



Tatra T87 1936-1950

- 1. I dag är det 53 år sedan vi gick över till högertrafik.**
- 2. Det här vet vi om Tesla Battery Day.**
- 3. Toyotas nya batteri ska ge 100 mils räckvidd.**
- 4. Ryska hackare försökte muta Tesla-anställd att installera virus.**
- 5. Pinsamt problem i Hyundais suv.**
- 6. Porsche Taycan säljer för bra, kombi får vänta.**
- 7. Kia Sorento Plug-In Hybrid officiell med laddhybrid-fakta**
- 8. Mer sting i Kia Stinger**
- 9. Toyota RAV4 Plug-in Hybrid.**
- 10. Prov: Hyundai i20.**
- 11. Ställ bilen och bli belönad med "virtuella euros"**
- 12. Fords ikoniska polisbil P71.**
- 13. A-Ford 1928-31.**
- 14. Racingbilen Ford P1 ska byggas.**
- 15. Han har pole position i Italien GP.**
- 16. Ferraris teamchef berättar: Därför har vi tappat farten.**
- 17. Första VM-segern för Oliver Solberg.**
- 18. Knallen på Monza – tog sitt livs första GP-seger: "Herregud".**

Feber

1. Tut i luren! Idag är det 53 år sedan vi gick över till högertrafik.

AV BOBBY GREEN 2020-09-03 KL 16:00.

Alla får tårta!



Högertrafikomläggningen på Kungsgatan i Stockholm

FILM: <https://youtu.be/pVR85jpTcn8>

Den 3 september 1967 gick Sverige över från att köra på vänster sida till att istället köra på höger sida av vägen. En stor grej som förändrade mycket, och idag är detta alltså exakt 53 år sedan. Händelsen fick namnet Dagen H och man kan exempelvis fira genom att äta lite tårta och kanske köra lite på höger sida.



2. Det här vet vi om Tesla Battery Day.

Av Johan Kristensson.

2020-08-28 kl 11:42.

Vad är det Tesla vill berätta på sin batteridag i september? Här listar Ny Teknik fakta, teorier och spekulationer inför det upphaussade evenemanget.



Catls batterier hamnar bland annat i Teslas bilar som här rullar fram i en fabrik utanför Shanghai.

Tesla byggdes upp med insikten att batteritekniken inom hemelektroniksektorn kommit så pass långt att den började bli mogen även för personbilar. Ända sedan dess har elbilstillverkaren konstant drivit på utvecklingen. Idag befinner sig batteriindustrin i ett läge få ens kunde föreställa sig för bara tio år sedan.

Därför blev förväntningarna extra höga när vd Elon Musk i fjol utlovade ett evenemang om framsteg inom batteritekniken. Det har sedan dess fått namnet Tesla Battery Day. Handlar det om en ny batterikemi? Ny celldesign? En ny batterifabrik? Spekulationerna har gått varma sedan dess. Eventet har dessutom blivit framflyttat flera gånger, på grund av coronapandemin.

Här listar vi vad vi vet om Battery Day, vad vi inte vet samt ett gäng spekulationer som har dykt upp.

Vad vi vet om Tesla Battery Day

Tesla Battery Day kommer att hållas den 22 september, direkt efter den årliga bolagsstämman, [meddelade företaget](#) den 21 augusti. Innan dess var datumet satt till den 15 september, och innan dess till mitten av maj. Förklaringen till att det har flyttats fram är coronapandemin.

Inledningsvis skulle det handla om nyheter både vad gäller batterier och drivlina. Men i april sa Elon Musk att det skulle koncentreras till batterier.

Evenemanget kommer att innehålla en guidad visning av Teslas system för cellproduktion, har vd Elon Musk skrivit på Twitter.

Han bekräftade även att den guidade visningen blir i Fremont, Kalifornien, där företaget första bilfabrik ligger. Eftersom Tesla hittills inte har haft någon egen cellproduktion är detta en av få nyheter kring Battery Day som vi faktiskt kan slå fast på förhand. Men omfattningen och en rad andra detaljer är fortfarande oklart.

Vad vi inte vet om Tesla Battery Day

Det mesta faktiskt, förutom ovanstående. Se också nedan.

Spekulationer om Tesla Battery Day

Eftersom intresset från media, allmänhet och investerare är så pass stort kring Tesla fylls världen snabbt av spekulationer kring vad som kommer att presenteras. Det så pass många helt olika teorier, som dessutom delvis går in i varandra, att det är svårt att hålla reda på dem. Här går vi igenom några.

Koboltfria batterier?

Har Tesla i samarbete med till exempel CATL nått ett genombrott inom LFP-tekniken som kraftigt höjer energitätheten till en nivå motsvarande NCA- eller NCM-batterier? Eller lyckats kommersialisera en annan koboltfri batterikemi med tillräckligt bra prestanda?

Tesla använder sig primärt av cylindriska celler tillverkade av Panasonic, med en katod bestående av nickel, aluminium och kobolt (NCA). I juni framkom det att Tesla signerat ett nytt treårskontrakt med Panasonic gällande produktion av litiumjonbatterier i Gigafactory i Nevada. Dessutom har Tesla kontrakt med batteritillverkarna LG Chem och CATL gällande leveranser av NCM-batterier till fordon byggda i Gigafactory Shanghai.

Gemensamt för de batterier Tesla använder sig av är att de innehåller kobolt, en konfliktpräglad och dyr metall som många tillverkare vill slippa ifrån. Vd Elon Musk har upprepade gånger uttalat denna önskan.

En framkomlig väg skulle kunna vara att använda sig av batterier med katodkemin litiumjärnfosfat (LFP). LFP-batteri har hittills haft betydligt lägre energitäthet och därför mest använts i bussar. [Reuters har rapporterat](#) att Tesla överväger att börja köpa sådana batterier av CATL till kinesiska Model 3-bilar. [Tesla har också fått godkänt](#) av kinesiska myndigheter att använda sig av LFP-batterier i Model 3.

Livslängd motsvarande 160 000 mil?

Elon Musk har hintat om att Tesla har ett batteri på gång som ska klara en miljon engelska miles, motsvarande drygt 160 000 mil.

Det är i storleksordningen åtta gånger den sträcka en genomsnittlig personbil rullar i Sverige innan det är dags för skroten. Teslas batterigaranti för Model S/X utlovar i dagsläget 8 år eller 24 000 mil, vilket som än kommer först, med minst 70 procents kvarvarande kapacitet.

Återigen kommer CATL in i bilden. [Reuters rapporterar](#) med hänvisning till källor att Tesla har utvecklat batteriet med den förbluffande räckvidden tillsammans med CATL. Det ska dessutom vara så pass billigt att elbilen når prisparitet med konventionella bilar, enligt samma nyhetsbyrå.

CATL:s ordförande Zeng Yuqun [har sagt till ekonomisajten Bloomberg](#) att de är redo att börja producera batterier som håller i 200 000 mil, men angav inte vilken batterikemi det handlar om.

Tillräckligt energitäta batterier för flygplan?

Kommer Battery Day innehålla en färdplan kring hur Tesla ska nå så hög energitäthet som 400 Wh/kg?

De bästa litiumjonbatterierna i dag (med tillräcklig livslängd för att kunna användas i bilar) har en energitäthet kring 260 Wh/kg. Många höjde därför på ögonbrynen när Elon Musk den 25 augusti skrev på Twitter att 400 Wh/kg och lång livslängd förmodligen bara är 3–4 år bort.

Han har tidigare sagt att batterier för flygplan börjar bli intressant vid just 400 Wh/kg, [enligt fansajten Electrek](#). Men det handlar sannolikt inte om större plan i så fall. För att ett flygplan med plats för cirka 190 passagerare (typ Airbus A320 eller Boeing 737) ska kunna färdas drygt 110 mil krävs ungefär 1 000 Wh/kg, [enligt en rapport publicerad i Nature](#).

Vad handlar egentligen Roadrunner om?

Det mystiska projektnamnet har florerat i spekulationerna kring Tesla sedan en tid. I juni [använde Tesla för första gången självt namnet utåt](#), i samband med byggandet av en anläggning för forskning och produktion av battericeller i anslutning till bilfabriken i Fremont. Hittills har Tesla inte producerat några egna celler (åtminstone inte i större skala) utan köpt in dem från samarbetspartners.

Eftersom Elon Musk har utlovat en guidad visning av ett system för cellproduktion i Fremont på Battery Day är det här i stort sett det enda kring den upphaussade dagen som på förhand faktiskt verkar få ett svar.

Nanotrådar av grafit i anoden?

Bakgrundsbilden på [Teslas webbsida](#) om Battery Day består av tusentals små vita prickar formerade i kluster mot en svart bakgrund. Enligt den sydkoreanska batteriexperten Park Chulwan, [som intervjuats av Reuters](#), kan bilden peka mot en anod bestående av nanotrådar av grafit, vilket skulle kunna betyda ett genombrott för så väl energitäthet som livslängd.

Fansajten Clean Technica [skrev en artikel](#) baserad på rykten om att Tesla skulle ha köpt startupbolaget Amprius Technology, som utvecklar just den typen av nanotrådsteknik, och undrade vad som var på gång mellan de båda bolagen. Elon Musks svar på Twitter blev "Nothing", följt av symbolen för två nyfikna ögon. Strax därpå förtydligande han: "But actually nothing".

