



Peugeot Type BP1 B b  1913-16

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 13 maj
måndag 11 maj

1. Suda ny elbil från Kina till Europa
2. F rs ksbilar och bilf rs k
3. Prov: Nya Porsche 911 Turbo S  r mer än en l ngf rdsmissil
4. Lyxpionj ren Lexus LS 600h
5. Nya BMW 5-serie
6. Rykte: Volkswagen planerar en hel serie elbilar f r 220 000 kronor
7. Porsche i nummerordning
8. Tesla slår f rvi ntningarna
9. Elon Musk tyckte Teslas aktie var för dyr
10. Mysstuga på hjul för kompakt hemester
11. Även Norge stryper oljeproduktionen
12. Bilv rdet rasar, när kommer upproret?
13. Sen service – gäller garantin?
14. S t bisyssla hos Rolls-Royce
15. Delstat i USA skippar det h r med uppkörning
16. Designern bakom Ford Mustang död – h r är historien bakom succén
17. Klassiskt bilmärke: Humber
18. Hansen vill försvara VM-guldet
19. Formel 1 närmare en s sonsstart...

1. Suda – ny elbil från Kina till Europa

Jan-Erik Berggren

2 maj 2020

Det kommer inte bara otäcka virus från Kina, det kommer elbilar också. Tillverkaren Suda Electric Vehicle Technology har börjat skeppa bilar till Tyskland för att inleda sin export till Europa.



Det säljs allt fler elbilar i Europa som enligt färsk statistik nu kört om Kina som den region där det säljs allra flest elbilar. Det har förstås kinesiska biltillverkare förstått varför export till Europa blir allt viktigare.

Kinesiska [Byton](#) planerar att börja sälja elbilar i Europa senare i år och [har kontrakt med svenska Hedin Bil för import](#). En annan tillverkare som har långt gångna planer på export till Europa är [Aiways](#). Sen kommer förstås Geely-märkena [Polestar](#), [Lynk & Co](#) och [Geometry](#) att komma till Europa förr eller senare.

Och nu behöver vi lära oss ytterligare ett namn: Suda.

Suda har skeppat 200 elbilar med destination Düsseldorf för att inleda sin export till Europa. Det handlar om modellen SA01BC, en kompakt liten sedan med 30 mils räckvidd och en toppfart på 130 km/h. De första 200 bilarna ska följas av ytterligare 12 000 bilar redan det här året.

Suda ska också börja exportera bilar till övriga länder i Asien. Suda har bara tillverkat bilar i tio år och började med långsammare elfordon hemma i Sanmenxia. Förra året fick Suda tillstånd av den kinesiska staten att börja bygga personbilar.



Tillverkaren SAIC har exporterat elbilar till Storbritannien, Nederländerna och Norge och då använt varumärket Morgan. Great Wall och Jianghuai Automobile har också aviserat export av elbilar till Europa.

Under det första kvartalet i år såldes närmare 80 000 elbilar på de fem största marknaderna i Europa. Därmed såldes det aningen fler bilar i Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Italien och Spanien än i Kina. Försäljningen i Europa fördubblades jämfört med samma period förra året och trenden har fortsatt, trots coronakrisen. Räknar vi in även laddhybriderna är Europa den region i världen där det säljs klart flest laddbara bilar.

Klassiker

2. Försöksbilar och bilförsök

Publicerad 29 april TEXTMårten Carlsson

Nu bjuder vi på ett knippe spännande 'tänk om de hade byggts' bilar! Och alla går de i vårens färg - grönt.



Klicka på: [Bildspel 10](#)



3. Prov: Nya Porsche 911 Turbo S – mer än en långfärdsmissil

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-05-01, 05:49

Porsche 911 Turbo S finns nu i sin sjunde upplaga. Precis lika bekväm och långfärdsduglig som alltid gör bilen dock numera skäl för sitt namn. En Sport-Turbo som kan allt och lite till...



Man kan nästan tycka synd om grabbarna hos Porsche. Det räcker tydligen inte med att ha skapat den perfekta sportbilen, nej, varje ny generation måste vara bättre än den förra. Men helt ärligt, mycket mer än en 997 Turbo behöver ingen människa.

Nu är den här, nya 992 Turbo. Fast med ett S. En komfortbetonad kanonkula som ställer det mesta av sportbilsligan i skamvrån. Ja, att vara överlägsen är inte lätt men för att bryta tristessen i den ensamma sportbilstoppen konkurrerar dagens Turbo S inte enbart med andra sportvagnar och dagens tidsanda med nya teknikorgier, och säkerhets- och assistanssystem utan måste även stå pall för hårdare utsläpps- och bullerregler samt nya, globala homologeringskriterier.

Det är helt enkelt inte lätt att vara bäst, men den nya toppmodellen (i alla fall till GT3, GT3 RS och GT2 RS dyker upp) har definitivt siffrorna på sin sida: 650 hk och 800 Nm är inget skämt och precis lika brutalt som det låter. Fast det inte är brutalt alls. Utan snarare normalt. Odramatiskt. Säkert. Så odramatiskt en sprint från stillastående till 100 km/h på endast 2,7 sekunder nu kan vara vill säga.

Det här är inte enbart en krigsförklaring mot andra sportbilstillverkare utan även mot den märkesegna konkurrenten Taycan Turbo S, en surrande supersportbil som lyckas avverka den klassiska sprinten på 2,8 sekunder.



Olika fälgstorlekar fram och bak, nya däck i speciella dimensioner, ett 42 mm bredare spår fram och tiokolvs bromsok fram. Japp, det funkar!

Tro inte för en sekund att 911-folket skulle vila innan man har lyckats bräcka den nästintill hädiska elbilen som har mage nog att själv kalla sig Turbo S. Löjligt, kan man tycka. Det finns ju bara en som förtjänar att bära det legendariska namnet. Ett original sedan 1975. En dröm för alla unga och gamla, vanligen porträtterad på affischer (okej, kanske mest när vi var unga).

Tillbaka till accelerationstiden. Två komma sju sekunder. För att komma dit fick utvecklarna modifiera det mesta dock utan att ändra bilens karaktär.

Nioelvans stöttepelare finns alltså bevarade: en sexcylindrig boxermotor där bak som tvångsmatas genom dubbla turboladdare och variabel turbingeometri, dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft med torque vectoring, fyrhjulsstyrning, aktiva motorfästen, krängningshämmare, aktiv aerodynamik och så vidare.

Listan är nästan olidligt lång, men någonstans där var utvecklarna tvungna att injicera nykomlingens DNA i det traditionstyngda konceptet: en ökad spårvidd (42 mm fram, 10 mm bak), 21-tumsfälgar bak och 20-tumsfälgar fram med speciella däckdimensioner, modifierad andning och kylning och piezoinspjutning. Lägg därtill de ack så viktiga partikelfiltren, snabbare dämpare och ännu mer adaptiva aerodynamiska delar, åttastegad PDK, grenrör hämtade från motor-sportmonstret GT2 RS samt tiokolvsbromsok fram som greppar tag om jättelika (420 mm) keramiska bromsskivor. Bak mäter skivorna 390 mm och stoppas av fyrkolvsok.

På insidan känns Turbo S som vilken 992 som helst, om man bortser från en del dekaler och trimdetaljer. En trevlig, rymlig och högkvalitativ arbetsplats utan en massa krusiduller eller det påklustrade behovet att hävda sig bland sportbilskonkurrensen med onödigt blingbling.

