



Saab Sonett (94) 1955–57

1. Tesla Model 3 förbereds för längre räckvidd.
2. Tesla försöker stoppa trim-hack.
3. Elon Musk öppnar för billigare Teslamodell.
4. Mystisk BMW med mittmotor.
5. Vi kör VW ID 3: "Väldigt kul och härlig att köra".
6. Prov: Seat Arona TGI.
7. Prov: Ferrari SF90 Stradale.
8. Ferrari-limousin med dubbla världsrekord till salu.
9. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 1.
10. Sveriges första roamingnätverk för elbilsaddning på gång.
11. Världens äldsta Saab kan bli din.
12. Amerikanska flygvapnet testar flygande bil.
13. Volvo 940 30 år!
14. Wartburg Werbung.
15. Quattro grupp B på max volym.
16. Oliver Solberg skrev historia i Lettland.



1. Tesla Model 3 förbereds för längre räckvidd.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-08-25, 10:35.

Tesla Model 3 kan få teknik från Model Y som ger längre räckvidd.



*Frunken har blivit något mindre,
troligen för att ge plats för samma värmepump som Model Y har.*

Tesla Model Y kan ses som en Model 3 med mer praktisk kaross, men Teslas ständiga utvecklingsarbete gör att det finns en del förbättrade tekniska lösningar i Model Y.

En skillnad är att Model Y har en värmepump medan Model 3 tvingas driva klimatanläggningen direkt från bilens batteri, vilket är mindre energieffektivt och minskar den verkliga räckvidden.

Tesla har gjort om frunken på Model 3. Det innebär lite mindre utrymme, men tyder också på att Tesla gjort plats för att införa samma värmepump som i Model Y.



Model Y har en betydligt större frunk än Model 3.

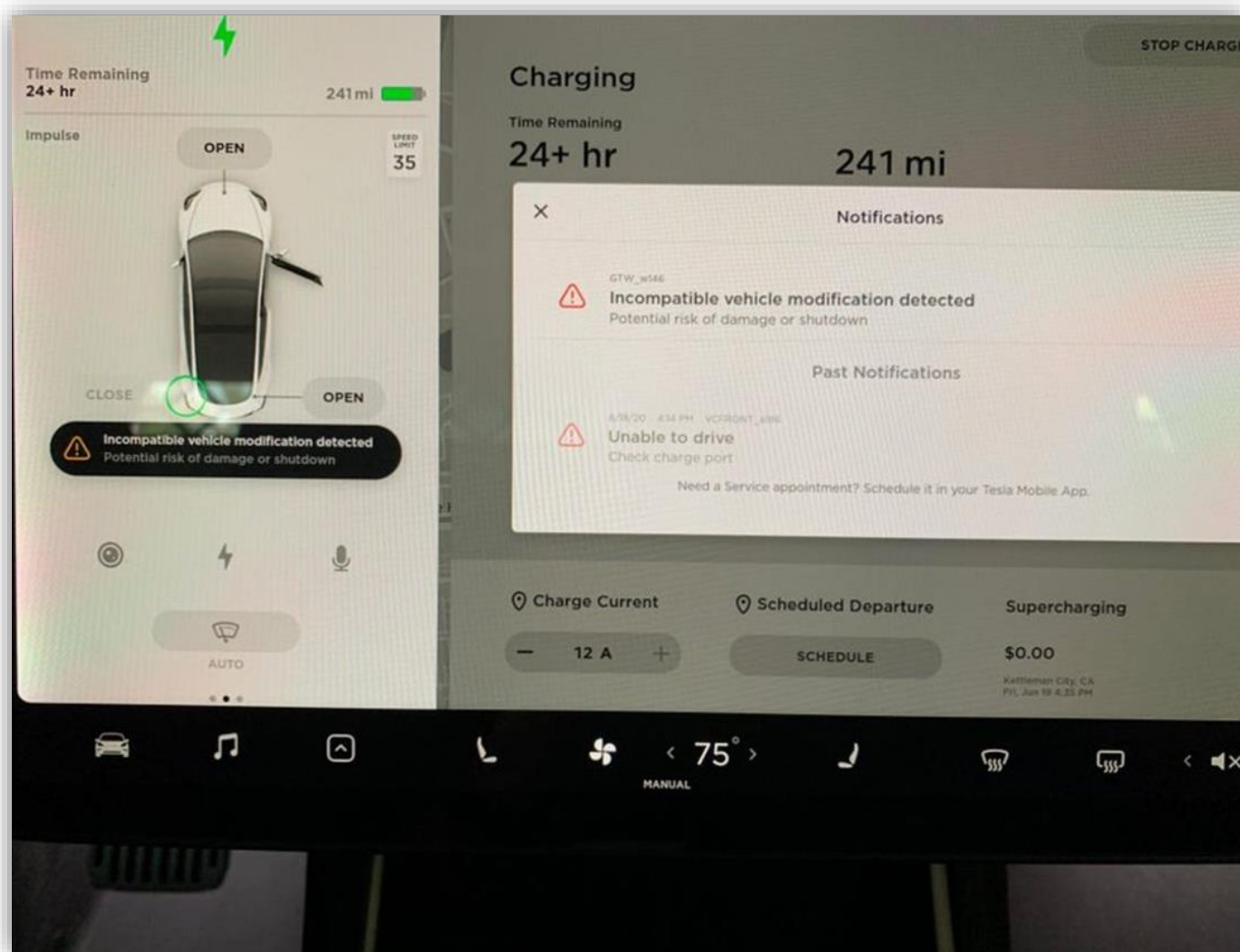


2. Tesla försöker stoppa trim-hack.

AV WILLE WILHELMSSON.

2020-08-25 KL 11:20.

Vill man ha snabbare bil får man köpa det av Tesla.



I en ny uppdatering till Tesla Model 3 har Tesla lagt in en varning som upplyser dem som använt trim-kit som inte auktoriserats av Tesla om detta.

Det ska handla om ett kit från företaget Ingenext som gör samma sak som den upplåsning av extra kraft i bilen som Tesla själva säljer för 2000 dollar. Upplåsningen ska ge Tesla Model 3 cirka 50 extra hästkrafter och låta bilen göra 0 - 100 på 3,9 sekunder.

De användare som installerat Ingenext lösning, en lösning som säljs för cirka 1100 dollar, får efter Teslas senaste uppdatering upp varningen som syns på bilden här ovanför. Bilen går fortfarande att köra men varningen försvinner inte från bilens skärm under körning.

Ingennext grundare Guillaume André säger till Elektrek att företaget arbetar på att ta fram en patch till sitt trim-hack som ska göra att deras användare kan runda Teslas egna försök till blockering av detta. Uppdateringen förväntas släppas inom en till två veckor.



3. Elon Musk öppnar för billigare Teslamodell.

Redaktören bytbil.

2020-08-25.

Kan bli en potentiell konkurrent till Volkswagen ID.3.



– Det som stör mig mest kring var vi befinner oss just nu är att våra bilar inte är tillräckligt överkomliga. Vi behöver lösa det.

Så sa Teslas grundare Elon Musk i ett konferenssamtal med investerare och analytiker nyligen. Han nämnde också att det är ”rimligt att anta” att Tesla planerar för en billigare kompaktbil.

Problemet med [Tesla](#) är att bilarna inte är tillräckligt överkomliga. Det menar åtminstone Elon Musk själv.

I ett konferenssamtal med investerare och analytiker nyligen ska han enligt [Autocar](#) ha betonat just denna aspekt.

– Vi kommer inte att lyckas med vårt uppdrag om vi inte gör överkomliga bilar. Det som stör mig allra mest med var vi är just nu är att våra bilar inte är tillräckligt överkomliga. Vi behöver lösa det, ska han ha sagt.

