



Jaguar Mark V Saloon 1948–51

1. Fyra tidigare Audichefer åtalas efter dieselskandalen
2. Audis nya bildator blir tio gånger snabbare än i dag
3. Röda siffror för BMW
4. BMW M235i xDrive Gran Coupé imponerar inte i älgtest
5. BMW Motorrad presenterar R 18 Dragster
6. Så har Tesla kört ifrån konkurrenterna med Model Y
7. Hård kritik mot "smarta farthållare"
8. Kunderna efterfrågar prestanda-elbilar
9. Bentley håller på med "revolutionerande" elektrisk drivlina
10. Fiat ska bygga lite billigare elversioner av 500
11. Här är Cadillac Lyriq
12. Ferraris första laddhybrid försenad på grund av corona
13. Specifikationer för nya Hyundai Santa Fe
14. Hongqi E-HS9 är en lyxig elsuv med brutal front
15. Leveranserna av Bugatti Divo drar igång
16. McLaren F1 värderad till 16 miljoner pund
17. Chrysler Special 1953 av Ghia
18. Renault 4CV 1946–1961
19. Här fixar jag det tråkiga F1 på fem minuter
20. Ken Block ska köra rallycross med eldriven Ford Fiesta
21. Citroen samutvecklade elektrisk rallycross-biluppsättning för debut
22. Lewis Hamilton vann Spanien GP - stor ledning i VM

1. Fyra tidigare Audichefer åtalas efter dieselskandalen

Publicerad 2020-08-06 kl 13:13

Text Erik Söderholm

De fyra personerna ska ha känt till utsläppsfusket utan att stoppa det, hävdar åklagaren.



Trots att det snart gått fem år sedan Volkswagens utsläppsskandal avslöjades är affären långt ifrån över. Dieseltgate har hittills kostat koncernen miljardbelopp.

Åklagare i München uppger nu att ytterligare fyra tidigare Audichefer åtalas för brott i samband med utsläppsskandalen. Personerna är inte namngivna men tre av dem är tidigare styrelsemedlemmar och en av dem är en tidigare avdelningschef.

De fyra personerna anklagas för bedrägeri, osant intygande och falsk marknadsföring, uppger tyska tidningen Handelsblatt.

Enligt åklagaren kände personerna till utsläppsfusket utan att stoppa det eller försäljningen av bilarna.

Relaterade artiklar

[Volkswagen förlorar ännu ett rättsfall om dieseltgate](#)

[Kan tvingas betala miljardbelopp i ersättning.](#)

[Dieseltgate: Nu ställs tidigare Audichefen Rupert Stadler inför rätta](#)

[Anklagas för att ha känt till utsläppsfusket.](#)

2. Audis nya bildator blir tio gånger snabbare än i dag

Publicerad 2020-08-06 kl 10:28, text Erik Söderholm

Den nya centralenheten kan hantera fyra gånger fler komponenter än i dagens bilmoddeller.



Audi har visat upp en ny version av "centraldatorn" som ska finnas i alla nya modeller framöver. Den blir tio gånger snabbare än i exempelvis dagens elbilmodell e-tron.

I dag förlitar sig många av bilens sensorer (för bland annat antisladdsystem, styrning och bromskraftåtervinning) på helt separata kontrollenheter. I framtiden ska all kommunikation gå via en ny modul som ska klara av att hantera upp till 90 komponenter runt om i bilen, jämfört med 20 i sin nuvarande form.

Den nya "superdatorn" fungerar i alla typer av bilar oavsett bränsle och om de är fram- eller fyrhjulsdrevna. Den har även stöd för uppdateringar via nätet och så kallad V2I-teknik som innebär att bilen kan kommunicera med trafikljus.

– Vi kommer även kunna öka effektiviteten i drivlinan, säger Klaus Diepold, som är ansvarig för utveckling av nätverksarkitektur på Audi.

Läs också: [Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?](#)

Relaterade artiklar

[Audi SQ7 och SQ8 byter ut diesel mot bensin](#)

[Audi A6 i långtest: Enda felfria bilen har börjat strula](#)



3. Röda siffror för BMW – första gången på över 10 år

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-08-06, 14:41

Redovisar en förlust på 6,8 miljarder kronor under det andra kvartalet.



Det andra kvartalet i år blev BMW:s första med röda siffror på över ett decennium, rapporterar [Automotive News](#). Det gångna kvartalet backade BMW med 666 miljoner euro. Senaste gången en av BMW:s kvartalsrapporter visade förlust var under 2009. Under andra kvartalet förra året gjorde BMW en vinst på 2,2 miljarder euro, motsvarande cirka 22 miljarder svenska kronor.

Trots förlusten under det andra kvartalet, siktar BMW på att göra vinst i slutet av året.

"Vi ser fram emot årets andra halva med försiktig optimism och siktar på att ha en bruttovinstmarginal på mellan 0 och 3 procent för hela året. Innan pandemin hade vi budgeterat för en bruttovinstmarginal på mellan 2 och 4 procent", säger BMW:s vd Oliver Zipse i ett uttalande.

Detta kommer dock inte som någon överraskning för BMW, som redan i maj flaggade för att det kunde bli förlust under andra kvartalet.

[AB Volvo redovisar förlust – men mindre än förväntat](#)

[Miljardförlust för Volvo Cars under första halvåret](#)

Feber

4. BMW M235i xDrive Gran Coupé imponerar inte i älgtest

AV BOBBY GREEN 2020-08-07 KL 13:00

Än slank han hit, än slank han dit



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

KM77 har nu kört älgtest med BMW M235i xDrive Gran Coupé och den presterade inget vidare. Problemet var att man inte fick tillbaka bilen på rätt spår tillräckligt snabbt efter att ha gjort de snabba svängarna och resultatet blev att man hamnade i konerna istället. Först när man sänkte hastigheten till 68 km/h gick det utan att några koner fick sätta livet till. Mercedes-Benz CLA 200 var dock ännu sämre och där tvingades man sänka till 66 km/h för att det skulle gå vägen.

Bonusklipp nedan.



FILM: <https://youtu.be/6wDkOqJMwT4>



[BMW presenterar 2-serie Gran Coupé](#)
[Minst i slanka fyrdörrars-ligan](#)



[Tesla Model 3 i ett älgtest](#)
[Smidig som en snok](#)



[Jaguar I-Pace gillar inte älgtest](#)
[Låser ena framhjulet](#)



5. BMW Motorrad presenterar R 18 Dragster

AV BOBBY GREEN

2020-08-06 KL 10:40

Byggd av Roland Sands



FILM: <https://youtu.be/2sq8wBhBqE0>

Den världskända designern Roland Sands har fått lägga sin hand på BMW:s nya glidare R 18 som presenterades i våras och resultatet är R 18 Dragster. Så här förklarar Roland hur designtänket kring bygget gick (översatt av Google):

"Med en motor som är så synligt mittpunkten, tänkte jag genast på muskelbilar. Min familj har alltid varit i att gå snabbt och min pappa var en drag racer, så jag tyckte det var vettigt att strippa cykeln ner till det väsentliga och forma den för att gå fort på ett rakt spår."

Det man har gjort är att sänka hela hojen, ta bort baken och modifierat både fram- och bakskrmen. Som ni kan se har man även plockat bort fjädringen bak. Avgassystemet är ett nytt tillverkat för hand i rostfritt stål. Broms- och kopplingshandtag är nytt och framgaffeln har man hämtat från en BMW R nineT. Frambromsarna kommer från BMW S 1000 RR. Den nya dynan är framtagen av företaget Saddlemen. Allt som allt tog bygget ungefär tre och en halv månad att få till.

