



Corvette Z06 1953 Commemorative Edition (C5) 2001

- 1. Dieselgate: Martin Winterkorn ska åtalas för bedrägeri.**
- 2. Mer biobränslen i tanken pausar höjd bensinskatt.**
- 3. B18-motorn.**
- 4. Audi satsar på laddhybrider.**
- 5. Nya VW Golf.**
- 6. Gordon Murrays hyperbil avtäckt.**
- 7. Lucid Air officiell.**
- 8. Nu rullar självkörande taxi-bilar i Beijing.**
- 9. Uber storsatsar på el.**
- 10. Asfalt en källa till utsläpp långt efter att den lagts.**
- 11. Ford Fiesta ST sitter rätt på GTI-kartan.**
- 12. Alvis Speed 25 Tourer 1938 4 dörr.**
- 13. Mini Cooper & Cooper S 1961–1971.**
- 14. Självkörande bil deltog i Rally-VM för första gången.**
- 15. Förändringen som ska rädda Ferrari.**

1. Dieselgate: Martin Winterkorn ska åtalas för bedrägeri.

Publicerad 2020-09-09 kl 16:53.

Text Erik Söderholm.

Den tidigare koncernchefen för Volkswagen åtalas på flera punkter i Tyskland.



Den tidigare chefen för VW-koncernen, Martin Winterkorn, ska tillsammans med fyra andra tidigare chefer åtalas för grovt bedrägeri i Tyskland, uppger Bloomberg.

Martin Winterkorn var chef när Volkswagen erkände dieselfusket som avslöjades hösten 2015. Åklagaren ska nu åtala honom som en del i en konspiration tillsammans med de fyra kollegorna. De anklagas även för skatteflykt och falsk marknadsföring eftersom bilarna skulle haft högre fordonsskatt och eftersom Volkswagen sålt in diesebilarna som "rena" med låga utsläpp.

"Anklagelserna om bedrägeri gäller nio miljoner bilar som sålts i Europa och USA. Bilägarna kan ha förlorat 100 miljoner euro", uppger den tyska rätten i ett skriftligt uttalande.

Martin Winterkorn nekar till anklagelserna. Volkswagen vill förtydliga att alla inblandade är oskyldiga tills motsatsen bevisats, och att koncernen vidtagit drastiska åtgärder för att ändra processer, system och kontroller för att undvika att något liknande kan hända igen.

Martin Winterkorn klev ned från sin post strax efter att dieselskandalen avslöjades. Hitills har dieselgate kostat Volkswagen mer än 300 miljarder kronor.

Läs också: [Dieselgate: Nu ska svenska bilägare kunna stämma Volkswagen](#)

2. Mer biobränslen i tanken pausar höjd bensinskatt.

2020-09-11 07:14 Maria Davidsson/TT.

För att minska koldioxidutsläppen snabbare ska ännu mer biobränslen blandas in i bensin och diesel framöver. Men för att inte bensinpriset ska dra i väg har regeringen, Centern och Liberalerna enats om att tillfälligt pausa den extra uppräknings som normalt görs av bensinskatten.



Regeringen och samarbetspartierna Centern och Liberalerna har i budgetförhandlingarna kommit överens om att utöka inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel. Den så kallade reduktionsplikten finns sedan 2018, men från nästa år ska takten ökas.

– Nu genomför vi den mest ambitiösa infasningen av förnybara drivmedel i världen, säger finansmarknadsminister och Miljöpartiets språkrör Per Bolund till TT.

Inrikestransporter står i dag för en tredjedel av utsläppen i Sverige. Och fram till 2030 ska de minska med 70 procent, vilket många bedömare anser vara ett tufft mål att nå.

– Med det här beskedet kommer vi att kunna nå målet. Det här är ett av de viktigaste styrmedlen som vi har för att minska utsläppen snabbt, säger Per Bolund.

– Det innebär att vi kan minska de totala utsläppen i Sverige med 14 procent på bara tio års tid.

Pausar skattehöjning

För den som tankar kommer inget särskilt att märkas vid pumpen. Men biodrivmedel är dyrare än bensin och diesel och för att kompensera konsumenterna för detta har regeringen, C och L kommit överens om att pausa BNP-indexeringen under 2021 och 2022. Det är en omstridd extra uppräknings på två procent som av kritikerna kallas för överindexering.

– Vår bedömning är att tillsammans med att vi nu tar en paus i indexeringen, så blir det bara marginella prisförändringar, säger Per Bolund.

Exakt var bensinpriset kommer att hamna är omöjligt att säga. Priset styrs av många faktorer och beror inte enbart på skatter, utan även på marknadspriset för olja och biobränslen.

Att pausa BNP-indexeringen beräknas kosta statskassan 938 miljoner kronor 2021.

Förnybart i flygbränslet

Även flyget kommer att tas in i systemet, om än mycket blygsamt till en början. Men 2030 är målet att det ska vara 27 procent biobränsle i flygtankarna.

Frågan är om bibränslet räcker till allt som efterfrågas.

– Vår bedömning är att det kommer att finnas kapacitet att producera de här drivmedlen. Det här är en otroligt viktig signal som näringslivet har efterfrågat. De har sagt att får vi bara långsiktiga villkor så kommer vi att göra stora investeringar i fabriker för biodrivmedel, säger Bolund,

Han hoppas på många nya jobb och att storskalighet i produktionen också ska få ned priset.

Fakta: Vadå reduktionsplikt?

Sedan 2018 finns den så kallade reduktionsplikten, som tvingar drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att blanda in mer och mer förnybara biodrivmedel.

I dag är reduktionsnivån för bensin 4,2 procent och 21 procent för diesel. Den nya överenskommelsen innebär att nivån för bensin höjs till 28 procent fram till 2030 och till 66 procent för diesel.

Reduktionsplikt införs även för flyget. Biojetutredningens förslag genomförs, vilket innebär reduktionsplikt på 0,8 procent 2021 som sedan ökar till 27 procent år 2030.

Förslaget införs under 2021, troligen vid halvårsskiftet.

Den nya förstärkta reduktionsplikten beräknas minska Sveriges totala utsläpp med nästan 14 procent till 2030.

För att kompensera konsumenterna för att biodrivmedel är dyrare än bensin och diesel har S, MP, C och L enats om att pausa BNP-indexeringen under 2021 och 2022. Energiskatten på bensin och diesel kommer därför enbart räknas upp med inflationen (KPI) under dessa två år.

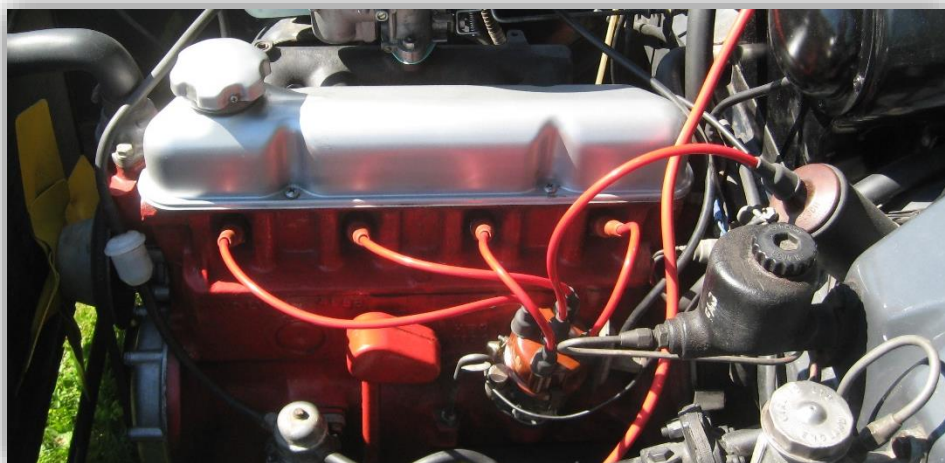
Att pausa BNP-indexeringen kostar statskassan 938 miljoner kronor 2021.

Klassiker

3. B18-motorn - smidig som en katt!

Publicerad 2020-09-10 kl 15:00, text Fredrik Nyblad.

Hösten 1961 var den nya B18-motorn den stora nyheten på Volvo Amazon.



FILM: <https://youtu.be/QPna1MU2OB8>



4. Audi satsar på laddhybrider – inklusive RS-modeller.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-09-11, 10:00.

Ytterligare tre av Audis modellserier kommer som laddhybrid under hösten. Extra kraftfulla RS-laddhybrider är också under utveckling.



Senare i höst kommer Audi ha laddhybrider i åtta av sina modellserier.

VAG-koncernen satsar brett på elektrifiering, det innebär att många modellserier med förbränningsmotorer kommer som laddhybrider utöver de helt elektriska bilarna.

Under hösten kommer Audi att lansera laddhybrider-versioner inom A3, Q3 och Q8-serierna. Därmed får åtta av Audis modellserier laddhybrider.

De minsta modellerna som A1 och Q2 uppges vara för små för att rymma de stora batterierna. De kan istället bli mildhybrider. Audi Q4 är för gammal för att göras om till laddhybrid. Vi kan med andra ord förvänta oss att nästa generation A4 kommer som laddhybrid. Idag används fyrcylindriga tvålitersmotorer för A6, A7 och Q5 och sexcylindriga trelitersmotorer i Q7 och A8. Audi säger att Q8 laddhybrid kommer att få mer effekt än motsvarande Q7.

