



Gordini Type 24 S 1953.

1. Bilmarknaden står inför en katastrof
2. Koenigseggs okända liv
3. Volvos nya elbilsfabrik tio mil från Ukraina
4. Polestars tappade 43 miljarder kronor på fyra dagar
5. Nu måste nya bilar varna när föraren kör för fort
6. Det kanske kommer en N-version av Hyundai Ioniq 60
7. En första titt på exklusiva el-SUV:en Drako Dragon med maxad prestanda
8. Här är bränslecellsbilen med över 1 000 hästkrafter
9. Nya Bentley Continental GT Speed provkörd
10. Så vill Transportstyrelsen stoppa mätarfusk
11. Registrerade elbilar i Sverige månad för månad och per modell
12. Hårdare krav fimpar många motorcykelmodeller
13. BMW visar hemliga monsterbilar med V12-motorer
14. BMW:n som togs fram ur garaget efter 43 år är nu värd 22 miljoner
15. Klassiskt bilmärke: Maybach
16. Formel E:s nästa generation bilar börjar tävla i januari
17. F1-bloggen



1. Stellantis: bilmarknaden står inför en katastrof.

Av Carl Södermark.

Publicerad 2022-07-01 kl 16:51.

Stellantis produktionschef varnar för att bilindustrin kan vänta sig stora konsekvenser om elbilar inte blir billigare.



Stellantis produktionschef Arnaud Deboeuf oroar sig över framtiden om inte priserna sänks.

"Marknaden kommer kollapsa" om elbilarna inte blir billigare och det är "en stor utmaning", säger Stellantis produktionschef Arnaud Deboeuf.

[Stellantis](#) menar att förbränningsmotorförbudet 2035 kan innebära stora förändringar inom bilmarknaden om priset för elbilar inte minskar, rapporterar Bloomberg. Själva har de som mål att minska produktionskostnaden av elbilar med 40 procent till 2030. Detta genom att ta över tillverkningen av vissa komponenter och försöka sänka underleverantörernas priser.

Elbilspriserna fortsätter att stiga på grund av att råmaterialen som krävs för att bygga en elbil har blivit dyrare och svårare att få tag på. Detta leder till att vinstmarginalerna sjunker och vissa biltillverkares modeller kan bli olönsamma. Om priserna stiger tillräckligt mycket kommer det bli för dyrt för människor att köpa en ny bil, vilket kan leda till att marknaden kollapsar.

Batteripaketet i en elbil är en av de dyraste komponenterna och är just nu en stor anledning till att priset skjuter i höjden. Så för att möta det ökande behovet av elbilsbatterier håller Stellantis på att bygga fem batterifabriker i Europa och Nordamerika. Fabrikerna har som mål att producera 400 gigawatt-timmar (GWh) till 2030.

Stellantis utesluter inte att köpa en gruva för att säkerställa åtkomsten av råmaterial. Det finns även tankar om att sätta upp solpaneler för att öka den egna energiproduktionen.

Stellantis är en av de biltillverkare som stöder förbränningsmotorförbudet 2035.



Nya hotet mot bilindustrin: Magnesiumbrist.



Volvos nya elbilsfabrik – tio mil från Ukraina.



Tyskland säger nej till EU:s förbränningsmotorförbud.

2. Koenigseggs okända liv: Började med att trimma mopeder.

PUBLICERAT 02/07/2022

AV MATHS NILSSON.

Christian von Koenigsegg avslöjar nya okända detaljer om sin bakgrund i "Sommar i P1". Karriären började med att trimma mopeder i Djursholm i ungdomsåren. Som 22-åring startade han sportbilsföretaget Koenigsegg. – Jag var inte dummare än att jag förstod att man skulle skratta åt mina drömmar. Det spelar ingen roll vem du är och vad du kommer ifrån om du som människa gör allt du kan varje dag.



Under lördagen den 2 juli [sommарprатade Christian von Koenigsegg i "Sommar i P1"](#) på sin 50-årsdag. Historien om hur han började drömma om att bygga sportbilar efter att som barn sett den tecknade filmen "Flåklypa Grand Prix" på bio är välkänd. Men Koenigsegg avslöjade också hur han började motorkarriären med att trimma mopeder i Djursholm.