6. Så har Tesla kört ifrån konkurrenterna med Model Y

Jan-Erik Berggren

7 augusti 2020

Mercedes, Volvo, BMW och Audi är bara några av alla som försöker köra ifatt Tesla i elbilsracet. Men tycks Tesla hela tiden hitta på nya tekniska finesser och innovationer som gör att de håller ledningen. Nu ser bilvärlden fram emot Model Y – ja, vissa i alla fall.



Det fanns en tid då det mesta om Tesla handlade om räckvidd och om det här med elbilar var så klokt egentligen. Sen kom en period med problem. Tesla missade produktionsmål och det var svårt att gå från mer eller mindre handbyggda bilar till storskaliga bilfabriker.

Ja, och så har vd Elon Musk hela tiden gjort sina egna små utsvävningar.

Men kanske är det hög tid att vi ägnar lite mer tid åt själva tekniken och vad det är som gör att Tesla fortfarande har längst räckvidd, uppdatering över nätet och svårslagen mjukvara?

Branschtidningen Automotive News bad bilanalytikern Sandy Munro dyka ner i kommande [Tesla Model Y](#). Enligt Munro var [Tesla Model 3](#) tio år före alla andra inom vissa områden och när han nu bryter ner Model Y ser han ytterligare tre till fyra års försprång till konkurrenterna. Det här är vad som sticker ut på Model Y:

Värmepump och klimatkontroll

Tesla har utvecklat en ny typ av värmepump som de döpt till Octovalve. Idén har kommit från rymdindustrin och luftkonditionering, värme och ventilation ska nu skötas betydligt effektivare än tidigare. Pumpen kan värma kupén snabbare trots att den är mindre och innehåller färre rörliga delar. Den är också billigare att bygga och kräver inte lika mycket energi som de i andra Teslamodeller.

Elektronik

Tesla har utvecklat tredje generationens chassikontrollsystem som är mer integrerat i hela bilen än tidigare. Men framför allt har Tesla utvecklat en egen processor som ska klara morgondagens krav för snabba beräkningar och beslut för självkörande bilar. Tidigare köpte Tesla processorer från Nvidia men nu har Tesla det som enligt Musk är ”världens bästa processorchip”. Processorn klarar fler beräkningar än Nvidia-processorn men kostar bara 80 procent av Nvidias pris. Därmed har Tesla råd med ett backup-chip ifall det första går sönder.

Elmotorn

Tesla har bytt från koppar till aluminium i den rotor som sitter i induktionsmotorn. Model 3 har koppar men Model Y får aluminium.

Batteri

Model Y har samma 75 kWh-batteri som Model 3 men [Teslas batteripartner Panasonic](#) samt det nya partnerskapet med CATL ska fortsätta att utveckla den kemi som finns inuti batterierna. Tesla använder cylindriska batterier och inte de rektangulära paket som flera konkurrenter använder. Enligt Tesla är de runda lättare att paketera och de är också billigare.

Uppdatering över internet

Flera konkurrenter erbjuder viss uppdatering över internet men för den etablerade bilindustrin har det här varit en svår nöt att knäcka. Tekniken och viljan finns där men hela service- och återförsäljarnätet kämpar emot. Tesla har inte det problemet alls som en ny och fristående aktör. Därmed kan de också uppdatera bilen löpande via internet.

Snabbladdning

Tesla fortsätter att bygga ut sitt nät av snabbladdare världen över och har i dag närmare [20 000 laddpunkter](#). Nu byggs tredje generationen stationer som kan ladda en Model 3 med 250 kW. Nya [Volkswagen ID.3](#) kommer lite senare upp i halva den siffran.

[Audi e-tron](#), [Mercedes EQC](#), [Volkswagens ID-familj](#) och nya elbilar från [Nissan](#), [Ford](#), Volvo och BMW kan matcha Tesla på flera områden men enligt Sandy Munro kommer det att dröja många, många år innan de kan erbjuda samma tekniska bredd till samma relativt låga pris.



Jan-Erik Berggren

7. Hård kritik mot ”smarta farthållare” – ett fel var 14:e kilometer

Publicerad 2020-08-06 kl 16:29, text Erik Söderholm

I en ny genomgång får biltillverkarnas halvautonoma system hård kritik. Flera av dem kraschade in i en stillastående bil.



Systemen som kan ta över delar av körningen under vissa förhållanden har ofta brister och fungerar inte alltid som tänkt, visar en genomgång som amerikanska organisationen AAA gjort.

AAA rekommenderar att biltillverkarna begränsar när systemen kan aktiveras, till exempel enbart vid bra väder eller på vissa typer av vägar. Systemen har enligt AAA inte blivit mycket bättre än 2018 när ett liknande test gjordes.

– **Biltillverkarna** måste jobba för mer pålitlig teknik, säger Greg Brannon som är organisationens chef för bilteknologi.

Läs också: [Test av autobroms i 19 bilar: Här är modellerna som är överlägset bäst](#)

Missade stillastående bil

Fem olika system har testats under 650 mils körning och i snitt uppstod ett problem var 14:e kilometer. Många av felen rörde systemen som ska hålla bilen i sin fil, men vissa system missade också en stillastående bil vid sidan av vägen för att simulera ett nödläge. Vid två av tre tillfällen kraschade testbilen in i den stillastående bilen vid en snitthastighet av 40 km/tim.

Vid flera tillfällen slutade även systemen fungera med minimal förvarning till föraren, som då blev stressad att ta över körningen själv.

De fem bilarna som testades i år var BMW X7, Cadillac CT6, Ford Edge, Kia Telluride och Subaru Outback. Bilarna har testats med olika förare vid olika testcenter och med teknik för att övervaka förarna under körningen.

Inte självkörande

Biltillverkarnas svar på den här typen av test går ofta ut på att systemen inte är tänkta att göra bilen helt självkörande under alla förhållanden, och att föraren alltid måste vara alert och redo att ta över körningen själv.

Den här typen av system fanns tidigare bara i dyra lyxbilar, men när de nu börjar dyka upp även i billigare "folkbilar" ser AAA en risk för att mindre insatta bilägare förlitar sig på att systemen alltid fungerar.

Läs också: [Bilar misslyckas ofta att bromsa för fotgängare](#)

[Trots att fler och fler fordon får autobroms med fotgängarskydd fungerar det inte i alla lägen.](#)



8. Volkswagen: Kunderna efterfrågar prestanda-elbilar trots sämre räckvidd

Av Wiggo Björck, Publicerad i 2020-08-06, 12:30, uppdaterad 2020-08-06, 16:14

Tillverkaren uppger att en del av kunderna efterfrågat sportiga elbilar med högre prestanda, även om det innebär sämre räckvidd. Volkswagen kommer därför komma med mer hetlevrade versioner av sina elbilar som kommer kallas GTX.



Volkswagen tycker sig se en marknad för sportiga elbilar som prioriterar prestanda över räckvidd, uppger [Autoblog](#).

– Det finns en marknad. En del kunder efterfrågar att vi ska visa vad som är möjligt. Det är en avvägning mellan prestanda och räckvidd, eftersom det finns ett direkt förhållande mellan de två. Det finns definitivt en marknad, ett intresse från kunderna. De är köpare som föredrar prestanda eftersom de inte prioriterar räckvidden, säger Volkswagens elbilschef Thomas Ulbrich till Autoblog.

Som **Recharge** [tidigare rapporterat](#) planerar Volkswagen att lansera fyrhulsdrivna prestanda-versioner av sina eldrivna ID-modeller som pryds med namnet "GTX". Först ut kommer suven ID 5 GTX som bygger på [konceptbilen ID Crozz](#) som visades upp 2017.

Volkswagen har inte delat med sig av några prestandasiffror men baserat på Ulbrichs uttalande låter det inte omöjligt att modellen offerar lite av konceptbilens WLTP-räckvidd på 50 mil och istället erbjuder mer systemeffekt än 306 hästkrafter och 437 newtonmeter.