Det så kallade ”uppdraget” är den globala övergången från förbränningsmotorer till elfordon.

I samma veva hintade han, i sann Elon Musk-anda, om att Tesla kan vara på gång att producera en billigare modellserie.

– Det vore rimligt att anta att vi skulle gör ett kompakt fordon av något slag och förmodligen ett fordon av högre kapacitet av något slag.

Nu spekuleras det kring att det kan bli en billigare version av Model 3, som i sådant fall skulle kunna konkurrera med bilar som nya Volkswagen ID.3 och Peugeot e-208. Den skulle utan större svårigheter kunna byggas på den existerande plattformen för Model 3 och Model Y.

Just nu håller Tesla på att färdigställa en ny fabrik utanför Berlin. Enligt Autocar vore det rimligt att anta (om vi tillåts låna Musks nästan patenterade uttryck) att en sådan modell skulle kunna produceras i Tyskland och rikta sig direkt till den europeiska marknaden.

Relaterade artiklar



[Elon Musk på Norge-besök](#)



[Lista: 9 bilköp som kan bli prisraketer när börsen skakar](#)



[Elon Musk chockar igen: Släpper musik på Spotify](#)



[Elon Musks jättekupp: 25 miljarder på 3 veckor](#)

4. Mystisk BMW med mittmotor.

Mattias Rabe 25 augusti 2020.

Vad BMW har i görningen vet vi inte, men just nu testas de en prototyp som uppenbarligen har motorn placerad strax framför bakaxeln. Ska ikonen M1 till sist få en uppföljare, eller är det en i8-efterträdare som testas?



I dag på Nürburgring dök det upp en vit, delvis maskerad BMW 8-serie som vår spionfotograf förevigade på bild. Först trodde han att det var en första testprototyp inför stundande ansiktslyft av [8-serie](#), vilket bör vara aktuellt inom ett till två år. Men en väldigt speciell detalj slog fast att det rör sig om något helt annat. Fotografen såg nämligen att bakre sidorutorna har försetts med luftintag av sådan typ som ser ut att kanalisera luft ned till en motor som är placerad bakom kupéutrymmet – en mittmonterad motor, helt enkelt. Vad som stärker att det handlar om en BMW med mittmonterad motor är maskeringen på bakrutan som är utformad som en klassisk så kallad "hönstrappa". Flera supersportbilar från förr hade just en hönstrappa, bland annat ikonen [BMW M1](#). Även moderna supersportbilar har liknande detalj över bakrutan/motorn, exempelvis [Lamborghini Aventador](#).

Bilen i sig ser ut som en kombination av [M8](#) och [M850i xDrive Coupé](#). Fronten är tam som hos sistnämnda medan bakdelen är av aggressivare typ à la M8. Udda, men kan vara ett tecken på att detta är en rullande testbänk för någonting helt annat.

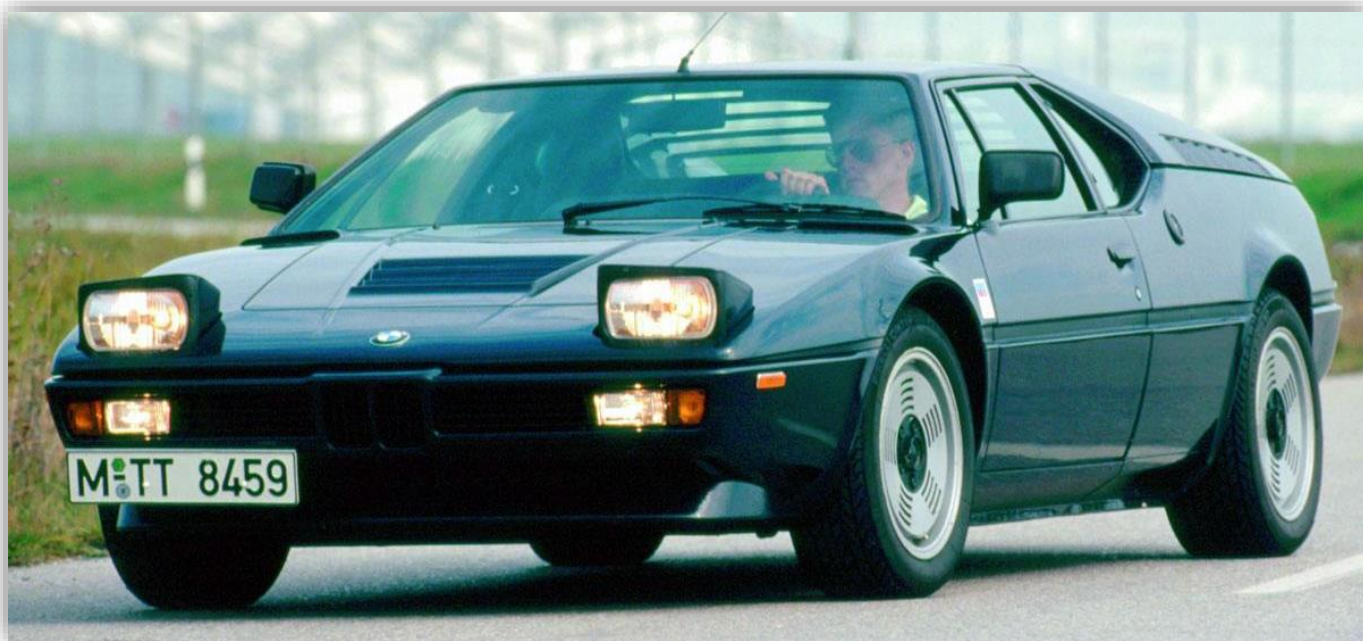
Vad BMW har för sig vet vi alltså inte, men det vi ser på bilderna är kanske en testprototyp av den så ofta omtalade efterträdaren till supersportbilen M1 som tillverkades runt skiftet mellan 1970- och 1980-talet och som hade just mittmotor. BMW har aldrig rakt av bekräftat att en efterträdare är på ingång, men spekulationer har det funnits gott om, inte minst i samband med att BMW för tolv år sedan presenterade studien [M1 Hommage](#) på utställningen Concorso d'Eleganza Villa d'Este vid sjön Como i Italien.



På denna bild syns både luftintagen i sidorutan samt maskeringen över bakrutan som är utformad som en klassisk "hönstrappa".

Det skulle också kunna röra sig om någon form av uppföljare till BMW:s senaste mittmotoriserade sportbil, nämligen [laddhybriden i8](#) som [slutade tillverkas i juni i år](#). Dock sitter det ingen trecylindrig 1,5-litersmaskin i bilen som rullade på och runt Nürburgring, det kunde vår spionfotografers öron slå fast på plats.

I fjol visade BMW konceptbilen [M Vision Next](#) som beskrevs som framtidens sportbil med elmotor och bensinmotor i kombination. Konceptbilen kan ses som två flugor i en smäll – efterträdare till ovan nämnda i8 och samtidigt arvtagare till klassikern M1.



40 år gamla BMW M1



[BMW-testprototyp med mittmotor](#)
[21 bilder](#)



5. Vi kör VW ID 3: "Väldigt kul och härlig att köra".

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-25, 13:49.

Vår webbredaktör Patrik Lundin har dragit söderut för att provköra Volkswagens första renodlade elbil ID 3.



Patrik IDentifierar sig inte som GOLFAre.

Bjuder Volkswagen på kringlor under provkörningen i kringelstaden Södertälje?

– Nej tyvärr inte, men däremot på currywurst på tyskt manér vid vackra Skansundet söder om Södertälje.

Har din journalistnäsa kunnat lukta till sig något annat än god mat?