I de mindre modellerna, A3 och Q3, kommer troligen Volkswagens 1,4-liters fyrcylindriga motor att användas. De finns idag i bland annat Volkswagen Passat GTE och har tidigare använts i Audi A3 e-tron. A3 blir framhjulsdreven.

Det kommer också att utvecklas RS-versioner av vissa laddhybrider.



Audi siktar på att nå 80 kilometers räckvidd för flera av sina laddhybrider. Batterierna kommer inte att växa utan istället ska energitätheten öka. I dagsläget har mellanmodellerna ett batteri på 14,1 kWh och de stora modellerna har 17,3 kWh. Batterierna kan laddas med 7,4 kWh - att ladda det mindre batteriet tar omkring två och en halv timme.

Konkurrenten Mercedes har satsat på dieselmotorer i sina laddhybrider. Audi uppger att med bensinmotorer kan de erbjuda samma modell på alla marknader. De menar också att elektrifieringen eliminerar bensinmotorernas största nackdelar.



För att ytterligare minska förbrukningen får de nya laddhybriderna två system, POS och PEA. Det senare upplyser exempelvis föraren om när det är dags att släppa på gasen utifrån information från navigationssystemet.

POS - Predictive Operating Strategy - analyserar färdvägen och optimerar användningen av el. Då kan bilen automatiskt till el i tätorter där det är låg hastighet och se till att batteriet är helt urladdat när bilen når sitt mål.

Audi tittar även på geofencing, vilket skulle kunna tvinga bilen att köra på el i miljözoner där förbränningsmotorer är förbjudna.

[Cathie Björk: Laddhybridernas uppgång och fall](#)

[Ferraris första laddhybrid försenad på grund av corona](#)

SVENSKA DAGBLADET**5. Nya VW Golf – en bil som stänger av halva motorn.****Rolf Gildenlöw.**

Publicerad 2020-09-08.

Om du nu vill satsa lite extra på miljön nästa gång du byter bil så står valet förmodligen mellan hybrid, el eller gas? Men VW har ett alternativ till, en bil som stänger av halva motorn.



Nya VW Golf.

Om två cylindrar i bilmotorn plötsligt lägger av när du är på väg till jobbet en morgon, så lär du komma försent. Då är det bara bärgningsbil som gäller. Men när samma sak sker i den här bilens motor så händer inget annat än att bensinförbrukningen sjunker.

Och nej, den börjar inte ens låta som en gammal tvåcylindrig Saab.

Bokstavsförkortningen ACT står för "Active Cylinder Technology" och funkar helt enkelt så att två av bilens fyra cylindrar, nummer två och tre, stängs av när belastningen är låg.

Volkswagen var härom året först med att använda den här tekniken på små, fyrcylindriga motorer, men den har sedan länge använts på stora V8- och V12-motorer (Cadillac var först redan 1981). Där är det inte så svårt att förstå nyttan, men när tekniken nu används i en liten 1,5-litersmaskin så handlar det om rätt marginella bränslebesparingar. Sisådär 0,4 deciliter per mil.

Men många bäckar små ... Och den drar i alla fall lite mindre än samma motor med mild-hybridteknik.

Enligt Volkswagen har dock förbrukningen totalt sänkts med tio procent för båda dessa bensinmotorer, jämfört med fjolårsmodellen.



Ratt och instrumentpanel med fokus på pekskärmen.

Bakom ratten märker du i stort sett ingenting av hur ATC-tekniken jobbar. Det svaga bul-
ler och vibrationer som noterades hos föregångaren är numera nästan helt borta. Om man
glider fram i jämn motorvägsfart så kan ett tränat öra höra hur tonen från maskinrummet
blir lite dovare, men inte mer än så.

Den som vill känna på mer udda teknik väntar in den så kallade Miller-motorn med 110
hästar, som också dyker upp i nya Golf. En motor med fem i stället för fyra arbetstakter,
lite förenklat uttryckt.

Förutom den här motorn med cylinderavstängning, och nämnda version med mildhybrid,
säljs redan nu en 2,0-liters diesel med 115 hästkrafter. På väg är två laddhybrider på 204
respektive 245 hästar.

Datanördarna i Wolfsburg har tagit över.

Bilen jag kör har en manuell växellåda med sex steg och den gäller det att hantera varsamt
om ATC-tekniken ska aktiveras. På höga varv vill den inte vara med. Någon automat går än
så länge inte att få till den maskinen. Detsamma gäller dieselalternativet. Med mildhybri-
den är det tvärtom – den finns bara med sjuväxlad DSG-automat.

På plats bakom ratten tycker jag för övrigt att förarmiljön är det som mest skiljer den
åttonde generationen VW Golf från den sjunde. Jodå, visst känner man igen sig, men näs-
tan alla vanliga knappar är bortrationaliserade och ersatta av en stor pekskärm, varifrån
det mesta styrs. Med en fingertopp.

Lite av det som har varit kännetecknande för Golf ända sedan premiären 1974, och som
förmodligen också bidragit till försäljningsframgångarna, är att den varit så enkel att leva
med. Logiska knappar och rattar till det mesta. Så är det inte längre – datanördarna i Wolfs-
burg har tagit över.



Nya Golfen finns bara med manuell växellåda.

Får man sitta några dagar (!) och plöja igenom alla menyer går det förstås att lära sig det här också och mycket går dessutom att styra med röstkommandon, men då är det tyska eller engelska som gäller. Utan dialekt.

I standardutrustningen ingår den nya funktionen Car2X, en trafikvarningsassistent som för första gången använder information från andra bilar i närheten för att göra färden säkrare.

För en extra slant kan man få en mer avancerad version av den adaptiva farthållaren ACC som är försedd med en förutseende hastighetsdetektering som upptäcker om bilen är på väg att komma ikapp en stillastående kö eller närmar sig en korsning, en cirkulationsplats eller en skarp kurva. Då sänker systemet automatiskt hastigheten.

Tekniken är inte helt ny men det är första gången den används i bilar i den här prisklassen. Körmässigt skiljer det inte så mycket mellan åttan och sjuan, vilket ska ses som ett bra betyg, men så är de ju också byggda på samma MQB-plattform. För att vara en relativt liten bil är den imponerande komfortabel – och tyst. Kusinerna från Seat och Skoda, byggda på samma plattform, är lite stötigare och väsnas något mera.

I begynnelsen var GTI den tuffaste och vassaste versionen VW Golf generation ett. 110 hästar och 0–100 km/t på nio sekunder. Rena racerbilen med 70-talsmått mätt. I dag får den alltså stryk även av de enklaste modellerna i generation åtta.

Men snart kommer nya Golf GTI – med 300 hästkrafter! Känns inte det lite malplacerat i dessa tider?



I begynnelsen var GTI den tuffaste och vassaste versionen VW Golf generation ett.

Specifikationer | Volkswagen Golf 1,5 TSI ACT

Grundpris: 273 900 kr.

Förbrukning: 5,5 liter/100 km (WLTP).

Koldioxidutsläpp: 125 g/km (WLTP).

Kväveoxidutsläpp: 35,5 mg/km.

Motor: 1,5-liters fyrcylindrig bensin med turbo och ATC.

Kraftöverföring: 6-stegad manuell växellåda, framhjulsdreven.

Skatt: 3 060 kronor.

Max effekt: 150 hk vid 5 000–6 000 varv/min.

Max vridmoment: 250 newtonmeter vid 1 500–3 500 varv/min.

Tjänstevikt: 1 401 kg.

Längd/bredd/höjd: 4,28/1,79/1,44 meter.

Bagageutrymme: 381–1 237 liter.

Acceleration 0–100 km/h: 8,5 sek.

Toppfart: 224 km/h.

CO₂-utsläpp: Volkswagen Golf 1,5 TSI ACT: **125 g/km**

EU:s mål 2020: 95 g/km



NO_x-utsläpp:

Euro 6-normen: 60 mg/km

Volkswagen Golf 1,5 TSI ACT: **35,5 mg/km**

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

1,5-liters motor som stänger av två av de fyra cylindrarna vid låg belastning, alltså när man redan kör snålt. Minskningen av förbrukning och CO₂-utsläpp tämligen marginella men alla bäckar små.

Ekonomi

Betyg: 4 av 6

Billigare än mildhybridversionen och med rätt körteknik drar den också något mindre bensin än den. Högre standardutrustning än tidigare gör att den står sig minst lika bra i begagnatledet som föregångarna.

Miljö

Betyg: 3 av 6

Med 125 gram koldioxidutsläpp per körd kilometer blir det förstås ingen miljöbilsbonus. Blir det inte för mildhybridversionen heller. Men det är laddhybrider på väg av nya Golf, som kan vara värda att vänta på.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Trygga och förutsägbara köregenskaper har VW Golf haft i många år och det gäller även den nya åttonde generationen.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Nya Golf fick maximala fem stjärnor vid Euro NCAPs krocksäkerhetstest, även om det blev en plump i protokollet när en av bilens dörrar öppnades vid sidokrockprovet. Det har VW lovat att åtgärda.

Helhet

Betyg: 4 av 6

VW Golf i sin åttonde generation är bland de bästa köpen i den här kompakta bilklassen, även om man kan få i princip samma grejer billigare genom att välja kusinen från Skoda.