Samtidigt ligger VW:s fokus egentligen på volymbilar över mer nischade alternativ, noterar Autoblog. Folk-elbilen [ID 3](#) går [att beställa](#) sedan slutet av juli och erbjuds ännu inte något prestanda-fokuserat utförande. [Crossoversuven ID 4](#), som likt både ID 3 och ID 5 bygger på VW-koncernens elbilsplattform MEB, väntas lanseras senare i år.

Att bygga en elbil för prestanda är problematiskt eftersom en prestandabil i regel ska ha så låg vikt som möjligt. Samtidigt behöver idag en elbil ett stort, tungt batteripaket för att få en acceptabel räckvidd. Autoblog noterar att [McLaren pekade på den problematiken](#) som anledning till varför de valt att vänta med att bygga en elbil tills 2025. Volkswagen applicerar i sin tur lärdomar från sin eldrivna tävlingsbil ID R som tidigare slagit rekord [på både Nürburgring](#) och [baktävlingen uppför Pikes Peak](#).

– **Tanken är att vi** kommer förlänga räckvidden om och om igen genom att förbättra vår batteriteknologi och bygga mer effektivare drivlinor. Jag tror att, längre fram, kommer det passa perfekt ihop, och vi är övertygade att det finns en marknad för sportiga elbilar, säger Thomas Ulbrich till Autoblog.

Det låter med andra ord som att vi kommer få vänta ett tag innan de första GTX-bilarna står i bilhallarna.



[PROV: Volkswagen ID.3](#)



[Vassare variant av Volkswagens elsuv – får GTX-emblem](#)



[Volkswagen GTX - elbilar med fyrhjulskraft](#)



9. Bentley håller på med "revolutionerande" elektrisk drivlina

AV BOBBY GREEN 2020-08-07 KL 12:20

Ska hamna i produktionsbil 2026



Bentley presenterar nu ett nytt forskningsprojekt där målet är att ta fram en elektrisk drivlina som inte behöver de sällsynta magneterna som återfinns i jorden och som är svåra att få fram i större skala. Den ska heller inte behöva koppar-lindningarna och resultatet är något som både är kostnadseffektivt och som går att återvinna på ett bra sätt när det är förbrukat.

Projektet som kallas för OCTOPUS (Optimised Components, Test and simulatiOn, toolkits for Powertrains which integrate Ultra high-speed motor Solutions) finansieras av Storbritanniens Office for Low Emission Vehicles och är ett samarbete med Innovate UK.

Bentley räknar med att kunna använda den nya drivlinan i en produktionsbil 2026 - samma år som de ska presentera sin första elbil.



Bobby Green

10. Fiat ska bygga lite billigare elversioner av 500

Jan-Erik Berggren

7 augusti 2020

Fiat har börjat bygga sin nya elbil Fiat 500 i Mirafiori-fabriken utanför Turin. Alla som beställer en bil nu får versionen La Prima, oavsett om du beställer en kombikupé eller en cabriolet. Men redan i oktober ska Fiat släppa priser på några lite billigare versioner.



Det är i en intervju med den italienska tidningen La Stampa som Fiatchefen Olivier Francois avslöjar att det kommer billigare 500:or framåt senhösten. Några exakta priser ville däremot inte Francois berätta om men det ska enligt uppgift handla om en anpassning till konkurrenterna i segmentet.

I Italien kostar en [Fiat 500 La Prima](#) 34 900 euro med ett påslag på 3 000 euro för cabrioletversionen. De första leveranserna ska ske i Italien, Spanien och Nederländerna i oktober och följs sen av Tyskland i november. Det finns inga uppgifter om när de första bilarna ska komma till vare sig Sverige eller Norge men båda länderna har en het elbilsmarknad så vi kan hoppas få åtminstone samma köplats som Tyskland.

Priserna i Italien inkluderar installationen av en laddbox. I Sverige kostar Fiat 500 la Prima 409 900 kronor, för cabrioletversionen, respektive 384 900 kronor för kombikupén.

Fiat har räknat med att bygga cirka 14 000 La Prima och vill sälja 500 bilar per land där det finns representation. En lite udda strategi eftersom det till exempel i Norge säkert går att sälja betydligt fler än 500 bilar redan i höst.

När produktionen är i full gång räknar Fiat med att bygga 80 000 elbilar per år och alla ska säljas i Europa. Blir det export så står Brasilien och USA först i kö.

Fiat 500 har en räckvidd på 32 mil enligt körcykeln WLTP men används körcykeln som tagits fram för enbart stadstrafik klarar 500 40 mil.

Batteriet är på 42 kWh och motorn utvecklar 116 hästkrafter.

Jämfört med dagens standard-500 är elversionen sex centimeter längre, lika mycket bredare och två centimeter högre. Hjulbasen har ökats med två centimeter. Toppfarten är begränsad till 150 km/tim.

Snabbladdningen klarar 85 kW vilket betyder att det tar fem minuter att ladda fem mil. 80 procent av batteriet laddas fullt på 35 minuter. Använder du en laddbox hemma på 7,4 kW tar det sex timmar att ladda batteriet fullt.

Fiat har plockat in flera assistanssystem i La Prima men utrustningspaketet kommer att variera när hela modellprogrammet är presenterat.

Fiat 500 La Prima ska provköras redan i augusti och du kan läsa om bilen i en Teknikens Värld redan i september. Fiat 500 är en av kandidaterna till Car of the Year 2021 där konkurrensen kommer främst från elbilsrivaler som [Volkswagen ID.3](#), [Ford Mustang Mach-E](#) och [Polestar 2](#).

Fiat ska fortsätta att sälja sin bensindrivna [Fiat 500 Hybrid](#) parallellt men den modellen väntas få en lättare uppdatering.



Fiat 500 Topolino 1936 – 48



11. Här är Cadillac Lyriq – och det är inte Cadillacs kommande elbil

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-07, 10:25

Cadillac Lyriq är 80 procent av Cadillacs kommande elsuv.



Cadillac har pratat om att de har en elsuv på gång länge nu. Och nu har de äntligen visat upp den färdiga bilen. Typ. Cadillac Lyriq, som bilen heter, är fortfarande bara en "show car", men 80-85 procent av det vi idag ser i Cadillac Lyriq följer med till produktionsbilen som börjar säljas 2022, rapporterar Carscoops.

Lyriq är byggd på GM:s nya elbilsplattform och har den drivlina som GM kallar för "Ultium". Det innebär ett batteri på 100 kWh och en räckvidd på 48 mil. Ock liksom många andra elbilar går den att få med antingen bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift. Likströmsnabb-laddning ska vara möjligt i upp till 150 kW.

Invändigt sitter en 33-tums LED-skärm som enligt Cadillac har den högsta pixeldensiteten av alla skärmar hittills inom bilindustrin.

En annan intressant detalj är att Cadillac med Lyriq introducerar en typ av brusreducerande teknik som vi tidigare sett i hörlurar. Mikrofoner i kupén ska plocka upp det de ljudvågor som kommer från däck-, väg- och vindljud och sedan via bilens högtalare skicka ut ett ljud som neutraliserar det.

Som sagt, det återstår att se vilka delar av Cadillac Lyriq som ingår i de 80 procent som når den färdiga bilen.





[Cadillac släpper elbil – här är första bilderna](#)



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



12. Ferraris första laddhybrid försenad på grund av corona

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-08-07, 13:00

Coronapandemin har försenat produktionsstarten av Ferraris första laddhybrid SF90 Stradale. SF90 skulle ha börjat levereras under första halvan av 2020 men har nu skjutits upp till i slutet av året istället. Förseningen ska ha haft stor påverkan på Ferraris finanser.