Om det ändå kommer att sägas något om nanotrådar av grafit på Tesla Battery Day är fortsatt oklart.

Vad ska Tesla med Maxwell till?

I början av 2019 [köpte Tesla Maxwell](#), en tillverkare av superkondensatorer, för motsvarande 2 miljarder kronor. Företaget har patenterat en torr metod för elektrod tillverkning. Den skulle enligt olika källor även kunna användas för tillverkning av batterier med hög energitäthet – eller ökad produktionskapacitet och därmed billigare batterier.

Får vi svaret på vad Tesla egentligen vill med köpet av Maxwell på Battery Day?

Johan Kristensson



3. Toyotas nya batteri ska ge 100 mils räckvidd.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-08-27, 15:47.

Toyota har börjat utveckla en ny typ av batterier som har sju gånger högre energitäthet än vanliga litiumjonbatterier. De kallas fluoridjonbatterier.



Utvecklingen sker tillsammans med universitetet i Kyoto. Forskarna uppger att ett normalt stort batteripaket ska kunna ge en räckvidd 100 mil, [rapporterar Electrive](#) från en Nikkei-rapport.

Fluoridjonbatterier kallas även FIB och genererar elektricitet genom att transportera fluoridjoner från en elektrod till en annan genom en elektrolyt som leder fluoridjonerna. Fördelen är att flera elektroner per metallatom kan överföras, vilket förklarar den höga energitätheten.

Toyota är inte först med FIB. Forskare vid Karlsruhe Institute of Technology eller Helmholtz Institute i Ulm utvecklar och testar också sådana celler.

Det finns också nackdelar med fluoridjonbatterier. Batterierna måste håll hög temperatur för att fungera. Och det får i sin tur elektroderna att expandera.

För att lösa problemen använder forskarna en legeringen av kobolt, nickel och koppar. Tyvärr är kobolt en konfliktmetall som många batteri- och biltillverkare vill sluta med.

Forskarna tror inte att fluoridjonbatterierna kan komma i produktion förrän om minst 10 år.



Lucid Air kör längst och laddar snabbast



Hyperion XP-1 – miljöklassad hypersportbil med 163 mils räckvidd



Mercedes lovar räckvidd på 70 mil i kommande EQS



Magnus Fröderberg

4. Ryska hackare försökte muta Tesla-anställd att installera virus.

Simon Campanello 2020-08-28 10:52.

Den anställda ska ha erbjudits en miljon dollar för att installera skadlig kod på Teslas nätverk. "En allvarlig attack", säger Elon Musk.



En anställd vid Teslas anläggning i Nevada ska ha erbjudits stora summor pengar för att installera skadlig kod på nätverket.

En rysk medborgare har åtalats för att ha försökt utsätta Tesla för en allvarlig it-attack, rapporterar [Arstechnica](#).

Mannen ska ha erbjudit en person som jobbar på Teslas bilfabrik i Nevada en miljon dollar, drygt 8,5 miljoner kronor, för att installera skadlig kod i biltillverkarens it-miljö. Den anställda avböjde och informerade Tesla varpå bolaget kontaktade FBI.

"Det här var en allvarlig attack", kommenterar Teslas vd och grundare Elon Musk på [Twitter](#).

Läs mer: [Teslas \(nya\) sensorteknik ska rädda liv](#)

Målet med attacken var att komma över hemlig data och sedan hota med att publicera den publikt om inte Tesla betalade en lösensumma, enligt åklagaren.

Angreppet skulle ha skett antingen via en infekterad usb-enhet som den anställda skulle ha anslutit till en dator i Teslas nätverk, eller genom att hen medvetet öppnade ett e-post-meddelande som innehåller skadlig kod.

I samtal som spelats in av medarbetaren och FBI uppger den ryske medborgaren att han arbetar tillsammans med en hackergrupp som under flera års tid har utsatt andra bolag för liknande intrång.

5. Pinsamt problem i Hyundais suv: Interiören luktar illa.

Publicerad 2020-08-27 kl 12:07.

Text Erik Söderholm.

Hyundai känner till problemet men har än så länge ingen lösning.



Hyundai har råkat ut för ett minst sagt udda problem med stora suven Palisade, som är en populär modell på den amerikanska marknaden.

Problemet är att interiören luktar illa – och ingen verkar veta exakt varför.

Bilägare har slagit larm till Hyundai om lukten som beskrivs som en blandning mellan otvättade, svettiga strumpor och ruttna grönsaker. Enligt vissa uppgifter kan lukten komma från läderklädseln.

Hyundai säger sig vara medvetna om problemet, men den dåliga nyheten är att det fortfarande är oklart vad som orsakar den.

”Vi är medvetna om problemet och är just nu mitt uppe i en utredning, som handlar om att identifiera och validera en lösning”, berättar en talesperson för Hyundai.

Hyundai Palisade säljs inte i Sverige.

Erik Söderholm



6. Porsche Taycan säljer för bra, kombi får vänta.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-27, 16:21.

Tillverkningen av Porsche Taycan Cross Turismo, kombiversionen av Porsches elbil Taycan, skjuts på framtiden. Anledningen är att "vanliga" Taycan säljer för bra.



Nyhetstjänsten Bloomberg uppger att Porsche Taycan säljer bättre än förväntat. För inte förlänga kötiden får kombiversionen Cross Turismo skjutas på framtiden.

Tanken var att kombi skulle lanseras i slutet av 2020, istället kommer bilen i början av 2021.



Porsche Taycan Cross Turismo visades upp som konceptbilen Mission E Cross Turismo för två år sedan.

Bloomberg uppger också att Porsche inte kommer att lägga ner några utvecklingsprojekt på grund av coronakrisen och siktar på en tvåsiffrig vinstmarginal. Det är framförallt i Kina som bidrar till de positiva tongångarna, där hökar försäljningen snabbt.

2025 räknar Porsche med att 40 procent av deras försäljning är helt elektriska bilar och 10 procent är hybrider.



[Film: Alrik Söderlind provkör Porsche Taycan Turbo S och jämför med Tesla Model S](#)



[Officiell: Porsche Taycan Turbo S – alla fakta, bilder, filmer och svenska priser](#)



7. Kia Sorento Plug-In Hybrid officiell med laddhybrid-fakta.

Mattias Rabe

26 augusti 2020.

Nya Kia Sorento har Sverigepremiär i september i dieselutförande. Sorento kommer även som laddhybrid, men först i inledningen av 2021. Nu serverar vi alla fakta kring det för många sannolikt mest intressanta alternativet.



Fjärde generationen Kia Sorento [presenterades tidigt i våras](#), strax efter [att vi här på teknikensvarld.se visat modellen på avslöjande spionbilder](#). Det som gjorde att många personer gav nya Kia-suven tumme upp var inte de nya formerna, eller att den hade blivit något större än föregångaren. I stället var det antalet drivlinealternativ som stod i fokus. Nya Sorento kan nämligen väljas med dieselmotor under huven, [en modellversion som har premiär i Sverige nästa månad \(september 2020\)](#), eller med två elektrifierade bensinalternativ – en vanlig hybrid samt en laddhybrid. Specifikationerna för två tredjedelar av modellversionerna bjöds vi på då, och mitt i sommaren, i juli närmare bestämt, meddelades de svenska priserna. Men fortfarande saknades information kring laddhybriden, bortsett från priset som börjar på 538 900 kronor (en summa som ännu inte är huggen i sten).

I dag är det dock dags för Kia Sorento Plug-In Hybrid att titta fram innehållandes mer fakta. Huvudsaklig drivkälla i laddhybriden är, som väntat, en 1,6-liters T-GDi-bensinmotor. Den ger 180 hästkrafter och 265 newtonmeter, siffror som känns igen från bland annat [Kia Optima](#). Assisterande drivkälla, som kan arbeta på egen hand under okänd sträcka, är en elmotor på 66,9 kWh (91 hk) och 304 newtonmeter. Tillsammans står de för maximalt 265 hästkrafter och 350 newtonmeter, vilket gör laddhybriden till starkaste Sorento-versionen på marknaden.



Energien som snurrar igång elmotorn lagras i ett litiumjonpolymerbatteri som är av storleken 13,8 kWh. Det är knappt 23 procent större än 11,26 kWh-batteriet i laddhybriden [Optima Sportswagon Plug-In Hybrid](#). Optiman har en räckvidd på el som enligt WLTP-körcykeln uppgår till 5,3 mil. Det skulle kunna vara en någotsånär fingervisning om hur långt Sorento Plug-In Hybrid tar sig på enbart el – större batteri med också en större och tyngre bil.

Till drivlinan hör en automatväxlad låda med sex steg som förmedlar de båda motorernas krafter till samtliga fyra hjul. Sorento Plug-In Hybrid är med andra ord fyrhjulsdreven.

Kia beskriver denna elektrifierade modellversion som deras mest avancerade laddhybrid hittills. Bland annat har de, för första gången, försett batteripaketet med ett individuellt vätskebaserat temperaturhanteringssystem, och elmotorns rotorkärna har åstadkommits genom en lamineringsprocess i två steg vilket sägs reducera båda oljud och vibrationer.