– Ja, jag kan berätta att priset för privatleasing av ID 3 är klart. Den kommer att kosta 3.495 kronor per månad för 36 månader och 1.000 mil per år.

I vintras var du och kollade in ID 3 för första gången och [anmärkte på att vissa detaljer i inredningen kändes billiga](#). Är intrycket samma på produktionsbilen?

– Ja, det märks att eldriften är dyr och att VW därför sparat in på annat håll. Inredningen har en del billiga material och känns inte lika premium som Golf.

Hur är ID 3 att köra?

– Väldigt kul, en härlig bil på många sätt. Den är pigg med bra bottenkraft och drar intensivt upp till 50 km/h. Man känner verkligen att den är bakhjulsdriven när man drar på i kurvorna. Låg tyngdpunkt gör att bilen känns trygg att köra. Den kränger inte så mycket.

Hur är ID 3 jämfört med nya Golf?

– Jag har kört nya Golf idag som jämförelse och det är stor skillnad i körupplevelse. Golf understyr snällt i kurvorna. ID 3 är mer sportigt överstyrd.

– ID 3 är också rymligare i kupén, men som sagt känns vissa material billigare än i Golf.

Du kör skogsmulle-Subaru med fyrhjulsdraft till vardags. Kommer det någon fyrhjulsdreven ID 3 så att du också kan börja köra elbil?

– Tyvärr inte, åtminstone inte förrän det offentliggörs en R-modell. Eftersom fyrhjulsdraft kräver en extra elmotor blir det rätt mycket dyrare att erbjuda fyrhjulsdraft. Siven ID 4 kommer däremot erbjudas med både bak- och fyrhjulsdraft.

Nej



Volkswagen ID 3 når nästan hela vägen fram – men den upplevda kvaliteten svajar



Film: Volkswagen ID 3 i Sverige – så känns den nya elbilen



Så låter Volkswagen ID 3 – lyssna på nya elbils ljudet



Volkswagen ID 3 officiell – nya "folkelbilen" kostar från 350.000 kronor

SVENSKA DAGBLADET**6. Prov: Seat Arona TGI.****Av Ia Wadendal.**

Publicerad 19:30.

För den som söker efter en bil som både är snäll mot miljön och plånboken, kan det vara värt att titta på de nya fordon som erbjuds med gasdrift. Seat Arona TGI sällar sig till ett växande gäng av gasdrivna bilar som ger bonus för köparen.



Seat Arona TGI – en gasdriven suv under 200 000 kronor.

Enligt Seat är Arona TGI världens första fabrikstillverkade suv med gasdrift. Vackert så, men tro inte begreppet suv innebär att det här är en bil med terrängegenskaper. Den har ingen fyrhjulsdraft, utan bara de fördelar som en högre bil ger – bra sikt runtom och en känsla av rymlighet i kupén.

Exteriört har den vissa detaljer som rent kosmetiskt påminner om de bilar som verkligen kan ta sig fram över stock och sten. Men det intressanta med Arona är förstås gasdriften.

Gasbilar har något oräddigt hamnat i skuggan av batteribilar när det gäller klimatbonusen. Visserligen är bonusen "bara" på 10 000 kronor för en gasbil – men att köra på gas ger långsiktiga fördelar både för plånboken och för miljön.

Gaspriset förändras precis som prisnivån på bensin och diesel hela tiden, men generellt ligger kostnaden per körd mil ungefär 15 till 20 procent lägre än för fossildrivna bilar.



Årskatten är låg, och för den som är tjänstebilsförare så ligger förmånsvärdet nästan 40 procent lägre än för fossilbilen.

Den som tankar biogas minskar också utsläppen av både koldioxid och partiklar.

Enligt ett forskningsprojekt vid Lunds tekniska högskola kan den som tankar biogas minska koldioxidutsläppen upp till 95 procent jämfört med en fossildriven bil.

Begreppen kring "gas" kan vara lite krångliga – men det du tankar när du stannar vid en mack som säljer CNG är fordonsgas som upp till 90 procent utgörs av biogas, resten är naturgas. Både biogas och naturgas består av metan, men produceras på olika sätt. Biogas är ett förnybart bränsle, medan naturgas är fossilt. Även med naturgas minskar dock CO₂-utsläppen, de är ungefär 20 procent lägre än en fossilbils.



Infotainmentskärmen går att styra med fingertopparna.



Bagaget på 282 liter är både kort och minimalt.

Det finns över 200 gastankstationer i Sverige. Men bor du i den norra delen av landet är utbudet av gasmackar tyvärr knapert – Stockholm, Skåne och västra Sverige är däremot välförsett med den här sortens tankstationer.

Gas är mer energität än bensin och mäts i kilo istället för liter. Ett kilo fordonsgas motsvarar ungefär 1,5 liter bensin.

Under den vecka som vi provkörde Seats gasdrivna suv så var den inte riktigt så snål som biltillverkaren officiellt utlovar. Men ganska nära ändå – även om den under stadskörning sörplar i sig strax över 0,5 kilo per mil.

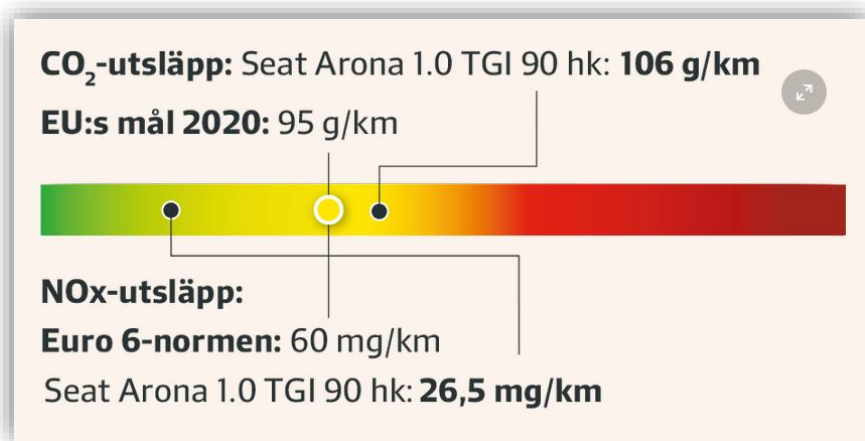
Start-stopp-systemet fungerar som det ska men när man trycker på gaspedalen för att få igång bilen igen så storknar den lite i början. Det var ett återkommande fenomen vid uppstart under provkörningsveckan.

Motorn är en liten en-liters trecylindrig variant som ger 90 hästkrafter. Den sköter sig dock fint och relativt rappt, även om omkörningarna på motorvägen inte går i det tempo som vår testförare helst ser.

Det finns tre gastankar i bilen – och de tar upp plats under baksätet och bagageutrymmet. Något som innebär att det inte finns så många literar att placera prylar på därbak – bagaget på 282 liter är både kort och minimalt. Baksätet går i alla fall att fälla i 60/40 och lastutrymmet blir då nästan helt plant. För den som behöver frakta större saker går det att häkta på en dragkrok (en sådan finns inte som standard), och använda sig av en släpvagn.

Under en av veckans långfärder körde vi slut på gasen, och bilen växlade då helt sömlöst över till bensindrift. Eftersom bensintanken bara rymmer nio liter blev jakten på en mack ändå ganska akut.

Den här bilen är tänkt för 100-procentig gasdrift och den lilla bensintanken ska bara ses som en tillfällig livlina.



Under provkörningsveckan var det varmt och soligt, och i sådana temperaturer startar bilen alltid på gas. Under de kalla vintermånaderna – när det är mer än minus 10 – så går gasbilen dock igång på bensen. Det beror på att gasinjektorerna måste värmas upp för att driften ska ställas om till gas. Men den processen ska gå snabbt, enligt Seat.