Produktionsstarten av den 1000 hästkrafter starka superladdhybriden [Ferrari SF90 Stradale](#) har inte helt oväntat försenats av landets två månader långa nedstängning från mars-maj på grund av coronapandemin.

Kundleveranser av modellen, som både är Ferraris första laddhybrid och märkets kraftfullaste någonsin med sina 1000 hästkrafter, skulle ha börjat under första halvåret 2020. De första leveranserna kommer nu ske senare i år, [rapporterar Auto News](#).

Ferraris fabriker i Maranello och Modena öppnade upp igen den 8 maj efter att ha varit helt nedstängda sedan 14 mars. Nedstängningen är den längsta i tillverkarens 73-åriga historia.

– Förseningen är den huvudsakliga orsaken till justeringen av mittpunkten av vår vinstprognos för helåret, sa Ferraris vd Louis Camilleri under en telefonkonferens om tillverkarens andra kvartalsrapport enligt Auto News.

Camilleri tillade att Ferrari är "övertygade att leveranser till våra klienter kommer börja tidigt under det fjärde kvartalet". Däremot kommer den så kallade inkörningsfasen av produktionen "oundvikligen" försenas.

Ferrari sänkte sina försäljningsprognoser för i år efter att ha rapporterat om minskade intäkter under andra kvartalet på grund av pandemin. Företagets egna prognos för rörelseresultatet under 2020, [EBITDA](#), har nu justerats ner från 10,8–12,3 miljarder kronor till 11–11,6 miljarder kronor.

Priset på SF90 Stradale ska vara 430.000 euro i Italien, vilket är nästan 100.000 mer än nuvarande dyraste modellen 812 GTS, noterar Auto News, som i Italien går loss för 336.000 euro.

SF90 är med sin turboladdade 780 hästkrafters V8 på 3,99 liter och tre elmotorer på 220 hästkrafters mycket komplicerad att tillverka, menar Louis Camilleri. Vissa viktiga komponenter ska ha försenats och enligt Camilleri är det i nuläget mycket svårt att överkomma problemen med logistikkedjan för att öka produktionen.

Väntetiden på en SF90 Stradale ska nu vara "betydligt" längre än de 18 månader Ferrari ska ha nämnt under en tidigare telefonkonferens. Det är alldeles för länge, enligt Ferrari.

– Det är uppenbart att vi måste öka produktionen för att minska den, säger Louis Camilleri.

Lanseringen av SF90 i höst ska följas direkt av lanseringen av [coupén Roma](#), ska Ferraris finansdirektör Picca Piccon ha sagt under samma telefonkonferens. Han bekräftade också att två till nya modeller kommer visas under andra halvåret av 2020.



[Corona: Den värsta krisen någonsin](#)



[Officiell: Ferrari SF90 Stradale – laddhybriden med V8, tre elmotorer och 1.000 hk](#)



[Peter Ternström: Ferrari har lagt ribban för hela branschen – och den ligger högt](#)

[Ferrari ska visa fem nya modeller i år – och satsar på elektrifiering](#)

[Ferrari Roma officiell – här är nya "2+-coupén" med 760 hästar](#)



13. Avslöjat: Specifikationer för nya Hyundai Santa Fe

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-08-06, 19:00

Nya generationen av Hyundai Santa Fe kommer till Sverige i början av nästa år då även laddhybridversionen ska vara klar. Samtliga drivlinor kommer erbjudas både i fem- och sju-sitsiga utförande.



Hyundai avslöjar nu mera om den nya generationen av sin suv [Santa Fe](#), som sedan tidigare avslöjats till slut får [både en hybrid- och laddhybridversion](#).

Nya Santa Fe blir den första Hyundai-bilen i Europa som erbjuds med märkets nya hybrid och plug-in hybrid drivlinor som båda döpts till "Smartstream".

Hybridversionen ska erbjudas direkt vid lansering, som enligt tidigare uppgift sker redan i September i Europa. Den kombinerar en ny 1,6 liters turboladdad, fyrcylindrig bensinmotor med en elmotor på 60 hästkrafter (44,2 kW). Elmotorn matas av ett litet 1,49 kWh batteripaket bestående av litiumjonceller. Systemeffekten ska ligga på 230 hästkrafter och 350 newtonmeter. Hybriden ska erbjudas både med framhjulsdraft och fyrhjulsdraft.

I Sverige får vi vänta på modellen tills i början av nästa år. Då ska däremot även laddhybridversionen finnas tillgänglig. Laddhybriden kombinerar samma 1,6 liters bensinmotor med en 91 hästkrafter strak elmotor som ökar systemeffekten till 265 hästkrafter. Vridmomentet är oförändrat från hybriderna och endast fyrhjulsdraft erbjuds

Tyvärr delar Hyundai inte med sig av någon el-räckviddssiffra för laddhybriden i nuläget, troligtvis eftersom den fortfarande inte fått någon WLTP-homologering ännu. Det kan dock antas att man siktar på att åtminstone överträffa storsäljaren Mitsubishi Outlander PHEV:s WLTP-räckvidd på 45 km med råge.



Santa Fe laddhybrids batteripaket råkar ha exakt samma kapacitet som Outlander PHEV: 13,8 kWh. Hyundaiens något längre hjulbas (2.765 mm jämfört med 2.670 mm) och både längre och bredare övriga mått talar däremot för att det kan bli kända att överträffa Mitsubishin. Hyundai har dock inte heller delat med sig av någon tjänsteviktssiffra ännu och med lägre vikt kan 50 km vara uppnåeligt.

Batteripaketet är placerat under det passagerarsätet i hybridversionen och under förar- och passagerarsätena i laddhybridversionen, utan att det påverkar kupé- eller bagageutrymmet. Det betyder också att laddhybriden fortfarande går att få som 7-sits likt de andra drivlinorna, något som inte går med Outlander PHEV.

Bagageutrymmet har också ökat i jämförelse med gamla Santa Fe. I 5-sitsversionen går det nu in 634 liter i bak med sätena uppfällda. I sju-sitsversionen har samma siffra ökat med 24 liter till 571 liter. Med den andra stolsraden framskjuten men fortfarande uppfälld ska kapaciteten i de båda versionerna öka till 831 och 782 liter, respektive.

Utöver de elektrifierade alternativen introduceras även en ny 2,2 liters fyrcylindrig dieselmotor med en ny 8-stegad dubbelkopplingslåda. Den nya motorn är framförallt knappt 20 kg lättare än föregångaren, tack vare att den har ett aluminiumblock istället för ett järnblock. Effekten ligger på 202 hästkrafter och 440 newtonmeter. Lik hybrid-drivlinorna delar man inte med sig av några förbrukningssiffror ännu.

Förutom de nya drivlinorna ska den nya generationen av Santa Fe också ha en generellt högre tekniknivå med fler assistanssystem. Ett heter Highway Driving Assist som kan styra, gasa och bromsa under vissa förhållanden. Dessutom funkar autobromssystemet nu även med backen ilagd. Santa Fe ska även kunna både backa och köra ut sig själv ur trånga parkeringsrutor med ett tryck på nyckeln utan att man behöver befinna sig i bilen.

[+22 BILDER](#)



Officiell: Nya Hyundai Santa Fe



Hyundai Santa Fe blir laddhybrid



Nya Hyundai Santa Fe – första bilderna på fjärde generationen



TEST: Lexus NX, BMW X3, Mercedes GLK, Volvo XC60, Hyundai Grand Santa Fe



Wiggo Björck

14. Officiell: Hongqi E-HS9 är en lyxig elsuv med brutal front

Publicerad 2020-08-06 kl 17:27, text Erik Söderholm

Kinesiska lyxbilmärket Hongqi har en eldriven lyxsuv på ingång.