Eftersom batteripaketet är placerat i golvet är laddhybriden, precis som övriga Sorento-modellversioner, möjlig att få i sjusitsigt utförande. Bagageutrymmet är rejält och rymmer 809 liter, vilket är klassledande enligt Kia. Siffran är bara något mindre än dieselsonversionens 821 liter.

Sorento är bra utrustad redan i grundutförande men finns ändå i tre olika utrustningsnivåer – Action, Advance och Advance Plus. Så här ser de preliminära instegspriserna för respektive utrustningsnivå ut:

- Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Action 7-sits 538 900 kronor.
- Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Advance 7-sits 568 800 kronor.
- Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD AUT Advance Plus 7-sits 598 700 kronor.

Europeisk säljpremiär är det i början av 2021. Mer fakta och priser för övriga modellversioner [hittar du här](#).

[GALLERI](#)

[Kia Sorento Plug-In Hybrid 2021](#)

[13 bilder](#)



8. Mer sting i Kia Stinger.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-08-28, 15:52.

Kia har gjort en facelift av sin GT-sedan Stinger med bland annat sportigare avgassystem och mer effekt.



Det nya variabla avgassystemet gör det möjligt att få ett mer dämpat ljud från avgassystemet, eller ett förstärkt ljud. Avgassystemet ökar också effekten med tre hästkrafter, till 370 hästar och 510 Nm.

De flesta ansiktslyftningar innebär nya lampor, och så även för Kia Stinger. De främre strålkastarna ska uppfattas mer dämpade och se snyggare ut. Bakbelysningen räcker nu hela bakänden. De bakre blinkerslamporna har fått ett rutnmönster som ska likna en målflagga.

Infotainmentsystemet har moderniserats med en ny 10,25-tums pekskärm. Det går att ansluta två mobila enheter samtidigt via blåtand. Det finns stöd för både Apple Carplay och Android auto. Även systemen för förarassistans har förbättrats något. Bland annat med igenkänning av vägskyltar och utökat skydd vid backning.

Följande assistanssystem är helt nya:

Lane Following Assist (LFA) som hjälper till att hålla bilen centrerad i körbanan.

Highway Driving Assist (HDA) som hjälper till att hålla avstånd till fordonet framför på motorvägar.

Rear Occupant Alert (ROA) varnar föraren om husdjur eller barn lämnas i bilen när föraren går ut.



[Prov: Kia Stinger vågar utmana den tyska premiumligan](#)



[Prov: Kia Stinger V6 GT – med arv från BMW M](#)

9. Toyota RAV4 Plug-in Hybrid – tre snabba från provkörningen.

Mattias Rabe 27 augusti 2020.

Toyota har fått tummarna loss och erbjuder nu i form av RAV4 Plug-in Hybrid en laddhybrid som folket vill ha (sorry Prius Plug-in Hybrid, men du var inte så het). Vi har begett oss över ett av världens mest trafikerade sund för en första provkörning.



Det är snart ett år sedan Toyota presenterade modellen som världen frågade sig varför märket inte tidigare lanserat – [RAV4 Plug-in Hybrid](#). Flertalet konkurrenter har redan haft en motsvarande bil i sitt sortiment. Men nu är det dags, RAV4 laddhybrid är på väg ut på den svenska marknaden, men innan det sker ska vi provköra modellen. Redaktionschef Glenn Lindberg befinner sig väster om Öresund för att förmedla sina intryck.

Hej Glenn! Du är och kör nya RAV4 Plug-in Hybrid i trakterna kring Köpenhamn. Vad är första intrycket?

– Bra! Lite förvånande att inte Toyota gjort detta innan, även i sin förra generation. Receptet är ju ganska enkelt, man har krasst sett bara gjort det redan befintliga batteriet större och elmotorn fram starkare. Och hängt på en sladd då så klart. Den här hade varit en klockren konkurrent till nu utgående [Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid](#), den har ju sålt som smör.



Toyota RAV4 Plug-in Hybrid kan alltså laddas med sladd. Under huven sitter en 2,5-liters bensinmotor som tillsammans med en elmotor ger totalt 306 hästkrafter. Samtliga fyra hjul är drivande och 0-100 km/h går på 6,2 sekunder. Räckvidden på enbart el är enligt WLTP-körcykeln 7,5 mil. Dragvikten ligger på 1,5 ton.

Hur lång är räckvidden?

– 7,5 mil vid blandad körning, rätt långt med andra ord och det tycks stämma. På väg ut ur Köpenhamn med snitthastighet kring 60 km/h verkar den faktiskt längre än så, även om jag inte tömt batteriet ännu. Slår många dyrare premiumsuvor på fingrarna...

När kommer den?

– Har man beställt i tid får man sin bil nu i september. Toyota Sverige har redan fått in 1 200 beställningar, så att intresset är stort är det ingen tvekan om. Faktum är ju att den nu är märkets enda laddhybrid!

[Toyota RAV4 Plug-in Hybrid kostar i Sverige från 499 900 kronor](#). Det, hur mycket bilen kostar dig som förmånsbil och all annan fakta samt övrig information [kan du ta del av här](#).



[GALLERI](#)

[Toyota RAV4 Plug-in Hybrid 2021](#)

[11 bilder](#)



10. Prov: Hyundai i20 – extra allt.

Av Peter Wolkenstein.

Publicerad 2020-08-28, 05:59, uppdaterad 2020-08-28, 09:05.

Hyundai har spänt bågen ordentligt med sin nya i20 som nu kan sägas hålla Poloklass både i storlek och förmåga. Fokus ligger på design, assistanssystem och digitalisering.



VAD ÄR NYTT? Rubb och stubb – nya i20 är den första bilen med Hyundais nya formspråk. Grillen med de anslutande strålkastarna, till exempel, kommer att gå igen på alla kommande nya modeller. Bakpartiet är ganska personligt med ett sammanlänkande band mellan bakljusen och vecken är många och välplacerade.

Framför allt har i20:s proportioner ändrats radikalt tack vare 3 cm större bredd och 24 mm lägre tak. Längden, 404 cm, är i stort sett densamma och bilen är väl lämpad både i staden och på landsväg.

Inuti märks främst de båda 10,5-tums bildskärmarna. Ett par fysiska knappar finns kvar så man är inte helt utlämnad till pekfunktionen – tack för det. Vi kör en förseriebil vilket märks på ytorna i kupén, som är i slät plast och på att skarvarna i karossen inte riktigt håller toppklass.

Främst märks nyheterna i standardutrustningslistan som närmast fördubblats mot tidigare version av i20. Nu finns där trötthetsvarnare, e-call i taket under ett plastlock, autobroms och navigation som standard.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Chassits avvägning är balanserad, fast utan att vara hård. Styrningen går lätt men ändå med precision. På kurviga och ojämna vägar rullar i20 fint utan otäcka stötar – det här gör knappast ens bilar i Golfklassen bättre.

Det finns tre bensinmotorer att välja mellan med effekter från 84 till 120 hk. De två starkare trecylindriga turbomotorerna har ett 48-volts mildhybridsystem; i förseriebilen vi kör sitter den 100 hk starka versionen utan detta. Efter lite tvekan sätter den rejäl snurr på i20 utan att väsnas alltför mycket. Växellådan är en sexväxlad manuell i de två vassare versionerna och en femväxlad i instegsversionen. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda finns som tillval.

NÖRDFAKTA. Mildhybridsystemet sägs minska förbrukningen med mellan sju och tio procent. Bagageutrymmet har ökat sin volym med 25 liter till 351 liter mot tidigare modell. Farthållaren är smart såtillvida att den är länkad till navigationen vilket hjälper föraren att hålla rätt hastighet beroende på var man kör.

En smårolig detalj är de ljudkulisser som finns i systemet. Man kan bland annat välja "regndroppar" eller "havsbrus". Handbromsen är av den gamla hederliga typen med rejält handtag att dra upp.

BORDE JAG KÖPA EN? Det finns i alla fall ingen anledning att välja bort nya Hyundai i20 för att andra bilar i klassen är bättre eller mer välutrustade. i20 är ingen småbil längre – i varje fall inte ifråga om funktion. Det hänger mest på vad det kommer att stå på den svenska prislappen. I Tyskland räknar man med ett frånpris för instegsversionen på 84 hk motsvarande 140 000 kronor. Säljstart i september.

HYUNDAI i20 1,0 T-GDI

TEKNISKA DATA

MOTOR: R3, turbo, bensin, 998 cm³, 120 hk vid 6 000 r/min, 200 Nm vid 2 000 r/min, 6-växlad manuell låda eller 7-växlad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 040/1 750/1 450 mm. Axelavstånd 2 580 mm. Tjänstevikt 1 875 kg. Bagagevolym 351 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 10,2 sek. Toppfart 235 km/h. Gemensam förbrukning WLTP 1,4 l + 15,3 kWh/100 km. Elektrisk räckvidd WLTP 59 km.

PRIS: Från 140 000 kronor. Aktuell i september.

SUMMERING

BÄST: Mycket generös standardutrustning, läcker design, storbilskänsla.