Två rivaler



VW Golf 1,5 eTSI

Pris: 299 400 kronor.

150 hk. CO2: 130 g/km.

4-cylindrig bensinmotor på 1,5 liter med mildhybridsystem och 7-stegad DSG-växellåda.



Ford Focus 1,5T EcoBoost ST

Pris: 269 000 kronor.

182 hk. CO2: 141 g/km. 4-cylindrig bensinmotor på 1,5 liter med mildhybridsystem och 6-stegad växellåda.

Rolf Gildenlöv

6. Gordon Murrays hyperbil avtäckt.

Text: Johan Ringshagen, Publicerad: 2020-09-04 kl 05:45.

Sedan en tid har det varit känt att Gordon Murray, konstruktören bakom den banbrytande superbilsikonen McLaren F1 lanserar ny, helt brittisk sportbil, stöpt i exakt samma, förarfokuserade anda. Den fjärde augusti avtäcktes T.50. Den första, kanske den sista, hypersportbilen att överglänsa ikonerna från 1992.



I höstas gick ett sus genom hela bilvärlden. Gordon Murray, konstruktören bakom McLaren F1, presenterade ett foto och en skiss på den hypersportbil han hade i pipeline för lansering 2022.

Det fullständiga namnet är Gordon Murray Automotive T.50, Murrays 50:e bildesign fördelat på lika många år som konstruktör. Den fjärde augusti fick den officiell världspremiär när den avtäcktes i GMA:s fabrik i England.

Det var första gången bilen visades i sin helhet. Under utvecklingens gång har GMA annars varit flitiga på att underhålla intresset för den nya sportbilen genom att löpande släppa nyckeldata om den. Sammanställningen från i vintras, presenterad i BilSport 11/2019, avslöjade egentligen det mest väsentliga. T.50 bygger på en monocoque i kolfibersandwich. Den är tresitsig med föraren placerad centralt, mitt i bilen, med den vildaste och mest varvvilliga V12 någon serietillverkad gatbil någonsin bestyckats med, alldeles bakom ryggen.



HYPERTOLVA. Orange kablar? Det sitter en kombinerad startmotor/generator på 48V på veven, men det är en extrem sugmotor Cosworth har byggt åt T.50. Blott 3,9 liter stor men den utvecklar hela 663 hk vid 11.500 rpm. Ljudet lär vara oöverträffat på den här sidan 90-talets Formel 1.

Känsla och upplevelse före hårda data alltså. Ändå utvecklar motorn en topp effekt om 663 hk – vid stratosfäriska 11.500 rpm! Maximalt varvtal är hela 12.100 rpm! Och av exakt samma skäl är växellådan en traditionell, H-mönstrad manuell!

Bilen är liten också. Inte större än en Porsche Cayman. Liten bil kan göras lätt, och vid det här laget borde vara känt – lätt bil blir en snabbare bil.



MANUELL. Cockpit är utformad enligt principen maximalt involverande och minimalt distraherande av piloten. Få och enkelt utformade kontroller med manuella vrid och tryckknappar. En riktig växellåda med H-mönster och tre pedaler inberäknad!



AKTIV AERO. Även McLaren F1 ska ha haft små fläktar som lär ha genererat en obetydlig skvätt aerodynamiskt marktryck, men inget i närheten så avancerat som den på T.50. I kombination med variabla venturitunnlar och bakspoilers reglerar den undertrycket i sex olika program för att vid behov generera mer eller mindre marktryck, men också minska luftmotståndet och korta bromssträckorna.

–T.50 väger bara 986 kg. Det är nästan en tredjedel av vad den genomsnittliga superbilen väger idag, säger Gordon Murray. En tung bil kan aldrig kännas lika dynamisk som en lätt, även om den har samma vikt-effekt-förhållande. Idag går det att maskera nackdelarna med en tung bil genom aktiv fjädring och sofistikerad elektronik, men i praktiken kan det aldrig kompensera för rörligheten och responsen i en lättare bil.

Analog körkänsla

Motorn är utvecklad av Cosworth, blott 3,9 liter stor, utan överladdning.

– För att vara riktigt karismatisk måste en motor vara reaktionssnabb och välljudande, varva fritt och ha en gripande vridmomentutveckling. Och det måste vara en sugmotor, säger Gordon Murray. Av alla de skälen var det aldrig tal om att T.50 skulle ha något annat än en V12.

Prestanda okänd

Trots ett fokus på att utveckla en så liten och lätt bil som möjligt är T.50 fortfarande fullt tresitsig med utrymme över för 228 liter bagage. Den har stereo och luftkonditionering, servostyrning och avancerade förarhjälpmedel konstruerade att verka i bakgrunden utan att förta känslan av direktkontakt mellan människa och maskin.

Snarare ska hjälpsystemen bidra till att förstärka upplevelsen. Det mest fascinerande av dessa system – en aktiv aerodynamik helt befriad från vingar och flärpar, men med variabla venturitunnlar understödda av en 400 mm stor fläkt!

– Med två automatiska och fyra valbara aero-program är systemet kapabelt att öka det aerodynamiska trycket med upp till 50 procent, minska luftmotståndet med 12,5 procent och öka motoreffekten med omkring 50 procent, och det bidrar till att korta bromssträckan från 150 mph (241,4 km/h) med tio meter.

Att prestanda som toppfart och acceleration inte har varit ett självändamål framgår av den i övrigt detaljerade pressrelease GMA presenterade i samband med avtäckningen. Den var späckad med sifferdata, men den som söker efter toppfart eller hur snabb den är på 0-100 km/h letar förgäves.

Normsättaren Murray

Med 20 års erfarenhet som konstruktör i Formel 1 har Gordon Murray så mycket meriter en människa kan ha av att skapa en optimal förpackning av teknik, egenskaper och strategier efter de förutsättningar som ges. Hans kvitton är fullständigt dominanta Formel 1-bilar från Brabham och McLaren, samt inte minst ikonerna McLaren F1.

Fram till 1992 hade formeln för de mest extrema sportbilarna på marknaden sett ungefär likadan ut: få ut maximal prestanda. Allt annat var underordnat.

Hos McLaren skrev Gordon Murray om den formeln från grunden, med en sportbil som inte hade som primärt mål att vara snabbast eller starkast av alla. Den skulle vara den ultimata förarupplevelsen. Så nära Formel 1-upplevelse man kunde komma med en riktig, brukbar sportbil för gatan.

Föraren i centrum

Utgångspunkten för denna bil var – precis som i Formel 1 – en så liten och lätt bil som möjligt. Den skulle ha en mittmonterad V12 som varvade fritt och svarade omedelbart på gaspedalen. Och så skulle föraren sitta i mitten. En central förarposition gav föraren oförändrad överblick och kontroll oavsett om vägen svängde till höger eller vänster.

Helt befriad från överladdning och förarhjälpmedel, som servostyrning, ABS och anti-spinn, sparade vikt, men viktigast av allt var en ofiltrerad körupplevelse där föraren kände sig som ett med bilen och med vägen.

McLaren F1 blev ändå världens snabbaste serietillverkade bil med en toppfart på 386 km/h.

– Att McLaren F1 blev snabb var en funktion av att den var liten och lätt. Vi visste att den skulle bli mycket snabb – och det var viktigt för upplevelsen – men toppfart var aldrig ett självändamål.

I intervjuer och pressreleaser från 1992 och fram till idag har Gordon Murray uttryckt samma budskap om och om igen. I en sportbil ska förarens upplevelse alltid komma först och prestanda vara något man får på köpet. Aldrig tvärtom.

Hittills oöverträffad

Sedan dess har super- eller hypersportbilar blivit både snabbare och starkare. Ändå har McLaren F1 behållit en status som den främsta av dem alla, den som fortsatt hyllas som den ultimata sportbilen.

Den är också unik i bilvärlden, så till vida att den blev en kompetent racerbil i BPR-serien och dög till totalseger i Le Mans 24-timmars 1995. Det trots att den i grunden var en gatbil som inte var avsedd att tävla med, medan konkurrenterna var racerbilar som gick att få i gatutförande. Också det en sidoeffekt av storlek och vikt, samt det fokus som lagts på att skapa en förarfokuserad bil.

Visst kan man argumentera för att förändringar i tekniska reglementen har gjort det meningslöst att tävla och omöjligt att vinna Le Mans med en serietillverkad sportbil, men det förklarar bara delvis varför ingen har byggt en lika lätt och förarfokuserad bil.

– Jag tror det beror på två saker. Antingen har ingen förstått vad McLaren F1 egentligen handlade om, eller så har de inte fått lov att ta fram en lika fokuserad bil, menar Gordon Murray.

– Hos McLaren hade vi fria händer att skapa en bil exakt som vi ville, helt utan inflytande från någon kommitté. Det är en av anledningarna till att F1 aldrig har överträffats.

Tronarvingen

Det är den synen på vad en sportbil ska vara, och vad den ska klara, som har lett fram till T.50. En bil som presenteras som den första superbilen sedan McLaren F1 att byggas efter samma fokuserade grundkoncept där allt utgår från föraren.