26 centimeter längre än XC90

Kinesiska lyxbilmärket Hongqi har visat upp en ny suv-modell med eldrift och minst sagt karaktäristisk frontdesign.

Modellen heter Hongqi E-HS9 och ska utstråla lyx och exklusivitet. Den blir en utmanare till bland andra BMW X7 och Range Rover, och bokstaven "E" står för den helt eldrivna versionen.

Hongqi E-HS9 har en elmotor på varje axel och blir därmed fyrhjuldriven. Den främre elmotorn ger 218 hästkrafter och den bakre 333 hästkrafter. Det ska även finnas en svagare version med lägre prislapp.

Läs också: [Hongqi H9: Kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick](#)

Batteripaketet är på 92 kWh vilket ska ge en räckvidd på 50 mil, men det är enligt den utdaterade och väldigt tillåtande NEDC-körcykeln.

0–100 km/tim ska gå på 3,9 sekunder i den snabbaste versionen. Köparna kan välja mellan tre olika konfigurationer: med fyra, sex eller sju sittplatser. Bilen mäter hela 5,2 meter på längden vilket gör den 26 centimeter längre än Volvo XC90.

De första leveranserna körs igång i september. Priserna är inte officiella.



Designchef från Rolls-Royce

Hongqi har tidigare visat upp [lyxmodellen H9](#) som beskrivs som en kinesisk utmanare till Rolls-Royce. Det är faktiskt inte helt taget ur luften eftersom märkets designteam leds av Rolls-Royce tidigare designchef Giles Taylor.

För att etablera sig på den europeiska marknaden finns uppgifter om att Hongqi ska öppna ett design- och utvecklingscenter i norra Italien för tio miljarder kronor.

Läs också: [Hongqi intar Europa – nytt utvecklingscenter för 10 miljarder](#)

Relaterade artiklar

[Hongqi H9: Kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick](#)
[Ska utmana de etablerade konkurrenterna i översta lyxligan. 0](#)

[Hongqi intar Europa – nytt utvecklingscenter för 10 miljarder](#)
[Ännu ett kinesiskt märke ska locka europeiska köpare – bygger nytt utvecklingscenter.](#)



15. Leveranserna av Bugatti Divo drar igång

AV BOBBY GREEN 2020-08-06 KL 13:00

Två års utveckling är nu klar



För två år sedan presenterade Bugatti modellen Divo som är en vidareutvecklad version av Chiron med ett annat skal. Nu är man redo att dra igång de första leveranserna av hyperbilen som har en prislapp på fem miljoner euro. Endast 40 stycken exemplar kommer att tillverkas och det kunderna får är en bil som har 90 kilo mer downforce än Chiron, helt annan front med andra strålkastare och väldigt speciella bakljus bestående av 44 stycken små ljusfenor på vardera sida. Bakom sittbrunnen hittar vi återigen W16-snurran på 8,0 liter med fyra turbo-aggregat. Den ger 1500 hästar och 1600 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på snabba 2,4 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 380 km/h.

Bugattis vd Stephan Winkelmann säger följande:

"The Divo marks a milestone in Bugatti's history, spanning over 110 years. The Divo will now enter our history books, alongside the cutting-edge Veyron and Chiron hyper sports cars. It starts a new era at Bugatti – the era of modern coachbuilding. With the Divo, we have created a highly customized masterpiece of automotive craftsmanship."

[gulfnews.com](https://www.gulfnews.com) +

16. McLaren F1 värderad till 16 miljoner pund

Publicerad: 2020-08-06 kl 12:48, text: Johan Ringshagen

Bilar tappar i värde, brukar det sägas. Det gäller dock inte alla.*McLaren F1 värderad av Hagertys till 16 miljoner pund*

1992 kostade McLaren F1 astronomiska 5,4 miljoner brittiska pund och var trots det en förlustaffär för tillverkaren. Den 5 augusti presenterade det brittiska försäkringsbolaget Hagertys en värdering på hyperbilsikonen som verkar komma en helt annan dimension: 16 miljoner pund! En summa motsvarande 182,5 miljoner kronor – plus några tiotusen till!

Värderingen är gjord mot bakgrund av tidigare försäljningar.

Redan 2008 hade McLaren sprängt miljonvallen med god marginal och värderades till 1,5 miljoner pund. 2014 behövdes i runda slängar 3,5 miljoner till för att bli ägare av en F1 och året därpå klubbades skådespelaren Rowan Atkinsons exemplar på auktion för åtta miljoner, drygt 91 miljoner kronor enligt dagens växelkurs. En bil som dessutom hade krockats och reparerats inte mindre än två gånger!

Toppnoteringen för en F1 kom 2017 när chassinummer 44 – av 106 tillverkade F1 totalt – ropades in på Bonham's Quail Lodge för 12,1 miljoner pund, en summa som i dagens värde motsvarar 15,6 miljoner – eller inte mindre än 178 miljoner, växlat till svenska kronor!

**Johan Ringshagen**



17. Sällsynta åkattraktioner: Chrysler Special 1953 av Ghia

Av Corey Lewis den 7 augusti 2020

Översatt av Google

Även om Rare Rides har presenterat många exempel på fordon som bar [Chrysler-](#)märken och [Ghia-](#) design, har det aldrig funnits och enda bil som representerade båda. Det förändras idag med det här mycket sällsynta Chrysler Special från 1953.





I början av femtiotalet anställde Chrysler Virgil Exner för att leda företagets nya Advanced Styling Studio. Exners jobb var att öka spänningen i varumärket Chrysler och möta de andra spännande konceptuella designen från General Motors och Ford. Men Exner hade en annan inställning än de andra stora två. Medan GM och Ford gick helt och hållet med futuristiska pie-in-the-sky-koncept, höll Exner Chryslers fötter planterade fast på marken. Genom att kalla sina designövningar "Idébilar" såg Exner att var och en var fullt och ordentligt konstruerad som en fungerande bil. Och även om designen var framåtriktade var de inte outlandiska. Om önskas fanns för en av designen, fanns det ingen anledning till att en Idébil inte kunde gå i produktionen.

Exner uppsökte Ghia 1950 och bildade ett samarbete med VD Luigi Segre för att bygga den första Idébilen. Kallade K-310 och det var en sportig grand turnékupé byggd ovanpå Saratogas chassi. Ghia skar av taket från K och skapade en andra deltagare i mappen Idea Car, C-200.





1952 debuterade en tredje Idébil när Ghia byggde Specialen. Designad av Exner och några av hans anställda i Exners källare, red den skräddarsydda Specialen på ett New Yorker-chassi som klipptes och förkortades. Specialen som projekt begärdes av CB Thomas, som var ansvarig för Chryslers exportförsäljningsavdelning. Nöjd med den resulterande designen, skickade Thomas en av de två originella specialerbjudandena från Italien till Frankrike, där den debuterade på Paris Auto Show 1952. Européerna var också nöjda.

Även om det aldrig var ett komplett fabrikerbjudande producerade Ghia en första körning med sex bilar för Chrysler, som såldes i Frankrike 1954. Strax därefter slutförde Ghia cirka 12 till, men det totala antalet specialerbjudanden var inte väl dokumenterat. De distribuerades av Chrysler franska division, de mycket kreativt namngivna [France-Motors](#), som Chrysler Spécial. Dagens Rare Ride köptes som ny i Paris av den berömda jockey Johnny Longden, som omedelbart importerade den till Kalifornien.



Idea Cars-programmet fortsatte med Ghia till och med 1963; dess slutprodukt är Turbin-bilen. En av dess designavstängningar 1955 blev [Dual-Ghia som](#) vi tidigare sett här.

Specialen är på auktion just nu och förväntas i sitt helt ursprungliga skick hämta 550 000 till 650 000 dollar.

