



Delage D8-120 S Pourtout Aero Coupe.

1. Christian von Koenigsegg ska sommarprata på sin 50-årsdag den 2 juli
2. EU-länder vill fördröja utfasningen av fossila bränslen
3. Lysande börsdebut för Polestar i New York
4. Toyota RAV4 uppdateras med digital instrumentering
5. Ny analys sågar syntetiska bränslen
6. Xpeng stoppar beställningar av P5
7. Här är nya Alpina D4 S Gran Coupé
8. Kia Ceed SW Plug-In Hybrid
9. Ford Focus tas ur produktion 2025
10. Alrik spanar in världens dyraste bil
11. BMW investerar en miljard euro i tillverkning av eldrivlinor
12. GM levererar eldrivna transportbilar till FedEx
13. Einride får tillstånd att köra lastbil utan förare på allmän väg i USA
14. Mercedes 190E 2,3-16 väcker enormt habegär
15. Klassiskt bilmärke: Kaiser
16. Så smugglades Silverpilarna ut genom järnridån och räddades
17. Hur funkar Formel E
18. Hamilton om kärleken till Silverstone



1. Christian von Koenigsegg ska sommarprata på sin 50-årsdag den 2 juli.

Av Wiggo Björck

Publicerad 2022-06-09, 15:07.

Nu är årets sommarvärdar i Sveriges Radio P1 officiella. Med på den 58 namn långa listan är ingen mindre än Christian von Koenigsegg, vd och grundare av sportbilstillverkaren Koenigsegg i Ängelholm. På sändningsdagen fyller han dessutom jämnt.



Christian von Koenigsegg fotad med prototypen för "Mega-GT:n" Koenigsegg Gemera.

Den 2 juli blir det dags för alla motorintresserade att ställa in FM-mottagaren – eller kanske öppna SR Play-appen i mobilen – för att lyssna på Sveriges Radio P1. Då ska nämligen ett känt namn ta till orda: Koenigseggs vd och grundare Christian von Koenigsegg. Sändningsdagen sammanfaller dessutom med Christians 50-årsdag.

Ämnet för sommarpratet blir inte helt otippat historien om hur sportbilstillverkaren i Ängelholm som bär hans namn blev till – från idén han fick som sexåring till dagens flerfaldiga rekordhållare och storspelare på den internationella superbilsmarkanden.

– Jag skall berätta en historia om hur det omöjliga blev möjligt, säger Christian von Koenigsegg till Sveriges Radio.

För dig som kanske hellre lyssnar på datorn kommer Christian von Koenigseggs sommarprat gå att hitta [här på Sveriges radios hemsida](#).



Video: Christian von Koenigsegg har börjat testa megabilen Gemera.



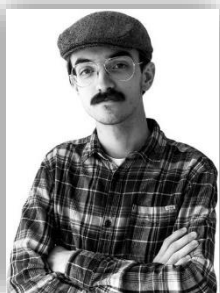
Koenigsegg: "Man ska inte luras av att en elmotor har 92 procents effektivitet".



Koenigsegg avslöjar: Så blir nya Gemerafabriken.



Quiz – Hur mycket kan du om Koenigsegg?



Wiggo Björck



2. EU-länder vill fördröja utfasningen av fossila bränslen.

Av Anders Nilsson 2022-06-27.

Vill fördröja processen med ett par år.



EU vill att nybilsförsäljningen av bilar med koldioxidutsläpp ska förbjudas 2035.

2035 är det tänkt att EU i praktiken ska förbjuda nybilsförsäljning av fordon som släpper ut koldioxid. Men nu säger fem medlemsländer ifrån och vill fördröja processen med ett antal år.

För ett par veckor sedan skickades förslaget om att nyförsäljning av fordon med utsläpp av koldioxid ska förbjudas till 2035, till [Europaparlamentet, som stödde förslaget](#). Därefter behöver medlemsländerna också godkänna förslaget, men nu har det stött på patrull, rapporterar [Reuters](#).

Fem länder – Italien, Portugal, Slovakien, Bulgarien och Rumänien vill i stället för [ett totalt förbud](#), ha en minskning med 90 procent av koldioxidutsläppen hos nya bilar till 2035, för att genomföra ett totalförbud till 2040. Det är främst nyttofordon som ska få lättare krav, där en 80 procentig minskning ska genomföras till 2035, och sedan ett totalförbud fem år senare.

”EU behöver ta hänsyn till betydande köpkraft mellan länderna”

Nyhetsbyrån har talat med en anonym tjänsteman från Bulgarien som menar att EU behöver ta hänsyn till både ekonomiska och sociala faktorer, såsom betydande skillnader i köpkraft mellan EU-länderna.

Sedan tidigare har flera biltillverkare, till exempel [Volvo](#) och [Ford](#) offentligt stött förslaget, medan exempelvis [Volkswagen](#) siktar på att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer i Europa senaste det årtalet.

Förslaget om förbudet mot nyförsäljning av bilar med koldioxidutsläpp är en av grundpelarna för att EU ska minska utsläppen med 55 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. EU vill även införa en annan lag som kräver att medlemsländerna installerar fler fordonsladdare och utökar laddnätverken.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Förbud mot nyförsäljning av bilar med koldioxidutsläpp kommer närmare.



Kritiken mot EU-kommissionen: Förbränningsmotorer är inte problemet.



EU går vidare med förbud mot nyförsäljning av bilar med koldioxidutsläpp.



Planen: Förbjud försäljningen av nya diesel- och bensinbilar 2030.

3. Lysande børsdebut för Polestar i New York.

Av Ola Söderlund 25 Juni, 2022.

Elbilstillverkaren Polestar, som delägs av Volvo Cars, rivstartade och gick i mål starkt i børsdebuten på Wall Street i New York.



Elbilstillverkaren Polestar fick en smakstart i børsdebuten på Nasdaqbörsen i USA och värderas nu högre än sin delägare Volvo Cars.

Polestar gasade direkt i børsdebuten på Nasdag på Wall Street i New York.

Aktien handlades direkt för 13 dollar, [berättar Di](#) och konstaterar att aktien kort efteråt vände nedåt.

Det hela slutade dock muntert. Polestar-aktien fick nytt bränsle och stängde på 13 dollar, "15,8 procent högre än sista handelsdagen för Spac-bolaget", skriver tidningen och konstaterar att Polestar därmed spöar Volvo Cars värdering.

Polestar värderas nu högre än Volvo Cars

Elbilstillverkaren som återfinns i premiumsegmentet värderas efter sin børsentré på fredagen till cirka 275 miljarder kronor, vilket kan jämföras med delägaren Volvo Cars värdering på Stockholmsbörsen på 232 miljarder kronor.

Pensionsjätten AMF är en av investerarna i Polestar och har klivit med 400 miljoner kronor, [enligt ett pressmeddelande](#).

Noteringen har genomförts genom en sammanslagning mellan Polestar och Gores Guggenheim, framgår det.

"Polestar har en spännande position på elbilsmarknaden som ett helt elektriskt märke, med en intressant produktportfölj och en bred global närvaro. Vi kan göra investeringen till ett bra pris, och tror att det kommer att bli en bra affär för våra sparare [...] Börsnoteringen ger Polestar finansiella muskler att accelerera den planerade globala expansionen, och den planerade produktutvecklingen", säger **Anders Oscarsson**, aktiechef och ägaransvarig AMF, i en kommentar.

Polestar fick in omkring 9 miljarder kronor genom noteringen, uppger Di.

4. Toyota RAV4 uppdateras med digital instrumentering

PUBLICERAD: 25 JUN 2022, KL 08:14

Toyotas storsäljare RAV4 uppdateras en aning inför modellår 2023 med vissa nyheter som kan vara välkomna. Mest märks en helt ny, digital instrumentering.