– Med T.50 har vi haft samma fokuserade approach som applicerades på McLaren F1, men tack vare moderna material och 30 års framsteg inom konstruktion och tillverkning har vi kunnat skapa en bil som är långt bättre, menar Murray.

– Det är den mest förarorienterade superbilen någonsin, från den centrala förarpositionen till placeringen av reglage, ljudet från motorn och gensvaret på gaspedalen. Att introducera den här brittiska superbilen på marknaden 2022 kommer att vara mitt stoltaste ögonblick.

SNABBA FAKTA

Gordon Murray Automotive T.50

Motor: Cosworth GMA V12 på 3.994 cc. Borr x slag: 81,5 x 63,8 mm. Kuggdrivna kamaxlar, fyra ventiler per cylinder, kompressionsförhållande 14:1. Maxvarv: 12.100 rpm. 48V kombinerad startmotor/generator på 20 kW. Torrsumpsmörjning.

Effekt: 663 hk/11.500 rpm. (150 kg/100 hk.)

Vridmoment: 467 Nm/9.000 rpm (71 %/2.500 rpm).

Transmission: Xtrac 6-växlad manuell transaxel. Salisbury diffbroms.

Chassi: Dubbla triangellänkar och uprights i smidd aluminium runt om, stötstångspåverkade stötdämpare (pushrod).

Bromsar: Brembo kolfiberkeramiska med 370x34 mm skivor och 6-kolvsock fram, 340x34 mm med 4-kolvsock bak. Mekanisk P-broms. ABS, ESP.

Fälgar: 8,5x19" fram, 11x20" bak i smidd aluminium med centrummutter.

Däck: Michelin Pilot Sport 4 S, 235/35-19 fram, 295/30-20 bak.

Kaross: Monocoque i kolfibersandwich med aluminiumkärna samt karosspaneler i kolfiber. Aktiv aero med dubbla integrerade bakspoilers samt variabla venturitunnlar i kombination med eldriven fläkt på 8,5 kW/48V för att reglera undertryck under och luftströmmar över och bakom karossen i sex olika aeroprogram varav fyra valbara av förare, två helautomatiska.

Inredning: Tresitsig med förarplats i mitten. 350 mm ratt med satellitmonterade vridreglage för belysning, klimatanläggning, stereo samt val av körprogram för motor och aero. Analog varvräknare. Bildskärm fordonsinstrumentering (vä) och infotainment (hö). Arcam 700W stereo med 10 högtalare. Pedalställ i titan, handbromskrycka.

Tjänstevikt: 980 kg.

Prestanda: Ej redovisad.

**Rostfria avgassystem
för dina krav**





7. Lucid Air officiell – räckvidd 83 mil och pris under 700 000 kr.

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-09-10, 01:01, uppdaterad 2020-09-10, 06:27.

Med en liten och lätt elmotor och mer energitäta batterier än konkurrenterna ska Lucid Air ta upp fajten med Tesla Model S.



– **Tack vare 17 procent högre energitäthet** kan vi ge längre räckvidd än konkurrenterna utan att batterierna blir större eller tyngre, förklarar Lucids VD Peter Rawlinson under en visning för pressen.

Lucids grundläggande tanke är att göra komponenterna i sina elbilar så små och lätta som möjligt. Det ger bättre innerutrymmen och bättre köregenskaper. Som ett exempel framhåller Peter Rawlinson en företagets egenutvecklade elmotor.

– **Motorn har inbyggd växellåda**, differential och högspänningsomvandlare och ger över 600 hästkrafter. Ändå är motorn kompakt och väger bara 74 kilo. Det är ett exempel på hög effektivitet.

Lucid Air kommer i fyra olika versioner. Den billigaste, som bara heter Air, ska kosta under 700.000 kronor. Grundmodellen börjar levereras 2022.

Längst räckvidd ger den näst dyraste versionen, Air Grand Touring med 800 hästkrafter. Den simulerade räckvidden är 517 miles, motsvarande 83 mil. Men Lucid uppger att deras praktiska tester visar på ytterligare omkring 100 miles räckvidd. Den här versionen börjar levereras sommaren 2021. USA-priset är 139 000 dollar.



Utöver ett energitätt batteri med 113 kWh och lätta elmotorer så ger bidrar ett lågt luftmotstånd på cw 0,21 till den långa räckvidden.

Lucid Air kommer att klarar 300 kW snabbladdning tack vare en elarkitektur på 900 V och ett dubbelriktat laddboostsystem kallat Wunderbox. Vid maximal laddning ger varje minut 32 kilometers körning. Tanken med den dubbelriktade strömriktningen är att bilarna ska kunna



Först, dyrast och snabbast är Air Dream Edition. Den kommer våren 2021 och priset är 169.000 dollar. Lucid Air Dream Edition gör 0-100 km/h under 2,5 sekunder och kvartsmilen på 9,9 sekunder tack vare 1080 hästkrafter.

Toppfarten för de två toppmodellerna är 270 km/h. Air Touring klarar 240 km/h.

Kupén bjuder på stora utrymmen och en 34-tums 5K-skärm. Frunken uppges vara störst på marknaden. Det går inte att montera tackrällen, men Lucid jobbar på att erbjuda dragkrok.

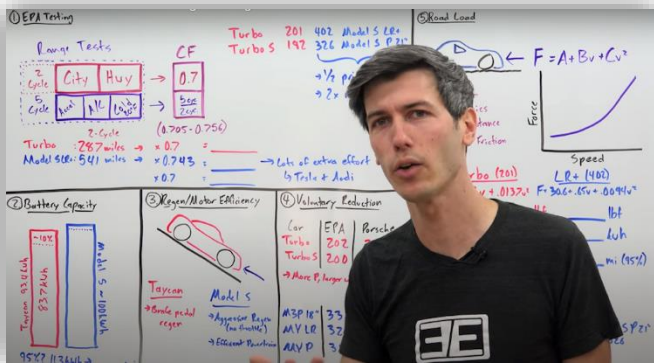
Lucid Air är 498 cm lång och 194 cm bred. Höjden är 141 cm. Bilen är alltså kortare och smalare än Porsche Taycan och Tesla Model S, men enligt Lucid är innerutrymmena större.

Bilen använder högupplösta lidar-sensorer, kameror, ultraljud och radar för att assistera körningen upp till nivå 3.

Infotainmentsystemet kan röststyras av Amazon-tjänsten Alexa.



Lucid Air kör längst och laddar snabbast



Svaret: Därför har Tesla Model S dubbelt så lång räckvidd som Porsche Taycan Turbo



Tesla Model Y är "övertäckande snål" i motorvägsfart

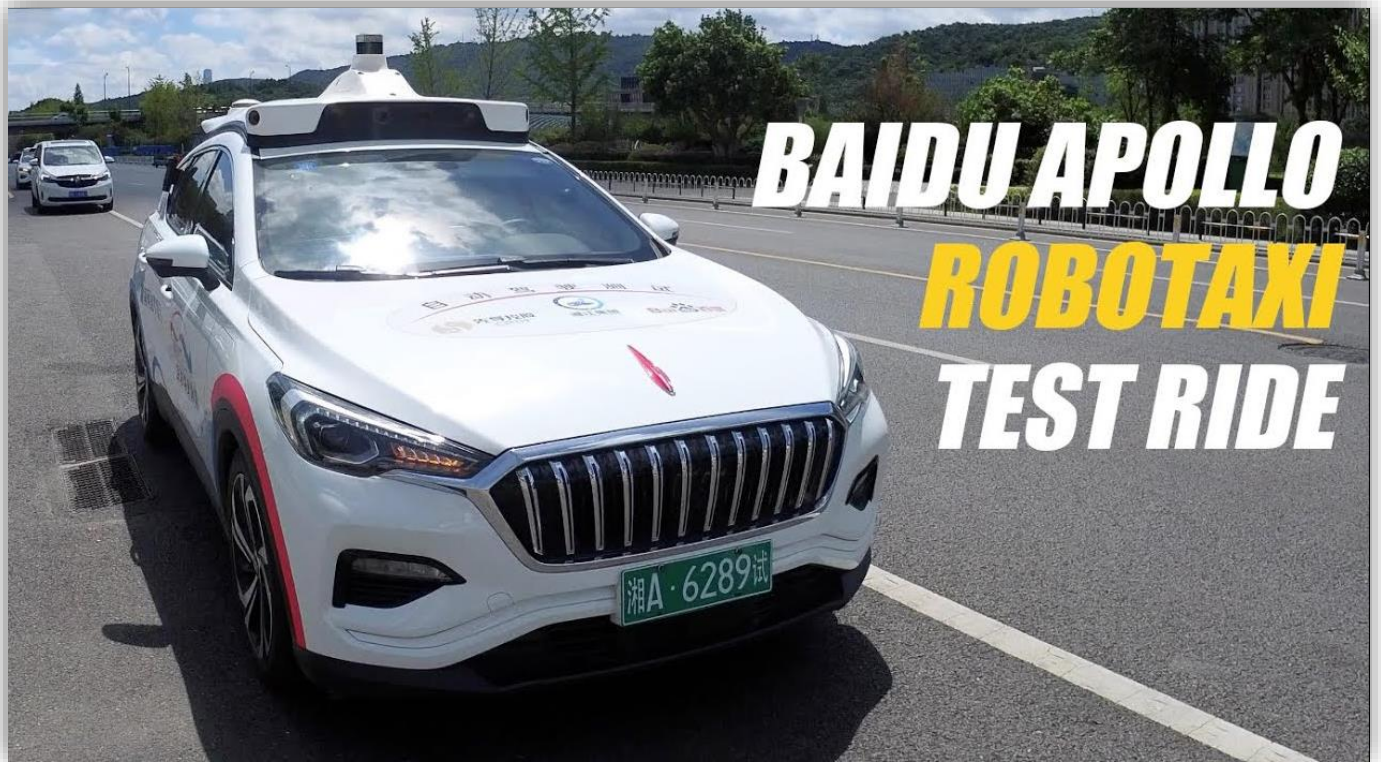


8. Nu rullar självkörande taxi-bilar i Beijing.

AV WILLE WILHELMSSON.