18. Renault 4CV 1946–1961

Publicerad 17 augusti 2013 **Text:** Leif Hurtig och Carl Legelius **Foto** Simon Hamelius

LITEN STORBIL!

Renaults nya småbil som presenterades på den första bilsalongen efter kriget i Paris 1946 bröt både med märkets tradition och alla dittills kända normer för hur en småbil skulle se ut och vara konstruerad.



När den sista Renault 4CV:n rullade av bandet i Billancourt den 6 juli 1961, försedd med en skylt i vindrutan med siffrorna 1.105.547, var det den första fransktillverkade bilmodell som producerats i mer än en miljon exemplar.

Historien hade inletts 15 år tidigare när 4CV presenterades på bilsalongen i Paris 1946. Då var den en sensation, en toppmodern konstruktion och trots det lilla formatet en riktig bil – som dessutom bröt med allt som Renault dittills tillverkat. Nya 4CV hade svansmotor med toppventiler och våta, utbytbara cylinderfoder, individuell hjulupphängning runt om och självbärande kaross i 0,6-0,7 mm dubbelt kurvpressad plåt för minimal vikt.

Heter den inte CV4?

Nej 4CV! Namnet betyder fyra franska skattehästkrafter, CV (chevaux vapeur = "ånghästar") och räknas enligt en formel som bl a omfattar motorns volym. Med en cylindervolym på strax under 800 kubik räckte motorns ursprungligen 17 hästkrafter till fullt acceptabla prestanda eftersom vagnvikten var låg. En körklar 4CV väger strax under 600 kg.

Det var väl Ferdinand Porsche som konstruerade 4CV?

Nej. Ibland hävdades detta under 50-talet i Sverige och ryktet beror troligen på att Frankrikes industriminister 1946 bjöd in Ferdinand Porsche – för att sedan raskt arrestera honom för påstådda krigsförbrytelser. Därefter beordrades Renaults konstruktionsavdelning att konsultera Porsche angående 4CV. Men varken Renaultfolket eller Porsche var trakterade av detta tillvägagångssätt och slingrade sig ur greppet. Dessutom var 4CV i praktiken produktionsklar.



Den blev ganska vanlig i Sverige väl?

Absolut! Frankrike prioriterade exporten för att få in pengar till landet och under våren 1948 kom de första bilarna hit. "...fullt tillräcklig för fyra vuxna, som kan behålla hatten på" skrev tidningen Motor, som dessutom framhöll den smidiga manövreringen: "Bilen vänder på en femöring",

4CV såldes första åren i "klädd eller oklädd version" i Sverige. "Klädd version" var den normala, typ 1060. Den "oklädda" var personbilskonverterade 4CV av "lastbilsversionen" typ 2070, som endast hade förarstol och plåt över baksätternas fönsteröppningar. Personbilsimporten var kvoterad, men lastbilsimporten fri. Genom att importera lastbilsversionen samt stol- och baksättesstommar som reservdelar och sedan konvertera "lastbilarna" till personbilar i Sverige, rundade generalagenten Fredlunds de svenska restriktionerna.

Det tävlades en del med 4CV också?

Ja, det är ju inte alla småbilar som kan skryta med flerfaldiga segrar i både Le Mans 24-timmars, Monte Carlo-rallyt, Mille Miglia och Tour de France! 4CV var faktiskt en framgångsrik tävlingsbil fram till mitten av 1950-talet. Framför allt i den speciella tävlingsversionen typ 1063 som tillverkades i endast 80 exemplar. Sedan såldes konverteringssatser för vanliga typ 1062 med fabriksintyg för omtypningen: Type 1062 kitée 1063. Världens första kit car-sats?

Så 4CV är kul att köra då?

Ja faktiskt! Krängningen är minimal i kurvor och kuggstångstyrningen exakt, trots cirka fyra rattvarv mellan fulla rattutslag. Men det är bara för att vändradien är minimal – perfekt i stan. Vid normal körning behöver man inte ratta mycket, det är ju en svansmotorbil med samma axelavstånd som Porsche 356. Detta betyder också att det är ingen bil man bara åker i. Man måste köra den.

Men den borde vara ganska slö?

Den låga motoreffekten i 4CV – 21 hk SAE från 1951, 26 hk SAE från 1958 – kräver framförhållning, visst. Sidvindskänslig är den också, så man måste vara mycket noga med lufttrycket i däcken, – 0,6 - 0,7 kg högre bak än fram – annars blir det vingligt. Men allt det där sammantaget, gör körupplevelsen till något helt annat än dagens antisystemustrustade, självkörande vardagsbilar. Det blir en totalupplevelse med vibrationer, väggkänsla och motorvarv, men stolarna är bekväma. Stadstrafik är ju den egentliga tänkta arenan för 4CV, men kurviga små asfaltvägar är skojigare. Man kan ha roligare i 80 km/h i en 4CV än i 180 i någon av dagens mer prestandastinna bilar. Dessutom till en bråkdel av kostnaden.



Okej, jag vill väl ha en 4CV.

Hur lätta är de att hitta och hur mycket kostar de?

Det går att hitta renoveringsobjekt för några tusenlappar, presentabla och fullt användbara originalare börjar runt

30 000. En riktigt fin bil får du för 60 000 kr och uppåt. Sedan finns ju de modifierade, med mekanik från Dauphine eller Dauphine Gordini, samma motor men med 3,5 mm större kolvar. Och så finns R8-modifierade... De är oftast billigare.

Härd fakta

Renault 4CV Sport 1952

Nypris: 5 550 kronor (1952)

Värde idag: 40 000 – 60 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig rak med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare.

Vattenkyllning. Våta, utbytbara cylinderfoder. Volym 747 cm³.

Max effekt 18 hk DIN (21 hk SAE) vid 4 000 r/min. Max vrid 55 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift. T reväxlad, manuell låda med 2:an och 3:an synkroniserade. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 210 cm. Spårvidd fram/bak 121/121.

Längd/bredd/höjd: 363/143/147 cm. Tjänstevikt 670 kg. Tank 27,5 l.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak pendelaxlar. Dubbelverkande stötdämpare.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 8,4 m. Rattvarv 4,1.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 5.00–15, 135 x 380, 135 x 400.

Elsystem: 6 volt.

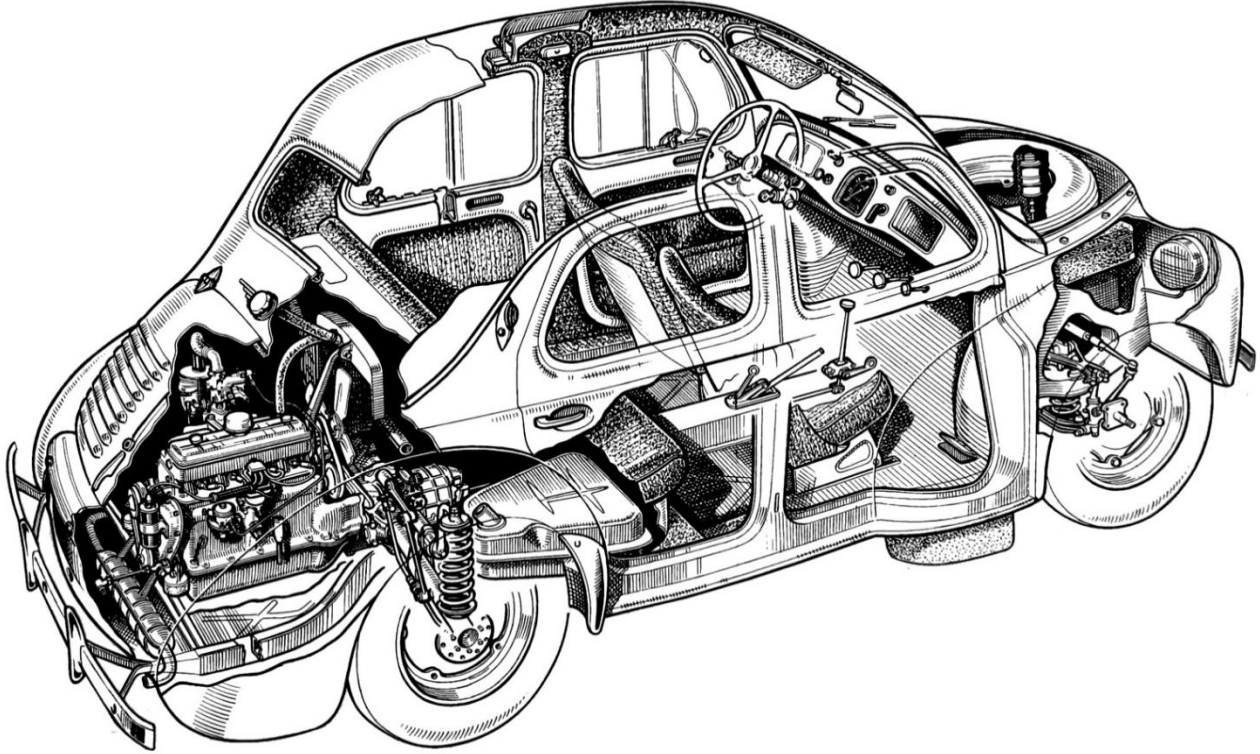
Bromsar: Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 100 km/h. Acceleration 0–100 km/h 48 s.