SÄMST: Viss fördröjning vid gaspådrag.



11. Ställ bilen och bli belönad med ”virtuella euros”.

TT 2020-08-28 07:29.

Invånarna i finländska Lathi har fått en morot som ska sporra dem till att tänka mer klimatsmart.



Helsingfors

Lahtisborna uppmanas att minska sina bilresor – i utbyte mot så kallade ”virtuella euros”, som kan bytas in mot exempelvis bussbiljetter, simhallsbesök, gratis cykelljus eller kafébesök.

– Lathi är fortfarande en väldigt bilberoende stad och vårt mål är att fler än hälften av alla resor 2030 sker med hållbara transportmedel, säger projektledaren Anna Huttunen.

Projektet, som kallas Citicap och finansieras av EU, innebär att stadsborna kartlägger sina koldioxidutsläpp via en app som känner av om de befinner sig i en bil, i kollektivtrafiken, eller om de går eller cyklar. De som förbrukar mindre än sina bestämda veckokvoter av koldioxidutsläpp får ta del av premierna.

Lahti ligger i södra Finland och har cirka 120 000 invånare. Hittills har 2 000 Lathiabor laddat ned appen.

12. Fords ikoniska polisbil P71.

Text: Gunnar Ljungstedt.

Publicerad: 2020-02-05 kl 07:22.

Den har blivit en ikon, Fords polisbil P71, eller Police Interceptor. Robust, stryktålig, enkel att underhålla och reparera, rymlig och billig i drift. Den sista rambyggda personbilen från USA avrundade en epok när den gick i graven så skickades 2011.



RESPEKTINGIVANDE. Trav syndar ålder finns många Crown Victorior kvar i polistjänst i USA. Även när de är avstripade inger de respect, många ägare av gamla polisbilar i USA rapporterar att de sällan blir omkörda och att bilarna framför bromsar.

Det byggdes närmare tio miljoner Ford Crown Victoria på Fords Panther-plattform, men som civil personbil var plattformssyskonet Mercury Grand Marquis vanligare - runt 90 procent av alla Crown Victorior såldes som "flotta" -bilar till myndigheter som polisen, FBI och CIA samt som taxibilar .

Den civila Crown Victorian heter P73 i VIN-numret, men det vi ska prata om här är koden P71 - Police Interceptor. Eller P7B från 2010. Egentligen börjar historien 1979 med Ford LTD och LTD Crown Victoria. Då var koden gemensam för alla "fleet" -bilar, P72.

Från 1992, när den nya Crown Victorian kom, döptes polisbilarna till P71. Separat ram, V8-motor, automatlåda och stel bakaxel var allt annat än modernt, men passade polisen perfekt. En av fördelarna med separat ram var att man kunde skrynkla till bilen lika ordentligt utan att chassit påverkades. Snabbt in och byta lite billiga karosdelar (en strålkastare kostar 20 dollar ...) och ut på patrullering igen!



STÅLFÄLG. Fälgarna är otroligt tunga och lika stabila som bärhjulen på en stridsvagn. I hop med däck med förstärkta sidor behöver man inte slå av på tempot i biljakten bara för att trivialiteter som refuger dyker upp.

Minimala förändringar

Efter att GM slutat bygga rambyggda Caprice 1996 blev Crown Victoria i princip ensam spelare hos polisen. En ansiktslyftning kom till 1998 och efter det gjordes bara minimala förändringar på utseendet fram till nedläggningen 2011.

Hela Panther-plattformen fick ett kraftigt reviderat chassi 2003, men det slutar av det som syns på utsidan är ändrad fälgdesign.

Ett Street Appearance Package kom 1999, då bilen fick ett civilt utseende så att spanarna inte skulle bli lika lätta att upptäcka när de satt utanför en pundarkvart och drack kaffe. Som om ingen skulle misstänka en Crown Victoria stående på tomgång, när den absoluta majoriteten av dessa ägdes av polisen ...

Det som skiljer en P71 från en civil P73 är några fler hästar ur 4,6-liters SOHC-V8: en som med Mercury Maruders luftvägar fick 249 hästkrafter, och hårdare växlande automatlåda, högre numerisk slutväxel (3,27: 1 eller 3, 55: 1 mot 2,73: 1), hårdare chassissättning och tuffare bromsar.

Samlade kroppsvätskor

För att inte behöva tveka i biljakterna använde man svintunga stålfälgar i 17 tum (från 2006, 16 tum innan) med förstärkta däck som tål att man klipper och refug i full karriär. Kevlarförstärkta dörrar förekom för att agera som sköld vid skottväxlingar.

Inuti var det påvert och rustikt, i alla fall i målade bilar. Gummimatta på golvet, galonbak-säte samt bottenpluggar i golvet gjorde att man lätt kunde brassa på med högtryckstvätten när de senaste arbetspassets samlade kroppsvätskor skulle tvättas bort.



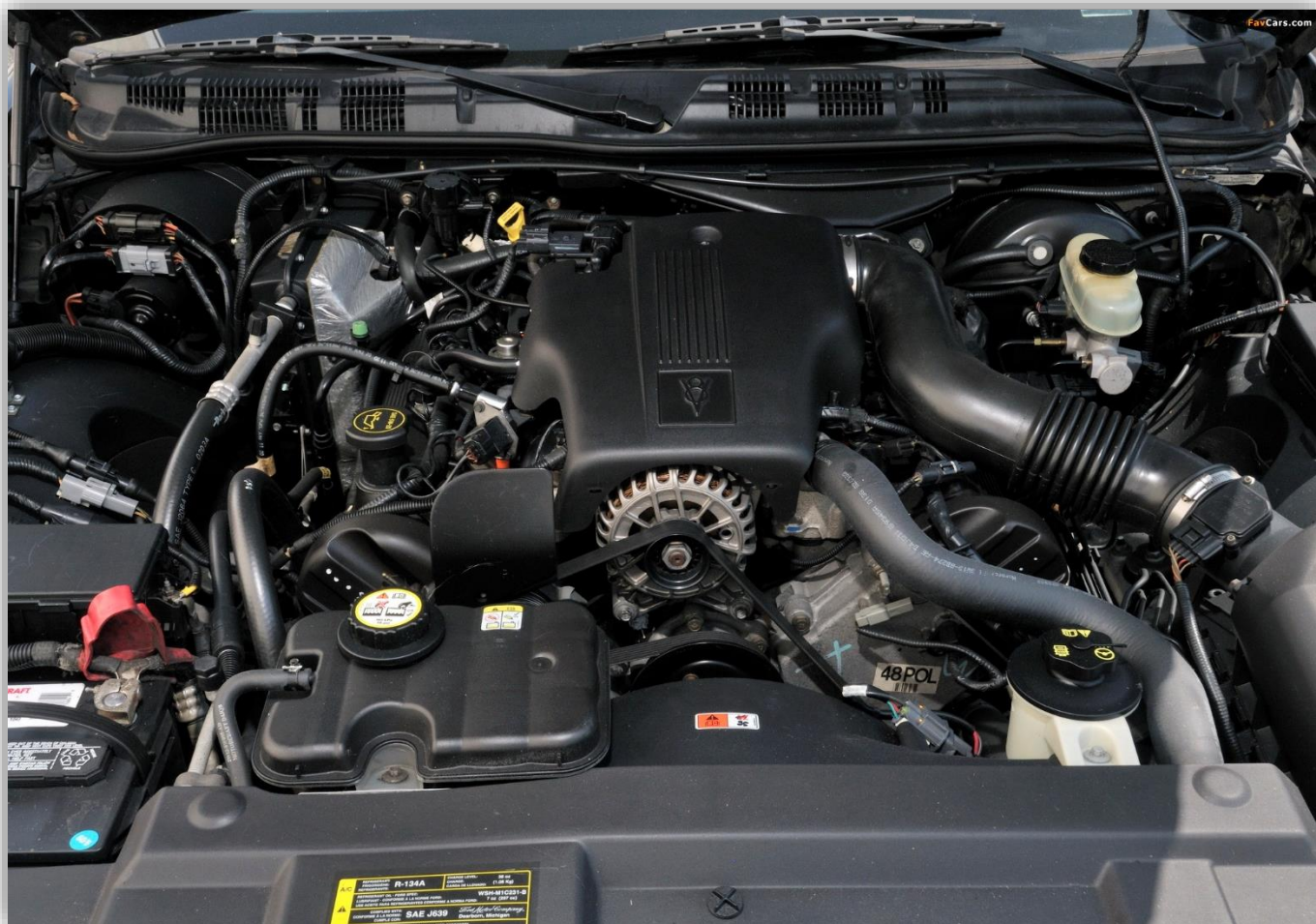
P71 1998–2011

Den fluffiga soffan från civila sidan ratades och ersattes med separata stolar för att all utrustning skulle få plats. Hastighetsmätaren kalibrerades och försågs med texten "certifierad kalibrering", nyare bilar med digital trippmätare kan även visa "lediga timmar", alltså hur länge bilen stått parkerad på tomgång.

Så levererades bilarna från Ford, sedan tog påbyggare över och fyllde på med radioutrustning, ljusramper, sirener, släcksystem, radar, vapenfästen, gjutna plastbaksäten, sökarlykter, push bars, miljoner antenner, mellanvägg, datorer och massivt med övrig utrustning.