2020-09-11 KL 19:00.

Baidu har lanserat taxi-tjänsten Apollo Go i Kinas huvudstad.



FILM: <https://youtu.be/dVt1ZT7gFqQ>

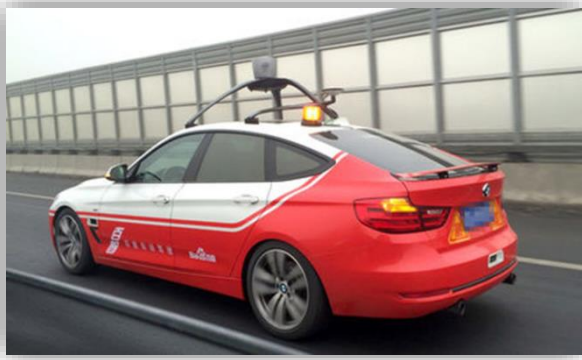
Den kinesiska internetjätten Baidu har nu lanserat sin tjänst för självkörande taxi-bilar i Kinas huvudstad Beijing efter att man testat sådana där sedan förra året.

Baidus taxi-tjänst heter Apollo Go och initialt kommer deras taxi-flotta att trafikera cirka 700 kilometer vägar i Beijing. Ut med dessa vägar kommer det att finnas runt 100 hållplatser där passagerare kan stiga på och kliva av färden. Det verkar med andra ord inte som om det går att beställa en självkörande taxi till en valfri adress i staden än så länge.

Apollo Go kommer till en början låta 40 självkörande bilar förse sina kunder med taxi-resor i självkörande bilar. Bilarna kommer dock vara försedda med så kallade säkerhetschaufförer som kan ta över ratten om något skulle balla ur under färdens gång.

Baidu lanserade i våras även Apollo Go i de lite "mindre" kinesiska städerna Changsha, som har sju miljoner invånare, och Cangzhou som har lite över en miljon invånare. I klippet ovan kan ni kolla in hur det såg ut när Pandaily testade Apollo Go i Changsha tidigare i år.

prnewswire.com +



Baidu genomför lyckat test med självkörande bil
Kinas största sökmotor följer i Googles fotspår



Baidu lanserar självkörande bussar i Japan
Apolong-bussarna börjar rulla nästa år



Volvo och kinesiska Baidu ska bygga självkörande bilar ihop
Volvobilar med artificiell intelligens från Baidu



Baidu bygger simulator för självkörande bilar med Unity
Bättre att testa grejer i simulator än i trafiken



9. Uber storsatsar på el – tecknar avtal med Renault/Nissan.

Redaktören bytbil 2020-09-11.

Ska erbjuda rabatterade priser till europeiska Uber-förare.



Senast år 2040 ska Uber vara en helt eldriven plattform. 800 miljoner dollar avsätts för att hjälpa förarna med omställningen. Samtidigt har ett avtal tecknats med Renault/Nissan-koncernen för att elektrifiera transporter i Europa och förenkla omställningen.

Tidigare i somras [lanserades Uber Green i Sverige](#). Genom ett knapptryck kan tjänstens användare i Stockholm och Göteborg numera välja att alltid åka med elektrifierade fordon.

Nu ger Uber ett löfte om att de ska ha en helt eldriven plattform senast 2040.

Det första delmålet är att 50 procent av alla kilometer som körs i de europeiska storstäderna London, Paris, Madrid, Berlin, Amsterdam, Bryssel och Lissabon ska ske med elbil år 2025. Totalt har 800 miljoner dollar (över 7 miljarder kronor) avsatts av företaget för att stötta deras förare globalt att gå över från fordon med förbränningsmotor till just elektrifierade fordon.

– Som den största mobilitetsplattformen i Europa har vi ett ansvar för vår klimatpåverkan och vi vill bidra till mer hållbara städer, säger Peter Löfstrand, Nordenchef på Uber, i ett pressmeddelande.

Nu i veckan tecknades också ett avtal mellan Renault/Nissan-alliansen och Uber. Därigenom ska Uber-förare i Europa få rabatterade priser på elbilar i Europa. Det gäller då elbilarna [Nissan](#) Leaf och [Renault](#) Zoe, men också kommande elbilsmodeller som inte har släppts än.

Enligt Japan Times följer detta ett lyckat pilotprojekt som gjorts mellan de båda parterna i London. De rapporterar också att Nissan lovat att erbjuda 2 000 Nissan Leaf till lägre priser åt europeiska Uber-förare.

Relaterade artiklar



Rekordstor förlust för Renault – tjänster ska bort



Renault Samsung Motors uppdaterar elbil



Renault K-ZE är en budget-elbil



Populära elbilen får ökad räckvidd

10. Studie: Asfalt en källa till utsläpp långt efter att den lagts.

Felix Björklund.

2020-09-09 kl 09:26.

Utsläppsminskning står högt på världens dagordning. Men i takt med att en sak åtgärdas hittas en ny. Och nu pekar en studie mot att asfalt kan vara en riktig utsläppstjuv.



Asfalt kan vara en stor källa till utsläpp av farliga föroreningar, visar en studie från Yale University

Från Kapstaden till Nordkap, asfalt är något som används i enorma mängder. [Bara i Sverige](#) produceras och läggs ungefär ett ton asfalt per person, varje år.

Men även om asfalt är återvinningsbart, och att man numera har vidtagit åtgärder för att hantera utsläpp i alla delar av produktion samt läggning, har forskare hittat ett problem som kan visa sig svårlöst.

[Det är vid Yale](#) University som man studerat asfalt, och sett hur den fortsätter att släppa ut komplexa blandningar av organiska sammansättningar, vilket inkluderar farliga föroreningar. Dessa kan leda till att skapa så kallade sekundär-organiska aerosoler (SOA), vilket är en stor bidragande faktor till skadliga partiklar. I forskningen samlades ny asfalt in och värmdes till olika temperaturer.

– En av de stora insikterna är att asfaltsrelaterade produkter släpper ut en mängd olika substantiella organiska föroreningar i luften. Och att det finns en stark koppling till temperatur och andra miljöförhållanden, säger Peeysh Khare som har lett studien.

Läs mer: [Ett fåtal autonoma bilar kan förbättra trafikflödet](#)

Vidare såg man i [studien](#) att även om utsläppen planade ut vid långvarig värme, så kvarstod de. Det får forskarna att tro att under verkliga förhållanden så släpper asfalt ut föroreningar under lång tid. Därtill studerades även hur solexponering påverkar materialet, och här var skillnaden enorm. Asfalt i direkt solljus hade 300 procent mer utsläpp än den i skugga – något som pekar mot att solstrålning, inte bara temperatur, påverkar.

– Det här är viktigt ur ett luftkvalitetsperspektiv, speciellt under varma, soliga sommarförhållanden.

För att exemplifiera granskade forskarna hur stora utsläppen kan vara i en stad. Rent generellt utgör asfaltslagda vägar samt tak (med olika former av asfalt/bitumenbaserade takläggningar) 45- respektive 20 procent av alla ytor i amerikanska städer. Dessutom uppskattade forskarna att SOA-utsläppen i Los Angeles potentiellt är lika stort som stadens fordon släpper ut.

Läs mer: [Volvos stora suv:ar gynnades av regeringens klimatbonus](#)

Det kan låta alarmerande, men forskarna var tydliga med att det inte får misstolkas som att asfalt kan jämföras i totala utsläpp med fordonstrafiken. Vad Yale-teamet ville snarare vill sätta fingret på är att även om förbränningsmotorer fasas ut ur bilarna – så kommer inte alla partikelutsläpp försvinna.

Studien "Asphalt-related emissions are a major missing nontraditional source of secondary organic aerosol precursors" har publicerats i tidskriften [Science Advances](#).

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR



[Världens mest kraftfulla elbil är en pickup](#)



Många Volvobilar har gynnats av regeringens sänkta krav för klimatbonus. På bilden en Volvo XC60.

[Volvos stora suv:ar gynnades av regeringens klimatbonus](#)

11. Ford Fiesta ST sitter rätt på GTI-kartan.

Text: Robert Lagerström, publicerad: 2020-09-10 kl 06:00.

Liten, rapp och billig. Efter ett antal olika performance-versioner satsade Ford på Fiesta ST och satte modeller på GTI-kartan. ST är inget vilddjur men väl ett rappt och otroligt smidigt ekipage som förgyller vardagen. En bil för den som drömmer om en sportbil och vill komma billigare undan.