Förbrukning: 0,55 l/mil blandad körning.

Källor: Club 4CV Suède och Renaultlitteratur.

* Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



Reservdelar och service

Tack vare att Renault använde "skafferimetoden" återanvändes många smådetaljer i andra Renaultmodeller från 50- och 60-talen. Är du medlem i Club 4CV Suède kan du även få tillgång till klubbens reservdelslager och hjälp att hitta saknade delar.

Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross/ram

Nästan alla 4CV har vid något tillfälle rostlagats mer eller mindre seriöst. Eftersom bilen är byggd med självbärande kaross i 0,6 – 0,7 mm tunn plåt och ventilationskanalerna går i dörrtrösklarna så har kondens och inrykt damm ofta hjälpt rosten på traven. Rostrisken i karossen är som störst i trösklar, skärmkanter, nederkant på dörrar, de bakre hörnen, reservhjulbaljan, hjulhusen, golvet... ja nästan överallt.

Idag finns nytillverkade plåtbitar, men inte alltid med den bästa passformen. Att plåtlaga en 4CV är inte superenkelt, även om somliga svetsare trodde detta när de började. Nästan all plåt är i själva verket välvd både på längden och höjden – på vissa ställen dessutom åt tre håll samtidigt – men efteråt har många av dessa svetsarne blivit storkunder på Plastic Padding.

Mekanik

Motorn är kompakt och ganska liten, men det är ingen motor man renoverar med skiftnyckel och hammare. Fyra av de fem topplocks-bultarna innanför ventilkåpan behöver en specialgjord 14-hylsa för efterdragning om vipparmarna till ventilmekanismen sitter i läge och om man struntar i efterdragningen kommer en blåst toppackning som ett brev på posten.

Detta är i princip samma motor som i Dauphine och Renault 4, bara detaljer skiljer. Den mest väsentliga detaljen är att R4:s motor går "baklänges" men i övrigt finns det många delar som är utbytbara mellan dessa tre motorer.

Dauphine är ju egentligen bara en "Clio II" ... Samma mekanik som 4CV, men med större cylindervolym och annan kaross med vissa skillnader i chassiedetaljer, så nästan allt mekaniskt passar mellan modellerna. Också en anledning till att 4CV ofta modifierades av glada 18-åringar



Renault 4 CV Coupe by Vernet & Pairard 1954

Chassi/hjulupphängningar

Svängaxlarnas lagringar har alltid varit en av de svagaste punkterna på 4CV. Två små nållager per sida är allt som styr bakhjulens rörelser. Slag och stötar från gropar och trottoarkanter mattar nålarna i horisontallägena. Det har funnits olika lösningar på problemet. Allt ifrån bronsbussningar med smörjkopp och spår till "stabilisatorsats" med snett bakåtriktade stabiliseringsstag fästa i motorbalken. Dagens lösning är Delrin- eller Nyloninsatser i lagerhusen.

Inredning

Det är ganska lite tyg i en 4CV och idag finns färdigsydda originalklädslar med god passform att köpa från Frankrike.

Det finns varken massor med knappar eller andra smådetaljer som kan saknas. Från 1956 års modell finns uttag för radio i panelen. Passar Philips. Blaupunkt kan behöva lite filning i hålen för rattaxlarna och skalan.

Elsystem

Det finns inga inbyggda fel i elsystemet, det är synnerligen okomplicerat. Det finns inte ens säkringar som kan krångla!

Tidigare ägare med mer ambitioner än kunskap är som så ofta den största fienden.

Lättfattliga ritningar över elsystemet finns i verkstadshandböckerna och snart även i Club 4CV:s medlemmars medlemspärmar.



Renault 4 CV Coupe by Vernet & Pairard 1954

Läs mer om:

[Vinterkörning med 4CV](#)

[Kandidat #8: Renault 4CV!](#)

[I klassiska Klassiker-spår](#)





Krönika

Jan "Flash" Nilsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

19. "Flash": Här fixar jag det tråkiga F1 på fem minuter

Publicerad 2020-08-07, 15:32

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

"F1 är bara bra att somna till om man inte vill räkna får. Här är listan som skulle göra alla F1-fans glada igen."

Vi ser alla att F1 tappat sin attraktion, ett race som det i Ungern är bara bra att ha att somna till om man inte vill räkna får. "Men hur ska man göra F1 intressant igen", frågar du? Här kommer femtio år av funderande runt detta.

1. Ge förarna däck som de kan rejsa flatout med attack från varv ett till däckbytet. Visst, man kan inte köra på samma sätt som på ett kvalvarv, men nästan räcker långt. Med hållbara däck ser man hur de kör och får gåshud över att de laddar så hårt.

2. Ge förarna bilar utan en massa downforce, som dödar chansen till att ligga hjul i hjul och slåss om snabbaste spåret. Det här är världens enklaste lösning, och alla ingenjörer kan rita sådana bilar, bara det blir en regel.

3. Mer effekt i enklare och billigare motorer. Varför ska ett märke ha ett så stort övertag på motorsidan? Ge alla 900 "primitiva" hästkrafter så att bilarna blir svårkörda ut ur kurvorna under gaspådrag. Tillsammans med bra däck blir F1 återigen fränt att titta på och så kommer den berömda gåshuden.

4. Låt förarna tanka sina bilar igen, så att bilarna kan bli lättare. Idag är de långa, breda och tunga, allt en formelbil inte ska vara. Tillbaka till typ 650 kg.

5. Försämra bromsarna, längre bromssträckor gör det enklare att köra om, det är hur enkel matematik som helst. Det blir även svårare att bromsa rätt, så fler misstag kommer att göras. Racen blir tätare och roligare att både köra och titta på.

6. Gör som i MotoGP, låt de tio snabbaste från de sammanslagna fria träningarna köra Q2, det skulle göra den fria träningen intressant. Idag blir alla kommentatorer förvånade när helt plötsligt alla kör två sekunder fortare i Q2. Nej, tvinga alla att visa hur snabba de är även på de fria träningarna, det skulle göra att man alltid ville följa allt som händer på banan.