Interiören i gas-Aronan har en hel del ganska plastiga detaljer och några lyxigare inslag är det inte lönt att spana efter.

Infotainmentskärmen med touch-funktion är precis lagom stor men lite knepig i en del inställningar. Därframme sitter man bekvämt men i baksätet är det något trångt för långbenta personer.

Rent säkerhetsmässigt finns det inget att klaga på, Seat Arona har fått fem stjärnor i det europeiska krocktestet Euro Ncap.

Den har de flesta av de moderna förarstöds- och assistanssystemen som krävs – bland annat adaptiv farthållare, multikollisionsskydd och dödvinkelvarnare.

En del av systemen är dock tillval, den adaptiva farthållaren kostar till exempel strax över 4 000 kronor extra. Vill man ha navigator och en åttatumsskärm så går det på 7 600 kronor.

Seat Arona har ett bra grundpris och med bonusen får man en klimatsmart bil under 200.000 kronor. Det finns också flera syskon i Seat-familjen som erbjuder gasdrift. Seat Leon TGI kan vara ett alternativ – den är lite större och har längre räckvidd på gas.

Specifikationer | Seat Arona TGI

Grundpris: 204 900 kr (testbilen 216 900 kr).

Förbrukning: 3,8 kg/100 km gasdrift, 5,5 liter/100 km bensindrif.

Koldioxidutsläpp: 106 g/km.

Kväveoxidutsläpp: 26,5 mg/km.

Motor: 3-cyl, 1 liter bensen.

Kraftöverföring: 6-v manuell, framhjulsdrijf.

Max effekt: 90 hk vid 4 500–5 800 varv/min.

Max vridmoment: 160 Nm vid 1 900–3 500 varv/min.

Skatt: 360 kr/år.

Tjänstevikt: 1 333 kg.

Längd/bredd/höjd: 414/178/155 cm.

Bagage: 282 lit.

0–100 km/h: 13,2 sek.

Toppfart: 172 km/h.

Max släpvagnsvikt: 1 790 kg.

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Liten trecylindrig motor som presterar så där lagom bra. Smidig sexväxlad manuell låda, men tråkigt att automatlåda inte erbjuds som alternativ.

Ekonomi

Betyg: 5 av 6

Bra pris och dessutom på lång sikt god körekonomi eftersom gaspriset ligger under priset för bensin och diesel.

Miljö

Betyg: 5 av 6

Att köra på biogas är bra för miljön, det visar alla tänkbara undersökningar och mätningar.

Köregenskaper

Betyg: 3 av 6

OK, men inte mer. Storknar på låg växel och är lite seg i omkörningar på motorväg.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Arona har fått fem stjärnor av Euro Ncap, och den har det som behövs för detta betyg: antisladd, adaptiv farthållare, autobroms och kollisionsvarnare till exempel.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Bra grundpris för en högbyggd och interiört ganska rymlig och klimatvänlig gasbil. Men lite tråkig körupplevelse och ett alldeles för litet bagageutrymme.

Två rivaler

- **Volkswagen Polo 1,0 TGI**

Pris från: 203 900 kr. 90 hk. CO2-utsläpp: 110 g/km.



- **Suzuki Vitara TGI Hybrid Biogas**

Pris från: 323 900 kr. 129 hk. CO2-utsläpp: 116 g/km.



7. Prov: Ferrari SF90 Stradale – Mille cavalli.

Av Christian Gebhardt, Publicerad 2020-08-25, 05:52.

Ferrari SF90 Stradale är inte bara märkets första laddhybrid utan även den första serie-modellen från Maranello med fyrsiffrig effekt. Häng med på en testdag som nästan spricker av superlativer!



Vilken service alltså! Inför dagens provkörning får vi till och med asfalten förvärmad. Klockan är 06.31. Den vanliga rusningstrafiken är som bortblåst och istället fylls luften med ett öronbedövande ljud när ingen mindre än Charles Leclerc rattar sin F1-monoposto ut ur grindarna i Maranello och fortsätter sin färd över offentliga vägar till testbanan Fiorano.

Ett något försenat födelsedagsfirande för Scuderia Ferrari. F1-stallet firade nämligen sin 90-årsdag redan i slutet av förra året. Den officiella födelsedagspresenten till jubileet i form av splitternya SF90 Stradale får vi öppna och köra idag.

Beskrivningen av märkets nya toppmodell vill inte alls likna en Ferrari. En serieproducerad laddhybrid med en elektrisk räckvidd på 25 km? Vad hände där? Så fascinerande (och märkligt) det än må vara är det dock bilens sammanlagda effektuttag som är den mest trollbindande detaljen i Maranellos senaste alster. Mille cavalli! Ettusen hästar vilar under skalet. Mamma mia!

Förardepån Pista di Fiorano. På innergården till Enzo Ferraris majestätiska villa kryllar det av tekniker, mekaniker och servicefolk som tar hand om Leclercs F1-racer. I bakgrunden, bortom allt kaos står dagens uppdrag redan i depån: vår (för dagen i alla fall) alldeles egna SF90 Stradale.

"I kurvorna känns bilen betydligt lättare än vad den egentligen är", förklarar Leclerc medan han kämpar sig ur sin röda overall. 22-åringen är speciell. Medan andra i hans ålder fokuserar på fester, resor och det goda livet poserar proffsföraren från Monaco som en självsäker och erfaren försäljare.

"SF90 är knappast en tråkig eller understyrande skapelse trots sin överdådiga effekt. Bilen är istället ytterst rörlig med lätta överstyrningstendenser, men trots allt väldigt enkel och säker att köra."



Snabbare än LaFerrari! Från officiellt håll påstår man att SF90 är en hel sekund snabbare än självaste LaFerrari runt Fioranobanan.

1 000 hästar möter 1 700 kg. Innan vi startar monstret slås vi av bilens emotionella cockpit. Kolfiber och läder av högsta klass vart man än tittar. I centrum den ferraritypiska multifunktionsratten med de sedvanliga knapparna för blinkers, vindrutetorkare och helljus samt Manettinovredet som ger föraren tillgång till fem olika körprogram (Wet, Sport, Race, CT off, ESC off). Dessutom har kringlan begåvats med en pekplatta som med sin intuitiva känsla gör SF90 Stradale till världens snabbaste smartphone.

Det traditionella instrumentklustret har fått ge vika för en massiv välvd 16-tumsskärm som matar föraren med en mängd data, vare sig det är den centrala varvräknaren i bästa analoga retrostil, en gigantisk navigationskarta eller all tänkbar information om bilen. Med SF90 Stradale bevisar Ferrari en gång för alla att man inte skyr framsteg och teknisk framåtanda.

Det gör man dock knappast med hjälp av tjugiga, högupplösta skärmar utan snarare med bilens super-avancerade hybriddrift som bjuder på fyra olika körprogram. Man startar alltid i eDrive. Tryck på startknappen och lyssna till fågelkvittret. SF90 Stradale är den första Ferrarin någonsin som inte sätter skräck i naturens fauna så fort bilen startas. Vi glider ljudlöst förbi Maranellofabriken och ut på landsvägen.





*Framtiden lämnar sitt avtryck även i cockpiten.
Digitala skärmar och beröringskänsliga ytor vart man än tittar.*

För att förklara supersportbilens hybriddrift till fullo hade man utan problem kunnat fylla en hel bok. Drivlinan kombinerar tre elmotorer med märkets starkaste serieproducerade V8 någonsin. Två elmotorer på vardera 99 kW driver framhjulen, vilket innebär att i eDrive är SF90 dessutom märkets första framhjulsdrevena bil. Kör man elektriskt ligger topphastigheten på 135 km/h. Inte illa.