Över 400.000 mil

Den sista Crown Victorian som lämnade bandet (en civil P73) byggdes 15 september 2011 och såldes som 2012 års modell. Trav på modeller upphörde för åtta år sedan finns det måste vara exemplar kvar i tjänst, tills viss del för att många poliskårer hamstrade bilar på slut för att ställa i lager.





Många kan vittna om P71: ornas uthållighet. Taxiåkarna, till exempel, som ofta köpte upp uttrangerade polisbilar på auktionerna, målade dem gula och fortsatte köra i många år. Det finns många exempel på P71: eller som gått över 400.000 mil (64.000 mil) och långt över 10.000 tomgångstimmar, och fortfarande har många år kvar att ge.

Priserna på auktionerna är från nästan gratis (500 dollar och upp), och skicket synnerligen variabelt. Filip Warg har jobbat upp ett bra kontaktnät och kan få tag i helt kompletta, målade polisbilar, men räkna med att en välskött 2011 med 100.000 miles (16.000 mil) på mataren och med alla polisutrustning förutom vapen går lös på runt 150.000 kronor besiktad och klar i Sverige.



Gunnar Ljungstedt

13. A-Ford 1928-31.

Publicerad 25 juli 2013.

HANTVERK FRÅN GRUNDEN.

Det finns gott om A-Ford i Sverige och många äldre entusiaster säljer av. Men det förväntade prisrasen har uteblivit, ett resultat av den blomstrande hotrod-vågen. Men även en A-Ford i originalskick är en njutning. Det är som att lära sig ett gammalt gediget hantverk!



A-Ford 1928-31

Med en åttiotalare bryter du ny mark i veteranSverige. Visst. Men hur coolt vore det inte att rumla runt med en 80 år gammal bil!? Allt fler A-Fordar kommer nu ut på marknaden när äldre ägare släpper taget. Modellen går lite på tvärsen mot den allmänna trenden att intresset för trettiotalare minskar så köp en nu innan fler upptäcker A-Ford! Mycket äldre bil än så här går inte att ha utan att programmera om sig själv. Den har gas och broms där gas och broms ska sitta och den hänger med skapligt i trafiken.

Kom igen. Det är ju en skrinda!

Snack. Fords Model A rymmer en körkänsla och charm som ingen annan bil kan erbjuda. Det är därför det finns ett stort nyvaknat A-Fordintresse hos folk utan förflutet i stumfilmens och äppelknyckarbyxornas tidsålder. Inställningen till skick och stuk har svängt radikalt. Inom klubben Svenska A-Fordarna ser man nu för tiden gärna att också gamla halv-dana renoveringar från 1960-70-talen bevaras. Eller att bilar inte renoveras alls. Var bil bär sin egen historia som gör den unik vilket främjar mångfalden. Original eller bygge – bilarna räcker till alla.



Men dom går rätt sakta, eller hur?

Att köra en A-Ford är lite av ett bortglömt gammalt hantverk. Låt dig inte luras av det lågvarvsflåsande motorljudet. Styrkan är densamma som hos en flock nordsvenska hästar. Att farten nästan upphör innan du makat i tvåan gör absolut inget. Arbetshästarna i kombination med ett gigantiskt svänghjul hjälper dig igång igen. Gör om proceduren en sista gång – direktväxeln! Smaka på det ordet. Nu börjar du bli varm i kläderna och det är läge att fintrimma motorgången. Det görs med handreglagen under den knubbiga ratten, för tändning och gas. Känslan av att vilja lära sig hantverket till fulländning kryper på dig. Det här är en bortglömd körstil och skulle det mot förmodan krävas en nedväxling ingår det att behärska dubbeltrampningens konst. Längre sedan du kände en så angenäm och påtaglig väggkänsla i ratten, eller hur!? Lite fladder i framhjulen kan väl uppstå om vägen är riktigt usel, men det kan det på en femtiotalare också.

Civiliserad framfart med andra ord?

Som i mormors favoritfåtölj! Fjädringen är lite struttig, men det kompenseras av rejält fjädrande säten. Något som däremot kan upplevas läskigt för nybörjaren, är de tvärställda bladfyjädrarnas arbetssätt. Vid lite fränare kurvtagning lutar karossen lite slapstickmässigt utåt. Eller ska vi säga gangsterfilmsaktigt. Fyra personer har gott om plats. Den generösa takhöjden väcker förhoppningen om stormhattens renässans. Marschfarten är friska 70 km/h. Bekanta dig dock med de mekaniska bromsarna i förväg – när vägen är rak. Du lär dig.

Finns det olika utföranden?

Massor! Från halvtons pick up till fräsig cabriolet samt en mängd två- och fyrdörrars modeller där emellan. Bland de ovanligare är skåpversionen med dörr längst bak. Vi talar mellan 30–40 versioner! Den allra enklaste var Roadster, mest eftersökt idag. Förutom alla de amerikanska modellerna levererades även europeiska versioner. Tudor betyder förresten två dörrar och Fordor fyra dörrar. Enkelt.

Vad ska det kosta?

Omkring 100 000 kr för en registrerad och körklar Tudor eller Fordor. 70–80 000 kr för en bil som stått undanställd men som annars är okej. Kupén ligger på 150–250 000 kronor, ett faktum som fått igång importen. Än finns det enstaka orenoverade bilar kvar i våra lador, ibland i halv tappning, A-Ford var populär att bygga om till epa. Och kom ihåg: en vackert nött A-Ford förmedlar massor av svartvit filmkänsla. Man behöver inte såga ner den till en hotrod. Bara att kasta ut lite spetsdukar och avlägsna lite rekvisita gör att man hamnar i tidsmaskinsläget.



Hur många finns det kvar då?

Svenska A-Fordarna räknar med 1 200 registrerade bilar och lika många avställda. Importen från USA har under senare år heller inte varit obetydlig. Är du stadd vid kassa och lite knäpp går det bygga en bil av enbart nya delar!

Någon mer?

Tudor från 1930-31 är den variant som det finns flest av. Tycker du fortfarande att det är lite töntigt med A-Ford – se filmen *Public Enemies* med Johnny Depp. Nu!

Hårdfakta

Ford Model A Tudor 1931

Nypris: 3 350 kr.

Värde idag: 100 000 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig, sidventiler, två ventiler per cylinder. Enkel fallförgasare.

Vattenkyllning. Volym 3 287cm³. Max effekt 40 hk vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift.

Treväxlad osynkroniserad manuell växellåda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 263cm. Längd/bredd/höjd 390/170/185 cm. Spårvidd 150 cm.

Tjänstevikt 1 180 kg. Tank: 41,5 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram och bak tvärställda bladfjädrar. Stela axlar.

Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Snäcka. Vändcirkel 10,4 m. Antal rattvarv 2,8.

Hjul: Stålekerfälgar.

Ballongdäck 4,75x19.

Elsystem: 6 volt

Bromsar: Mekaniska trumbromsar fram/bak.

Fartresurser: Toppfart 104 km/h.

Förbrukning: 1,3 l/mil blandad körning.

Källor: Originalbroschyren.



Model A Roadster 1927–31

Reservdelar och service

Svenska A-Fordarna tillhandahåller ett litet lager med delar. I USA finns: www.snyders-antiqueauto.com, www.macsautoparts.com och www.brattons.com. LeBaron Bonney Co har allt i klädslar (www.lebaronbonney.com).

På närmare håll finns Paul Hedegaard Laursen (www.poul-hedegaard.dk) i Danmark med reservdelar. Service kan den ständigt återkommande Bertil Björkman hjälpa till med.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

Kaross

Känsliga rostställen är hjulhusen bak, nederdelen av dörrarna och torpeden. Se upp med gamla renoveringar då den tidens filosofi till stor del byggde på att det helst inte skulle kosta något att åtgärda brister. Röta i karosstommen är en annan fälla, så det hjälper om du hängde med i skolårens träslöjd. Dansk tillverkade bilar har andra träslag än de svensk tillverkade. Tack vare sin enorma popularitet särskilt bland byggfolk finns i princip allt till A-Ford nyttillverkat idag. Även hela karosser.

Mekanik

Det är knappast trimningsgraden som frestar på: 40 hk ur 3,3 liters slagvolym vid 2 200 varv. Det som kan ta knäcken på motorerna är framför allt stillestånd, med exempelvis rostiga kylkanaler som följd. Gamla tiders smörjoljor krävde regelbunden sotning och ventilslipning, något som kanske inte sköttes innan bilen hamnade på undantag. Kylfläkten ska vara tvåbladig. Fyra blad sliter på vattenpumpen och var ämnade till lågt växlade kommersiella fordon. Det ska finnas täckplåtar nere mellan ramen och oljeträget på ömse sidor om motorn för att förbättra kylningen. Och det ska faktiskt vara halva vingmuttrar på kopplingsboxen vid tändspolen. A-Ford är extremt lättreparerad och tillförlitligheten dokumenterat god.