7. Sänk budgeten så mycket/dela ut tv-pengarna så att alla team kan välja förare efter kompetens, inte efter om pappa har fabrik. Det här skapar högre trovärdighet och en intressantare sport. F1 är den största och populäraste motorsporten i världen. 20 bilar ska väl kunna klara av att finansieras av sina team utan att först kolla pappas plånbok. Det borde vara ett krav från FIA att man kan driva teamet utan att föraren ska delfinansiera dem.

8. Sluta köra på diktaturers banor, bara för att de har råd att betala mer pengar än demokratier. Tillbaka till banor som ska ha F1, inte bara banor och länder som vill bättra på sitt skamfilade rykte med en internationell sport på besök.

Där har FIA en lista som över en natt skulle göra F1 så mycket gott att alla skulle börja le igen, och den kom från Karlstad i Värmland, Sverige. Men jag misstänker att vi alla skulle kunna göra samma lista, frågan är mer varför F1-folket inte gör den själva?



20. Ken Block ska köra rallycross med eldriven Ford Fiesta

AV BOBBY GREEN

2020-08-07 KL 09:40

Har tre motorer och 622 hästar



I onsdags skrev vi att även rallycross kommer att börja tävla med elbilar från och med nästa år. Nu får vi reda på att en av de som ska vara med och köra är Ken Block. Alla bilar som är med och tävlar har karosser av stål, fyrhjulsdraft och drivlina från [STARD](#). Den sistnämnda heter REvolution och består av tre stycken elmotorer som tillsammans genererar hela 622 hästar och 1002 newtonmeter i vrid. Ken kommer att ratta en Ford Fiesta.

Projekt E som den nya serien heter drar igång redan nu i augusti på den svenska orten Höljes och datumerna är den 22:a till den 23:e.



Nästa år blir även rallycross eldrivet

Nya serien eRX2 lovar att vara lika fartfylld



21. Citroen samutvecklade elektrisk rallycross-biluppsättning för debut

Hal Ridge 5 augusti 2020, 11:33

Citroen Racing och Manfred Stohls STARD-team har samarbetat för att utveckla en elektrisk version av den franska markens senaste R5-maskin, C3 ERX, som kommer att göra sin konkurrensdebut senare denna månad i World Rallycross Championships Projekt E-stödkategori.



C3 ERX har skapats av världens första R5-baserade elbil som är redo att levereras till kunder, och har skapats av C3 Rally2-maskinens rullande chassi och använder 80% av de delar som används i rallyversionen av fabriken- byggd, fyrhjulsdriven bil och kopplad till STARD: s "uppenbarelse" 450 kW (613 hk) trippelmotorelektriskt drivsystem på STARD: s bas i Österrike.

Denna drivlinje används av alla bilar i Projekt E-serien som kommer att stödja World RX för första gången i år, med C3 ERX tänkt att också tävla i backklättringar, rallying och racing. STARDs batterisystem klarat nyligen FIA: s HV-batterisystem kraschtest.

Delar till C3 ERX kommer att finnas tillgängliga genom Citroen Racings officiella butik, med färdiga bilar som kostar 374 000 euro.

"Sedan den kommersiella lanseringen av C3 R5 2018 har vår bil blivit en av referenserna i sin klass", sa Didier Clement, Citroen Racings chef för främjande av aktiviteter för kund-racing.

"Det har visat sin potential på rallyvägarna som har gett STARD en solid grund att utveckla C3 R5 ERX. Vi är glada över att stödja STARD i detta ambitiösa projekt och kommer att följa projektet noga.

"Motorsport är vid en vändpunkt och vi ser mer och mer extremt konkurrenskraftiga elbilar. C3R5 ERX visar att vår C3R5-familj fortsätter att växa, med en ny produkt som ser lovande ut."

STARD-chefen Stohl gjorde sitt karriärbästa World Rally Championship-resultat vid hjulet på en Citroen Xsara WRC-maskin i 2005 Cyperns rally, där han slutade tvåa till Sebastien Loeb. Han var också en podiumfinister i en Peugeot 307 WRC följande säsong, i Mexiko, Australien och Nya Zeeland.

"Jag firade mina bästa World Rally Championship-säsonger och podier bakom rattet i mycket konkurrenskraftiga PSA-bilar från Citroen och Peugeot," sade Stohl.

"PSA Motorsport är en av de bästa bilkonkurrensavdelningarna i världen, särskilt när det gäller rally- och rallycrossbilar.

"Vårt FIA-certifierade STARD EV-drivsystem är unikt globalt och erbjuder ett oöverträffat förhållande mellan kostnad och prestanda, med minimerade driftskostnader.

"Att installera detta i ett Citroen Racing C3 R5 rullande chassi resulterar i en mycket kraftfull kombination när det gäller prestanda, men också i kundvänlighet. Jag känner mig hedrad över att ha Citroen Racing som vår partner."

Det tyska teamet Volland Racing åtog sig att tävla i Projekt E-serien från 2021 förra veckan och kunde göra sin debut i sista omgången av den planerade säsongen 2020 på Nurburgring, medan FIA officiellt tillkännagav den eRX2 elektikategorin förra veckan som kommer att ersätta nästa år RX2 International Series.

[Testmulen för den nya eRX2-bilen lanserades på RallyX Nordic säsongöppnare på Holjes förra månaden .](#)



Hal Ridge

22. Lewis Hamilton vann Spanien GP - stor ledning i VM

Av: Anna Andersson

Publicerad: 16 augusti 2020 kl. 16.59

Lewis Hamilton gör det igen. Han utökar ledningen i VM och är på väg mot sin sjunde VM-titel i F1.



Den regerande världsmästaren tog starten av Spanien GP i Formel 1 och marscherar mot ytterligare en VM-titel.

– Det kändes fantastiskt på banan i dag. Jag är verkligen överraskad över det eftersom vi hade vissa problem med däcken och verkligen fick arbeta med att ta hand om dem, säger [Lewis Hamilton](#) efter sin femte seger i Spanien.

– Jag var så inne i det att jag faktiskt inte ens hade koll på när jag startade det sista varvet. Bakom honom körde Red Bulls Max Verstappen förbi Mercedes Valtteri Bottas i starten och tog sig också i mål som tvåa vilket gör att han behåller andraplatsen i VM. Han är nu 37 poäng efter den ledande britten.

– Det var oerhört bra för oss att vi kunde ta en plats mellan Mercedes bilar i dag, det var starten som gjorde det möjligt, säger Verstappen.

– Nu gäller det för oss att fortsätta utvecklas framöver, men det lär de andra också göra. Så vi tar det ett steg i taget.

Efter tre lopp på lika många helger gör F1 nu en paus nästa helg och återkommer i Belgien, på Spa-Francorchamps den sista helgen i augusti. Det är säsongens sjunde lopp och har FIA bekräftat 13 deltagare för årets säsong.

FAKTA

Resultat Spanien GP

- 1) L. Hamilton, Mercedes
 - 2) M. Verstappen, Red Bull
 - 3) V. Bottas, Mercedes
 - 4) L. Stroll, Racing Point
 - 5) S. Perez, Racing Point
 - 6) C. Sainz, McLaren
 - 7) S. Vettel, Ferrari
 - 8) A. Albon, Red Bull
 - 9) P. Gasly, AlphaTauri
 - 10) L. Norris, McLaren
 - 11) D. Ricciardo, Renault
 - 12) D. Kvyatt, AlphaTauri
 - 13) E. Ocon, Renault
 - 14) K. Räikkönen, Alfa Romeo
 - 15) K. Magnussen, Haas F1
 - 16) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
 - 17) G. Russell, Williams
 - 18) N. Latifi, Williams
 - 19) R. Grosjean, Haas F1
- C. Leclerc, Ferrari, bröt loppet



Anna Andersson

LÄS VIDARE



[Ferrari avslöjar sin plan för Mick Schumacher](#)



1979 BMW Motorcyklar R60 / 7

SLUT