Kanske finns det en och annan spekulant som saknar pråligheten, men då kan vi hänvisa till mer vulgära sportvagnar från Lamborghini, Ferrari och McLaren.



Understyrning? Icke. Lastväxelutmaningar antar Turbo S lekande lätt.

Men med tanke på det inte alls facila grundpriset på hårresande 2 375 000 kronor hade man önskat sig en trevligare laddtrycksmätare som inte gömmer sig bakom högerhanden när man kör bilen. Om man nu envisas med fem mätare får man gärna se till att samtliga är synliga.

Okej, nu gnäller vi på hög nivå och bilen har definitivt stil i massor: Den är saklig, avskalad och diskret. Dekadens har aldrig varit Porsches grej.

Ergonomi däremot, det låter mer som en dygd från Zuffenhausen och nya Turbo S är självklart ett praktexempel på det: en optimal, bekväm och aktiv sittposition som passar som hand i handske. Dessutom en rund (tack och lov för det!), alcantaraklädd rattkrans som ligger som en dröm i handen. En dröm som inte slutar när man väl börjar använda ratten.



Den aktiva aerodynamiken består av variabla insugsspjäll samt en adaptiv front och bakspoiler som jobbar tätt tillsammans för högre marktryck.

Visst, det finns alltid någon tangentbordskrigare som kryper fram från under en sten och gnäller på avsaknaden av känsla, på för mycket eller för lite servostöd eller på att styrningen är elektronisk. Pyttsan, säger vi. Styrningen är skarp som en skalpell. Punkt. Slut på diskussionen.

Här fungerar verkligen allt, vare sig du fickparkerar i innerstan, avverkar landsvägsmil i hisnande tempo (inte att vi någonsin skulle uppmuntra till något sådant) eller attackkör på valfri bana. Styrningen är aldrig för lätt, aldrig för trög utan alltid rätt. Och alltid lika, eftersom något variabelt och adaptivt servotrams inte finns.

Dags att öka tempot. Tyska autobahn, trefiligt och utan en massa trafik. Som gjort för att leka med högerpedalen. Snabbt går det, löjligt snabbt. Ingen turbofördröjning här inte. Det 3,8-litersmotorn bygger upp tryck utan att blinka medan den åttaväxlade PDK-dubbelkopplingslådan sorterar växlar ultrasnabbt, omärkbart och alltid situationsanpassat.

Visst, det kunde föregångaren också, fast med enbart sju växlar. Nykomlingen känns dock en bit kryddigare. En kontrast till den gamla vanan att släta över allt mekaniskt. Inte här inte. Det märks snabbt när man gasar för fullt bara för att i nästa sekund släppa upp gasen hastigt. Boxermotorn reagerar omedelbart.

Nykomlingen andas numera genom fyra luftintag och med hjälp av spegelvända turboladdare. Dessa var hittills asymmetriska. Precis som förr satsar man på snurror med en variabel turbingeometri (VTG) men allt är en aning större i nya Turbo S och det gäller självklart även här. Fem millimeter större turbinhjul och tre millimeter större kompressionshjul för att vara exakt. Man använder sig även av en elektronisk wastegate som justerar laddtrycket mer precist än i föregångaren och som hjälper till att rena avgaserna snabbare vid en kallstart.



En varvräknare i bästa retrostuk, det gillar vi.

Apropå avgaser, miljö och allt annat effektstrypande. Trots att Turbo S filtrerar avgaserna med ett Euro-6-ISC-FM-partikelfilter är den en hel sekund snabbare till 200 km/h än föregångaren. En skillnad som mellan La Liga-lag och knattelagen från byn bredvid. Toppfart? 330 km/h. Det du.

Än viktigare är det faktum att nykomlingen även kan vara sportig. Ingen självklarhet alls faktiskt, en Turbo S har traditionellt alltid varit den ultrabekväma långfärdsmissilen. Den nya kan man till och med beställa med ett tio millimeter lägre sportchassi och något så obscen som ett sportblås som enligt Porsche förlämnar bilen en sportig ljudkuliss. Bland annat (vad man nu menar med detta).

Hur som helst är just ljudet fantastiskt utan att det känner behov av att vråla så frenetiskt att ägaren hamnar i social isolering. Som jag skrev innan, dekadens har aldrig varit Porsches grej.

Sportchassit tillåter Turbovärstingen att äntligen kasta av sig sin pensionärsbilmantel. Blåser man för fullt över autobahn borde nog båda händerna greppa tag om ratten. Ojämnheter känns nämligen. Inte som en dolk i ryggen utan snarare som en varning att underlaget kanske inte lämpar sig för topphastighetsförsök.



*Turbomonstret levererar: 2,7 sekunder till 100 km/h, och 8,9 till 200.
Vansinnet slutar först vid 330 km/h.*

Dags för bankörning. Experience Center Hockenheim, en salig blandning av olika kurvor, rakor, uppförs- och nedförsbackar, hårnålskurvor och en karusellkurva à la Nordslingen. Bromsa sent in i kurvorna utan att möta sin skapare? Jajamensan! Understyrning? Praktiskt taget inte. Ett handfast bevis på att kombinationen av styrning, däck, aerodynamik, dämpare och fyrhjulsdrift verkligen fungerar.

Den 1 640 kg tunga Turbo S tar även tajta svängar utan problem, reagerar lekande lätt på lastväxlingar och dyker in i kurvorna med en allt större hunger, beroende på valt körprogram. Styr mot apex, passera och accelerera fullt. Väntar du på smällen? En skenande bakaxel som försöker dra dig ned i fördärvet? Icke. Inte här. Det är en Porsche trots allt. Smällen kommer obönhörligen, men inte som man tror. Snabbt går det visserligen, men här finns inte en uns av dramatik.

Man pryglar bilen genom kurvorna med en sanslös fart och den lyder minsta vink. Motorns 800 Nm bereder inte de 315 mm breda bakdäcken några problem. Skulle man bli för övermodig finns de gigantiska bromsskivorna till hands som stoppas ultraeffektivt av tio kolvar fram och som dessutom stötts av bilens aktiva aerodynamik.

I nykomlingen har aerosystemet finslipats ytterligare samtidigt som det sänker förbrukningen och utsläppen. De främre kylflötsöppningarna stängs vid vardagskörning för att minska luftmotståndet, men öppnas när motorn behöver kylas ytterligare.

PORSCHE 911 TURBO S**TEKNISKA DATA**

MOTOR: B6, dubbelturbo, bensin, 3 745 cm³, 650 hk vid 6 750 r/min, 800 Nm vid 2 500 r/min. 8-stegad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 535/1 900/1 303 mm. Axelavstånd 2 450 mm. Tjänstevikt 1 640 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,7 sek. 0–200 km/h 8,9 sek. Toppfart 330 km/h. Förbrukning 11,1 l/100 km.

PRIS: Från 2 375 000 kronor. Aktuell nu.

En aktiv och flexibel frontspoiler jobbar tillsammans med en aktiv bakvinge för att öka marktrycket med 15 procent jämfört med i föregångaren. Nytt för Turbo S är en så kallad Airbrake-funktion som skjuter ut fram- och bakspoilern för att underlätta inbromsningen.