Model A Woody Station Wagon 1929

Chassi och bromsar

Är ramen upprostad? No problemo, det finns flera svenska tillverkare och massor av kunniga människor att rådfråga. Spännvidden över kategorin ägare och brukare är enorm. Däremot kan det hända att tidigare ägare inte begripit sig på bromsarnas funktion. Det går att montera dem fel. Se upp med detta vid provkörning. Stötdämparna enligt Houdailles princip ser nästan ut som dörrstängarna på gamla butiksdörrar. En oljefylld burk med en utstickande hävarm. De är nästan det enda som är svåra att finna till en vettig peng.

Inredning

Vi talar inredningstyger som är uppåt 83 år gamla. Men god kvalitet och föredömlig förvaring av bilen kan ändå bevarat det fräscht. Men räkna inte med det. Utförandet är beroende på födelseplats. Också utvändigt användes textilmaterial. Pegamoid var vinylens föregångare och nyttjades att täcka stora delar av takets utsida på åtskilliga modeller. Det är alltså inget försök att dölja ett buckligt plåttak.

Elsystem

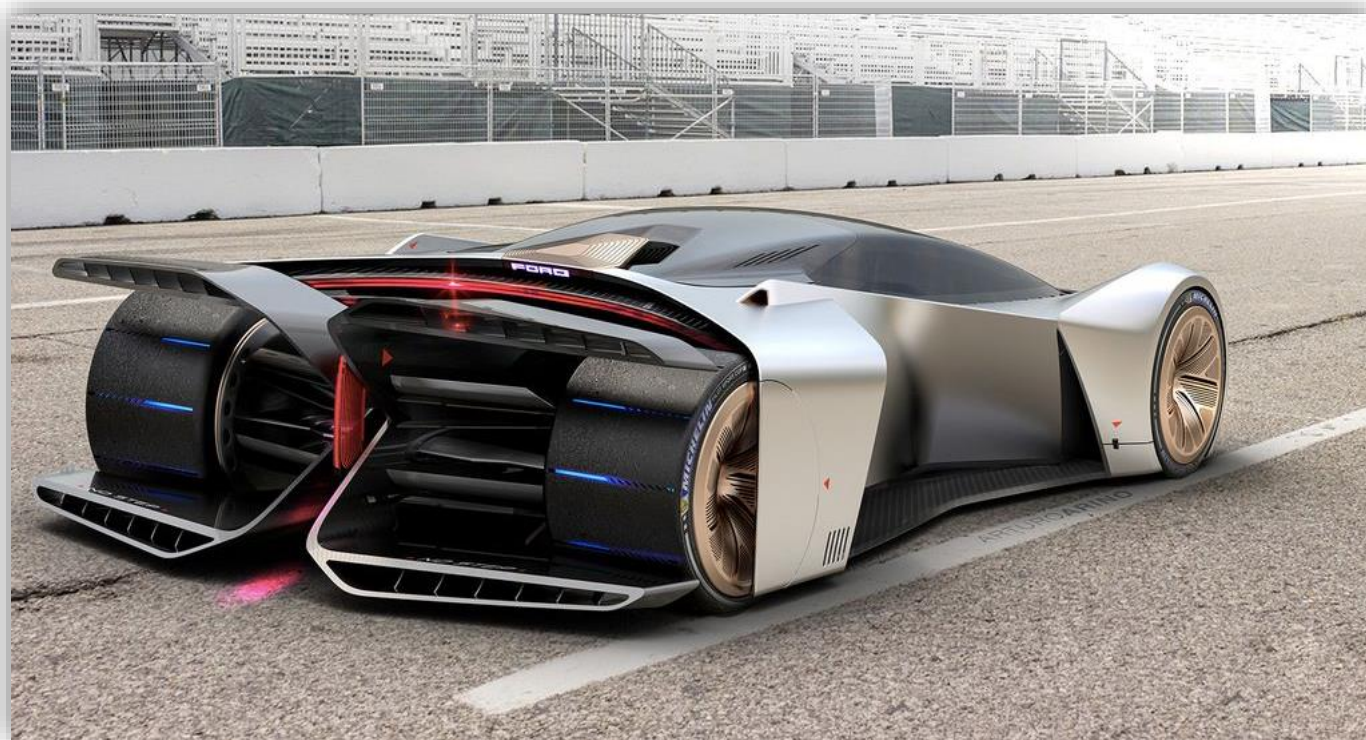
Enklast tänkbara. Men se upp för torkade elkablar. Kan orsaka brand. För den verkligt körsinnade kan det vara ett tips vara att förse bilen med växelströmgenerator då original elsystem inte är dimensionerat för svenskt halvljus. För lite tryggare färd i dagens trafik kan också moderna blinkers monteras. Bertil har satt på sådana från Golf Mk I som är smutta men har bra spridning. Brytarplatta från Ford -57 är en annan närmast osynlig förbättring.



14. Racingbilen Ford P1 ska byggas.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-27, 12:13.

Tillsammans med e-sportspelare har Ford utvecklat racingbilen P1. Ikväll avtäckts bilen.

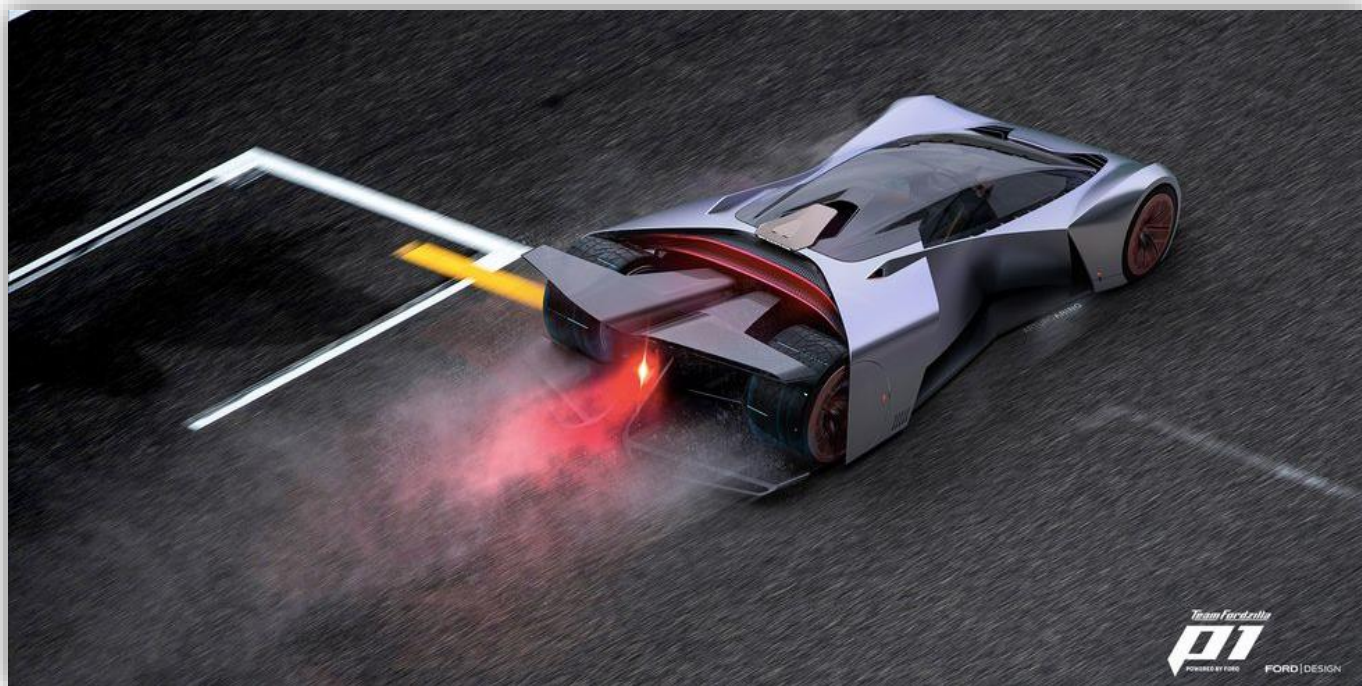


FILM: <https://youtu.be/1oG4Cp6zcCq>

Under förra året bildade Ford ett e-sportlag som heter Team Fordzilla. Ford har tillsammans med spelarna i laget utvecklat den virtuella racingbilen P1.

Under namnet Project P1 användes twitter för att göra olika designval. Till slut togs två olika bilar fram. I en twitteromröstning var den bil som ritats av bildesignern Arturo Ariño.





– **Projektet P1 tog mig tillbaka dit allt började.** Anledningen till att jag blev bilsdesigner från allra första början var att kunna designa något som ingen har sett tidigare och som suddar ut gränserna. Den här bilen kommer vara fantastisk för ögat, och samtidigt som den kommer utmana spelaren bortom sina begränsningar för fokus och reflexer kommer den också vara oerhört givande att köra, säger Arturo Ariño, designer för Team Fordzilla P1-konceptet på Ford Europa.

Många Ford-fans har undrat när bilen kommer att vara tillgänglig. Ford samarbetar med en större en större spelutvecklare för att introducera fordonet i ett populärt racingspel 2021.

Men Team Fordzilla P1-konceptet kommer också att finnas i fysisk form. I kväll klockan 19.30 idag (27 augusti) avtäckts bilen på gamingmässan Gamescom. Det livesänds på www.gamescom/global/home.