Den tredje elmotorn (150 kW) har placerats mellan mittmotorn och den åttastegade dubbelkopplingslådan och ska stötta förbränningsmotorn. På grund av elmotorns form (72 mm hög och skivformad) kallas den kärleksfullt "pizza".

Den egentliga drivningen av bakaxeln sköter såklart en dubbelturbomatad V8, vilket innebär att i hybridläget är SF90 märkets första fyrhjulsdrevena supersportbil. Vid en hastighet på 210 km/h kopplas de främre elmotorerna bort och bilen blir strikt bakhjulsdriven upp till 340 km/h då det roliga tar slut.

Den överladdade förbränningsmotorn (F154) känner vi redan igen från F8 Tributo. I SF90 Stradale har kraftpaketet dock förfinats ytterligare med nya cylindertoppar, kamaxlar, kolvar, vevstakar samt en ny vevaxel och ett nytutvecklat insugs- och avgassystem.

Motorn är inte enbart 76 mm lägre utan har dessutom en lägre tyngdpunkt samtidigt som man har lyckats pressa ned vikten med 25 kg. Motorvolymen har ökats från 3,9 till 4,0 liter, effektuttaget från 720 till 780 hk och det maximala vridmomentet ligger numera på 800 Nm istället för 770. Elmotorerna bidrar dessutom med maximalt 220 hk.



I skalstolarna av kolfiber sitter man farligt nära asfalten men med excellent sidostöd.

***"Accelerationen tar andan ur dig
och pressar dig med full kraft ned i kolfiberskalstolarna"***

Nu kan man ju kanske undra varför man har använt sig av en dubbelturbomatad vinkelåtta istället för en tolvcylindrig sugmotor? Det är ju trots allt så de förra supersportbilarna F50, Enzo och LaFerrari kom rustade till startlinjen.

Nu ska man möjligtvis förklara att SF90 Stradale inte är en direkt efterföljare till LaFerrari även om man hade kunnat tro det med tanke på bilens komplexitet. Skillnaden mot Enzo och Co är dock att SF90 inte är en limiterad specialmodell utan tillgänglig för alla (med tillräckligt mycket pengar) via märkets vanliga produktportfolio.

"Vårt mål var att skapa en bil som erbjuder samma körglädje och prestanda som en supersportbil och som samtidigt är bättre än en LaFerrari. Jag kämpar för att hålla V12-motorn vid liv så länge det är möjligt. Visserligen vet vi att tolvcylindern i framtiden snarare kommer att ha en emotionell karaktär istället för ett prestandafokus eftersom vår överladdade vinkelåtta helt enkelt är överlägsen när det gäller effekt och bilens möjliga arkitektur", förklarar teknikchefen Hugo Leiters.

Dags att käka kurvor på landsvägen. Jag väljer "målflaggaikonen" på rattens vänstra pekplatta. Plötsligt överröstas elmotorernas stilla surrande av förbränningsmotorns mörka röst. I Performanceläget driver V8:an konstant men laddar samtidigt litiumjonbatteriet (7,9 kWh) som sitter bakom stolarna. Skjutreglaget i mittkonsolen som sköter växellådans funktioner (auto, manuell, back) samt launch controlfunktionen påminner optiskt om Ferraribilarnas öppna växelspakskuliss.



Märkets starkaste serieproducerade V8 behöver inte dra lasset själv utan får understöd av inte mindre än tre elmotorer.

Trampa på bromsen, aktivera launch control, högerpedalen mot mattan och släpp bromsen. Bilen skjuter iväg i vad som endast kan beskrivas som en explosion av fart.

Accelerationen tar andan ur dig och pressar dig med full kraft ned i kolfiberskalstolarna. Hjulspinn? Inte ett dugg. Tack vare sin formidabla fyrhjulsdraft hade väl Ferraris senaste mittmotorhjärte hellre slitit bort den italienska landsvägsasfalten än att skämma ut sig med så världsliga ting som spinnande hjul. Det vill säga så länge asfalten är slät och fin. Är underlaget "patinerat" får man snällt hålla igen lite för att inte behöva uppleva hjulspinn på samtliga däck samtidigt.

F8 Tributos F154-maskin var knappast känd för sitt turbohåll, men tack vare elmotorernas support-roll reagerar SF90 Stradale ännu finkänsligare på gaspedalen. V8:an klättrar så pass snabbt upp genom varvtalsregistret och slår i varvstoppet vid 8 000 r/min att man knappt hinner med att växla själv.

Kringlans överdel blinkar rött, sedan blått och ger även oss normala människor känslan av att vara en Vettel eller Leclerc. Klick, nästa växel. Ett drag i växelpaddeln som i ärlighetens namn påminner mer om en lie gjuten i kolfiber och den nya åttastegade dubbelkopplingslådan piskar i nästa växel med samma finkänsla som en rivningskula i full sving.

Inte för att den justegade DKG-lådan från 488 Pista kunde betraktas som särskilt långsam, men i SF90 Stradale har lådan inte bara fått en växel till utan den reagerar numera ännu snabbare (från 300 till 200 ms) samtidigt som lådan väger hela tio kilo mindre än föregångaren tack vare avsaknaden av en backväxel. Backa gör man nämligen enbart med hjälp av framaxelns elmotorer.

Ljudmässigt gör SF90 inte lika mycket väsen av sig som LaFerraris V12 som högljutt varvade hela vägen upp till 9 250 r/min, men den vet trots allt fascinera med sin ljudbild. Även det minsta gaslyft kvitteras nämligen med väsande avgasljud.



*Italiensk bilträff: SF90 Stradale vid sidan om en Alfa Romeo 1750 och en Fiat Panda.
"Bromsprestandan och stabiliteten förstärks av bilens avancerade aerodynamik"*

Efter landsvägsutflykten byter vi miljö och återvänder till Fioranobanan. Manettinon vrids till CT off och samtliga körhjälpsprogram drar sig undan till bakgrunden. Annat än i ESC off, där all elektronik skickas på semester, jobbar antispinnsystemet kvar här.

Hybridstrategin växlar till Qualifying, på rattens vänstra pekplatta lyser numera symbolen för ett litet stoppur. Full attack! SF90 Stradale släpper nu hela sitt stall till hjulen, laddningen av batteriet är det ingen som bryr sig om längre.

De första två varven avverkas helt neutralt i gränsområdet, styrningen jobbar med kirurgisk precision och helt utan att understyra. Det beror dels på torque vectoringfunktionen som sköts av framaxelns elmotorer och som på Ferrarispråk kallas RAC-e, alltså Regolatore Assetto Curva Elettrico. Trots en armada av elektroniska hjälpmedel känns dock varken rattkänslan eller återkopplingen artificiell eller påtvingad.

Accelerera ut ur kurvan och bilens bakaxel svarar med en märkbar överstyrning. Det här är trots allt en Ferrari och som sådan ska den kännas som en bakhjulsdriven supersportbil oavsett om bilen driver på samtliga hjul eller inte.

Precis som F1-piloten Leclerc har lovat vet SF90 hur man gömmer undan sin övervikt i gränsområdet. Torrvikten anges från officiellt håll till 1 570 kg, men då krävs det en rad uppgraderingar som sänker vikten. Med alla vätskor på plats hamnar den då runt 1 700 kg, vilket i första hand kan tillskrivas hybriddrivlinan som ökar vikten med 270 kg.