SV VINNARE. Ford Fiesta ST utsågs till Årets bil av Top Gear 2013. Den har en stor David-mot-Goliat-potential och klår många större bilar i kurvorna. Många anser att den är roligare än det starkare storasyskonet Focus ST på riktigt kurviga vägar, och detta till ett nypris på 100.000 kronor mindre.

Först blev det kalla handen. Att utveckla en ny småbil skulle bli för dyr för Ford, trots konkurrensen från européer som Fiat 127. Men oljekrisen i början av 1970-talet skapade och ökade efterfrågan på mindre fordon och Henry Ford II gav tummen upp för projektet.

Resultatet blev Fiesta. Denna kantiga lilla hatchback var märkets första framhjulsdrevna ekipage. Det byggdes i Europa, kunde få med två olika motorer på runt litern och började säljas under hösten 1976.

Bilen blev en succé med en miljon tillverkad exemplar bara under de tre första åren. Men visst vore det väl kul med lite mer pulver? 1300 Sport var ett steg i den riktningen, men det var XR2 som visade var skåpet skulle stå.

Denna vassare version presenterades 1981 och hade en spis på 1,6 liter, fastare fjädring samt diverse stajling-prylar. XR2 blev startkottet för Fiestas brokiga performance-familj, med medlemmar som XR2i, RS Turbo och Zetec S.

Det var dock inte förrän 2005 som det blev ordning i ledet. Då lanserades Fiesta ST. Den var baserad på den sjätte generationen av grundmodellen och drevs av samma tvåliters Duratec-motor som fanns i Mondeo och Focus. Här var den dock aningen vässad och fungerade som rena vitamininjektionen.



SPORTIG TITTA. Hur skiljer sig ST: s utseende Kommentar med en vanlig Fiesta? Jo, förutom de regelrätta emblemen är modeller utrustad med bland annat 17-tumshjul, en stor takvinge, dubbla utblås, tröskelbreddare samt en grill med bikakemönster. Därtill kom ST i unika färger.

Satte Fiesta på kartan

Förvisso var ST ingen rödljusracer men däremot en smidig och körglad vardagsbil. Den hade ett stadigt chassi och trivdes som fiskar i vattnet på knixiga och kurviga vägar utan längre raksträckor emellan. Den var ekonomisk att äga och piskade många andra busbilar i GTI-klassen. ST satte helt klart Fiesta på kartan.

Men därefter blev det tyst. Trav att en ny generation av den vanliga Fiestan visades upp 2008 fick entusiasterna vänta i fem år på en ny ST-version. Men det var det värt! För långt under 200.000 kronor fick köparen ett spänstigt ekipage med ett fintrimmat chassi samt en pigg, direktinsprutad turbofyra.

Motorn bara på 1,596 kubik och kan ge 182 hästar, men känns ändå fullvuxen. Så uppnås också maxvridet 240 Newtonmeter redan vid 1.600 varv, för att hålla i sig ända upp till 5.000. Men det är inte allt! Tack vare overboost tillåts laddtrycket att stiga från 1,0 bar till 1,4, under högst 20 sekunder. Detta får spisen att leverera 200 hästar och 290 Newtonmeter. Simsalabim!

Resultatet blir en bil som kan göra 0 till 100 km / h på hyggliga 6,9 sekunder. Bottendraget och mellanregistret är kanon, kraften levereras linjärt men däremot saknar drivkällan klipp högst upp; den som försöker varva mot rödmarkeringen har ingenting att hämta. Men det är inte hela världen.

Direkt styrning

Tack vare det välbalanserade chassit och den genomsnittliga låga vikten på 1,168 kilo känns ST rapp, förtroendeingivande och förbluffande smidig. Den är en fröjd när vägen svänger och förmedlar vad den gör i varje given ögonblick. Styrningen är både direkt och precis men saknar möjligtvis där där sista gnuttan respons.



FÅ VARIANTER. Den pigga direktinsprutade turbofyran är samma som i Volvo V40 T4. Med hjälp av akustiskt trolleri leder insugningsljudet i i kupén via en öppning i torpedväggen mellan motor och kupéutrymme. Systemet kallas för Sound Symposer och används även i Focus ST. Till spisen hör en sexväxlad manuell låda, vridmomentsfördelning samt greppkontroll i tre lägen.

De elektroniska system arbetar effektivt utan att göra väsen av sig. Vridmomentsfördelningen lägger automatiskt lite bromskraft på innerhjulen så att bilen lättare kommer runt i kurvorna. Greppkontrollen har tre lägen där Sport tillåter föraren att känna var gränserna går inom det högklassiga systemet diskret griper i. Det senare kan även stängas av helt, med bibehållen kommunikation från chassit.

Citatet

”På krävande franska serpentinvägar uträttar Fiesta ST stordåd. Kurvgreppet är förbluffande bra och understyrning verkar vara ett nära nog okänt begrepp.”

Bilsport 9/2013

Miljön i kupén är funktionell men plastig och mindre påkostad. Å andra sidan utger sig ST inte för att vara någonting annat än vad den är - och underhållande bil med sportiga gener till ett fördelaktigt pris. Lyxigast är de skålade stolarna från Recaro samt måhända skivbromsarna baktill, som tidigare inte hade funnits på Fiesta.

Den som ville slanta upp 15.000 kronor extra fick prylar som delläderklädsel, elvärme i stolarna, projektorstrålkastare samt bättre klimatanläggning och ljudsystem. Men då närmade sig priset vad de vassare konkurrenterna kostade.



ENKELHET. Körställningen är bra med många inställningsmöjligheter för ratt och stol. De djupt skålade sätena omsluter kroppen och stöttar vid vilda kurvtagningar men föraren bör inte vara bred om baken. Reglagen för klimatanläggningen är svåröverskådliga och ljudanläggningens knappserier bland det rörigaste i branschen.

Snabbare ST200

Betydligt dyrare var dock syskonet ST200. Detta ljusgråa ekipage lanserades under 2016 och lockade med mer effekt och förfinade egenskaper. Nu hade spisen vässats till 200 hästar samt 290 Nm, som genom överboost-funktion kunde pressas upp till 215 hästar och 320 Nm. Det innebar att 0 till 100 km / h gick aningen snabbare, 6,7 sekunder.

Vidare hade utväxlingen ändrats och chassit setts över. Det senare hade sänkts, fått styvare krängningshämmare och blivit mer vridstyvt. Samtidigt hade styrningen justeringar. Nu var fjädningen mindre hård och stötig och vägegenskaperna ännu mer precisa.

Emellertid hade den vanliga ST-modellen genomgått samma chassi-förbättringskur. Och dess kraftkälla kunde betyda billigt och enkelt trimmas, där till och med gjorde kärran rappare än ST200: n. Den senare vann mest på sin exklusivitet.

Fiesta ST slutade tillverkas under 2017 för att komma i en ny skepnad året därpå. Då fick bilen en trecylindrig motor på 1,5 liter och 200 hästar, vilken är gud för 0 till 100 km/h på 6,5 sekunder. Som tillval finns godis som 18-tumsfälgar, mekanisk diffbroms och launch-control.

Det råder ingen tvekan om att ST rullar vidare mot framtiden.

SNABBA FAKTA**Ford Fiesta ST**

Kaross: 3- och 5-dörrars, 5-sitig halvkombi.

Motor: Fyrcylindrig, DOHC, turbo, 1,596 cc.

Max effekt: 182 hk / 5.700 rpm (200 hk vid overboost).

Max vridmoment: 240 Nm / 1.600-5.000 rpm (290 Nm vid överboost).

Överföring: Framhjulsdrift, sexväxlad manuell låda.

0-100 km / h: Ca 6,9 sekunder.

Toppfart: 220-230 km / h.

Förbrukning: 6,1 l / 100 km.

Nypris: Från 184.900 kr.

Värt att veta

+ UNDERHÅLLANDE. Den andra generationen av ST är ett stort steg framåt. Bilen är fantastiskt smidig och en rätt humörhöjare i knixiga kurvor, där den förmedlar exakt vad den gör i varje ögonblick. Styrningen är direkt och bilen nödvändigt snabb för att vara underhållande. En och annan konkurrent är kvickare, men knappast lika följsam och inte heller så pass billig att köpa.

+ MOTOR. En fyrcylindrig spis på bara 1,6 liter verkar måhända vara lite tråkig. Men tack vare ett maffigt vrid, som kommer långt ned i registret, och en linjär leverans av krafterna är drivkällan riktigt underhållande. Genom overboost kan laddtrycket öka under korta perioder och klämma till med 200 hästar och 290 newtonmeter. Kul!

+ ELEKTRONIK. De elektroniska systemen är effektiva och märks inte av. Greppkontrollen är högklassig och vridmomentsfördelningen lägger automatiskt lite bromskraft på innerhjulen för att underlätta kurvtagning. Däremot finns det inget motorstyrningssystem på ST av den andra generationen.

+ FEL BIL? Fords MyKey lanserades i ST, en teknologi för exempelvis föräldrar som lånar ut bilen. MyKey kan begränsa topphastigheten till 140 knyck, dra ned stereovolymen för att föraren ska vara alert och stänga av radion tills säkerhetsbältena är knäppta. Som tillval för ST fanns en nödhjälpsassistans.

