolet, med ett utsläpp på 229 gram CO₂ per kilometer. Volkswagen Golf R, som likt sitt modellsyskon har 315 hk under huven, släpper bara ut 177 gram CO₂ per kilometer, och kommer därför undan med en malusskatt på 4 818 euro. Därmed kan föraren som är sugen på prestanda komma undan med mindre än 570 000 kr för Golfen.



17. Snart kan du köpa en Tesla med Bitcoin.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-10, 18:07.

Tesla miljardinvesterar i kryptovalutan Bitcoin.



1,5 miljarder dollar, eller 12,4 miljarder kronor – så mycket investerar Tesla i kryptovalutan Bitcoin. Det framkommer i en rapport från Tesla i vilken det också står att läsa att man i snart också kommer att använda Bitcoin som en form av betalning.

– Vår plan är att inom en snar framtid och i liten skala börja acceptera Bitcoin som en betalningsmetod för våra produkter, med reservation lokala regler och bestämmelser, [skriver Tesla i rapporten](#).

Detta besked gjorde att värdet på en Bitcoin steg till rekordnivå, och i måndags (när besked kom) kostade en Bitcoin 44.795 dollar.

Tidigare i veckan kom också [nyheten om att Teslas fabrik i Berlin kommer att försenas kraftigt](#). Orsakerna är flera, bland andra leverans- och upphandlingsförseningar. Detta medför att det med viss fog går att frukta för en försening av Tesla Model Y, som annars beräknats till Sverige i sommar.



Patrik Lundin



18. Grupp B-monster gick för enorma summor på auktion.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-10, 16:39.

Sju härligt galna Grupp B-rallybilar såldes nyligen tillsammans med andra exklusiva bilar på auktion.



FILM: <https://youtu.be/dlorU-vqwPA>

Grupp B-bilarna under 80-talet var riktigt håriga rallymonster med enorma vingar. Reglerna tillät vråltrimmade motorer och effektiv fyrhjulsdraft. Men efter flera dödliga incidenter bland både förare och publik förbjöds klassen.



Audi Sport Quattro S1.



Att ratta är en Audi Quattro är ingen enkel sak.

Av de sju Grupp B-bilarna på auktionen gick den mest ikoniska för högst belopp: En Audi Sport Quattro S1 från 1988 som bland annat körts av Walter Röhrl och Stig Blomqvist i Race of Champions. Bilen såldes för 2.016.600 euro, vilket var långt över förväntan.

Under huven finns en turbofemman som jag från 540 hästkrafter och uppåt beroende på trim. Bilen väger bara 1 090 kilo.

De andra Grupp B-bilarna på auktionen var:

Lancia Delta S4	1986
Lancia 037	1985
Ford RS200	1986
Peugeot 205 Turbo 16	1985
Renault 5 Maxi Turbo	1985
MG Metro 6R4	1985



Matra MS 670.



Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 EVO II.

Dyrast på [Artcurials auktion](#) var en [Matra MS 670 med chassinummer 001](#) som 1972 segrade i 24-timmarsloppet på Le Mans. Den gick för 6.907.200 euro!

På auktionen fanns även andra godbitar som en [BMW M3 Evo 2](#) från 1988, [Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 EVO II](#) från 1990 och [Aston Martin DB4 GT](#) från 1959.

Trots att flera bilar gick för höga summor blev kanske auktionen ändå en besvikelse för auktionshuset och flera av säljarna eftersom många fina bilar blev osålda, till exempel en [De Tomaso Pantera GTS prototyp](#) från 1975.



De Tomaso Pantera.