Nej, du kommer nog inte tröttna på bilen. Sluta titta på italienska sportbilar, här får man verkligen valuta för sina pengar. Så fort däcken är varma (vilket man numera ser på förarskärmen) muterar långfärdsmissilen till en (visserligen smått överviktig) banpiska av rang som ärligt och vänligt stöttar sin förare med glasklar feedback och varnar inför inträdet i gränsområdet.

Den enorma kraften kan doseras lekande lätt varv efter varv, precis som de otroligt greppstarka däcken och de aldrig avmattande bromsarna. Man kan sammanfatta nya Porsche Turbo S i en ekvation: fart plus förtroende minus stress är lika med körglädje.

I slutänden är ju körglädjen det enda som räknas i det här segmentet och just där har Porsche lagt ribban otroligt högt.

DETTA ÄR NYTT

Redan 991 Turbo hade fyrhjulsdraft och fyrhjulsstyrning, dubbelturbo och dubbelkoppling, och var aero-optimerad. 992 vet dock hur man toppar det!





Nya Turbo S är både bredare och längre än Carrera-modellerna men lånar en hel del teknik, som bilens Wet-körläge med akustiska sensorer som känner av våt asfalt. Nytt för modellen är den aktiva aerodynamiken som numera även har adaptiva klaffar i fronten.

Varje Turbogeneration kommer med något nytt. Från fyrhjulsdrift och variabel turbin-geometri över direktinsprutning och krängningshämmare till fyrhjulstyrning. Saker som adaptiva motorfästen uppskattar man först när man har sett en Boxster hoppa till under acceleration. Nu när alla prestanda-Porschar har sådant råder lugn och motorblocket gör enbart vad det är avsett för.

Även turboladdarna är lite bättre i nykomlingen. Hittills har man alltid använt sig av asymmetriska turboladdare, men i nya Turbo S tjänstgör två spegelvända och större VTG-laddare. På så sätt har man kunnat man optimera luftinsuget och öka verkningsgraden.

Av samma anledning ombesörjer numera piezo-ventiler insprutningen. Insuget och laddluftkylarna har ändrats. 992 Turbo S andas nu genom fyra ställen i aktern, det vill säga via luftintagen på sidorna och via lamellerna i motorhuven vilket ökar mängden luft som kan pressas in i motorn. Luftfiltren sitter nu i luftintagen på sidorna medan de 14 procent större laddluftkylarna har placerats ovanför motorn där luftflödet genom lamellerna är bättre.

På så sätt har man kunnat kompensera för effektförlusten på grund av partikelfiltren. Chassit har inte bara ett bredare spår fram och bak utan även fälgar i olika dimensioner skodda med sportigare däck, snabbare adaptiva dämpare och en starkare differential på framaxeln.



Joakim Dyrerand:

"Jag är rädd. Glädje ska inte vara kortvarig"

Det kändes ändå ganska givet. När det stod klart att elbilen Taycan Turbo S skulle prestera sprinten till 100 km/h på 2,8 sekunder kunde man dra slutsatsen att 911 Turbo generation 992 skulle vara snabbare. Ingen sätter sig över överikonen.

Siffran är en sak. Det är hur denna kvicka resa förmedlas till föraren, och eventuella passagerare, som är av betydligt större vikt. Jag har ännu inte haft förmånen att uppleva det i nya 911 Turbo men av min kollegas text att döma är det hela tämligen odramatiskt.

Pudelns kärna är dock denna: Kommer du att skratta? Kommer adrenalinet att spruta och följer dopamin och serotonin med av bara farten? För om vi ska vara ärliga är det ju kär man vill bli varje gång man tar en tur med sin sportbil. Speciellt om man har betalat en bra bit över 2,4 miljoner kronor för kalaset.

I vår podd, Bilpodden, har jag och andra redaktionsmedlemmar flera gånger försökt att beskriva körglädje. Vi kom fram till att det finns ett samband mellan antalet sekunder som du kan hålla gaspedalen fälld mot golvet och just total körglädje. I fallet med nya 911 Turbo blir dessa tidsfönster korta. Kurvan som kräver en inbromsning kommer mot dig innan gapflabbet har brutit ut.

Att nya Turbo går att beställa med sportchassi höjer ribban för dess egenskaper på bana. Du kommer att slå ditt gamla varvrekord innan deodoranten i armvecken har börjat jobba. Kanske även innan tre ovan nämnda signalsubstanser har börja rusa genom venerna.

Det finns en 911-modell jag ser fram emot mer på 992-generationen. Det är Carrera T, med den svagaste motorn (som ju faktiskt också har turbo ...), tillsammans med manuell låda och återhållsam utrustningslista. Back to basic, helt enkelt.



4. Från arkivet: Lyxpionjären Lexus LS 600h

Publicerad 2020-04-28 12:18 Av Patrik Lundin



FILM: <https://youtu.be/aAM4aO98MPU>

När vi testade Lexus LS 600h år 2007 var den fullsmetad med teknik som vi idag tar för givet. Exempelvis adaptiv farthållare, som var helt nytt på den tiden.

Under huven på Lexus LS 600h sitter en V8 på knappt 400 hästar. Elmotorn skjuter till ungefär 50 hästar och systemeffekten i LS 600h hamnar på 445 hästar.

Upplösningen på filmen är lite låg, eftersom den är räddad från en gammal server.

[Vintagefilm: Vi kör en unik svensk bil i Ängelholm – och det är inte en Koenigsegg](#)

[Från arkivet: Saab 9-5 Aero](#)



5. Läckan: Nya BMW 5-serie är avslöjad

Redaktören bytbil 2020-04-30

BMW-fansen kan pusta ut, uppdaterade 5-serie får en vanlig grill. En bildläcka från BMW avslöjar hela faceliften på BMW:n. Bilen blir påtagligt lik nya 3-serie.



Allt talar för att bilderna som nu läckt ut på olika internetforum är nya BMW 5-serie G30. Och många är nog lättade att bilen inte får de stora njurarna från X7 och 7-serien. I stället är det något större njurar, strålkastare som knyter an till 3-serien och en överhuvudtaget lite modernare design.

Även stötfångarna har fått sig en översyn, vilket är ett vanligt tillvägagångssätt när en bilmodell ändras mitt i livscykeln. Det är nämligen betydligt billigare att ändra utseendet på plastdetaljer än på plåt. Förändringarna av BMW 5-serie är dock tämligen omfattande.

Bakdelen är också modifierad och har fått nya diffusorer nedtill och nya baklyktor. Även utformningen av själva bakluckan tycks vara annorlunda.

Vad som har hänt med bilen under skalet vet vi inte, men vi kan nog förvänta oss en modernisering av interiören. Ärkerivalerna Mercedes och Audi har precis presenterat uppdaterade versioner av E-klass respektive A6, och BMW vill inte komma på efterkälken.





6. Rykte: Volkswagen planerar en hel serie elbilar för 220 000 kronor

M3 Motor

2020-05-03 18:38

Kanske kan Volkswagen gör elbilen till en folkbil.



Den tyska tillverkaren ska enligt uppgifter vara på väg att ta fram en ny serie billigare elbilar. Målet ska vara att kunna sälja bilarna för 20 000 euro, eller ungefär 220 000 svenska kronor. Det [skriver](#) Automotive News.

Bilarna ska baseras på en kortad version av företagets bottenplatta för elbilar, MEB. Sedan tidigare har Volkswagen bekräftat att man arbetar på att ta fram ett lillasyskon till kommande elbilen ID3, kallad ID1. Det kan mycket väl vara den bil som avses här.