[Toyota RAV4](#) får en uppsättning nyheter när modellår 2022 slår över till 2023. Den som sätter sig bakom ratten på RAV4 kommer först att lägga märke till instrumenteringen framför ratten som nu blir helt digital. 12,3-tumsskärmen framför ratten är av samma typ som i [Corolla Cross](#) och kan bland annat visa en kartbild. Man kan välja mellan tre layoutalternativ och fyra design-stilar. Pekskärmen på mittkonsolen växer också från 8 till 10,5 tum.

Därutöver uppdateras de aktiva säkerhetssystemen som ingår i Toyotas så kallade Safety Sense. Autobromssystemet får stöd för skydd mot frontalkrock vid vänstersväng i korsning och det så kallade Emergency Steering Assist (som styr undan en olycka) kan känna igen fotgängare, cyklar och stillastående fordon.

Utseendemässigt finns inga nyheter alls. 2023 års RAV4 kan ändå kännas igen på den nya kulören Platinum White Pearl.



Erik Wedberg



5. Ny analys sågar syntetiska bränslen: "Ineffektivt".

Publicerad 2022-06-23 kl 09:29 (uppdaterad 2022-06-23 kl 09:43).

Text Erik Söderholm.

Elbilar är betydligt bättre och effektivare än att använda syntetiskt bränsle i en förbränningsmotor, visar nya siffror.



Att använda syntetiska bränslen i vanliga förbränningsmotorer är något som exempelvis Audi och Porsche satsat mycket på. Däremot har Mercedes en [betydligt mer tveksam inställning](#).

En ny analys av organisationen Transport & Environment visar att syntetiska bränslen bara ger en marginell minskning av koldioxidutsläppen jämfört med elbilar.

"Syntetiska bränslen är ingen lösning för att minska utsläppen".

En bil som körs på en blandning av vanlig bensin och så kallat e-bränsle minskar koldioxidutsläppet under hela bilens livscykel med fem procent jämfört med att bara köra på bensin. En batterieldriven bil som laddas med den genomsnittliga elmixen inom EU kapar istället utsläppen med 78 procent, inklusive tillverkning av bilen.

– Syntetiska bränslen är ingen lösning för att minska utsläppen. Batterielbilarna är redo i dag, billigare och effektivare, och de ger betydligt större minskning av koldioxidutsläppen under hela livscykeln, säger Stef Cornelis, chef för T&E i Tyskland.

Det finns flera anledningar till att e-bränslen är så ineffektiva, enligt organisationen. Det krävs stora mängder energi för att framställa dem, det är stora förluster i produktionen och de används sedan i en förbränningsmotor som är mindre effektiv än en elmotor.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mercedes sågar tekniken som Audi storsatsat på.



Porsche tror på syntetiska bränslen för att kapa utsläppen.



Miljöorgan sågar e-bränslen: "Går inte ihop".



Bentley vill satsa på syntetiska bränslen.



Porsches plan: Ny fabrik ska tillverka syntetiska bränslen.

6. Xpeng stoppar beställningar av P5 – oklart kring leverans.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2022-06-23.

Xpeng är tillsammans med Aiways och Nio ett av tre kinesiska märken som i år debuterar i Sverige. Lanseringsmodellen är sedanen P5 och våra intryck av den kunde ni läsa om i nummer 5 av Elbilen.



Priset börjar på 550 000 kronor och de som reserverat ett exemplar har räknat med att få sin bil i oktober.

Det ser nu inte ut att bli av och samtidigt har Xpeng slutat ta emot fler förbokningar. Även i de tre övriga europeiska lanseringsländerna Nederländerna, Danmark och Norge har beställningarna pausats.

– Just nu är leveranserna försenade och det är därför vi stoppade för fler beställningar av P5, säger Veronica Nilsson från Xpeng Sverige.

Orsaken är enligt Xpeng den rådande komponentbristen som orsakat problem för flera biltillverkare. Till det kommer problemen med tillverkning i Kina, där Xpeng byggs.

Landets stränga politik för att hindra spridning av corona innebär lockdowns av bland annat mångmiljonstaden Shanghai. Något som påverkar industrin både i Kina och andra länder.

De som beställt P5 ska ha blivit informerade om förseningen. När de kan räkna med att få sin bil finns det ingen information om i dagsläget.

– Vi vet inte mer om P5 än att den är pausad och vi försöker få ut P7 så fort som möjligt, säger Veronica Nilsson.

Den större sedanen P7 är tillverkarens flaggskeppsmodell och går att beställa i Norge till ett pris från 459 900 norska kronor, omkring 470 000 svenska kronor.

P7 går ännu inte att förboka i Sverige. Men eventuellt kan beställningsstoppet av P5 leda till ett större fokus på P7 i Sverige.

– P5 har aldrig varit en volymmodell för oss. Vår flaggskeppsmodell är P7, så det har varit hela tiden och den kommer under nästa år, säger Veronica Nilsson.

Senare planeras även elsuven G9 lanseras i Sverige. Men inte heller det finns det någon tidsplan för.

HÖGSTA VÄXELN

7. Här är nya Alpina D4 S Gran Coupé.**Av Gustaf Gripenlöf Karlberg - 21/06/2022.****Fyrdörrarscoupé för prestandaintresserade långpendlare.**

Med allt striktare miljökrav och skenande dieselpriiser är diesebilarnas popularitet inte längre vad den en gång var, men för de som regelbundet kör långa sträckor fyller oljebrännarna emellertid fortfarande sin funktion. BMW-trimmarna Alpina har länge byggt de ultimata bilarna för långpendlaren med ett öga för klass, komfort och prestanda, och nu lanserar man nästa modell i ledet av diesel-Alpinor i form av nya D4 S Gran Coupé.

Modellen är baserad på 4-serie Gran Coupé, och bjuder på klassiska Alpina-attribut som de sedvanliga multiekerfälgarna, ett diskret kjolpaket och en påkostad läderinredning. Man har också monterat större bromsar, och på äkta Alpina-manér omarbetat fjädringen för att ge ökad komfort och prestanda med god kontroll på ojämnt väglag. För att uppnå detta har man bland annat monterat nya fjädrar, stötdämpare och krängningshämmare, samt filat på de olika körlägena.

Motorn är samma trimmade 3,0-liters dubbelturbosexa med mildhybridsystem som vi finner i Alpina D3 S Touring, med en effekt på 355 hk och ett vridmoment på 730 Nm. Kraften når marken via BMWs fyrkrafssystem xDrive, och 0-100-sprinten avverkas på 4,8 sek medan toppfarten ligger på 270 km/h.

Nya Alpina D4 S Gran Coupé är tillgänglig för beställning omgående till ett grundpris på 79 700 euro, motsvarande knapt 850 000 kronor, och leveranserna väntas dra igång i september.



Här kan ni läsa om när vi körde de bensindrivna storasyskonet Alpina B3 Touring.

Bilköpguiden

8. Kia Ceed SW Plug-In Hybrid: Sveriges populäraste laddhybrid.

10 MAJ 2022. Text och foto: Stefan Fredrikson.

LÄSTID: 7 MIN.

Låga driftkostnader, generös utrustningsnivå och goda utrymmen. Dessutom får man ett bättre miljösamvete. Det är inte svårt att förstå varför Kia Ceed SW Plug-In Hybrid är en storsäljare! Men vill du ha en körglad, pigg laddhybrid är Ceed helt fel val.



- **Därför ska du slå till:** Praktisk och prisvärd familjebil.
- **Detta bara älskar man:** Mycket billig i drift.
- **Men detta är uselt:** Motorn är slö och tråkig.

Laddbara bilar är populärare än någonsin och står för cirka hälften av nybilsförsäljningen. Mest populär bland privatkunderna är laddhybriden Kia Ceed SW Plug-In Hybrid.

Varför är just denna laddhybrid så populär, undrar du, och det ska vi förklara i den här artikeln!