[Film: Ford Mustang Mach-E med 1419 elhästar drifrar loss med Ken Block & Co](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



[Ford firar segern med Ford GT Heritage Edition](#)



[Ford Explorer: Ett stort rymdmonster](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



Magnus Fröderberg



15. Han har pole position i Italien GP

5 september, 2020, kl. 16:18

av Anna Andersson

Lewis Hamilton har pole position i Italien GP. Valtteri Bottas därefter (+ 7 hundradelar).

Det var Hamiltons sjunde pole position och det gick undan. Han körde snabbare än någon annan gjort på Monza. Hans nya banrekord lyder 1.18,887 och han hade en snittfart på 264,362 km/timmen.

Det är det snabbaste kvalvarvet om någonsin körts i F1. Carlos Sainz som var trea var hela 0,8 sekunder långsammare. Det säger en hel del över förhållandena mellan teamen i F1 2020.

– Det var en fantastisk prestation av teamet, tajmingen när vi kom ut på banan. Du ser ju hur jämnt det är och jag fick till ett rent varv. Jag är nöjd med det, säger Hamilton.

Misstag av Ricciardo?

Så mycket för att det skulle bli en stor skillnad när party-mode försvann....men å andra sidan så skedde det ett par förändringar bakom Mercedes. Carlos Sainz tog startplats tre, före Sergio Perez och Max Verstappen i ett oerhört jämnt mittfält.

– Jag kände mig väldigt stark under hela kvalet, säger Sainz efter kvalet.

– Det kändes som att jag verkligen satte försöken i Q1, Q2 och i Q3. I det andra försöket i Q3 behövde jag sätta alla kurvor och det var precis på gränsen. Jag var på väg att tappa bilen i Lessmo 1. Jag skakar fortfarande! Däremot tror jag inte att vi har farten för plats tre i racet, men vi ska göra det vi kan.

En liten undran bara. Gjorde Renaults Daniel Ricciardo ett misstag i utgången av den andra chikanen av Q2? Eller var det en möjlighet att bli av med kollegan Esteban Ocon till Q3? Ricciardo skulle hjälpa fransmannen, men den incidenten gjorde att Ricciardo behöll sin plats i Q3. Ocon försvann ur kvalet....

Hamilton med pole position i Italien GP

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1) L. Hamilton, Mercedes | 11) D. Kvyat, AlphaTauri |
| 2) V. Bottas, Mercedes | 12) E. Ocon, Renault |
| 3) C. Sainz, McLaren | 13) C. Leclerc, Ferrari |
| 4) S. Perez, Racing Point | 14) K. Räikkönen, Alfa Romeo |
| 5) M. Verstappen, Red Bull | 15) K. Magnussen, Haas F1 |
| 6) L. Norris, McLaren | 16) R. Grosjean, Haas F1 |
| 7) D. Ricciardo, Renault | 17) S. Vettel, Ferrari |
| 8) L. Stroll, Racing Point | 18) A. Giovinazzi, Alfa Romeo |
| 9) A. Albon, Red Bull | 19) G. Russell, Williams |
| 10) P. Gasly, AlphaTauri | 20) N. Latifi, Williams |

Ferrari långt från pole position i Italien GP

Ferraris problem fortsätter. Det var kaosartat i det sista försöket i Q1 och förarna blockerade varandra. Domarna noterade situationen, men som det ser ut hittar vi Sebastian Vettel på plats 17 i starten av Italien GP. Charles Leclerc startar från ruta 13.

Och det på hemmabanan.....

Så dåligt har Ferrari inte kvalat på Monza på mer än 35 år.

– Det var ingen bra tajming från vår sida, vi var mitt i smeten och kudde inte göra någonting, säger Sebastian Vettel till motorsportmagazin.

– Jag väntar ju på att jag ska få ett ok, men man vet ju inte vad som händer, vi visste att det skulle bli stressigt på slutet och det påverkade oss. Jag kunde inte göra mycket. Vi skulle ha kört ut senare.

Teamchef Mattia Binotto berättar nu varför Ferrari är så långsamma 2020.

[Du läser det här.](#)

En hyllning till Jochen Rindt



Mästare postumt 1990

I dag är det 50 år sedan Jochen Rindt omkom på Monza. Han kraschade med sin Lotus 72 under träningen till Italien GP den 5 september 1970. Vi skickar en extra tanke till österrikaren som var den första riktiga popstjärnan i F1.

Vem var han då? Hans föräldrar omkom under ett bombanfall i Hamburg år 1943, då var Jochen Rindt bara ett år och han växte upp hos sina morföräldrar i Graz, Österrike. Där blev han god vän med Helmut Marko, som fortfarande är motorsportkonsulent hos Red Bull och vänskapen förde till motorsporten och hela vägen till F1. Rindt var tysk medborgare men tävlade för Österrike och han är den enda mästare som vunnit titeln postumt.

En kul notis är att hans änka Nina fortfarande lever, hon bor i Gland. Samma ort som familjen Schuamcher i Schweiz.

Därför har är Alex Albon problem

Alex Albon har fått kritik för sin prestation hos Red Bull och stallchefen Christian Horner förklarar nu vad det beror på:

– Bakdelen av bilen är lite problematisk och det finns ibland förare som inte har det förtroende för bilen som krävs och där ställer Alex till problem för sig själv, säger britten och påpekar att det paket med låg downforce gör det extra svårt.

Bland annat kraschade Max Verstappen i det första passet på Monza..

– Bilen är svårkörd just nu, det kan man verkligen säga. Det är ju så att Max inte tappar all sin kunskap. Det är ju bara tur att det inte blev så stora skador, säger Horner.

– Det kommer att bli enklare för Alex när vi förbättrar bilen.

Förare i F1 2021 – team för team

Haas har ingen förare klar för 2021.

Man letar efter två nya – för två år var.

– Den som sitter i bilen 2021 ska också göra det 2022, säger Günther Steiner.

Eftersom det kommer en ny regeländring 2022 anser teamchefen att det inte finns någon anledning till att byta förare en gång till innan dess.

Vem kör egentligen var i F1 2021?

Mercedes: Lewis Hamiltons kontrakt går ut. Det gör Valtteri Bottas har förlängt ytterligare ett år.

Ferrari: Charles Leclerc kontrakt till 2024. Carlos Sainz till 2022.

Red Bull: Max Verstappen har kontrakt till 2023. Alex Albons kontrakt går ut, men han tillhör Red Bulls förarafamilj.

McLaren: Daniel Ricciardo har ett kontrakt 2021, det har även Lando Norris.

Renault: Esteban Ocon har kontrakt 2021. Fernando Alonso ett kontrakt över flera år.

Alpha Tauri: Varken Daniil Kvyatt eller Pierre Gasly har kontrakt, men kommer från Red Bulls egna led.

Aston Martin: Lance Stroll vars pappa äger teamet har kontrakt, Sergio Perez har kontrakt till 2022. Ändå pratas det om Sebastian Vettel



Nya förare till Alfa Romeo 2021?

Alfa Romeo: Kimi Räikkönens kontrakt går ut efter 2020, Antonio Giovinazzi tillhör Ferraris förarakademi. Den tillhör även Mick Schumacher som kör Formel 2 i år.

Haas: Kontrakten för Romain Grosjean och Kevin Magnussen går ut efter 2020.

Williams: Georg Russel har kontrakt över 2021, även Nicholas Latifi stannar.

SPORT
BLADET

16. Ferraris teamchef berättar: Därför har vi tappat farten.

Av Anna Andersson.

Publicerad 2020-09-05 kl 16.54.

Historiskt dålig insats på Monza. Ferrari misslyckades på Spa och på hemmaplan fortsätter problemen. Nu förklarar teamchefen varför teamet tappat farten. – Plötsligt hade vi en bil med för stort luftmotstånd och för få hästkrafter, säger Mattia Binotto.



Samtidigt som Lewis Hamilton var snabbast i kvalet till Italien GP för sjunde gången fortsatte problemen för Ferrari.

Förra helgen tog teamet inte någon poäng i Belgien, vilket var det sämsta resultatet på tio år, och hemma på Monza fick de nästa örfil. [Sebastian Vettel](#) försvann i Q1 och har startplats 17 i Italien GP.

Charles Leclerc startar från position 13. För ett år sedan vann han loppet inför 100 000 åskådare.

– Vi har ingenting att komma med, sa Sebastian Vettel till TV-kanalen Sky efter kvalet.

Det är 36 år sedan Ferrari senast missade de tio främsta startplatserna på Monza med båda bilarna, men dagens resultat är sämre än vad det var då. 1984 startade Michele Alboreto och Rene Arnoux från P11 samt P14.

Hårt drabbade

Under 2020 sjunker Ferrari allt djupare ner i krisen och för första gången berättar nu teamchef Mattia Binotto hur ett team som kämpade om segrar för ett år sedan plötsligt tappat allt.

– Vi utvecklade det tekniska konceptet för att få mer downforce eftersom vi visste att vi hade en motor som var överlägsen, förklarar Mattia Binotto för [Corriere della Sera](#).

– Men sedan ändrades de tekniska riktlinjerna och plötsligt hade vi en bil som hade för mycket luftmotstånd och för få hästkrafter. De två sakerna ledde till ett problem.