Läs också! [Volkswagen lovar att elbilen ID3 blir billigare än bensinbilar](#)

10 NR FÖR
399:- Spara 539 kr!

+ CAMPINGKATALOGEN
2020 PÅ KÖPET!

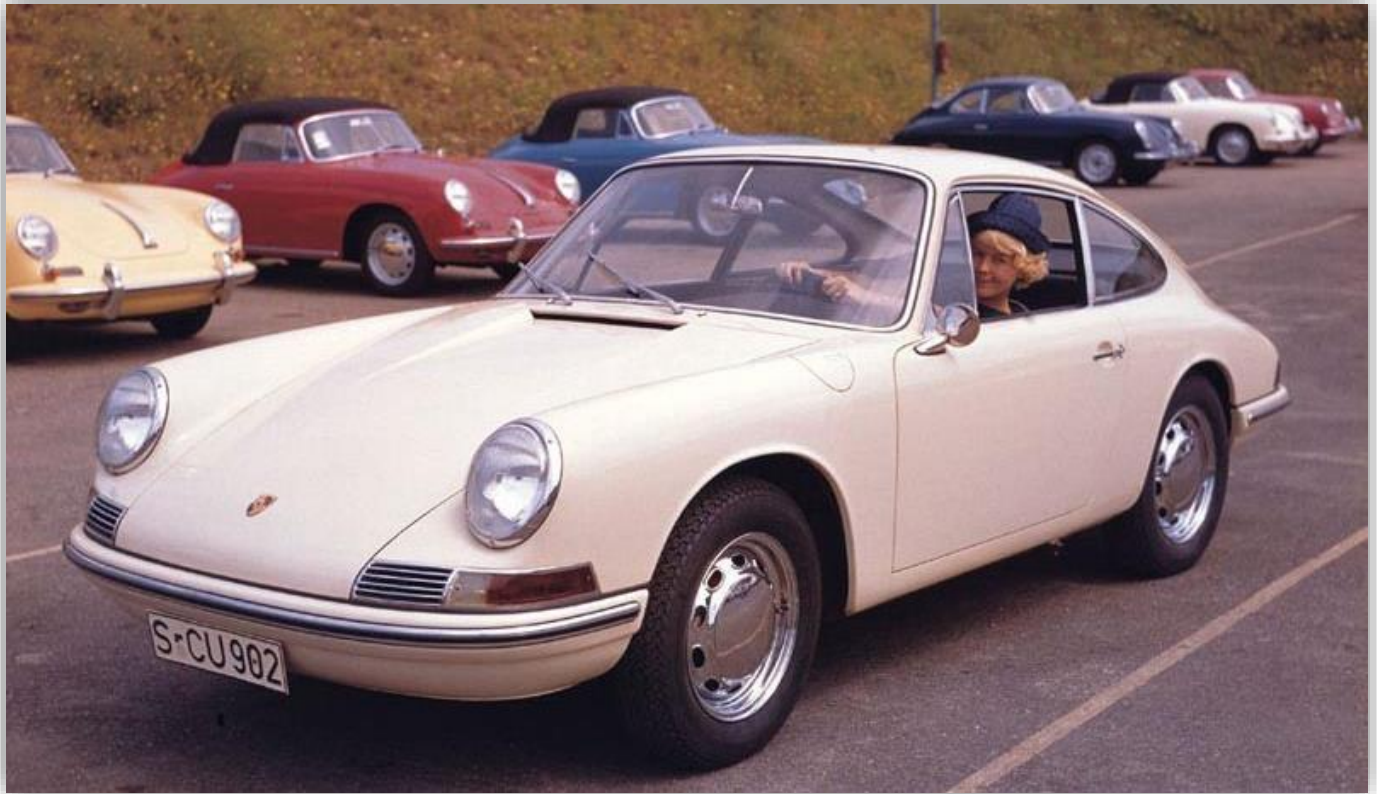
KÖP NU!

* Porto tillkommer med 29 kr

7. Porsche i nummerordning

Publicerad 2020-05-01 7:02 TEXT Mårten Carlsson

Några av Porsches mest kända nummer är 356, 550 och 911, men vad kom därimellan?



Porsche har gjort så mycket mer än sportbilarna dom är kända för. En stor del är konstruktionsuppdrag åt andra som till exempel Volkswagen. Men hur många känner till att dom gjorde en turbomotor redan 1938? (typ107)

Ferdinand Porsches verkstad var i huvudsak en ingenjörbyrå, och han själv började som slags konsult hos Lohner i Wien. Porsches "typ1" var just en elhybrid hos Lohner 1898.

Några intressanta punkter ur nummerlistan.

- typ 24 Trehjuling åt Zündapp
- typ 50 Framaxel till Triumph Gloria
- typ 95 Busschassi till Daimler-Benz
- typ 125 Ett vindkraftverk
- typ 148 Gengasaggregat
- typ 224 Utvärdering av Rolls-Royce Merlinmotor
- typ 294 Bindingar för skidpjäxor
- typ 348 Maskin för göra torvbriketter
- typ 611 Växellåda åt Ferrari
- typ 2603 cockpitdesign för Airbus

Hela listan är intressant och bitvis överraskande läsning - [Här är den!](#)

Läs mer om:



[Porscheparad på Le Mans 1953](#)



[Ett krocktest 1964](#)



[Porsches Jaktvagn](#)



[Porsches undangömda alster](#)



[Studebaker på tyska](#)

8. Nya siffror: Tesla slår förväntningarna

Publicerad 2020-04-30 10:30

Första kvartalet blev överraskande bra för Elon Musk.



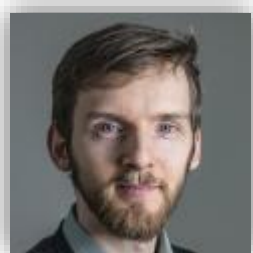
Intresset brukar alltid vara stort när Tesla presenterar sina kvartalssiffror. Många är nyfikna på hur det går för Elon Musk och hans elbillstillverkning.

Årets första kvartal började bra med både ökad vinst och omsättning. Omsättningen ökade med över 30 procent jämfört med första kvartalet förra året och blev något bättre än analytikernas förväntningar.

Om inte coronaviruset dykt upp hade siffrorna förmodligen sett bättre ut, uppger Tesla. Antalet leveranser och därmed även omsättningen påverkades av pandemin.

Model 3 är Teslas överlägset populäraste modell. Tillsammans med sjuven Model Y stod den för 86 procent av alla levererade bilar.

Teslas solcellsavdelning går inte lika bra och det beror enligt Elon Musk på att efterfrågan i princip verkar ha försvunnit helt på grund av coronaviruset. Elon Musk passade också på att kalla regler som tvingar människor att hålla sig hemma under pandemin för "fascistiska".



TEXT Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Fiat Chrysler köper Teslas nollutsläpp](#)

[För att klara tuffare regelverk förlitar sig Fiat Chrysler på Teslas bilar för att sänka snittvärdet av koldioxid.](#)



[Teslas nya läge ger ännu kvickare acceleration](#)

[Mer effekt och sänkt fjädring ska kapa accelerationstiden.](#)



[Tesla uppdaterar Model S och Model X – pressar upp räckvidden](#)

[Ny version av Teslas största modeller får ännu längre räckvidd.](#)



[Nya uppgifter: Tesla Model 3 kommer med ännu längre räckvidd](#)

[Men svenska köpare blir snuvade på den nya modellversionen.](#)

9. Elon Musk tyckte Teslas aktie var för dyr

AV FRODE WIKESJÖ

2020-05-02 KL 12:00

Teslas aktie blev mindre dyr



Tesla-grundaren Elon Musk twittrade under gårdagen att han ansåg att Teslas aktie var för dyr. Detta uttalande ledde till att aktien sjönk nästan tolv procent.