Problem

- ÅTERKALLELSER. Som så många andra bilar har även ST återkallats. På exemplar tillverkade fram till och med december 2014 kunde toppen överhettas, spricka och orsaka varumärke. Internationellt fanns det risk att bältena i baksätet inte fungerade på 80 bilar byggda under senhösten 2014. Samtidigt kunde dörrarna krångla på ST tillverkade från 2013 till och med augusti 2016, då de inte stängdes ordentligt och kunde gå upp under färd.

- NACKDELAR. ST är underhållande men mindre bra på längre resor. Kupén är bullrig, komforten halvdan och bagageutrymmet litet. Före 2015 års modell är fjädringen dessutom hård och struttig, även om den mjuknar och kansas bra när det går undan. Soppaförbrukningen anges till 0,61 liter mil, men för att klara det krävs att man kör ST på ett sätt som den inte trivs med. Förbrukningen blir avsevärt mycket högre vid inspirerad körning.

Tidslinje

1976 Den kantiga lilla hatchbacken Fiesta lanseras och blir en succé.

1981 Den vassare XR2 blir startkottet för Fiestas brokiga performance-familj.

2005 ST är smidig, körglad och trivs när vägen svänger. Den sätter Fiesta på kartan.

2013 Den andra generationens ST är en spänstig bil med ett högklassigt chassi samt en pigg turbofyra.

2015 Chassit förbättras måste bli ännu smidigare egenskaper samt mjukare fjädring.

2016 ST kommer i 5-dörrarsversion. Den vassare ST200 lanseras.

2018 Den tredje generationens ST har en trecylindrig spis på 1,5 liter och 200 hästar.



Ford Fiesta 1976.



Ford Fiesta XR2 1981.



Ford Fiesta ST 2005



Ford Fiesta ST 2013



Ford Fiesta ST 2018

Motoralternativ

2013-2017 1.6L EcoBoost TI-VCT, 182 hk, 240 Nm

2017 1.6L EcoBoost TI-VCT, 200 hk, 290 Nm

Uppgraderingar

På marknaden finns det många sätt att skrämman en ST på. En enkel chiptrimning kan ge 225 hästar och 360 newtonmeter medan motoroptimering samt byte av avgassystem kan resultera i ännu mer pulver. Därtill kan trimprylar från Fords samarbetspartner Moun-tune beställas från England. Utan att byta turboaggregat lär det gå att vässa spisen till nästan 250 hästar.

Pris

ST av den andra generationen börjar få några år på nacken, där betyder att priserna så sakteliga sjunker. Men det är vanligtvis ont om objekt på den svenska början, och en ST200 ser man inte varje dag.

Eftersom det är en modell som var billig att köpa som ny är priserna. De börjar i allmänhet omkring 115.000 kronor för att vandra upp mot cirka 140.000. En ST200 kan kosta 160.000 kronor. Självfallet spelar utrustningsnivån en viss roll.

Alternativen

Volkswagen Polo GTI Samma maxeffekt som Fiesta ST men större maxvrid med 320 Nm. Turbo, manuell låda och framhjulsdraft är legio.

Peugeot 208 GTi även fransmännen kan! Med 208 hästar och 300 Nm är denna lilla bil snabbare och gör 0 till 100 km / h på 6,5 sekunder.



Peugeot 208 GTi.



VW Polo GTI.

Jag korthet

- + Imponerande väghållning
- + Smidig, precis och rapp
- + Tilltalande prislapp
- Halvdan komfort
- Litet bagageutrymme
- Har många vassare rivaler



Robert Lagerström



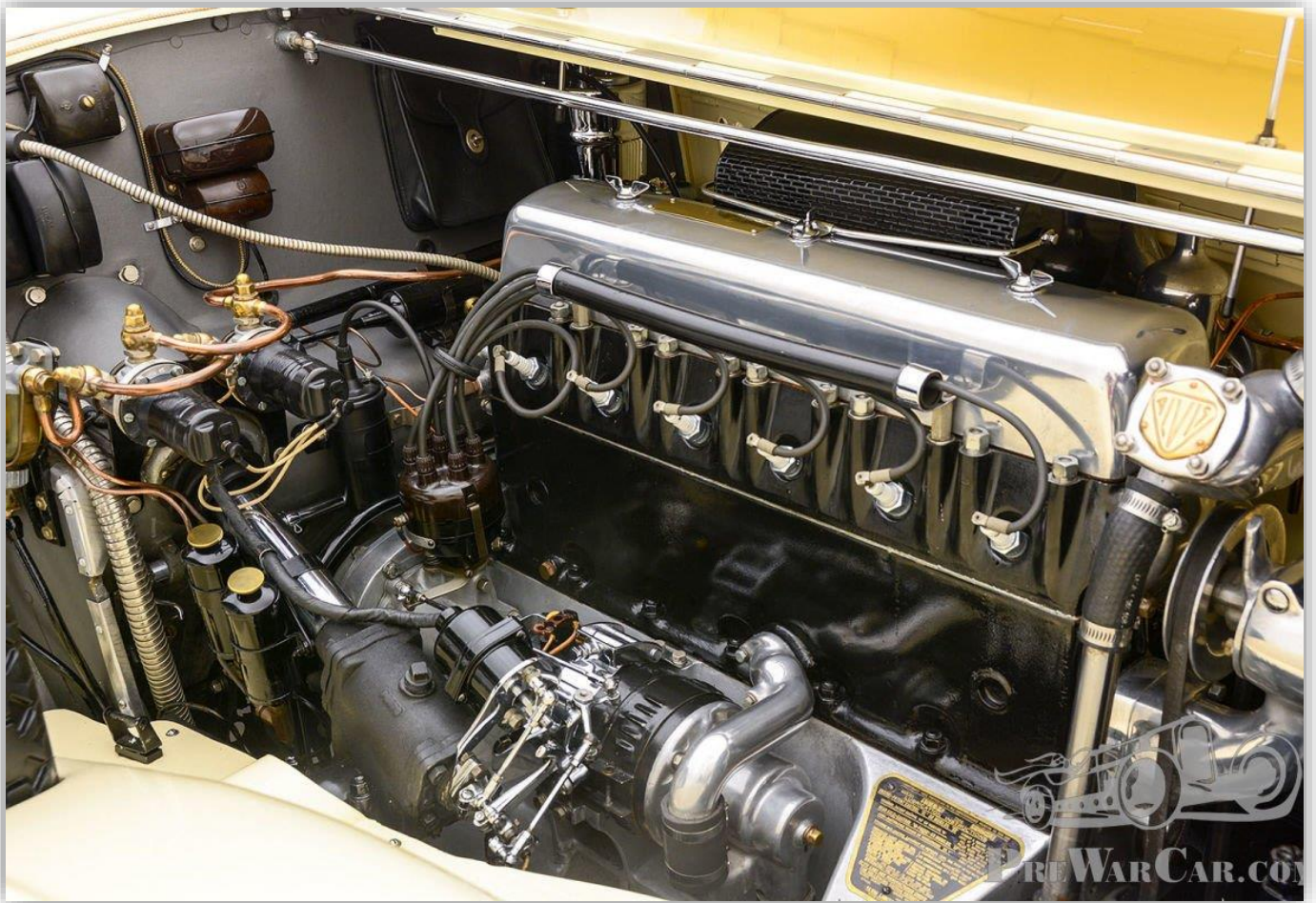
12. Alvis Speed 25 Tourer 1938 4 dörr.

Säljare: [Hyman Ltd.](#)

Pris: 199 500 dollar.







13. Mini Cooper & Cooper S 1961–1971.

Publicerad 13 juli 2013.

Text: Carl Legelius.

Ur-Coopern bjuder på stor körglädje i litet format!



Tjatat på starkare motor i Austin Seven och Morris Mini-Minor satte igång i samma ögonblick som modellen premiärvisades på sensommaren 1959. Det var tydligt att vägegenskaperna vida överträffade den lilla 850-motorn på 34 hk. En sportbil i miniformat! Tävlingsföraren och racerbilskonstruktören John Cooper var en av dem som tidigt insåg Minins potential och hade snart skrämt upp en Hundkoja med enlitersmotor och dubbla förgasare. Den visade han upp för BMC som beslutade att bygga 1 000 stycken – som tack för idén och rätten att använda hans namn skulle John Cooper få två pund per bil. Den första Coopern kom 1961 och hade en långslagigare version av 848-kubikaren, nu på 997 kubik och 55 hk. Succén blev massiv och snart hade man passerat de där 1 000 bilarna.

År 1963 kom nästa steg – Cooper S med 1071 kubik och 70 hk – svindlande mycket i den lätta lilla bilen. Rally- och racingframgångarna stod som spön i backen och bilen blev snabbt en legend.

Modellen utvecklades kontinuerligt med nya utföranden och nya motoralternativ. Cooper försvann 1969 och Cooper S levde till 1971 då British Leyland tröttnat på att betala royalties till John Cooper. Då hade mer än 100 000 Cooper-kojor tillverkats.

De allra flesta bilarna slets ut på ett tidigt stadium, både i tävlingsammanhang och i vanlig trafik. Och bakom ratten är det lätt att förstå varför – få bilar inbjuder så till hårdkörning som en Cooper eller Cooper S.