Något förenklat kan man säga att Kia Ceed SW Plug-In Hybrid är en ovanligt lyckad kompromiss med låga driftkostnader. Framför allt är värdeminskningen unikt låg.

Många privatkunder uppskattar också Kias 7-åriga nybilsgaranti. Liksom den låga fordonskatten på 360 kr/år.

Som familjebil fungerar Ceed SW Plug-In Hybrid utmärkt med generös utrustningsnivå och bra utrymmen. Bensinförbrukningen är måttlig. Även under långturer i snabbt landsvägs-tempo är inte förbrukningen högre än "en halvliter milen", eller 5 l/100 km som man skriver nu för tiden.



Inredningen är prydlig och reglagen lätta att förstå. Hög, upplevd kvalitetskänsla.

Svårt med eldrift på vintern

Ännu snålare och billigare kan Kias laddhybrid gå om man klarar merparten av vardagspendlandet med enbart elmotorn. Vilket inte är helt lätt, speciellt vintertid, då förbränningsmotorn hoppar igång titt som tätt för att hålla kupén varm.

Lite besvikna är vi över att laddhybriden inte har någon värmepump, något som är på väg att införas hos Kias elbilar. Vill man köra på ren eldrift vintertid så gäller det att ta på sig mössa och varma ytterkläder, samt skruva ner temperaturen.

Den officiella siffran för elektrisk räckvidd är 50 kilometer, vilket möjligtvis går att nå med försiktig körning en varm sommardag. På vintern, när vi testade bilen, är 30 kilometer en mera realistisk förväntan.

Batteriet på 8,9 kWh laddas lämpligen via en laddbox och då går det snabbt, från tomt till fullt på strax över två timmar. Man kan även ladda från ett vanligt 230V-vägguttag, men rådet är då att sänka strömmen till runt 8 ampere eller lägre.

Överbelastar man ett vägguttag finns det risk för varmgång och brand. Men även med sänkt strömuttag är det inga problem att ladda fullt under natten (cirka 8 timmar) eller på jobbet.

Trött förbränningsmotor

På väg genom staden ut mot landsvägen så märker man snabbt att fjädringen är rätt stram och har svårt att svälja ojämnheter. Styrningen är linjär och bra, men ganska filtrerad (som det numera nästan alltid är med elektriska styrservon).

Vill man ha snäppet mjukare komfort så är 16-tumshjulen att föredra, de ingår som standard i versionerna Advance och Advance Plus. Den mest välutrustade toppmodellen Advance Plus 2, som vi testade, har 17-tumsfälgar. 17-tummarna ger dessutom mer rullmotstånd.



Batteriet ligger under bagagerumsgolvet. Men det finns plats över för laddningskablar.

På landsvägen upptäcker vi en av de största nackdelarna med Kia Ceed SW Plug-In Hybrid: motorn är allt annat än accelerationssnabb. Att köra om en långtradare kräver noggrann planering. För att köra om två långtradare får man plocka fram kalendern ...

Anledningen till denna avsaknad av kraft är att hybridpaketet inte har mer än 141 hk och 265 Nm. Idag är det nästan standard med turbomatning, vilket gör att även relativt små förbränningsmotorer känns kraftfulla från låga varvtal. Men Kia har valt en så kallad Atkinson-motor, en sugmotor som ger lite lägre toppeffekt men i gengäld är riktigt bränslesnål. Toppeffekten är 105 hk.

Även Toyota brukar använda Atkinson-principen i sina bensinmotorer. Men Kia har inte lyckats lika bra som Toyota, den här motorn har tråkig gasrespons och låter väldigt ansträngd – och högt – när man vill utnyttja toppeffekten.

Förbränningsmotorn och elmotorn samarbetar helt sömlöst, inga anmärkningar där. Men det går inte att komma ifrån det faktum att 141 hk känns väldigt mycket 90-tal, speciellt när man har hela familjen i bilen.

Dubbelkopplingslådan växlar automatiskt och man tjänar inte mycket på att välja växlar manuellt, några paddlar vid ratten finns det inte heller. Transmissionen får godkänt, men inte mer.

Advance Plus ger guldkant

Design är något man kan diskutera men det är bara betraktaren som kan sätta ett betyg. Hos testgänget väckte inte Kia Ceed SW Plug-In Hybrid några starka känslor, varken positiva eller negativa. Rätt diskret, och det är väl också en bra egenskap.



Däremot är det väldigt lätt att trivas i bilen. Bra materialval och god, upplevd kvalitetskänsla genomsyrar det mesta. Inget vindbrus eller buller, så länge man inte rör gaspedalen.

Mellanmodellen Advance Plus är att rekommendera, då får man väldigt mycket utrustning som standard. Till exempel "döda-vinkel-varning", svart klädsel med många detaljer i konstläder, eluppvärmt baksäte och en större 10,25 tums pekskärm (mot 8 tum i Advance). Uppkoppling och en app som styr en del funktioner i bilen finns även med i mellanmodellen.

Apple CarPlay och Android Auto, samt blåtandsuppkoppling, ingår i alla versioner. Menyerna i infotainmentsystemet får inga designpris, men allt är enkelt och lätt att navigera i. Kia har valt att ha kvar relativt många fysiska knappar, vilket vi gillar.

Tar man steget upp till Advance Plus 2 får man ventilerade stolar, som är väldigt skönt, snyggare aluminiumdetaljer i inredningen, hel klädsel i läder samt en 12,3 tums skärm som huvudinstrument. Dessutom trådlös laddning till mobilen. Riktigt lyxigt, faktiskt.

Batteriet stjäl utrymme

Kia Ceed SW Plug-In Hybrid är relativt rymlig. En av våra testförare mäter 193 centimeter och satt alldeles utmärkt fram, hyggligt bra bak men nära taket med huvudet.

Bagageutrymmet har förlorat rätt många liter, om man jämför laddhybriden med vanliga Ceed SW (437 mot 625). Men dessa finns under bagagerumsgolvet, där batteriet bor hos Plug-In Hybrid.

En del praktisk förvaring har därmed försvunnit på grund av det stora batteriet, men det finns ett utrymme där man kan lägga laddkabeln. Någon större praktisk försämring är det därför inte.

Nu för tiden känns det självklart med full pott, fem stjärnor, hos krocktestarna på Euro NCAP. Något som Kia Ceed har. De aktiva hjälpsystemen är många, flertalet är standard.

Väldigt lågt värdefall

Under 2021 såldes det 7.300 exemplar av Kia Ceed SW Plug-In Hybrid och dessutom 2.900 Kia XCeed SW Plug-In Hybrid, den förhöjda versionen. Slår vi ihop dessa två systemmodeller så utgör de tillsammans den överlägset mest sålda laddhybridmodellen i Sverige.

Den höga försäljningen gör att det finns flera hundra begagnade Kia Ceed laddhybrider till salu, exempelvis på Blocket. Då får vi också en första indikation på värdeminskningen, som verkar bli låg.

Ett år gamla Ceed laddhybrider med några tusen mil på mätaren har tappat cirka 60.000 kronor, ungefär 17 procent (miljöbonus ej inräknad). Första året får man annars räkna med en nedgång på 25–30 procent.

Första ägaren har dessutom inkasserat statens miljöbonus på cirka 26.000 kronor, vilket i praktiken innebär att bilen bara tappat runt 35.000 kronor (10 procent) på ett år. Vilket är sensationellt lågt!

Intresset för laddhybrider är just nu väldigt stort, den viktigaste orsaken till det låga värdefallet för Kia Ceed SW Plug-In Hybrid.

Låga driftkostnader

Värdeminskning, bränsleförbrukning och fordonsskatt är de dyraste posterna för nyare bilar. Eftersom Kia Ceed SW Plug-In Hybrid presterar bra i alla tre fall så kan vi redan nu konstatera att det är en prisvärd modell med generös utrustningsnivå som dessutom är snäll mot familjens plånbok.