Tidningen The Wall Street Journal frågade Elon om gårdagens tweet var ett skämt och om tweeten hade godkänts av advokater på vilket de endast fick svaret "Nej".

Det är inte första gången som Elon twittrar något som påverkar Teslas aktiekurs. För några år sedan skrev han nämligen att han funderade på att köpa loss Tesla från börsen. Detta ledde till att Elon och Tesla vardera fick betala 20 miljoner dollar i böter.

[Elon Musk och SEC kommer överens om hans twittrande](#)

[Vissa av Musks tweets ska nu granskas av advokat innan de skickas](#)

[Elon Musk har släppt en låt på Soundcloud](#)

[Verkar ha dröm om att bli EDM-stjärna](#)

DAGENS NYHETER.**10. Mysstuga på hjul för kompakt hemester**

UPPDATERAD 2020-05-01 PUBLICERAD 2020-05-01

Den är lite som Skalman, har det mesta med sig och erbjuder dessutom möjligheten till övernattnig. Vi provkör och provsover Volkswagen California Ocean. Det är ett mycket dyrt nöje.



*California är sävlig jämförd med personbilar,
men är rena raketen jämförd med andra husbilar.*

När detta skrivs sitter jag inne vid mitt köksbord med utsikt över infarten, hemförlovad som jag är i dessa coronatider. Där ute står Volkswagen T6.1, en uppdaterad "Folkabuss" som har blivit ännu mera personbilslik, både i detaljerna och vad gäller säkerhetssystemen.

Utrustningsgraden är brutalt hög då detta är campingversionen California Ocean. Med ett baspris på 714. 500 kronor hade jag blivit besviken på något annat. Skatten är dock 18.365 per år de första tre åren och det är inte troligt att den omfattas av Skatteverkets "husbilsförslag" om fyra karensdagar vid avställning i stället för 15.



Två campingstolar stuvats undan i själva bakluckan. Smart och smidigt.



Ett toppmatat kylskåp döljs liksom köket under låsta frostade glasluckor.

Längs förarsidan sitter köksinredningen med gasdrivna kokplattor, tvättho och kylskåp. Bordsskivan är smidigt hängd längs sidan och skjutbar. Den andra sätesraden är skjutbar, vilket öppnar upp en rad funktioner såsom bäddmöjligheter och mer lastkapacitet.

Körningen blir lugn, men den 199 hästar starka fyrcylindriga motorn och sjuväxlade lådan kan göra resan snabbare om så krävs. Fjädringen är mjuk, styrningen avslappnad. Ljudnivån är helt okej.

När bilen åter står stilla är det dags att fortsätta utforska. Via den digitala panelen i taket faller vi upp och ner campingtaket. Via samma panel tändar, släcker och dimrar vi innerbelysningen och startar värmesystemet.



Ombonad förarplats, men inte överdrivet mycket avlastningsytor.

Bilen är en kompakt mysstuga på hjul. Med taket uppfällt och den övre bädden uppfälld mot taket, de bägge framsätena vända bakåt och värme och belysning på – så trivs man.

Att bädda den nedre sängplatsen är enkelt när jag väl listat ut hur man gör. Rutorna mörkläggs med lösa tygsjok och fast monterade rullgardiner. Enda stället det läcker in lite ljus är i ovankant av framrutan. Jag slår på värmaren och kryper till kojs. Bädden är riktigt hård och värmaren växlar i hastighet. Jag kan inte somna. Vänder och vrider på mig, tänker att jag borde fälla upp taket och testa ovanvåningen som har fjädrad madrass. Till slut tar jag kudden under armen med mig in i huset. Den stora fördelen med att hemestra på hemmaplan...

Volkswagen California är en drömbil på många sätt men jag skulle vara noggrann med att testa ut en annan madrass. I övrigt är California Ocean verkligen som en schweizisk armékniv, den kan allt. Men är den köpvärd? Du kommer att få leva ett kompakt semesterliv som långt ifrån passar alla. Självt funderar jag på att i stället stötta hotellnäringsen när corona blåst över.

Volkswagen T6.1 California Ocean TDI199 7DSG 4motion

Miljö

Koldioxidutsläpp: 241 gram/km.

Bränsleförbrukning: 9,0 liter/100 km.

Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris: 714.500 kronor.

Årlig fordonsskatt: 18 365 kronor.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik

Motor: 4 cylindrar, 2 liter, 199 hk vid 3.800 varv/min, 450 Nm vid 1.400 varv/min.

Drivning: Fyrhjulsdrift.

Växellåda: 7-växlad automatlåda.

Acceleration 0-100 km/tim: 9,5 sekunder.

Toppfart: 194 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 490/190/197 centimeter.

Bagagevolym: Maximalt 5.800 liter.

Maximal släpvagnsvikt: 2.500 kilo.

Betyg del för del:

Köregenskaper: 3

Säkerhet: 3

Komfort: 4

Miljö: 1

Ekonomi: 2

Totalt: 13 av 25

Plus

Köregenskaper

Kvalitetskänsla

Smartness

Minus

Pris

Hård sängdyna, Kompakt utförande

DAGENS NYHETER.**11. Även Norge stryper oljeproduktionen**

PUBLICERAD 2020-04-29

TextTT-NTB

Norge minskar oljeproduktionen med 250.000 fat per dag i juni och med 134.000 fat per dag under andra halvåret.



”Den totala norska oljeproduktionen i december 2020 kommer att vara 300.000 fat per dag mindre än vad bolagen har planerat. Regleringen kommer att upphöra vid årets utgång” säger olje- och energiminister Tina Bru (H) i ett pressmeddelande..

Dessutom kommer start av utvinning på flera fält att skjutas upp till 2021.

”Regeringens beslut om att minska norsk oljeproduktion bygger på självständig bedömning och för att säkra norska intressen, skriver Bru.

Norge har dröjt med besked om sin oljestrategi. Nu gör landet för första gången på 18 år gemensam sak med andra stora oljeländer som Saudiarabien och Ryssland för att pressa upp priset, skriver Reuters. Bakgrunden är att coronapandemin och omfattande nedstängning i stora delar av världen har minskat efterfrågan på olja.

DAGENS NYHETER.**12. Erik Wedberg: Bilvärdet rasar – när kommer upproret?**

PUBLICERAD 2020-04-25

Oljepriset och därmed även bensinpriset är lägre än på många år och då borde det väl ha tystnat i de olika bensinupproren? Nej, det finns fortfarande de som tycker att bensinpriset är för högt, och lågt! De flesta verkar dock välja att fortsätta sila mygg och svälja kameler.



Priser på en bensinstation 22 april.

12:18 kronor. Så mycket kostar en liter bensin just nu. Det är en väldig skillnad mot de 16:89 kronor per liter som priset nådde som allra högst i fjol. Rena utförsäljningen. Och med den prisdumpningen borde det väl ha tystnat i de olika bensinupproren som har samlat hundratusentals upprörda bilister?