Senast när man bromsar inför kurvorna känner man av bilens extrakiln. Bromsar man sent skjuter SF90 ovillkorligen över framhjulen. Bromssystemet är av brake-by-wire-slaget eftersom det ger ingenjörerna möjligheten att kombinera rekuperation och den sedvanliga bromsfunktionen med skivor och ok. Till skillnad från många andra hybrider har man dock struntat i att ge sig på one-pedal-driving-tåget och det är vi ytterst tacksamma för. Här bromsar man med en pedal och gasar med en annan. Punkt.

Bromspedalvägen är kort, väldigt kort. Ändå har man lyckats att ge pedalen ett funktionsområde som fungerar lika bra i stan som på landsvägen och definitivt på banan. Allt utan att ge pedalen den där raceaktiga stenhårda känslan. Nackdelen med brake-by-wire-teknologin är avsaknaden av den naturliga pedalkänslan, som man dock har löst genom att tillåta en del av bromsvibrationerna att hitta sin väg upp till pedalen.



Bromsprestandan och stabiliteten förstärks av bilens avancerade aerodynamik. Vid sidan om den speciella konstruktionen under bilen framhäver PR-folket vid presentationen framför allt det aktermonterade, aktiva aeroelementet som kallas Shut-off Gurney flap. I vissa speciella körsituationer sänker sig systemet automatiskt för att generera mer downforce på bakaxeln.

Dagens utflykt till Fioranobanan lämnar dock en något besk smak i munnen. Anledningen? På landsvägsdelen körde vi en SF90 med splitternya däck, men vi fick dessvärre byta bil inför våra varv på banan. Tyvärr hade den bilens däck sett alltför många varv på den släta asfalten och dessutom missade teknikergänget att justera däcktrycket inför attackkörningen.



Efter ett par körda kurvor avslöjade bilens digitala kombiinstrument att däcktrycket fram var 2,9 bar, på bakhjulen till och med 3,0. För att kunna utnyttja Michelin Pilot Sport Cup 2-däckens potential var detta tryck alldeles för högt, vilket vållade problem i ett precisionsverktyg som SF90. För varje kurva avtog greppnivån medan överstyrningstendenserna tilltog samtidigt som Stradale understyrde vid hårda inbromsningar.

Fun fact. Enligt pressmaterialet var dagens testbil(ar) "standardversionen". Då kan man ju undra vad som komma skall inom en snar framtid? Men redan dagens modell kan (såklart) extrautrustas med ett sportpaket vid namn Assetto Fiorano vilket ger bilen ännu sportigare dämpare, en uppsjö av kolfiberdelar och ett avgassystem i titan. Samtidigt som den då ser riktig rå ut sänker man dessutom vikten med 30 kg (och antagligen plånboken med ännu mer).

Assetto Fioranopaketet ökar även marktrycket till 390 kg vid 250 km/h och om det fortfarande finns ekonomiskt utrymme kan man beställa SF90-specifika kolfiberhjul samt extremt greppvänliga Michelinindäck av typen Pilot Sport Cup 2 R. Det om något borde öka kurvgreppet och därmed körglädjen avsevärt. Inte för att det behövs, men vi väntar med spänning på nästa inbjudan från Maranello.

FERRARI SF90 STRADALE TEKNISKA DATA

MOTOR: V8, bensin, dubbelturbo, 3 990 cm³, tre elmotorer, systemeffekt 1 000 hk vid 7 500 r/min, 800 Nm vid 6 000 r/min.

KAROSS: L/b/h 4 710/1 972/1 186 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Tjänstevikt 1 770 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,5 sek. Toppfart 340 km/h.

PRIS: 417 890 euro (cirka 4,3 miljoner kronor).

PROV

SÅ FUNGERAR FERRARI SF90 STRADALE ...

Den sammanlagda systemeffekten på 1 000 hk är en kombination av en åtta-cylindrig förbränningsmotor med dubbelturbo som lämnar 780 hk samt tre elmotorer som lämnar maximala 220 hk. Mårkets första serieproducerade laddhybrid driver enbart med framhjulen vid eldrift. Den tredje elmotorn är placerad mellan förbränningsmotorn och dubbelkopplingslådan. Mittmotorn driver traditionellt bakhjulen, vilket gör att bilen blir fyrhjulsdreven i hybridläget. Vid 210 km/h kopplas de främre elmotorerna bort och bilen fortsätter med enbart drivande bakhjul hela vägen till topphastigheten på 340 km/h.

HÖGSPÄNNINGSBATTERI
Högspänningsbatteriet är ett litiumjonbatteri av typen NMC som består av 84 celler som väger sammanlagt 72 kg. Systemspänning 350 volt, maximal urladdning 180 kW, maximal laddningskapacitet 140 kWh, batterikapacitet 7,9 kWh.

DUBBELKOPPLINGSLÅDA
Dubbelkopplingslådan är en vidareutveckling av den sjurväxlade i 488 Italia. I SF90 har växellådan dock åtta växlar, en reducerad reaktionsid (från 300 ms till 200 ms) samt väger tio kilo mindre tack vare frånvaron av backväxel.

AERODYNAMIK
Aktiv aerodynamik i form av en så kallad Shut-off Gurney flap som i kombination med tillväxspaketet Assetto Fiorano ökar marktrycket till 390 kg vid 250 km/h.

ELMOTORER
De två främre elmotorerna (2 x 99 kW, 85 Nm) driver framhjulen via planetväxlar med en utväxling på 14,6:1. Funktioner: eldrift, backväxel, fyrhjulsdrift i hybridläget, torque vectoring.

BROMSSYSTEM
Bromssystemet är ett brake-by-wire-system som styr den hydrauliska friktionsbromsen och rekupereringen.

COCKPIT
Digital instrumentering med en väv 16-tumsskärm som kan konfigureras fritt. Multifunktionsratten med pekplattor och knappar styr nära nog bilens samtliga funktioner.

FÖRBRÄNNINGSMOTOR
Förbränningsmotorn är en dubbelturbotad V8 ur F154-serien som användes senast i F8 Tributo. I SF90 har motorn större volym (4,0 liter) för 3,9 liter), mer effekt (780 istället för 720 hk) och högre vridmoment (800 istället för 770 Nm).

BAKRE ELMOTOR
Den bakre elmotorn väger 22 kg, är skivformad och sitter på växeln mellan dubbelkopplingslådan och förbränningsmotorn. Effekt 150 kW, 246 Nm.



8. Ferrari-limousin med dubbla världsrekord till salu.

Redaktören bytbil.

2020-08-25.

Så mycket kostar det unika bygget: "Jag sågade den jäkeln på mitten".



En specialbyggd Ferrari 360 Modena är uppe till försäljning i Australien. Denna oerhört speciella skapelse har dubbla Guinnessrekord: Den är världens längsta Ferrari och världens snabbaste limousin.

Det hör inte till vanligheten att man ser en [Ferrari](#) på vägarna. Än mer sällan stöter man på en limousin-variant av den italienska sportbilen. Men chansen har varit större i Australiensiska storstaden Melbourne.

Där opererar Exotic Limo, ett företag som erbjuder sina kunder att hyra just exotiska limousiner. Men frågan är om någon annan bil i deras ägo är mer exotisk än den limousinbyggda Ferrari 360 Modena som de nu har lagt ut till försäljning.

Bilen har en intressant historia. Den köptes in i originalutförning av en australiensk bilentusiast vid namn Scott Marshall. Ganska snabbt år 2012 bestämde han sig för att denna Ferrari skulle få en annorlunda förvandling.

– Hon är en genuin Ferrari 360 som vi importerade från England. Jag körde den i några veckor, sen tog jag med den till Dreamtech Conversions i Dandenong (sydost om Melbourne, reds anm) och sågade den jäkeln på mitten. Vi tåg ut interiören, vilket inte tog lång tid för det är ju inte så mycket, och sen använde vi ett tryckluftsverktyg för att skära i den, har Scott tidigare sagt till [Whichcar](#).