Att äga en bil är ju aldrig "billigt" men Kias laddhybrid är en av de minst kostsamma. Privatleasing kan också vara ett alternativ, men shoppa runt och leta efter det billigaste erbjudandet.

Som laddhybrid betalar man bara 360 kronor per år i fordonsskatt. Den enda plumpen i protokollet är en relativt dyr service hos Kia-verkstäderna.

Till fördelarna kan vi också lägga Kias generösa nybilsgaranti på 7 år. Inte konstigt att Ceed SW Plug-In Hybrid och XCeed SW Plug-In Hybrid är så populära i Sverige!

Extra läsning om miljöbonus:

Laddhybrider har fått en miljöbonus av staten men reglerna förändras vid halvårsskiftet. Lite förenklat kan man säga att alla nya laddhybrider som registreras från 1 juli 2022 får en halverad miljöbonus, maxbeloppet sänks från 45.000 till 20.000 kronor.

Förändringen innebär att miljöbonusen för Kia Ceed SW Plug-In Hybrid sänks från 28.093 kronor till 11.300 (med 16-tums fälgar). Modeller med 17-tumshjul får sin miljöbonus sänkt från 25.761 till 10.100 kronor.

Efter årsskiftet 2022/2023 sänks maxnivån ytterligare till 10.000 kronor.

Men även om miljöbonusen sänks har Ceed SW Plug-In Hybrid fortsatt låg förbrukning och låg fordonsskatt (360 kronor), vilket sänker driftkostnaderna. Läs mer om förändringarna i artikeln ["Ska du köpa laddhybrid måste du skynda dig!"](#)

TEKNISKA DATA

Kia Ceed SW Plug-In Hybrid 2022

Förbränningsmotor: Rak fyra, bensin. 1.580 cm³. Toppeffekt 105 hk (77,2 kW) vid 5.700 rpm, 147 Nm vid 4.000 rpm. Elmotorn: 40 kW (60 hk), 170 Nm. Sammanlagd systemeffekt: 141 hk (103,6 kW) och 265 Nm. Sexväxlad automatlåda, DCT (dubbelkoppling).

Mått: Längd/bredd/höjd 4.605/1.800/1.465 millimeter. Axelavstånd 3.008 millimeter. Tjänstevikt 1.676 kilo. Bagagevolym 437/1.506 liter. Max dragvikt 1.300 kilo. Däckdimension 225/45-R17.

Prestanda: 0–100 km/h 10,8 sekunder. Toppfart 171 km/h. Bränsleförbrukning 1,3–1,5 l/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 29–33 g/km. Elektrisk räckvidd (WLTP) 50 kilometer.

Pris: Instegsmodell Advance 354.400 kronor, Advance Plus 372.300 kronor. Pris för denna bil, Advance Plus 2: 399.200 kronor.

9. Ford Focus tas ur produktion 2025.

PUBLICERAD: 26 JUN 2022, KL 11:43.

Framtiden för Fords golfklassare Focus ser högst osäker ut. Nu meddelar Ford att fabriken i franska Saarlouis inte kommer att bygga någon Focus från och med 2025. I stället läggs fokus på en ny elbil.



Ford har inga planer på att ersätta dagens generation av [Ford Focus](#) som lanserades 2018. En ny generation borde komma senast 2025, men i ett pressmeddelande förklarar Ford, i något svävande ordalag, att fabriken i franska Saarlouis där Focus tillverkas inte kommer att bygga Focus från och med år 2025. I stället kommer man att utreda "alternativa möjligheter" för fabriken, inklusive alternativet att sälja fabriken till en annan biltillverkare.

Ford lägger nu i stället fokus på sin fabrik i Valencia där en ny elbil konstruerad på en global elbilsplattform ska byggas. Det finns inga uppgifter om den kommande elbilen blir större eller mindre än den som [Ford ska lansera nästa år, baserad på Volkswagen MEB-plattform](#). Ford uppger dock att den kommer att bli en global modell, vilket tyder på att den blir större än MEB-bilen.

Trots beskedet om elbilstillverkningen är det förmodligen inte bara glada miner i Valencia nu. I samma pressmeddelande konstaterar Ford att det kommer att göras betydande personalnedskärningar både i Saarlouis och Valencia eftersom elbilstillverkningen anses kräva betydligt mindre personal. Ford har för närvarande 6.000 anställda i Valencia och 4.600 i Saarlouis.

Ford har deklarerat att de inte kommer att sälja några bilar med förbränningsmotorer i Europa från och med 2030, och det tycks innebära att inget av de klassiska modellnamnen sitter säkert. Mellanklassaren Mondeo, som gjorde debut 1992 då den tog över efter Sierra, [togs ur produktion i mars i år och modellnamnet väntas inte komma tillbaka](#). Samma öde tycks nu vänta för Focus som ersatte Escort 1998.



Erik Wedberg



10. Film: Alrik spanar in världens dyraste bil.

Av Redaktionen.

Publicerad 2022-06-22 15:42.

Rolls-Royce Boat Tail ska byggas i tre exemplar och köparna har tillgång till Rolls-Royces designers för att under tre år skapa sin egen drömbil. Vi var med på premiären av nummer två.



FILM: <https://youtu.be/WnjlqvapU18>.



Världens dyraste bil är din för 231 miljoner.



Förnuft & Känsla kör Mercedes-AMG E63 S 4Matic+ Kombi: "Jag älskar den!"



Film: Alrik kör Bentley Continental GT Speed – W12-motorns sista repa!



Skitbilliga och superläckra elbilar – Alriks 10 favoriter från elbilmässan.



11. BMW investerar en miljard euro i tillverkning av eldrivlinor.

AV BOBBY GREEN ONS. 22 JUN 2022, 21:00.

Bygger om fabriken i Österrike.



När allt är klart.

Från nu och fram till 2030 kommer BMW att spendera en miljard euro på att göra om sin fabrik i Steyr, Österrike så att man där kan tillverka och utveckla nästa generations elektriska drivlinor. Fabriken har varit igång i över 40 år nu och den nya avdelningen kommer att bestå av ett tvåvåningskomplex med två produktionslinor för drivlinor och växellådor. Totalt kommer utbyggnaden att bli runt 60.000 kvadratmeter. Varje år ska man när man är i full gång tillverka över 600.000 eldrivlinor här, vid sidan av förbränningsmotorerna. Idag jobbar det 4.400 personer på platsen och när vi nått 2030 kommer hälften av dessa att jobba med elektromobilitet. 2025 ska all energi fabriken behöver komma från förnybara källor.



Bobby Green



12. GM levererar eldrivna transportbilar till FedEx.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-06-24.

General Motors har genom startupbolaget BrightDrop levererat 150 helt eldrivna transportbilar till FedEx i Kalifornien. Leveransen är den första av en total beställning på 2 500 BrightDrop Zevo 600s.



Transportbilarna bygger på GM:s nya plattform Ultium som ligger till grund för alla de elbilar bilkoncernen ska rulla ut under de kommande åren. Den flexibla plattformen passar sig väl för både mindre och större eldrivna personbilar, men också uppenbarligen för transportbilar.

BrightDrop Zevo 600s har fyrhjulsdrift, en räckvidd på upp till 400 kilometer och erbjuder ett lastutrymme på 17 kubikmeter. Den är designad för så kallade sista milen-leveranser.

För stötta skiftet till eldrivna transportbilarna har FedEx redan installerat 500 laddpunkter på sina anläggningar i Kalifornien.

Kolla in BrightDrop närmare i videon: <https://youtu.be/DCz5Cdx3zYA>.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).

13. Einride får tillstånd att köra lastbil utan förare på allmän väg i USA.

Av Johan Kristensson 2022-06-23 15:38.