Hösten 2019 hade Ferrari den starkaste motorn i fältet, på raksträckorna var deras bil betydligt starkare än konkurrenterna och det gav dem segrar på banor med få kurvor som i Belgien och Italien. Eftersom den starka motorn gav dem en stor fördel utvecklade man en bil mer downforce och höger luftmotstånd. Det skulle göra att deras bil var lika stark på banor med många rakor som på banor med många kurvor.

Men under vintern förändrade FIA (internationella bilsportförbundet) sina riktlinjer.

Det drabbade Ferrari oerhört hårt. Teamet hade redan börjat arbetet med årets bil och anpassat den efter en motor som inte längre fick användas på samma sätt.

”Förbättrat chassi”

– 2019 kunde vi kompensera bilens begränsningar med en stark motor, förklarar Binotto.
 – Vi har förbättrat vårt chassi, men vi gjorde det med tanke på den fördel vår motor gav oss och den fördelen finns inte längre. När vi insåg det var det försent.

Därefter kom pandemin och fabrikena var stängda i flera månader.

– COVID för hela vidareutvecklingen av bilen och plötsligt befann vi oss i samma situation igen, säger Binotto till tidningen.

Nu står Ferrari inför två lopp hemma i Italien. Italien GP på Monza och nästa vecka ska teamet fira sitt 1000:e Grand Prix när F1 debuterar på Mugello.

Det kan bli två oerhört tunga helger för Ferrari.

**17. Första VM-segern för Oliver Solberg.**

Av: Anna Andersson Publicerat 2020-09-06.

Vann WRC3 i Estland.

Oliver Solberg körde sin femte VM-start i Estland och vann sin första deltävling i världsmästerskapet.

– Detta är det största jag någonsin har uppnått, säger 18-åringen.

Solberg, son till den norske rallyvärldsmästaren Petter, tävlar i år hela VM-säsongen i WRC3 och redan i säsongens fjärde lopp visar han att han är i VM för att vinna.

Segern i Estland gjorde 18-åringen från Värmland till den näst yngsta vinnaren av ett VM-lopp.

– byggde upp en bra ledning och hade fullt fokus på att bara kontrollera den under söndagen, säger Oliver Solberg.

–Förhållandena var mycket svåra under tävlingen, men vi höll huvudet kallt och hade bra kontroll.

Första VM-segern för Oliver Solberg

Solberg har som målsättning att en dag bli världsmästare i rally. Tidigare under sin karriär har han vunnit deltävlingar i EM, i det amerikanska mästerskapet och även i det lettiska mästerskapet.

Ingenting av det är i närheten av samma dignitet som tävlingen i Estland där han även var snabbare än flera bilar i [WRC2](#), så som Pontus Tidemand och Mads Østberg. Solberg slutade på plats nio i sammandraget och var därmed snabbaste bil bortsett från förarna i den tyngsta klassen [WRC](#).

– Allt jag gör varje dag från det att jag vaknar tills jag somnar är att förbereda mig för att vinna VM-tävlingar och så småningom hela mästerskapet, säger Oliver Solberg i en kommentar.

– Vi tar hela tiden nya steg i rätt riktning, och detta var ytterligare ett på vägen.

Nästa VM-deltävling avgörs i Turkiet om två veckor.



FAKTA

Resultat Estlands VM-deltävling

VM-tävlingen Rally Estland söndag, slutresultat efter 17 specialsträckor,

WRC3:

- 1) Oliver Solberg, Sverige (Volkswagen Polo GTI) 2: 07: 32.2
- 2) Jari Huttunen, Finland (Hyundai i20) 0: 59,0 min bakom
- 3) Egon Kaur, Estland (Skoda Fabia Rally2) 1: 47,8

WRC 2

1. Mads Østberg 2:08.10.9
2. Adrien Fourmaux +1:28.4
3. Pontus Tidemand +2:50.1

WRC:

- 1 O. Tänak M. Järveoja Hyundai i20 Coupe WRC 1:59:53.6
- 2 C. Breen P. Nagle Hyundai i20 Coupe WRC +22.2
- 3 S. Ogier J. Ingrassia Toyota Yaris WRC +26.9
- 4 E. Evans S. Martin Toyota Yaris WRC +41.9
- 5 K. Rovander J. Halttunen Toyota Yaris WRC +1:18.7
- 6 T. Suninen J. Lehtinen Ford Fiesta WRC +2:39.6
- 7 E. Lappi J. Ferm Ford Fiesta WRC +2:52.0
- 8 G. Greensmith E. Edmondson Ford Fiesta WRC +4:53.8
- 9 O. Solberg A. Johnston Volkswagen Polo R5 +7:38.6
- 10 M. Østberg T. Eriksen Citroën C3 R5 +8:17.3

**18. Knallen på Monza – tog sitt livs första GP-seger: "Herregud".**

Av: Anna Andersson, publicerad: 06 september 2020 kl. 17.14.

För ett år sedan flyttade Pierre Gasly ner från Red Bull till systerteamet. På Monza tog han sitt livs första GP-seger för Alpha Tauri.

– Herregud! Vad gjorde vi? Vann vi, jublar fransmannen.



Italiens GP på Monza var ett kaosartat lopp, där först Ferraris Sebastian Vettel tvingades bryta sedan bromsarna gått sönder, därefter parkerade Haas Kevin Magnussen och säkerhetsbilen kom ut på banan.

Då stängdes depån men Lewis Hamilton, Mercedes, och Antonio Giovanazzi, Alfa Romeo, körde in i alla fall.

Det gav dem båda en bestraffning och det gjorde också att Hamilton förlorade en given seger. Istället blev Italien GP en oerhört spännande kamp mellan Alpha Tauris [Pierre Gasly](#) och McLarens [Carlos Sainz](#).

En kamp som Pierre Gasly överraskande vann.

– Herregud!! Vad gjorde vi? Vann vi hela racet? Vi gjorde det igen, jublade Gasly över radion efter loppet.

AlphaTauri och Pierre Gasly vann Italien GP

Gasly tog till slut sitt livs första seger i Formel 1. Han gjorde det för Alpha Tauri, ett litet team från Italien som inte vunnit sedan 2008 då Sebastian Vettel körde hem en seger för teamet på exakt samma bana. Gasly, som för nästan exakt ett år sedan flyttades ner från moderteamet Red Bull tillbaka systerteamet, har hittat tillbaka till sin form hos Alpha Tauri.

– De senaste 18 månaderna har jag varit med om så oerhört mycket, jag har tagit min första pallplats med teamet, nu tar jag också min första seger. Det är svårt att ta in, säger Pierre Gasly när han intervjuvas efter segern.

– Jag saknar ord. Stallet har gett mig så oerhört mycket, en chans i F1, en pallplats och sedan en seger när jag återkom till teamet. Jag kan inte tacka er tillräckligt mycket. Detta är en fantastisk dag.

Ung prispall

Segern på Monza var inte bara teamets första på tolv år, det var också Frankrikes första seger i Formel 1 sedan 1996 (Oliver Panis i Monaco).

– Ända sedan jag kom till F1 så har jag sagt att det är en sak som vi måste ändra på, men jag trodde aldrig att det skulle hända med AlphaTauri. Detta är som en familj, vi jobbar så oerhört hårt tillsammans och steg för steg. Jag saknar ord!

Samtidigt som AlphaTauri lyckades ta en raceseger och plats nio med Daniil Kvyatt klarade moderteamet Red Bull inte av mer än plats 15 för Alexander Albon, medan Max Verstappen bröt loppet.

Lance Stroll, Racing Point slutade på plats tre, McLarens Lando Norris på plats fyra. Lewis Hamilton körde upp sig till plats sju och behåller ledningen i VM inför nästa deltävling som avgörs på Mugello om en vecka.

FAKTA

Resultat Italien GP

- 1) P. Gasly, AlphaTauri
- 2) C. Sainz, McLaren
- 3) L. Stroll, Racing Point
- 4) L. Norris, McLaren
- 5) V. Bottas, Mercedes
- 6) D. Ricciardo, Renault
- 7) L. Hamilton, Mercedes
- 8) E. Ocon, Renault
- 9) D. Kvyat, AlphaTauri

- 10) S. Perez, Racing Point
- 11) N. Latifi, Williams
- 12) R. Grosjean, Haas F1
- 13) K. Räikkönen, Alfa Romeo
- 14) G. Russell, Williams
- 15) A. Albon, Red Bull
- 16) A. Giovinazzi, Alfa Romeo

Förare som bröt:

S. Vettel, Ferrari,, K,Magnussen, Haas, C.Leclerc, Ferrari, M.Verstappen, Red Bull.

VM-sammandraget efter 8 av 17 lopp:

- | | |
|----------------|-----|
| 1. Hamilton | 164 |
| 2. Bottas, | 117 |
| 3. Verstappen, | 110 |
| 4. Stroll, | 57 |
| 5. Norris, | 57 |
| 6. Albon, | 48 |
| 7 Leclerc, | 45 |
| 8. Gasly, | 43 |
| 9. Sainz, | 41 |
| 10. Ricciardo, | 41 |



1986 Egli-Ducati 900 SS

SLUT