Sagt och gjort adderades tre meter till bilens mittparti, vilket gör att bilen nu rymmer nio personer, inklusive förare. Tillsammans med det avancerade ljudsystemet och luftkonditioneringen väger nu limousinen 1.100 kilo mer än originalet som normalt sätt visar 1.500 kilo på vågen.



Den 3,6-liters V8:an med 400 hästkrafter har lämnats intakt. Nog gör den 0-100 km/h lika snabbt som en gång i tiden (numera på sex sekunder, enligt annonsen), men den smått unika Ferrarin har tagit plats i Guinness Rekordbok som den snabbaste limousinen i världen. Och ovanpå det är den världens längsta Ferrari.

Enligt Exotic Limo har limousinen använts frekvent vid bröllop, filmpremiärer, idrottsevenemang och andra "VIP-tillställningar". Bokaren har då fått hosta upp en timhyra på 1.000 australienska dollar, vilket är drygt 6.300 kronor.

När de nu gör sig av med bilen – som förresten har 2003 som byggår och har gått 6.500 mil – ligger prislappen på 400.000 australiensiska dollar. Det motsvarar strax över 2,5 miljoner kronor.

"Det finns ärligt talat ingenting som ens kommer nära denna stretch-limousin någonstans i Australien. Det går inte att förneka den kraft som kommer med att äga denna Ferrari-limousin", skriver säljaren.

Enligt annonsen på australiensiska [Carsales](https://carsales.com.au) kan den både säljas inhemskt och skeppas vidare var som helst i världen.



9. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 1.



FILM: https://youtu.be/Tf_gmpb4CeE



10. Sveriges första roamingnätverk för elbilsaddning på gång.

Redaktören bytbil 2020-08-25.

Ska lanseras under hösten: "Att köra elbil i dag är som att komma tillbaka till 80-talet".



Elbil Sverige, GreenCharge Infra och Hubject är tre aktörer inom elektromobilitet som har tröttnat på ladd-kaoset. Därför planerar de att lansera Sveriges första enhetliga roamingnätverk för laddning av elfordon de kommande månaderna.

– Idag är det vardag för den som kör elbil att ha sju, åtta, tio laddkort i plånboken, vilket naturligtvis är vansinne, säger Per-Henrik Fridolfsson, vd för GreenCharge Infra.

Precis som Per-Henrik Fridolfsson är inne på saknas det en enhetlighet i det svenska laddsystemet för elfordon i dag. Det handlar om olika system med allt från appar och taggar till Swish och andra typer av lösningar.

Frågan har också tagits upp på högsta politiska nivå. Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman gick i somras ut med att flera representanter från branschen [kallats till ett möte för att hitta en gemensam lösning](#). Det mötet äger rum i morgon, onsdag den 26 augusti.

Men vissa aktörer ska redan ha en lösning på g. Det handlar om konsumentorganisationen Elbil Sverige och företagen GreenCharge Infra samt Hubject som länge jobbat på ett enhetligt roamingnätverk för laddning av elfordon.

– Det har hittills saknats en fungerande laddinfrastruktur, och det drabbar konsumenterna, säger Göran Fredriksson, kommunikationsansvarig på Elbil Sverige, i ett pressmeddelande.

– Att köra elbil i dag är som att komma tillbaka till 80-talet när man hade sitt bensinkort och tankade på samma drivmedelskedja – oavsett om den låg bra eller dåligt till, säger Per-Henrik Fridolfsson, vd för GreenCharge Infra.

Syftet med deras nätverk ska vara att förenkla vardagen för svenska elbilsägare. För den enskilde bilisten innebär det ett abonnemang, med ett kort eller app som ska fungera på olika laddare oavsett operatör.

Alla tjänsteoperatörer ska i sin tur erbjudas att medverka i samarbetet. Operatörerna sätter då sina egna priser, vilka ska visas öppet och transparent.

– Många laddstolpar har idag en prisangivelse som är tryckt och den kan vara inaktuell. Man måste kunna se det aktuella priset, till exempel i sin app, när man står där: Vad är priset för dig, här och nu, säger Bengt-Åke Claesson, affärschef på GreenCharge Infra.

– Vårt system gör det möjligt att användare ser vad det verkligen ska kosta innan de startar laddningen. Man vill inte se det två, tre dagar senare när det är draget från kontot.

Nätverket ska finansieras av en extra transaktionsavgift om en krona per laddning. Det blir alltså inget extrapåslag på kWh-priset.

Om allt går enligt plan ska nätverket lanseras under hösten.

Relaterade artiklar



[Vågar man köpa en begagnad elbil?](#)



[Volkswagen startar nytt elbolag](#)



[Chockhöjningen: 20 kr / mil för att ladda elbil](#)



[Regeringens krav: Enklare betalning för elbilsladdning](#)

11. Världens äldsta Saab kan bli din.

Jan-Erik Berggren 24 augusti 2020.

Du har säkert spanat in någon riktigt fin veteranbil i sommar, eller en sån där bil som dina föräldrar hade när du var liten. Nu har bilauktionerna startat igen efter sommaren och det finns en hel del superfina objekt till salu. Bland annat världens äldsta Saab.



Chassinumret är 004 och den Saab 92 som nu finns till salu på Bilweb Auctions är ett mycket sällsynt exemplar och något för den seriöse samlaren. Bilen har en gång sålts av Saab till privatperson men bilen användes till en början av Saab för olika projekt, bland annat att för att bygga om bakluckan.

Bilar med en egen historia är extra värdefulla och den här Saaben har både en egen historia och plats i den fina svenska bilhistorien.

Bilweb Auctions uppdaterar som bäst sin lista över bilar som är till salu inför nästa auktion som hålls den 3-4 september. Bland de bilar som redan värderats och kontrollerats finns några fina VW-bubblor, en hel del klassiska Volvo-bilar och en och annan USA-bil.

Vad sägs om en Volvo P1800 ES som är i utställningsskick och som säljs till förmån för Stora Barndagen? Eller en Willys Overland Jeep från 1943?

Bland USA-bilarna märks en Dodge Dart från 1947 och en Chevrolet Blazer med en 6,2-liters V8 i fint bruksskick.

Alla bildrömmar som fått gro under sommaren kan bli verkliga.

Fler bilder på Saab 92:an från 1948 [hittar du i själva annonsen](#) och auktionens alla objekt [hittar du här](#).

Jan-Erik Berggren

12. Amerikanska flygvapnet testar flygande bil.

AV WILLE WILHELMSSON.

2020-08-25 KL 16:20.

Planerar att börja använda sådana i framtiden.



FILM: https://youtu.be/YBKFVE_h2r8

Det amerikanska flygvapnet U.S Air Force har börjar testa olika typer av "flygande bilar" och en av dessa är Hexa från företaget Lift vilka vi har skrivit lite om tidigare.

Hexa ser med sina 18 rotorerna mest ut som någon slags helikopter-farkost och den går officiellt under eVTOL-beteckning, "electrical Vertical Take Off and Landing". U.S. Air Force har tidigare uppgett att de 2030 siktar på ha runt 30 stycken eVTOL-farkoster i sin flotta.

Huruvida det blir Lifts Hexa som tar plats i det amerikanska flygvapnets framtida eVTOL-flotta återstår att se. Lift planerar själva att börja sälja Hexa publikt men när det sker och vad den i så fall kommer att kosta finns det än så länge inga uppgifter om.

Här åvan hittas ett klipp från en tidigare testflygning med Hexa.

via thenextweb.com/mil [+](#)

13. Grattis Volvo 940 30 år!

Publicerad 2020-08-24 kl 14:12, text Fredrik Nyblad.