[Här kan du se alla bilar och priser på auktionen.](#)

Visa kommentarer:



Koenigsegg i prisbråk om One:1 – ryter till mot auktionsfirma



McLaren F1 LM 1994 blev årets dyraste bil 2019 – såldes för 186 miljoner kronor



Två unika Mercedes 300 SL funna i Stockholm – en med 135 mil på mätaren



Rekordpris på Volvo-klassiker efter budstrid



Magnus Fröderberg

Klassiker

19. Rekordkörningar genom tiderna del 2.

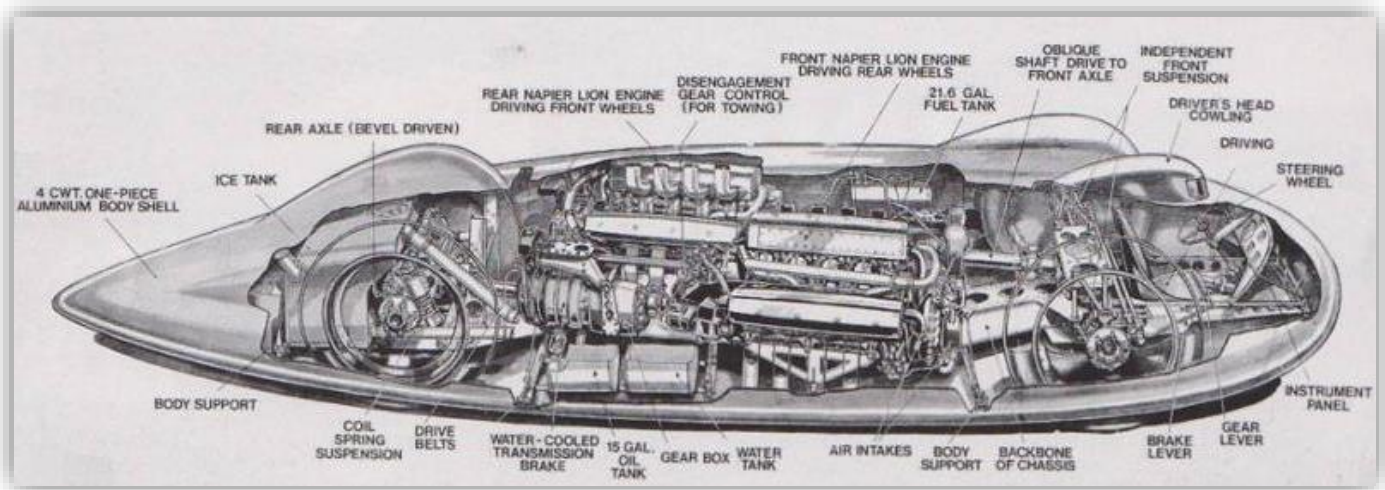
Publicerad 2021-02-07 kl 14:30. Text **Mårten Carlsson**.

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!



Cobbs Railton Special var en slimmad skapelse som åkt många vändor i vindtunneln innan formen blev rätt . Föraren satt allra längst fram och för första gången i LSR historia - en täckt cockpit.

Under det slanka skalet var det välpackat. Två Napier Golden Lion satt diagonalt monterade. Den bakre drev framhjulen och den främre bakhjulen.