Nej. I bensinupproret 2.0 ligger nu fokus på att det rekordlåga oljepriset gör att bensinpriset i Sverige snart bara består av skatt. I bensinupproret 3.0 (jo, det finns faktiskt ett till, ett slags antiuppror) är stämningen upprörd för att bensinpriset är för lågt.

Vad båda upproren och alla deras hundratusentals medlemmar blundar för är att bränslekostnaden spelar en mer eller mindre marginell roll för hur mycket det kostar att äga och köra en bil.

Om vi räknar på att en någorlunda genomsnittlig bilist kör 2.000 mil per år med en bil som drar 0,7 liter bensin per mil innebär det en årskostnad på 17.000 kronor med dagens bensinpris. Med det rekordhöga bensinpriset för ett år sedan var årskostnaden 23.000 kronor. Det ger en merkostnad på cirka 500 kronor per månad.

Det låter mycket, men på samma tid som bensinpriset har rasat från 17 till 12 kronor har en genomsnittlig Volkswagen Golf tappat 20.000 kronor i värde. Det är en månadskostnad på drygt 1.600 kronor som de allra flesta bilägare blundar för.

I coronakrisens spår vet ingen vad som kommer att hända med bilars andrahandsvärden. Nybilsförsäljningen riskerar att drabbas hårt, och i värsta fall dra med sig begagnatförsäljningen, vilket kan leda till att din tre år gamla Golf rasar ännu mer i värde. Då är dags att starta ett nytt uppror – **värdeinskningssupproret**.

13. Bilfrågan: Sen service – gäller garantin?

Publicerad 2020-05-01 7:00

TEXT Redaktionen

"Läggs ansvaret på bilägaren trots att det är Volvofirman som inte hinner med sina åtaganden?"



Fråga:

Vi har en Volvo V60 och serviceavtal med en Volvoverkstad. Vid årsskiftet kom ett meddelande upp i bilens display att det var dags för service. Jag ringde i början av januari för bokning av servicetid. Det var inte möjligt att få en tid förrän 20/2 vilket jag tyckte verkade sent. Mycket riktigt så har jag nu sista dagarna fått upp ett meddelande på displayen "Tid för service överskriden" varenda gång bilen startas. Jag förstår att det finns marginaler och bilen känns helt okej men undrar vad som händer om det blir något motorfel? Gäller garantier? Läggs ansvaret på bilägaren trots att det är Volvofirman som inte hinner med sina åtaganden?

Meta Björk Drotz

Svar:

Från Volvo Cars svarar Karin Wik: "I det här fallet har kunden skött sitt åtagande och bokat service när serviceindikeringen visas i bilen, då gäller garantin precis som vanligt."

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

14. Söt bisyssla hos Rolls-Royce

Publicerad 2020-05-01 8:00 TEXT Maria Dahlin

Brittiska lyxbilstillverkaren har ett extraknäck på sidan av bilproduktionen. Personalstyrkan på 250.000 är redo att slå produktionsmål.



Brittiska lyxbilstillverkaren Rolls-Royce må ha tillfälligt stängt bilfabriken till följd av coronaviruset, men på företagets ägor i Goodwood, inte långt från där bilarna sätts samman, råder ändå febril aktivitet.



En kvarts miljon bin, som inte har en aning om vad social distans innebär, trängs och surrar runt 6 bikupor där de producerar exklusiv honung. Bikuporna har döpts till RR-modellerna Phantom, Wraith, Ghost, Dawn, Cullinan – och den sjätte kupan, Spirit of Ecstasy, är en hyllning till märkets kända maskot.

Bodlingen etablerades 2017 för att motverka den minskande populationen av honungsbin i Storbritannien och i år siktar man på att slå produktionsrekord. Hur många burkar det innefattar avslöjar inte Rolls-Royce. Det går inte heller att köpa honungen, den serveras bara till gäster och kunder som hämtar ut sina nya bilar på plats.

Läs mer om:



[Svenskens Rolls-Royce i full blom](#)



[Phantom med rymdsten från Pajala](#)



[Rolls-Royce Cullinan gör pampig entré](#)



[Här är nya Rolls Royce Phantom](#)

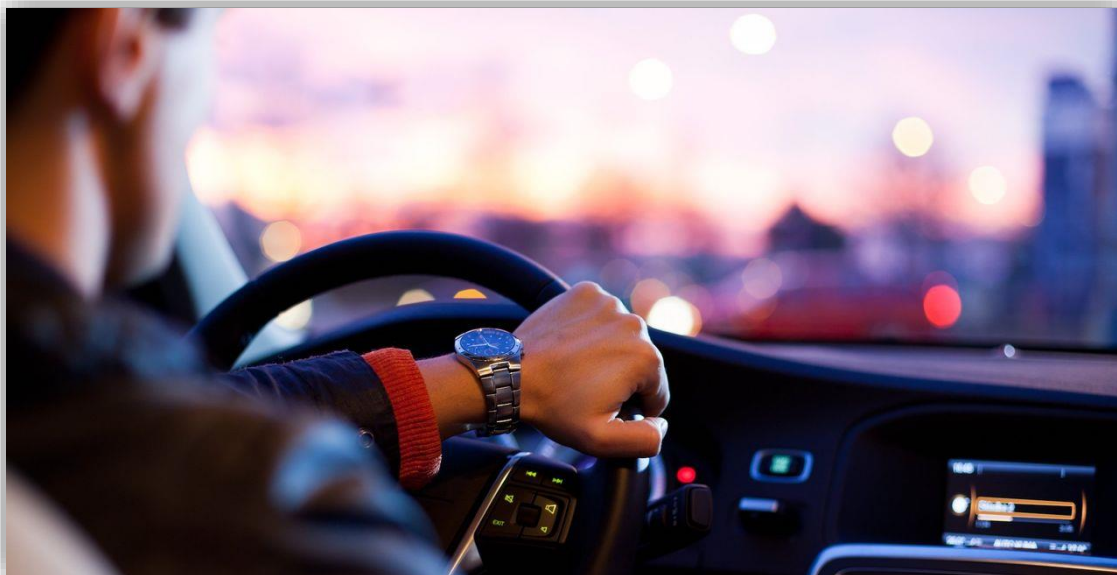


[Rolls-Royce Sweptail unik i sitt slag](#)

15. Delstat i USA skippar det här med uppkörning

AV FRODE WIKESJÖ 2020-05-02 KL 09:00

Ett ok från föräldrarna räcker för körkort



Den amerikanska delstaten Georgia har bestämt sig för att temporärt ge invånarna körkort utan någon formell uppkörning. Det räcker att föraren har ett giltigt körkortstillstånd och genomfört 40 timmars övningskörning så kan hen få ett körkort.

Värt att nämna är att dessa 40 timmar baseras på god tro och är inte något som kontrolleras. Till exempel så räcker det att du kört en sväng runt kvarteret med föräldrarna. De kan sedan de bara skriva i körkortsansökan att de har genomfört 40 timmar med övningskörning och så får man ett giltigt körkort.

Detta kommer dock endast gälla fram till mitten av maj månad, efter det förväntar sig delstaten få igång sina körskolor och uppkörningar igen.



16. Designern bakom Ford Mustang död – här är historien bakom succén

Publicerad 2020-04-30 19:55

Det var en näst intill okänd doldis som stod för den första designskissen av vad som skulle bli en överraskande succé för Ford. Nu har mannen bakom Mustangens utseende gått bort.