Startupbolaget blev först i världen att få tillstånd att köra lastbil utan förare på allmän väg. Den gången var det i Sverige. Nu blir Einride även först i USA.



Svenska Einride fortsätter att göra avtryck inom utvecklingen av elektriska och autonoma godstransporter.

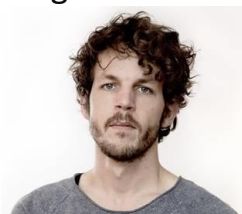
2019 blev bolaget först i världen med att få tillstånd att köra en lastbil utan förare på allmän väg, som en del av lagstiftningen för försöksverksamhet för självkörande fordon. Testerna [ägde rum i Jönköping](#).

Nu meddelar bolaget att det även blir först i USA med samma typ av tillstånd. Den amerikanska motsvarigheten till Transportstyrelsen, NHTSA, har godkänt ansökan att få köra den hyttlösa Einride Pod i en pilot i anslutning till GE Appliances fabrik i Selmer, Tennessee. En operatör kommer att fjärrövervaka körningen på distans.

Pilottester senare i år

– Einride Pod är en ny typ av fordon som aldrig tidigare setts på allmän väg i USA och tillståndet är en milstolpe för den amerikanska transportindustrin. Den autonoma och elektriska tekniken i vår Pod kommer inte bara att revolutionera transportererna, utan också skapa tusentals jobb, säger Robert Falck, VD och medgrundare av Einride, i ett uttalande.

Målsättningen är att påbörja pilotförsöket under tredje kvartalet i år. Einride har sedan tidigare ett samarbete med GE Appliances och [sköter vissa leveranser åt dem](#).



Johan Kristensson

14. Mercedes 190E 2,3-16 väcker enormt habegär.

Publicerad 2022-06-26 kl 6:15. Text Calle Carlquist.

Den här artikeln publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2007.

Mercedes lättade på lodenrocken och smet före BMW med prestandamodellen 190E 2,3-16.



Den ganska smala, timida uppsynen hos en standard-190 blev så här självsäker och brett leende när karoskitet och de raffiga fälgarna kom på. Vinge och emblem kompletterade.

Somliga skyller på BMW M3. Hur kom det sig annars att Mercedes-Benz lättade på lodenrocken och byggde en fräck familjeracer som 190E 2,3-16 om det inte hade varit för Münchens lilla fräcking från hösten 1986?

Så kan det låta i historieskrivningen numera, problemet är bara att Mercedes var ett par år före BMW med sitt bidrag till klassen »racemässiga versioner av vardagliga sedanmodeller«.

2,3-16 visades på Frankfurtsalongen i september 1983 och gick i produktion exakt ett år senare. Några månader tidigare hade bilen (i näst intill produktionsskick) slagit världsrekord i höghastighetskörning under 50 000 kilometer på den drygt 12,6 kilometer långa Nardobanan i Italien: 247,939 km/h i snitt.

Man får förstå att suget efter denna kalas-Mercedes var enormt när mässan slog upp sina portar. Det har knappast blivit mindre med åren. 2,3-16 (och dess avläggare 2,5-16, Evolution och Evolution II) är ju en solitär, en av ytterst få Mercedes som inte fått någon direkt efterföljare i senare generationer. Precis som 1960-talsbjässen Mercedes 600. Knappt 19 500 exemplar av 2,3-16 hann det bli innan produktionen upphörde i juni 1988.



*Det var inte helt enkelt att begripa vad som närmade sig i backspegeln så snabbt.
Karoskitet bidrog till ett cW-värde på 0,32.*



Fyrventilsmotor var inte alltför vanligt 1983. Cosworth stod för trimpinalerna.

I dag är det nästan omöjligt att uppbringa ett exemplar som inte förvanskats långt bortom modellens tidlösa fräschör. Måltavla för otaliga alltför tjocka plånböcker som kladdat på »coupéhuvar« (vilket ord...), vita blinkers, alldeles för stora hjul, nedsvärtade baklampor etcetera, sådant som så kallad *styling* brukar göra med mästerliga grundformer. Det var förstås Bruno Sacco som ansvarat för dem.

En sökning i den digitala julklappssäcken Mobile.de gav vid handen endast tolv exemplar av 2,3-16 till salu i februari 2007. Av dem var bara två i något som påminde om originalskick. På Blocket i Sverige – ingen.



Instrumentpanelen kompletterades med tre mätare framför växelspaken: oljetryck och laddning flankerade ett digitalt stoppur.

Så bra då att det finns broschyrer att drömma sig tillbaka i. Det fanns förstås flera, men här har vi en 28-siding i ungefär A4-format och komponerad i stram, typisk Mercedesstil. Bilen vilar på svartvitrandigt underlag i studion, en tanke som ska ge intryck av fart. Här och där tittar 1980-människor fram i roliga frisyrier och kvadratmeterstora glasögon. Enormt habgeär efter bilen, då som nu!

Designmedlen var små men frivola för att vara Mercedes. Neddragna spoilers fram och bak, en vinge på bakluckan (som växte väsentligt på senare versioner), skärmbreddare, sänkt fjädring ...

Men det var förstås motorn som var juvelen, utvecklad i samarbete med Cosworth: 2 298 cm³, 170 kusar med katalysator (annars 185), dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Inte riktigt lika »racig« som BMW:s fyra i M3, men i kombination med resten av bilen var det hela en snudd på himmelsk anrättning för sin tid.

Också den sportiga men verkligen inte överdrivna interiören bidrog, allra helst med hundtandsmönstrad tygklädsel i skinnstolarnas mittpartier. Baksätet var snyggt skulpterat för två åkande.

Föramiljön kompletterades med sedvanliga sportmätare, men cloun utgjordes av den femväxlade manuella Getraglådan med ettan nere till vänster.

Suck, vilken bil. Man skulle ha haft 49 950 Deutsche Mark att leka med!



Calle Carlquist



Även en av alla tiders främsta F1-förare fick smaka på glädjen i 2,3-16. Modellen låg till grund för en storstilad DTM-satsning från Mercedes.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mercedes "daycruiser" kostade som tre Volvo.



Toyotamodellen som är höjd över alla andra.



Doldisen som blev en av världens bästa sportbilar.



Opel GT var en sportig blix från klar himmel.

15. Klassiskt bilmärke: Kaiser.

Publicerad 5 oktober 2011.

Det är inte många som försökt utmana de tre stora i Detroit, men det har faktiskt hänt. Preston Tucker försökte, men fler än 50 bilar blev det inte. Henry J. Kaiser försökte också, och han lyckades nästan!



Kaiser-Frazer 1947.

Mr Kaiser, född 1882, hade startat sin bana som fotograf men han var mer entreprenör än plåtslagare och startade därför under 30-talet flera skeppsvarv på den amerikanska västkusten. Under krigsåren fick han stora försvarskontrakt och gjorde stor lycka som expressbyggare av de så kallade Liberty-fartygen.

Efter krigsslutet försvann marknaden för nybyggda fartyg och Kaiser slog sig samman med en annan industriman, Joseph W. Frazer, som verkat inom bilkoncernen Graham-Paige. De bildade Kaiser-Frazer Corporation för att bygga bilar.

Först hyrdes den gigantiska Willow Run-fabriken, som uppförts av Henry Ford för att bygga Liberator-bombare och senare köpte man anläggningen. Här byggdes de båda syskonbilmärkena Frazer och Kaiser från 1947 års modell och framåt. Ja, Frazer höll bara till 1951 så vi tittar här enbart på den mer lyckosamma Kaiser-bilen.

Howard "Dutch" Darrin ritade det första karossutförandet (som snart modifierades av Robert Cadwallader), och det var visserligen moderna linjer men så pontonkarossmässigt tråkigt att klockorna stannade. Ändå måste man säga att Kaiser/Frazer-tillverkningen startade mycket framgångsrikt.