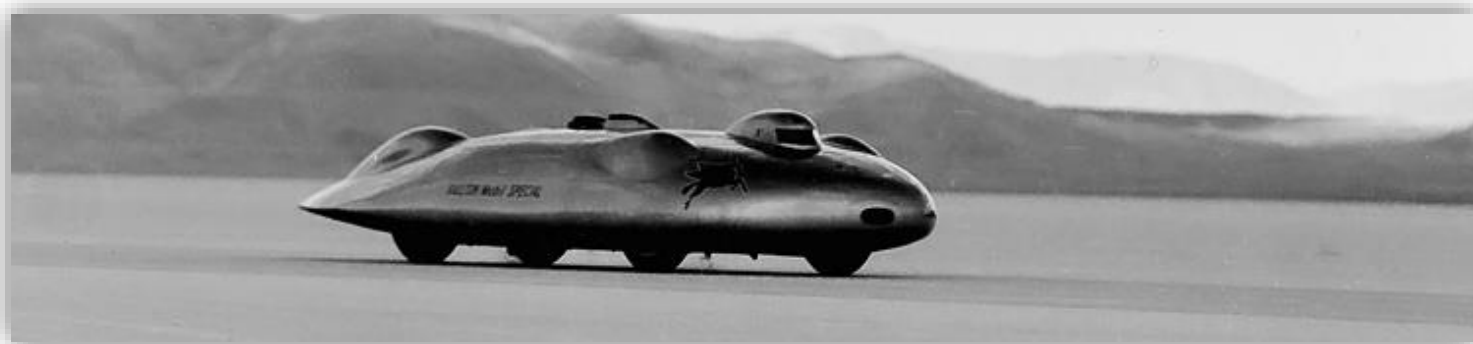


Den 15:e september åkte John Cobb ut på saltet och tog rekordet - 563,5km/h löd det på. Men George Eyston hade inte tillbringat den tidiga perioden på Bonneville med att lata sig. Istället hade Thunderbolt modifierats. Fenan togs bort och en ny front med vattentank istället för kyl hade installerats.

Dagen efter åkte George Eyston ut och tog tillbaka rekordet - 575,3km/h.

Säsongen 1939 var John Cobb ensam på Bonneville. Eystons Thunderbolt stod utställd på Worlds fair i New York.

Så han kunde i lugn och ro bärga rekordet igen med 595km/h - den 23:e augusti 1939.



När han kom hem till England igen hade andra världskriget brutit ut...

John Cobb kom att resa till Bonneville en sista gång 1947.

Den modifierade bilen kallades nu Railton Mobile Special och den 16:e september blev Cobb först över 600km/h med en slutfart på 634,3km/h.

Sedan hände ingenting på ett långt tag. LSR hade tappat mycket av tjusningen från förr. Uppmärksamheten vändes åt annat håll. Nu kom ju jetplan och rymdraketer som fascinerade folk.

Inte för att det inte försöktes. 1960 körde Mickey Thompson 650km/h med sin Challenger One på Bonneville. Men repan backades aldrig upp och rekordet uteblev.

Även Art Arfons var där och provade på men med halvdant resultat.

Donald Campbell - Malcolms Campbells son var också där 1960. Med den turbindrivna Bluebird CN7 försökte han sig på rekordet men kvaddade bilen efter en vådlig luftfärd på nästan 300 meter!

Det dröjde ända till 1963 innan det hände saker igen.

Jetåldern

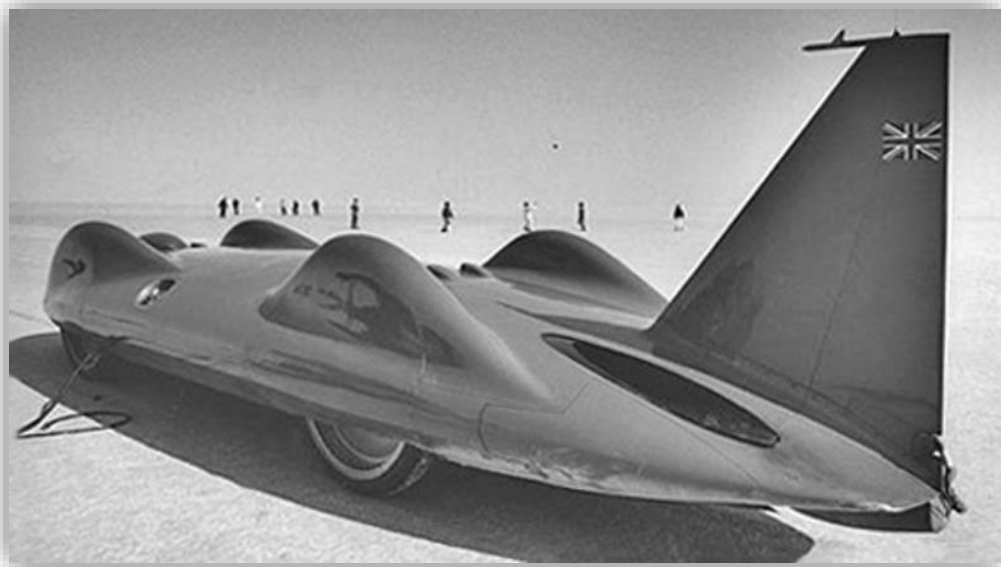
En ung Craig Breedlove kom till Bonneville med en jetbil han byggt i sin pappas garage - Spirit of America.