Designern bakom första generationen Ford Mustang, modellen som blev en välbehövlig braksuccé för märket, är död.

Gene Haldermans första skiss la grunden till det som skulle bli Ford Mustang, men modellen gick under flera andra namn under utvecklingsfasen – som Cougar, Special Falcon och T-5.



Även om Mustangen nu är uppe i sin sjätte modellgeneration är det förstås den första generationen, som började byggas i mars 1964, som blivit mest känd. Ford gick emot den klassiska regeln i bilbranschen om att lansera nya modeller på hösten och Mustang var kontroversiell av ytterligare en anledning: den skulle locka unga köpare, en kundgrupp som växte sig allt starkare under det tidiga 1960-talet men som förbisetts av Ford och flera andra tillverkare.



**Mustang—exciting new car from Ford Motor Company...
show stopper at the World's Fair**

We think we have pretty fair grounds for showing off our Mustang at the World's Fair. The wonderland setting, our "wonder" car and the Ford Motor Company Wonder Rotunda go together to sum up our feelings about new product ideas at Ford Motor Company. We plan them—from a standpoint of over-all design and engineering—to be nothing short of wonderful.
Like the Mustang, each of our new cars starts

as an original idea, designed to answer your needs in a fresh, distinctive and satisfying way. Then we use the most advanced manufacturing and testing techniques to translate the idea into a fine-quality product.
It's this kind of engineering excellence—from the start of an idea on—that puts tang in the Mustang, thunder in the Thunderbird and zest in all the rest of our Ford-built cars.

When you visit our Wonder Rotunda at the Fair, you'll find another example of how we do things with extra flair. We seat you inside a new Ford-built convertible and whisk you over a Magic Skyway that takes you from the prehistoric past far into a city of the future.
It's a trip that surpasses all expectations—which is what we want for you, at the Fair and in all the products we build.

RISE WALT DISNEY'S MAGIC SKYWAY AT THE FORD MOTOR COMPANY WONDER ROTUNDA, NEW YORK WORLD'S FAIR

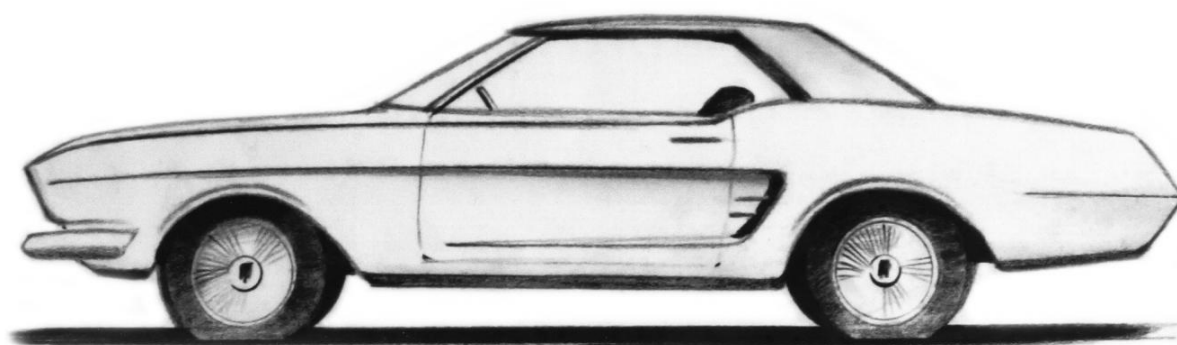
Ford-built means better built  MUSTANG • FALCON • FAIRLANE • FORD • THUNDERBIRD
CORVÉ • MERCURY • LINCOLN • CONTINENTAL

Överraskande lågt pris

I **Fords fokusgrupper** trodde de flesta deltagare att bilen skulle vara betydligt dyrare än den var. Med en låg prislapp blev bilen en överraskande stor succé som tog Ford på sängen. Och det var tur, för modellen var en stor chansning. Bara några år tidigare hade Ford misslyckats med satsningen på lyxmärket Edsel.

För dåvarande chefen för Forddivisionen Lee Iacocca – som senare blev högsta chef för Ford innan han fick sparken och gick till Chrysler som han räddade från ekonomisk kollaps – var Mustangen ett viktigt prestigeprojekt. Det katapulterade honom vidare i hierarkin. Men utan Gene Haldermans skiss och designtänk hade det förmodligen inte blivit samma succé.

– **Att ha levt i 87 år** och ha designat något som är en del av populärkulturen och bilhistorien – han hade en sådan inverkan. Även om han var en fantastisk designer var han en ännu bättre person, säger Jimmy Dinsmore som skrivit en bok om historien bakom Ford Mustang, till [Dayton Daily News](#).



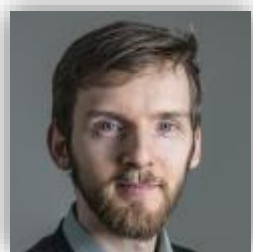
G. HALDERMAN 7-62

Klumpigare med tiden

Med åren blev Ford Mustang klumpigare, tyngre och större vilket fick många entusiaster att klaga. De senaste generationerna har däremot fått betydligt mer positiv kritik. Nu ska Ford bygga en [eldriven crossoverversion av Mustang kallad Mach-E](#).

Gene Halderman jobbade sammanlagt 40 år på Ford och ska ha haft en nedtonad attityd. Han skröt inte om att han designat första Mustangen och det fick han heller inte så mycket uppmärksamhet för. Han lät andra ta åt sig äran.

Gene Halderman blev 87 år gammal.



TEXT Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Eldriven Mustang-SUV med lång räckvidd](#)

[Ford utökar Mustang-familjen med en helt eldriven suv i stora mellanklassen. Ford Mustang Mach-E ska klara upp till 60 mil på en laddning med största batteriet.](#)

17. Klassiskt bilmärke: Humber

Publicerad 20 april 2011

Humber är ett av alla dessa brittiska märken som mer satsade på värdighet än på att komma fort fram i trafiken.



HUMBER SUPER SNIPE SERIES II 1960

Precis som för så många andra bilmärken började alltihop med en driftig man som byggde velocipeder. Med den exploderande industrialismen i the Midlands blev det naturligt att snegla på, och snabbt förföras av, självgående apparater och år 1898 byggde Thomas Humber sitt första motorfordon.

Det följdes snart av en rad så kallade "forecars", märkliga fordon med passageraren längst fram och därmed närmast den blivande olycksplatsen. Humber byggde också mer konventionella bilar från 1901 men de hade en mycket speciell detalj: ratten hade bara en eker, precis som på Citroën-paddan drygt 50 år senare!

Tvärtemot många andra tidiga bilbyggare satsade Humber envetet på kardandrift. Firman försökte också att åren kring 1905 med viss framgång bygga en liten, lätt och pålitlig bil kallad Humberette. Ett flertal modeller i olika storlekar lanserades åren fram till krigsutbrottet 1914.

Efter världskriget försökte Humber att hålla en strikt linje, vilket innebar att företaget byggde familjebilar av hög klass. Fast de var inte precis tekniskt framåtblickande, snarare litet ålderdomliga i konstruktionen.