Omkring 70.000 bilar såldes 1947 och lika många året därpå. Fast delvis berodde nog de fina siffrorna på att de tre stora i Detroit och Dearborn ännu inte hunnit komma med helt nya efterkrigs-karosser.



1949 Kaiser Virginian Sedan.

Fräsiga karosser

Kaiser-bilarna var tekniskt sett inte nyskapande även om prototypen hade varit framhjulsdriven. Den motor som kom till användning var en sexcylindrig Continental-sidventilare, en ganska gammal konstruktion, här på 3,7 liter och 100 hästkrafter.

I Sverige blev Kaiser-bilarna tämligen populära, särskilt sedan de 1951 fått helt nya, verkligt fräsiga karosser. Intressant är också att företaget kom med flera helt nya idéer.



1949 Kaiser Vagabond 1949.



Kaiser Traveler hatchback 1951.

Kaiser/Frazer var till exempel först med en riktig pontonkaross, men också med halvkombilösningar, och det redan på 40-talet! Modellerna Traveler och Vagabond såg visserligen precis ut som sedanbilar men hade bakluckor och bakrutor sammanbyggda till en stor lucka, och så var interiörerna fullt bäddbara.

Kaiser Virginian var en av industrins första hardtop-modeller. Företaget byggde också de första fyrdörrarscabrioleterna efter kriget.



1951 Kaiser Deluxe 4-door Sedan.

FILM: <https://youtu.be/OuqszR3WjwU>.



Kaiser Dragon Sedan 1953.

Med den nya kaross som presenterades i februari 1950 som 51 års modell gjorde man en stilmässig uppryckning av stora mått. Bilen var låg, lång och elegant med en hårfästeliknande skärning i vindrutans överkant. I de här bilarna användes en fintrimmad version av motorn. Den kallades Supersonic Six och gav 115 hästar.



Kaiser Darrin 1954

1954 lanserade Kaiser, trots vikande försäljningssiffror, en högst speciell sportvagn med glasfiberkaross och skjutdörrar. Karossen hade ritats av Darrin, som ju också var ansvarig för de större bilarnas utseende.

Exporterades till Argentina

1952 såldes bara omkring 32 000 Kaiser-bilar. Betydligt fler hade byggts och nu började Kaiser att modifiera restlagren till nya modeller ibland till och med med nya tillverkningsnummer. Det där med årsmodeller tog man inte någon hänsyn till, men bilarna var ju inte sämre för det.



Kaiser Custom 2 Door Coupe 1954.

Kaiser-54:orna fick helt nya, konkava grillar och ovala, stående strålkastarsargar som också innefattade parkeringsljus. Resultatet blev bilar som framtill såg helt annorlunda ut. Den kompressormatade Manhattan-modellens motor gav 140 hästar, men vad hjälpte det?

Sista årsmodellen blev 1955. Intressant nog hade Kaiser året innan köpt Willys-Overland i Ohio och att sälja Jeepar var mycket lättare än att bli av med personbilar.

Merparten av 55:orna exporterades till Argentina och dit gick också pressverktyg och annan utrustning. Kaiser-bilar byggdes där i ytterligare sju år fast under namnet Carabela.



Så här såg de första Kaiser- (t v) och Frazer-bilarna ut. Först att serietillverkas med pontonkaross. Stora och rymliga, men tämligen intetsägande.

16. Så smugglades Silverpilarna ut genom järnridån och räddades.

PUBLICERAT 25/06/2022. AV MATHS NILSSON.

På 1930-talet var de tyska "Silverpilarna" världens snabbaste racerbilar med en toppfart på 340 km/h. Vid andra världskrigets slut togs Auto Unions racerbilar i krigsbyte av den sovjetiska armén och fördes till Sovjet. Till slut hittades två bilar och smugglades ut genom järnridån. Här är den otroliga historien om hur bilarna räddades och kunde återföras till Audis samlingar.



*Under nästan 50 år var bilarna försvunna i Sovjetunionen.
Men till slut kunde bilarna återbördas till Audi.*

FILM: <https://youtu.be/GXe2Jzb6ZiA>.

Legenden om Silverpilarna skapades på 1930-talet efter att Auto Union och Mercedes-Benz tagit fram nya silverfärgade racerbilar med kompressormotorer som tävlade om att vara snabbast i världen. Mercedes-Benz hade traditionellt konstruerade bilar med frontmotor, medan Auto Union lanserade bilar med motorn bakom föraren, ett koncept som står sig än idag i Formel 1. Auto Union och Mercedes dominerade Grand Prix-loppen i Europa ända fram till andra världskrigets utbrott 1939. Bilarna var extremt snabba för sin tid, vilket krävde sina offer. "Silverkometen" Bernd Rosmayer satte fartrekord med 432 km/h i en Auto Union med V16-motor och dödades efter att ha uppnått rekordfarten. I slutet av 1930-talet hade Silverpilarnas överladdade motorer nästan 500 hästkrafter. De lätta bilarna var så starka att de kunde få hjulspinn i 160 km/h.



Andra världskriget innebär ett snabbt slut på de legendariska racingtävlingarna och kraftmätningarna mellan Auto Union och Mercedes-Benz. Bilarna gömdes undan när kriget rasade. Mercedes-Benz lyckades rädda nästan alla sina Silverpilar i Stuttgart när Tyskland kollapsade, men Auto Unions bilar skingrades för vinden. De hade gömts i byggnader vid kolgruvor i Zwickau i östra Tyskland. När Zwickau ockuperades av de sovjetiska styrkorna likviderades Auto Union. Silverpilarna togs som troféer, ett dussintal packades in i ett godståg och skickades djupt in i Sovjetunionen där konstruktionerna studerades noga.

Auto Union startades om i Ingolstadt 1949 efter att det tidigare företaget likviderats i Östtyskland. Järnridån hade redan gått ner mellan öst och väst. Endast en Silverpil fanns bevarad för eftervärlden, en Auto Union Type C på Tysklands Museum i München, men den blev bombskadad under kriget.

Auto Union Type D har en V12-motor med dubbla kompressorer. Enbart vevaxeln har 1100 delar, så renoveringen var en enorm process.

Under slutet av 1970-talet började det gå rykten om att racerbilarna från Auto Union fanns kvar någonstans i Sovjet. Bilsamlaren Paul Karassik åkte från USA till Europa för att börja leta efter bilarna. Innan kriget hade han sett bilarna på Belgrads Grand Prix. Efter kriget hade han emigrerat från Serbien till USA. Efter tio års idogt letande lyckades han spåra upp resterna efter två av Auto Unions bilar i Ryssland och Ukraina. Till slut spårades bilarna till en liten stad nära Leningrad. Det fanns lite mer än en V12-motor, en matchande växellåda och ett isärsågat chassi som använts som släpvagn. I Charkiv i Ukraina spårades ytterligare delar upp. De hittade en man som hade en hög med delar i ett gammalt tegelbruk: en V12-motor, växellåda, komplett chassi, fjädringsdelar, tvåstegs kompressor, förgasare och de oräddningsbara resterna av karossen på en Auto Union Type D från 1939.

Efter ett antal smuggelresor kunde han till slut föra ut alla delar genom järnridån och till Västeuropa. Till slut gav han i uppdrag till det brittiska företaget Crosthwaite & Gardiner i Sussex det minst sagt omfattande arbetet att restaurera och bygga samman bilarna. Under en förgasare sägs de ha hittat de en davidsstjärna som ristats in i metallen på bilen från det naziststödda Auto Union-stallet. Många delar fick återskapas och karosserna byggdes upp från grunden. Till slut hade de fantastiska bilbyggarna återskapat en Auto Union Type D av 1938 års modell med enkel kompressor och en Type D från 1939 med dubbelkompressor. Den första bilen blev klar i augusti 1993 och ett år senare var även bilen med dubbelkompressor klar.