Den femte augusti körde han 655,7km/h på saltet - först över 400mph.

Men rekordet gillades inte - Spirit of America hade ju tre hjul och en jetmotor - det gick inte för sig enligt reglementet.

Istället gick rekordet till Donald Campbell som körde 648,7km/h på Lake Eyre i Australien, 17:e juli 1964.



Han hade låtit reparera sin Bluebird CN7 efter incidenten på Bonneville.

Bluebird CN7 hade en Bristol Proteus gasturbinmotor på över 4000 hästkrafter och drev på alla hjulen. Det var den sista LSR-bilen som var hjuldriven.

För nu fick FIA och FIM - de två organisationer som validerade rekordkörningar sätta sig ner och ta en funderare.

Craig Breedlove var inte den ende som upptäckt att jetmotorer var balla grejer, flera jetbilar hade dykt upp de senaste åren.

Vad man kom fram till var ett rent 'unlimited' regelverk - det löd i korthet: Kör så fort du kan med vad du vill...

Så gjorde man en jämkning att både Campbells och Breedloves rekord kom att gälla som det officiella.

Så nu var det fritt fram och LSR kom att domineras helt av amerikaner de kommande åren. Eller närmare bestämt av två amerikaner - Craig Breedlove och Art Arfons. Men innan duellen tog sin början - ett mellanspel av Tom Green.



Wingfoot express var byggd av Tom Green tillsammans med Art Arfons bror Walt. Motorn var en Westinghouse J46 från ett Vought F7U jaktplan.

Rekordet höjdes till 665km/h den 2:a oktober 1964 och Tom Green var världens snabbaste man i tre dagar...

För nu var det dags för den stora duellen - Craig Breedlove mot Art Arfons.

Dom kunde inte vara mer olika. Craig Breedlove - en helyllgrabb från det soliga Kalifornien. Välartad, charmig med ett filmstjärneleende som gick hem hos pressen och folket. I andra ringhörnan Art Arfons - skrothandlare från Ohio.

Men han hade lyckats lägga vantarna på det senaste inom jetmotorer - En J79 som satt i jaktplan som F-4 Phantom och F-104 Starfighter.

Runt den byggde han en nästan flamboyant skapelse som kallades "Green Monster".



MOTORNYTT

Tre dagar efter Tom Greens körning tog han rekordet med 698,5km/h

Det stod sig ungefär en vecka innan Breedlove körde hela 754,3km/h

Två dagar senare gick Breedlove ut på banan igen med målet att bli först över 500mph.

Det blev han med besked med helt otroliga 526mph, alltså 846,9km/h!

Två veckor senare, den 27:e oktober tog Art Arfons revansch med att köra 863,7km/h

Och dramatiken var stor de här åren. Breedlove tappade herraväldet på Spirit of America och lämnade 9,6 kilometer långa slirspår i saltet!

Arfons fick punktering i 800km/h och däckresterna slet sönder bromskärmar och delar av karossen.

Vid ett senare körning skar ett hjullager med en våldsam krash som följd.

Säsongen 1964 slutade snöpligt för Spirit of America. Bromskärmarna slets loss och bilen skenade ut i den vattenfyllda delen på Bonneville och stod på näsan i ett dräneringsdike.



Men han lät sig inte nedslås av det. 1965 var Craig Breedlove tillbaka på Bonneville med en ny bil



MOTORNYTT

Spirit of America Sonic 1 hette Breedloves nya rekordbil. I den satt nu också en J79 av samma slag Art Arfons hade i Green Monster.