Humber Humberette 8HP 1913

Monty åkte på ballongdäck

I slutet av 1920-talet övertog Rootes tillverkningen av Humber och det innebar bland annat en ny serie av sexylindriga motorer. Nu började modellnamnen Snipe och Pullman att användas. Den senare var en förlängd version av Snipe, och båda namnen kom att följa Humber ända till slutet av 1976.



1957 Humber Super Snipe Pullman

Sexor var Humbers melodi under 30-talet. 40-talet överlevde man ganska behändigt genom att under kriget sälja Snipe-versioner som stabsvagnar. Sålunda var general Montgomerys öppna stabsvagn just en Humber Snipe med rejäla ballongdäck.

Liksom alla andra engelska tillverkare mötte man efterkrigstiden med skåpmat av 1940 års tänkta modell. Dock fanns det en modernisering i Humber-programmet och det var att bromsarna var hydrauliska istället för mekaniska.



Hawk 1959

Förutom med sexorna mötte man de hårda efterkrigstiderna med en mindre och fyr-cylindrig modell kallad Hawk, förmodligen den modell som säkrade märkets överlevnad. Hawk-motorn var en sidventilare baserad på 30-talets Hillman Fourteen, prestanda var alltså inte prioriterat.



Hawk Super Snipe 1959

Uppsnofsad Hillman

1953 fick modellerna Super Snipe och Pullman toppventilare och ett år senare kom denna nymodighet också till Hawk. Ditintills hade Humber-bilarna varit rambyggda men 1957 kom en ny och självbärande Hawk.

1959 återkom Super Snipe fast nu som en modernare konstruktion med 2,6-litersmotor, som snart ersattes av en trelitersmaskin. Med den motorn kom också skivbromsar fram. Några år senare föll man för det amerikanska tricket med dubbla strålkastare.



Humber Sceptre Mark II 1965-67

Eftersom Humber ingick i Rootes-koncernen blev det en del lånande av delar och konstruktioner från framför allt Hillman. Humber Sceptre från 1964, en påkostad vagn, var baserad på Hillman Super Minx.



Humber Sceptre Mark III 1967-76

Några år senare upphörde tillverkningen av större Humber-modeller och från 1968 fanns det bara en Humber – Sceptre med 1,7-litersmotor. I själva verket var det en uppsnofsad variant av Hillman Hunter.

Besynnerligt nog hankade sig Humber fram ända till 1976. Då var Rootes-koncernen historia och ruljangsen sköttes av Chrysler Europé. Det gick så där, på sin höjd.

Visst är det en trist historia när ett en gång högt aktat märke försvinner, men engelsk bilhistoria är full av sådant elände, precis som den amerikanska där fina märken som Packard och Studebaker försvann så sent som på 50- och 60-talen.

18. Hansen vill försvara VM-guldet

Text: Mikael Johansson

Publicerad: 2020-05-01 15:12

Regerande rallycrossvärldsmästaren Timmy Hansen och hans lillebror Kevin har offentliggjort att de kör ytterligare en säsong i rallycross-VM med var sin Peugeot 208.



I år kommer Team Hansen helt vara baserat i Götene och liksom tidigare styras av Kenneth och Susann Hansen tillsammans med chefsingenjören Graham Rodemark.

Fjolårets framgångar gav familjen flera fina utmärkelser. Bland annat fick Kenneth ta emot Bilsport Special Award och Timmy utsågs till Årets Rallycrossförare inom ramen för Bilsport Award.



19. Formel 1 närmare en säsongstart...

Skrivet den 27 april 2020 kl 19:01

av Janne Blomqvist | [238 kommentarer](#)



Ett utkast till kalenderplan för Formel 1 presenterades idag

Vi ser ut att komma en aning närmare en start av Formel 1-säsongen 2020, samma dag som Silverstone och Paul Ricard meddelade att man ställer in årets upplaga av Storbritanniens och Frankrikes GP skickade Formel 1 ut en pressrelease som sa att man siktar in sig på en ny kalender med 15-18 race. Säsongen enligt denna nya kalender ska dra igång den 5 juli i Österrike på Red Bull Ring och rundas av i Mellanöstern med Bahrain och till sist Abu Dhabi som behåller säsongsfinalen. Chase Carey sa vidare att man planerar att köra Europasäsongen under juli/augusti, Euroasia/Asien under september/oktober, Asien/Amerika oktober/november och Mellanöstern i december.

Mer detaljerad kalender än så här fick vi alltså inte och den är fortfarande inte bekräftad på något sätt och kräver självklart att hälsoläget tillåter körning enligt den plan som presenterats. Skulle gissa att kalendern internt är mer eller mindre klar men har sannolikt några frågetecken fortfarande som behöver rätas ut innan den kan bekräftas och presenteras fullt ut.

Hur trovärdigt det är att kunna genomföra 15-18 race enligt ett schema som ovan är svårt att svara på. Red Bulls Helmut Marko har i media sagt att racet på Red Bull Ring blir av vilket styrks av lite andra uppgifter jag har från folk med god insyn som också de hävdar att ett första race för säsongen blir i Österrike den 5 juli. Att Chase Carey går ut idag och säger att målsättningen är att köra är egentligen inget nytt, så har det låtit rätt länge men dagens release är ändå ett tydligt tecken på att något är på väg att hända i frågan och när jag lägger ihop allt man hört och läst bedömer jag det som trovärdigt att det faktiskt kan bli en F1-säsong 2020 tillslut. Hur lång den blir och hur många race den kommer innehålla är inte helt klart än, det är tämligen uppenbart då Carey inte presenterade en klar kalender utan bara en plan för i vilka världsdelar och ungefär när man är i respektive del av världen.

Det mest troliga är att Europadelen körs utan publik men som Carey skriver i sitt uttalande så hoppas man kunna ha publik närvarande någon gång innan säsongen är över.

För teamen återstår också en hel del innan man är operativa igen. Fabrikerna är fortfarande stängda och kommer så vara ända fram till början på juni och det är en hel del som behöver göras på den korta tid man hinner ha öppet innan det första tänkta racet i början på juli. Teamen måste också, tillsammans med Formel 1, reda ut hur man ska resa till, bo och verka i respektive land. Inte är helt okomplicerat som läget är och frågan är om det finns besked att få kring vad som gäller redan nu eller om man helt enkelt måste avvakta utvecklingen. Detta kan absolut bli ett hinder som blir för svårt för Formel 1 och teamen att klara av även om jag gissar att det pågår mycket möten med alla berörda myndigheter i varje land redan nu.

Jag börjar faktiskt, om än lite försiktigt, tro att det kan bli en Formel 1-säsong 2020. Självklart är det lätt att skjuta ner dagens release från Formel 1 och Chase Carey som ren desperation och önsketänkande till för att hålla ev sponsorer nöjda. Men det faktum att Liberty frigjort 10 miljarder svenska kronor i likvida medel ger mig ändå en känsla av att man menar allvar och jag tror framförallt inte man är så dumma att man skulle göra dagens utspel utan att ha hyggligt torrt på fötterna. Formel 1 kan självklart inte påverka vad som händer med Coronaviruset framöver vilket är en osäkerhetsfaktor som man får leva med men inte ett ens spridningen av ett elakt virus håller i sig för evigt och när detta rimligen mattas av är Formel 1 av allt att döma redo att sparka igång

Kan rekommendera morgondagens F1-podd där Scott Mitchell gästar och självklart hjälper oss att reda ut turerna kring en ny kalender.



Puch Montana

SLUT