På 1939 års modell finns extra luftintag för den andra kompressorn som höjde effekten till 492 hästkrafter.

Bilarna visades upp på Nürburgring i Eifel Classic 1994. Sedan fick Audi ställa ut bilen med enkelkompressor i sitt museum under flera år. Efter några år köpte de bilen för att den skulle få vara kvar i museet. Bilen med dubbelkompressor såldes av Paul Karassik till en privat samlare år 2000. Först 2012 kunde Audi köpa tillbaka den sällsynta racerbilar, och nu äger Audi tre av de totalt fem Auto Union racerbilarna som sägs finnas kvar i världen.

Den som besöker Audimuseet i Ingolstadt kan beskåda de fantastiska bilarna. Förutom de två bilarna som smugglades ut genom järnridån finns även den berömda hillclimb-bilen som körts av Hans Stuck, Auto Union Type C/D.

Fakta Auto Union Typ D 1939

Motor: Mittmonterad 60° V12 2986 cm³ 60° V12, tvåstegs kompressor av Roots-typ, fyra Solex förgasare.

Effekt: 492 hästkrafter vid 7000 varv per minut.

Vikt: 850 kg

Toppfart: 340 km/h.



Maths Nilsson

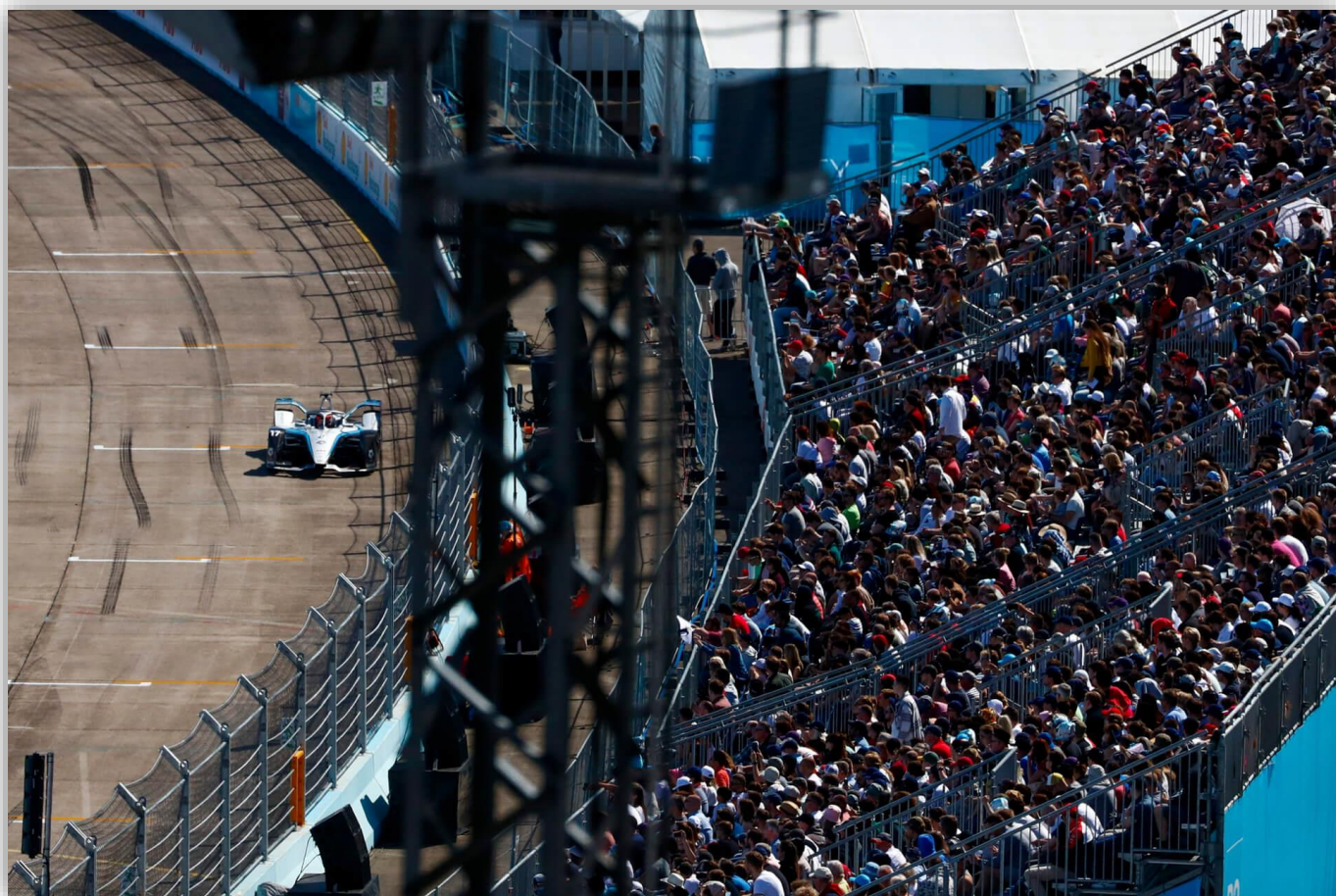
Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

17. Hur funkar Formel E?

Av Marcus Berggren.

22/06/2022.

En elektrifierande upplevelse.



Att greppa hur Formel E faktiskt fungerar är knepigare än man kan tro. 2022 bjuder på ett nytt system som är tänkt att öka spänningen genom att ha fler dueller. Deltagarna delas upp i två grupper baserat på världsrankingen baserat på huruvida de har en jämn eller ojämn placering. Vi åkte till Berlin med Nissan för en närmare titt.

Kvalet

Kvalet är 12 minuter långt och förarna måste försöka få till ett riktigt snabbt varv både första och sista sex minuterna. Precis som i själva racet har de cirka 300 hästkrafter att leka med.

Finaler

Sedan fortsätter det med kvartsfinal, semifinal och final i varje grupp, där de fyra främsta i varje grupp får köra mot varandra. Snabbast i Grupp A tävlar mot långsammast i Grupp B och vice versa.

Grupp A

1, 3, 5, 7, etc

Grupp B

2, 4, 6, 8, etc

Vinnarna i de fyra duellerna möts i semin och vinnarna därefter möts i finalen. Startuppställningen baseras på resultatet i finalen samt kvalificeringstiderna.

De som inte gick vidare till de slutgiltiga duellerna får ställa sig på ojämna platser från 9 och neråt om de tillhör Grupp B och 10 och neråt om det är Grupp A. Logiskt? Skulle inte tro det.

Racet

Själva racet är 45 minuter långt plus ett varv. Det kan ske förlängning på upp till tio minuter ifall det exempelvis varit en olycka. Maxkraften under själva racet är 300 hästkrafter.

Attack Mode

Men under racet kan förarna aktivera något som kallas för "attack-läget" som ger ytterligare 40 hästkrafter under en viss period; oftast 2 gånger 4 minuter. Fem förare får dessutom extra energi baserat från något som heter [Fanboost](#) som baseras på vilka förare får flest digitala röster av fansen.

Det tar ett tag innan man riktigt greppar hur det går till, men oavsett vad innebär det att åskådarna bjuds på väldigt mycket underhållning.

Det ska bli spännande att följa utvecklingen av Formel E, inte minst när [nästa generations bilar](#) dyker upp!

**Marcus Berggren**

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.



18. Hamilton om kärleken till Silverstone.

28 juni, 2022, kl. 06:40 av Anna Andersson.

Det är dags för F1 på Silverstone 2022. Det handlar om F1 på klassisk mark och ett lopp som väcker så många tankar och känslor.