Den 2:a november 1965 körde Craig Breedlove 893,9km/h

Fem dagar senare kontrade Art Arfons med att köra 927,8km/h

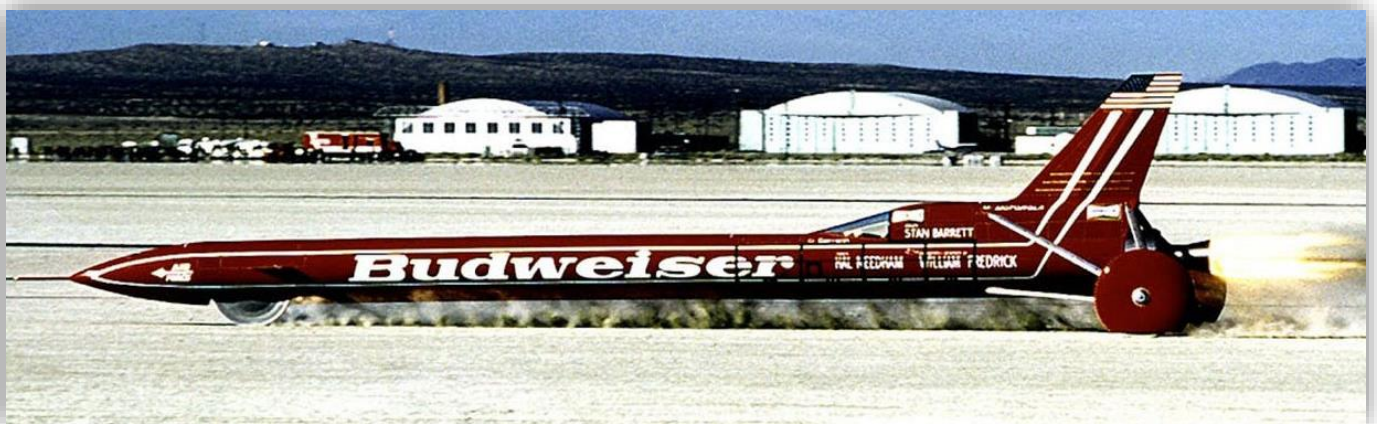
Veckan efter, den 15:e november slog Craig Breedlove ytterligare en drömgräns - 600mph 966,5km/h

Sen kom Gary Gabelich till Bonneville och satte definitivt punkt för diskussionen.



Med den raketdriva Blue Flame blev han den första att spränga 1000-vallen - 1014km/h blev det nya rekordet den 23:e oktober 1970.

Sen blev det stiljte igen under många år - förutom ett märkligt mellanspel - Budweiser Rocket.



Fordonet ägdes av regissören Hal Needham och kördes av stuntmannen Stan Barrett.

Den sponsrades av ett välkänt ölmärke.

Budweiser Rocket drev främst av en väteperoxidraket - ovanpå den satte man Sidewinder missil!

Man insåg snart ett par problem. Den skulle inte kunna hålla farten genom mätzonen. Det skulle heller inte gå att tanka, ladda om och vända för den föreskrivna returkörningen inom en timme.

Budwiser Rocket var en enkelbiljett mot ljudvallen.

Man siktade på att Stan Barret skulle bli den första människa genom ljudvallen på land. Körningarna gjordes på Rogers Dry lake vid Edwards Air Force base i december 1979. Där följde man rekordförsöket med sin radar, men man låste den på fel fordon och klockade en servicebil för 38km/h.

Hur fort gick det då?

1000 alldeles säkert, 1100 mest troligt, ljudvallen - inte fullt så troligt.

En efterhandsberäkning från Edwards radarstation kom senare fram till att det körts mach 1,01- men ingen hade hört någon ljudbang. Ljudets hastighet är inte heller konstant, det förändrar sig med tryck och temperatur.

Vid den här tiden hade det börjat byggas en ny rekordbil.

Ingenjören och entreprenören Richard Noble var sedan länge fascinerad av LSR och han hade målet klart.

Rekordet skall tillbaka till England!

I en verkstad på Isle of Wight började Noble med team bygga en skapelse som inte liknade något annat - Thrust 2.



Tidigare rekordbilar var slimmade, strömlinjeformade eller spestiga - Thrust 2 liknade mest ett godståg.