Det är nu 30 år sedan de sista bakhjulsdrivna Volvobilarna lanserades. Många såg 940/960 som en övergångslösning innan den nya framhjulsdrivna bilen skulle komma, men det blev åtta års produktion!



På hösten 1990 introducerades Volvo 940 och 960 som 1991 års modell.



Volvo 940 och 960 hade trepunktsbälte även på mittplatsen bak, som tillval fanns ett integrerat barnsäte.



Den första årsmodellen 1991, fanns 940 som GL, GLT och Turbo – alla motoralternativen fanns både till sedanen och herrgårdsvagnen. Motorn var en utvecklad version av fyran på 2,3 liter och hade en ny kamaxel och nytt cylinderhuvud.

”I gamla hjulspår” skrev Vi Bilägare vid introduktionen och man undrade hur länge modellen skulle finnas kvar. Men det var först 1998 som de sista exemplaren tillverkades. Därmed hade den sista Volvon med gjutjärnsmotor, stel bakaxel och bakhjulsdrift byggts.



Den mer exklusiva 960-modellen genomgick en facelift till 1995 års modell och fick bland annat ett nytt utseende på fronten och en ny hjulupphängning bak.



Vid en ceremoni i Torslandafabriken den femte februari 1998 lämnade den sist tillverkade Volvo 940:n fabriken. Totalt tillverkades 668 046 exemplar av alla 900-seriens modeller: 940, 960, S90 och V90.

VOLVO 960 E3.0 1997

FORMTOPP!

Håkan Malmgren var ansvarig för formen på Volvo 960. Långtifrån alla hans idéer blev verklighet från början men när modellen skulle ansiktslyftas fick han en andra chans. Håkan menar att den slutade med flaggan i topp!

TEXT & FOTO FREDRIK NYBLAD

Det finns många bilar från 1990-talet som har något av smått glass över sig, men det gäller knappast Volvo 960. Den håller fortfarande stilen och det är en elegant bil som står framför oss i studion. Till och med kulörnamnet Silversand är vackert.

Volvos mångårige chefsdesigner Jan Wilsgaard hävdade att Volvos bilar hade en maskulin form. Det gäller inte minst 960, men den hade inte Wilsgaard något att göra med annat än att han var ansvarig för den bil den byggde på: Volvo 960.

Den som höll i 940/960-projektet var en av Wilsgaards medarbetare: Håkan Malmgren. Han tittar koncentrerat på exemplaret i studion och noterar direkt ett par repor på stofffångarna men med bara drygt 4 600 mil på mätaren är exemplaret ändå nära hundra 960-sig ut i tryckhallen hösten 1996.

– Usvensket känns harmoniskt, säger Håkan Malmgren. Det är inget som skaver, jag ser resultatet av det jag funderade på, som har avslutats på dropplist, men det fungerar.

Håkan och tvillingbrodern Rolf växte upp i Falun och som studenter hittade de en amerikansk brevkurs i bildesign. Från brevkursen till drömjobben på Volvo krävdes både tal och hårt arbete. Men till slut fick de visa sina skisser för Jan Wilsgaard. När en tjänst utlystes på designavdelningen insåg Volvo att det inte gick att dela på tvillingarna – de anställdes båda två 1970! Senare blev Rolf ansvarig för den slutliga formen på 940 och Håkan höll sammanåtgång på med en ersättare till 900-serien. Biltillverkare vill gärna att modellprogram ska hålla ihop utseendemässigt. Att Volvo lyckades med det med två tvillingbröder på nyckelpositioner är kanske inte förvånande.

10 VOLVOKLASSIKER 2020

I VolvoKlassiker 2020 kan du läsa ett stort reportage om hur det gick till att ta fram och formge Volvo 960.

14. Wartburg Werbung.

Publicerad 2020-08-26 7:00.

Text Mårten Carlsson.

Reklam från forna DDR, för hemmamarknaden, mycket märkligt i ett land där konkurrens var förbjudet, men roligt att se dessa alster idag, kort snutt för riviga Wartburg 1000.



FILM: <https://youtu.be/btt-lwFUyrs>



1984 Kawasaki Segoni 1200

15. Quattro grupp B på max volym.

Text: Björn Magnusson Publicerad: 2020-08-20 15:38.

Alla motorentusiaster vet att ljudet gör enormt mycket för upplevelsen bakom ratten. Eller för den som står bredvid, för den delen.



Rätt ljud är viktigt. Men vad är då rätt ljud? Ja, det går så klart inte att säga. Några har en förkärlek till lågvarviga V8:or andra föredrar ylande boxersexor. Medan några älskar toktrimmade radfyror (gärna ackompanjerade av avgassmällar vid avslag).

Att Audi Quattro i år firar 40 år har vi uppmärksammat i tidningen. Så varför inte sätta lite extra fokus på detta faktum även här i bloggen? Vi fastnade för filmklippet nedan, där fokus ligger på motorljudet. Inget bjäfs med umpa-bumpa-musik som ligger och stör här alltså.

Så varsågod och njut: https://youtu.be/lmb_HtUJLHA



Björn Magnusson

16 Oliver Solberg skrev historia i Lettland.

Text: Emanuel Gylling, Publicerad: 2020-09-01 kl 05:00.

Karriärkurvan går spikrakt uppåt för Oliver Solberg. Förra året, under Rally Liepaja, blev han som 18-åring den yngsta föraren någonsin som vunnit ett FIA-sanktionerat-rally. I samma rallytävling i år segrade han igen och blev därmed yngst att vinna två FIA-rallyn i rad.



DAMMIGT. Rally Liepaja bjöd på snabba men dammiga vägar. Vid ett tillfälle snurrade Olivers VW Polo R5 och de fick vänta tills dammet hade lagt sig för att hitta vidare.

Solberg ledde från start till målet måste göra att han stiger till förstaplatsen i tabellen för rally-EM. Givetvis leder han därmed även junior-EM.

På grund av ett motorstopp i början av SS1 tappade han fem sekunder men tog snabbt igen dem. Oliver och co-drivern Aaron Johnston höll ett makalöst tempo och satte snabbaste tiden på två av lördagens fyra sträckor. Ledningen växte till tio sekunder och kunde ha varit ännu större om de inte hade snurrat.

- Den sträckan var galen, säger Oliver Solberg. Jag snurrade, men sedan hade vi så mycket damm runt oss. Det var omöjligt att veta att måste hållas vi skulle. Vi satt i bilen och bara väntade på att dammet skulle lägga sig så att vi kunde se vad som var rätt håll. Att sitta där och vänta i 15 sekunder var en konstig känsla.

Senast Solberg körde en internationell rallytävling på grus var VM-tävlingen i Mexiko i mars, så han hade bestämt sig för att köra i sig i ett lagom tempo.

Annonser

- Jag ville inte ta några stora risker. Sträckorna här i Lettland är snabba, men det finns några partier som är riktiga hala.

Under söndagen tog han ytterligare sexsträcksegrar av tio möjliga. Segermarginalen till Citroën-föraren Mads Østberg var 20,1 sekunder.

MOTORNYTT

- Detta har varit en riktigt bra helg, sammanfattat Oliver.

- Jag var riktigt nöjd med tävlingen i Rom för några veckor sedan. Där tog jag en tredjeplats i mitt första asfaltrally, men jag kände mig verkligen hemma när jag fick komma tillbaka till grusvägar och kunde verkligen njuta här.

Hittills har Oliver Solberg startat i 37 rallyn och vunnit 9 av dem. Sin första mästartitel tog han i norska Crosskart-mästerskapet som 11-åring. Som 18-åring blev han mästare i RallyX

SLUT