Det var här Formel 1 startade sin historia år 1950 och det var här som uttrycket Manselmania skapades. Den förre världsmästaren, Nigel Mansell, vann loppet fyra gånger, skapade hysteri på banan, var dessutom grym på att köra i kapp sina konkurrenter och dessutom en gentleman. Vi minns hur han gav den trefaldige världsmästaren Ayrton Senna skjuts år 1991. [Det är en klassiker du kan se här.](#)

Det var också här på Silverstone som den intensiva fajten mellan Max Verstappen och Lewis Hamilton startade för ett år sedan.

Ni minns väl situationen som mynnade ut i att Hamilton tog sin åttonde seger, samtidigt som Verstappen befann sig på sjukhus och som i förlängningen också ledde till den omtalade incidenten på Monza där Verstappens hjul gjorde märke i Hamiltons hjälm?



FILM: <https://twitter.com/i/status/1541117839662260225>.

Storbritannien GP i Formel 1 – en hemmaförares perspektiv

För ett par år sedan så fick jag möjligheten att prata med ett par brittiska F1-förare om just Silverstone och jag publicerar deras tankar en gång till:



*Jenson Button, världsmästare för Brawn GP
som också tävlade för McLaren.*

Jenson Button, världsmästare 2009:

"Det är en av världens bästa banor, Becketts är den bästa kurvkombinationen inom hela motorsportvärlden om du frågar mig. Du kan helt enkelt inte tro att det är sant när du ser hur snabbt du kör där. Här kördes det första F1-loppet 1950 och det är otroligt häftigt att se bilder på förare som Jim Clark, Jackie Stewart, Ayrton Senna och Nigel Mansell."

David Coulthard, vinnare 1999 och 2000:

"Becketts är min absoluta favoritdel av banan, det är många höghastighetskurvor efter varandra där. Man känner farten, man känner att man lever och pulsen går upp. Det är härligt, det är världens bästa kurva."



*Lewis Hamilton,
kan ta den nionde segern på Silverstone.*

Lewis Hamilton, åtta segrar på Silverstone och sju VM-titlar.

"Silverstone är en höghastighetsbana med så många fantastiska kurvor att det är svårt att plocka ut någon. Man måste ha ett bra fäste när man kör i låga hastigheter, men också en mycket stabil bil när man kör i höga hastigheter. Sedan måste man hitta rytmen, bara följa med bilen från Woodcote, flyta med och låta den ta dig hela vägen ända bort genom Club. När allt fungerar är känslan helt oslagbar."

Damon Hill, världsmästare 1996, vinnare 1994:

”Det är en historisk bana, precis som Spa, Monza och Monaco och det är en bana som är riktigt viktig för motorsporten. Jag har varit där sedan jag var bebis, det är en del av mitt liv. Det är en bana som alltid har en plats i mitt hjärta, i mitt liv, mitt minne och i min karriär. Min pappa har kört där, jag har kört där och min son har gjort det. Det som gör den så speciell är dels atmosfären med fansen, men även om banan. Den är snabb, med många snabba kurvor och den är varierad. Det är en rolig bana att köra fort på.”

F1 på Silverstone 2022 – alla tider**Fredag:**

Träning 1 kl 14.00-15.00

Träning 2 kl 17.00-18.00

Lördag:

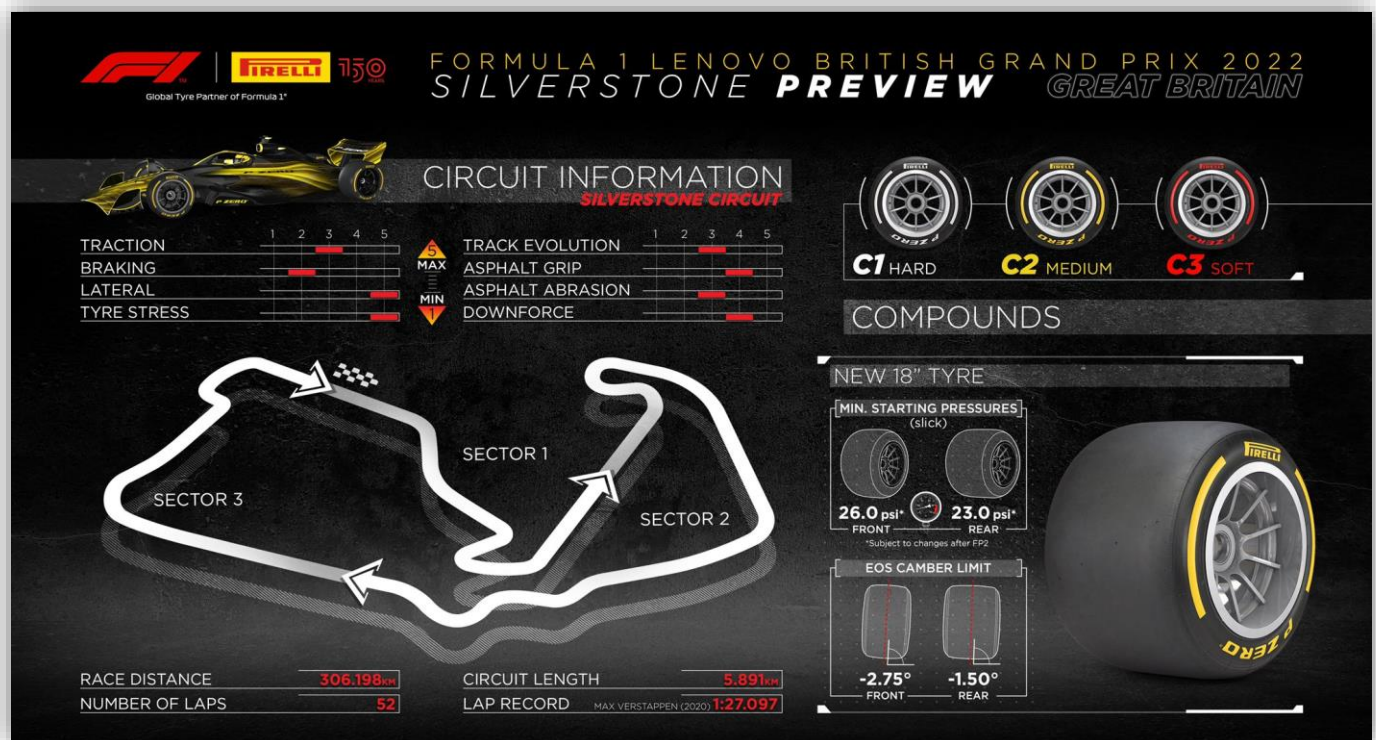
Träning 3 kl 13.00-14.00

Kval

Kl 16.00-17.00

Söndag:

Storbritannien GP 16.00-18.00

**Däckvalen F1 på Silverstone 2022**

När vi diskuterar däck inför F1 på Silverstone 2022 är det viktigt att komma i håg att Silverstone, vid sidan Spa och Suzuka, är en av de banor som ställer högst krav på däck. Därför har Pirelli nominerat de tre hårdaste alternativen, C1, C2 och C3. Snabba och krävande kurvor som Maggotts och Becketts är väldigt utmanande, men vädret är en annan intressant faktor. En tävlingshelg i juli kan innehålla allt från strålande sol och 30 gradig värme – till tio grader och ösregn.

MOTORNYTT

I fjol blev det en tidig rödflagg och nästan alla de förare som var kvar efter incidenten mellan Lewis Hamilton och Max Verstappen körde två stinter, start på medium och för att avsluta på hårda däck.

– De nya reglerna är designade för att förarna ska kunna följa varandra, precis som vi såg i Kanada, och däcken är designade för att däcken inte ska överhetta ytan vara stabila och fungera i ett bredare däckfönster. Detta ska vi testa den här helgen, på en av årets mest utmanande banor, säger Mario Isola, motorsportchef hos däcktillveraren Pirelli.

Just däcken diskuterar vi närmare i veckans avsnitt av [Plattan i Mattan](#). Det släpps här i morgon onsdag.

SLUT