MOTORNYTT

För spekulanten på en sportkoja gäller att förutom att kolla skicket även ta reda på hur genuin den tilltänkta bilen är. Genom åren har åtskilliga hundkojor av enklare modell försatts med Cooperdelar, till exempel emblem, lister fälgar, bromsar och inte minst motorer. Att det står Cooper eller Cooper S i registreringsbeviset är ingen garanti – även chassinummer går att flytta.



Mest eftertraktade är Cooper S i Mk I-utförande och en sådan kan kosta fyra gånger så mycket som en standardkoja i samma skick. Det är klart att det kan vara lockande för mindre nogräknade att bygga replikor och sälja som äkta vara.

En "oäkta" bil kan vara minst lika kul att äga men den ska inte kosta lika mycket som en bil i korrekt utförande. Den samlade kunskapen om hur en viss modell från ett visst år ska vara skapt är stor – är du osäker finns både klubbar och litteratur att konsultera.

Text: Carl Legelius



Fakta**Austin Cooper 1967**

Teknik: Rak fyra, vattenkyld, stötstänger. 998 cm³/55 hk. Tvärställd motor fram, framhjulsdrijfthjulsdrift. Fyrväxladväxlad låda, golvspak. Kuggstångsstyrning. Skivbromsar fram.

Mått: Axelavstånd 203 cm. Längd/bredd/höjd: 305/141/135 cm.

Tjänstevikt 730 kg.

Tank 25 l.

Fartresurser: Toppfart 140 km/h. Acceleration 0–100 km/h 15 s.

Checklistan**Kaross**

Rostrisk finns nästan överallt – nästan alla bilar är lagade flera gånger. Kolla passform och kvalitet på lagningarna.

Mekanik

Eftersom motor och växellåda delar olja krävs täta oljebyten. Motorn är rättfram att jobba med men dubbelförgasarna kan vara trickiga att få att synka.

Inredning

Allt går att köpa ny tillverkat men köp inte de billigaste mattorna om du vill ha rätt känsla.

Hjulställ/Bromsar

Slitna kulleleder är vanligt, de bakre bromsarna kärvar gärna. Fram sitter pyttesmå skivbromsar med pyttesmå belägg. Cooper S har bromsservo – funkar?

Läs mer om:**Början på slutet**

För tjugio år sedan lanserades fyra "Final Editions" av den klassiska Minin. Då var det hög tid att slå till om man ville köpa en Mini ny!



Bli en Clubman!

Med en ny front och ny instrumentpanel så skulle nya Mini Clubman och 1275 GT ta Hundkojan in i 1970-talet.



Rally mot standard, amatör mot proffs. Austin Cooper S mot Morris 850!

Effekt mot erfarenhet. En novis i en toppttrimmad Cooper S med 108 hk mot en rutinerad rallyförare i en standardbil på 34 hästar. Gustaf Sjöholm möter Hans-Åke Söderqvist. Klara, färdiga, kör – snabbast runt isbanan vinner!



Hundkoja till högstbjudande!

En av Sveriges äldsta Hundkojor går under klubban – det får oss att minnas reportaget Klassiker gjorde om denna lilla storhet i samband med 50-årsjubileet.



Hälsningar från Tanzania!

En Hundkoja utan dörrar och tak som körts hem till Sverige från Afrika. "Svensksåld" låter plötsligt väldigt tråkigt. Nu går SIDA-Moken på auktion.

Feber

14. Självkörande bil deltog i Rally-VM för första gången.

AV BOBBY GREEN.

2020-09-10 KL 15:20.

Klarade nästan hela sträckan själv.



Den 4 september anordnades Rally Estonia och där deltog en självkörande testbil från [Autonomous Driving Lab](#) vid universitetet i estländska Tartu. Detta är första gången som en autonom bil har kört rallyt och i klipplet nedan ser vi lite hur det hela såg ut. En människa satt bakom ratten för att kunna gripa in om det skulle behövas, och det gjorde det faktiskt på några ställen där banan hade skadats och bilen blev förvirrad.

FILM: <https://vimeo.com/455809713>

BOBBY GREEN

15. Förändringen som ska rädda Ferrari.

Av: Anna Andersson.

Publicerad: fre 18 sep 2020, uppdaterad: fre 18 sep 2020.

2020 riskerar att bli Ferraris sämsta säsong i F1 på 40 år. Det beror bland annat motorn. Därför krävs en förändring redan till 2021 annars riskerar Ferrari att tappa alla möjligheter till en VM-titel även efter det nya reglementet införts 2022.



Mattia Binotto (t.v.) och Ferrari-teamet under senaste tävlingen.

Som en konsekvens av coronapandemin kör F1 2021 med samma regler och samma däck som 2020.

Men tro inte att bilarna kommer att vara de samma för det. Ferrari meddelar redan nu att det kommer att ske till stora förändringar inför nästa år. Både när det gäller motor och chassi.

– Motorn kommer att vara helt ny, den testas sedan flera månader tillbaka, säger teamchef Mattia Binotto till italienska [Corriere della Sera](#).

Sämsta resultatet på 40 år

För ett år sedan hade Ferrari en bil som kunde vinna tävlingar, i år har teamet en bil som kämpar för att ens ta poäng. Den har fältets svagaste motor och ett för stort luftmotstånd.

Anledningen till den grova missberäkningen är att FIA (internationella bilsportförbundet) ändrade sina riktlinjer under vintern och [Ferrari hade utvecklat en bil efter en motor som](#)

[inte längre fick användas](#). När stallet i slutet av februari insåg sitt misstag var det försent att göra någon förändring.

Därför inledde man istället en håldsatsning mot 2021, den sista chansen teamen har att göra ytterligare utvecklingar av motorn innan motorreglementet förändras igen. Från och med 2022 får stallet bara göra en motoruppdatering per säsong fram till 2025.

– Det blir en nödvändig evolution av bilen också till nästa år, förklarar Binotto för den italienska tidningen, samtidigt är han tydlig med att teamet har gett upp alla förhoppningar om att det ska ske någon större förbättring redan under årets säsong.

Uppdatering till Ryssland GP

Även om de kommer med en uppdatering av bilen till nästa veckas deltävling i Ryssland.

– Det sker en mindre förändring, men det kommer inte att förändra vårt paket, sa han inför förra helgens deltävling på Mugello.

– Vi måste istället fundera över vårt projekt för 2021 och jag tror att vi behöver ännu mer tid.

Frågan är om stallet är tillbaka i form till nästa år eller om det dröjer till 2022 då det sker en större regeländring inom Formel 1. Efter nio deltävlingar ligger Ferrari på plats sex i konstruktörsmästerskapet och så dåligt har resultatet inte varit sedan år 1980.

Då var teamet tia i mästerskapet sedan varken den regerande mästaren Jody Scheckter eller kollegan Gilles Villeneuve vunnit ett enda lopp.

Annas Motor – veckans snackisar 19.09.2020

1) Pole position

[Johan Kristoffersson](#)

Efter ett års frånvaro kom han tillbaka till VM i rallycross och visade varför han vunnit två VM-titlar. Inför säsongens femte och sjätte omgång återfinns fem svenskar bland de sex främsta i mästerskapstabellen.

2) Lewis Hamilton

Vem ska hindra honom från att vinna sin sjunde VM-titel? Han själv? Han är nu bara en seger från Michael Schumachers rekord på 91 GP-vinster.

3) Le Mans

En klassiker är tillbaka, under helt nya förutsättningar. I helgen möts förare som Kamui Kobayashi, Sebastien Buemi, Jose-Maria Lopez, Bruno Senna och Juan Pablo Montoya och Henrik Hedman i ett av motorvärldens mest älskade utmaningar, 24 timmarsloppet i Le Mans.

4) Fredrik Lindgren

Svensken fortsätter att leverera bra resultat, nästa chans till GP-seger har han i kväll.

5) Mattia Binotto

2020 är Ferrari på väg att göra sitt sämsta resultat i F1 på 40 år, nu bekräftar teamchefen att Ferrari kommer att tillverka en ny motor till 2021.

6) Nicki Pedersen

Masarna värvar den trefaldige världsmästaren lagom till SM-slutspelet i speedway. SM-kvartsfinalerna avgörs nästa vecka, Piraterna–Lejonen, Masarna–Vetlanda, Västervik–Ros-piggarna, Indianerna–Dackarna.

7) Pontus Tidemand

Han är tvåa i WRC2 inför helgens VM-deltävling i Turkiet.

8) [Mick Schumacher](#)

Michael Schumachers son har tagit över ländingen i Formel 2, serien under F1.

9) Mattias Adielsson

Han utmanar P-G Andersson i kampen om SM-titeln i rally. Först i mål i helgens deltävling i Sandviken vinner mästerskapet.

10) Mattias Ekström

Svensken är klar för Extreme E 2021, fem lopp arrangeras i olika extrema miljöer, arktisk, öken, regnskog, glaciär och hav, på platser som har påverkats av klimatförändringarna. Lewis Hamilton har ett eget team i mästerskapet.

Motorstopp

Marc Marquez

De senaste årens dominant i motoGP saknas även denna vecka. Sex veckor efter sin andra operation har spanjoren börjat träna, men det är osäkert när han kan tävla igen. Han har tidigare ersatts av Stefan Brandl, men nu är även tysken skadad.



Honda SL 70 1971

SLUT