I den massiva bilen satt en Rolls-Royce Avon 302C som gav en dragkraft på 72kilonewton. 1981 åkte man till Bonneville med den och det gick inte så bra.

Thrust 2 var för tung, man körde på massiva hjul och det fungerade inte på saltet.

Så man började leta efter ett nytt ställe och hittade Black Rock desert i Nevada - en hård uttorkad sjöbotten som passade Thrust 2 perfekt.



Hösten 1983 körde Richard Noble flera vändor med Thrust 2 på Black Rock. Man ökade farten gradvis ända tills den 4:e oktober då man nådde 1019,4km/h 633,7mph.

Det tretton år gamla rekordet var slaget.

På frågan varför han gjorde det här svarade Richard Noble - ***For Britain and the hell of it!***

MOTORNYTT

Nu var man på andra sidan 1000km/h och det skulle bli svårt att slå några fler rekord. Varje kilometer i timmen vidare var okänt territorium.

Borta var för alltid tiden med de stora duellerna om LSR . Med karaktärer som Malcolm Campbell, Henry Segrave, George Eyston, John Cobb.

Breedlove mot Arfons på Bonneville, något sådant kommer aldrig ske igen.

Men att rekordet skulle kunna slås igen, det var en man övertygad om - Richard Noble.

Inte bara det, hans nästa mål var att köra mach 1 - ljudvallen.

Skulle det vara möjligt? Alla expertis han frågade skakade på huvudet och sa - glöm det.

Tills han mötte den pensionerade aerodynamikern Ron Ayers. Han idiotförklarade förvisso också Noble och hans tokiga idé.

Men tog sig ändå an - av egen nyfikenhet - att rita på hur i så fall en sådan bil skulle se ut.

Nu var bollen i rullning igen och Ron Ayers skisser realiserades till en ny rekordbil som kallades Thrust SSC - det stod för Super Sonic Car.



Thrust SSC bestod i huvudsak av två Rolls-Royce Speymotorer. Mellan dem satt piloten Andy Green - som till vardags flyger stridsplan i Royal Air Force.



Nu hade man andra förutsättningar än vid tidigare rekordkörningar - datorer.

Redan innan SSC byggdes gjorde man noggranna uträkningar hur den skulle bete sig i olika farter.

Bilen packades också full med datorer, sensorer och telemetri. Nu skulle man in i det okända på allvar - andra sidan ljudvallen. Då var varje uns av data viktigt.

Men innan något rekordförsök kom på fråga åkte man till Jordanien för att prova ut Thrust SSC i Al-Jafröknen. Det gjorde man hösten 1996.

Det resulterade i både ändringar och reparationer. Men till slut kunde man packa Thrust SSC för resan över Atlanten och Black Rock desert.

Och där fick man konkurrens.



Craig Breedlove var tillbaka!

Han hade ju varit först genom 400,500 och 600mph han ville ha 700 - ännu hellre, bli den första genom ljudvallen.

Året innan hade han också varit på Black Rock för rekordförsök med sin nya Spirit of America sonic arrow. Men i 1020km/h tog en kastvind tag i bilen som kantrade upp på två hjul och ekipaget tvärvände 180 grader!

Det blev inget rekord - men Craig Breedlove hade gjort världshistoriens snabbaste U-sväng!

Satsningen 1997 gick inte heller så bra för Breedlove. Med ett motorhaveri och en reservmotor som inte gjorde vad den skulle var han ute ur leken.

Men från första parkett kunde han följa det brittiska teamet först slå Nobles eget rekord från 1983 med en slutfart på 1149,3km/h



Den 15:e oktober hördes smällen alla väntat på - Andy Green passerade ljudvallen, inte bara en gång utan två för att rekordet skulle bli giltigt.

1227,9km/h löd snittfarten genom mätzonen, och det motsvarade mach 1,02.



Framtiden

Nu var ljudvallen besegrad, det ultimata målet var nått - eller?

Skulle någon vidare rekordjakt ens vara möjlig mer? En man tyckte det, och nästa rekordprojekt kom från högre ort.

Paul Rudd, senare Lord Dryson var vetenskapsminister och han var djupt bekymrad.

För att bygga framtidens infrastrukturer, med kommunikation, digitalisering med mera saknades det helt enkelt ingenjörer.

En rapport hade tagits fram som visade att inom en nära framtid skulle det saknas hela 140 000 ingenjörer i Storbritannien.

Vad skulle man göra för att få folk intresserade av teknik och vilja arbeta med det i framtiden?

Det behövdes ett projekt för att inspirera, intressera och visa hur man kan tänja teknologins gränser.

Så vad bättre än att bygga en ny rekordbil?

Och vem bättre att fråga än Richard Noble?

År 2008 skapades projekt Bloodhound SSC

Planen: köra 1000mph - 1609km/h!

Verktyget: Bloodhound SSC - en 13 meter lång farkost med en EJ200 jetmotor från Eurofighter.

Den skall driva bilen upp till drygt mach 1 - sen tänds man en raket för att skjuta Bloodhound vidare mot 1000-strecket.

Raketen är reglerbar och bränslepumpen till den består av en Jaguar V8!

Andy Green, den enda människa som kört fortare än ljudet på land var det självklara valet att köra den nya bilen.



Runt Bloodhound sjösatte man ett stort utbildningsprogram. Det handlade ju om att inspirera med teknik, och hundratals skolor och universitet blev involverade i projektet.

Och de tekniska utmaningarna var enorma när man skulle långt in på andra sidan ljudval-len.



Först hösten 2017 hade man fått bilen färdig för de första provkörningarna, det gjordes på Cornwall Airport, Newquay.



Men drygt ett år senare sattes hela Bloodhoundprojektet i konkurs. Entreprenören Ian Warhurst köpte dock upp rasket och drev Bloodhound vidare.

I hans regi målades den vit och bytte namn till Bloodhound LSR.



Hösten 2019 tog man Bloodhound till Hakskeen pan, en uttorkad sjö i öknen mellan Sydafrika och Namibia. Den här platsen var vald sedan länge för att köra rekordet när det var dags.

Men man var bara där för att göra en serie högfartstester med Andy Green bakom ratten. Bloodhound LSR uppförde sig ypperligt bra och man nådde som mest 1010km/h.

Så kom 2020 med pandemin vilket omöjliggjorde vidare arbete på bilen, eller tester med för den delen.

Nu är Bloodhound LSR till salu [Bloodhound-lsr-project-for-sale](#) och framtiden för bilen är oviss...

20. Lynk & Co till STCC TCR.

Publicerad: 2021-02-09 kl 09:35. Text: Björn Magnusson.

STCC-veteranen Mattias Andersson kör Lynk & Co 03 TCR i 2021 års upplaga av STCC TCR Scandinavia. Detta blir hans 21:a säsong i mästerskapet. Nytt rekord!

– Jag är jätteglad över att starta ett nytt kapitel i STCC. Och det med en väldigt speciell bil.



Mattias Andersson poserar med nya bilen tillsammans med Alexander Murdzevski Schedvin, Geely-gruppens motorsportchef.

Mattias har följt Lynk & Co:s framgångar i WTCR, där märket tog hem både förar- och teamsegern i 2020 års upplaga av FIA World Touring Car Cup tillsammans med Cyan Racing. Och i TCR-klassen i Kina där man knep förartiteln tillsammans med Teamwork Motorsport.

– Det var därför ett enkelt val. Och det ska bli superspännande att se vad vi kan åstadkomma med bilen här i Skandinavien.

Team MA:GP har nu fått bilen och börjat förbereda sig för säsongen som kickar igång den 4-5 juni i Ljungbyhed. Nedan ser du tävlings schemat.

2021 års STCC TCR-kalender

4-5 juni – Ljungbyhed

18-19 juni – Skellefteå

21-22 augusti – Gelleråsen

4-5 september – Anderstorp

2-3 oktober – Mantorp Park

8-9 oktober – Knutstorp

MOTORNYTT

SLUT