– Jag köpte en moped som jag trimmade, snyggade till lite och sedan sålde. Så höll det på ett tiotal gånger fram till min 15-årsdag. Jag blev lite känd som Djursholms mopedtrimmare. Det hade inte någon högre status där, men kul hade jag och jag lärde mig teknik och affärer. Jag lyckades nästan alltid byta upp mig till från en enklare moped till en finare, berättar Christian von Koenigsegg.

Redan som 19-åring startade han sitt första företag för att tjäna ihop startkapital för att kunna börja bygga sportbilar.

– En enklare verksamhet med allt från postorderförsäljning av parfymer till export av kyckling och kulspetspennor. Vad som helst som jag kunde hitta billigare än vad jag kunde sälja det för.



Koenigsegg Jesko är bilmodellen som är döpt efter Christian von Koenigseggs pappa. Här ses bilen under Goodwood Festival of Speed.

Efter tre år var det dags att börja med bilar. Han började rita den första bilen i Windows 3.11 med programmet Paint.

– Efter någon månad hade jag de första skisserna. Hade jag kunnat starta en vanlig bilfabrik i stället för handbyggda svindyra sportbilar hade jag gjort det, men det var inte möjligt. Det gick inte att göra billiga bilar och få det att fungera ekonomiskt om jag skulle överleva.

Sedan berättas en otrolig historia med både motgångar och framgångar om hur företaget gick från sin första prototyp till att tillverka världens mest fantastiska sportbilar, men den historien får du höra här. Christian von Koenigsegg berättar att företaget idag satsar på att låta enskilda individer växa och utvecklas. Den första som ritade en stor del av Koenigseggs bil var truckförare, men visade sig vara duktig på att göra tvådimensionella ritningar.

– Jag har genom åren hela tiden pushat dem som varit med att gå utanför sin comfort zone. Motortestare som blir mjukvaruprogrammerare som sedan uppfinner nya sätt att styra motorer. Lantbrukare som blir mekaniker och som blir de bästa showcarbyggarna i världen.

Och tids nog kommer Koenigseggs rytande motorer ersättas med elmotorer.

– Den tiden kommer nog när även vi gör egna elbilar. Trots att det inte är vad sportbilskonässörerna frågar efter. Ljudet får vi kompensera med andra spännande detaljer.

Till sist skickar Christian von Koenigsegg några kloka ord till den som vill förverkliga sin drömmar.

– Man kan inte misslyckas om man aldrig ger upp.



Maths Nilsson



3. Volvos nya elbilsfabrik – tio mil från Ukraina.

Av Jan Stepan.

Publicerad 2022-07-01, 12:16.

Volvo Cars ska bygga en till fabrik i Europa. I slovakiska Košice, nära den ukrainska gränsen, ska tillverkaren bygga elbilar.



Elbilen Volvo XC40 Recharge byggs i tillverkarens fabrik i belgiska Gent, där man funnits sedan 1965.

Volvo fortsätter att etablera sig i Europa. Nu står det klart att en tredje fabrik kommer att byggas och det i Slovakien.

Den nya fabriken kommer att placeras nära staden Košice, som ligger bara tio mil från den ukrainska gränsen där landets krig med Ryssland rasar för fullt. Men, enligt Volvo erbjuder Košice "goda logistik- och transportlänkar" – en av anledningarna till att man väljer att etablera sig just där.

Bygget av fabriken ska påbörjas nästa år. År 2024 planerar man installera produktionslinorna och nödvändig utrustning. Själva produktionstarten planeras sedan till tidigast år 2026.

Den årliga produktionskapaciteten ska ligga på omkring 250 000 bilar.

Fabriken kommer enbart tillverka elbilar. Det för att Volvo ska möta sina klimatmål som är att lyckas bli [ett helt elektriskt "premiumärke" till 2030](#) samt klimatneutrala till 2040.

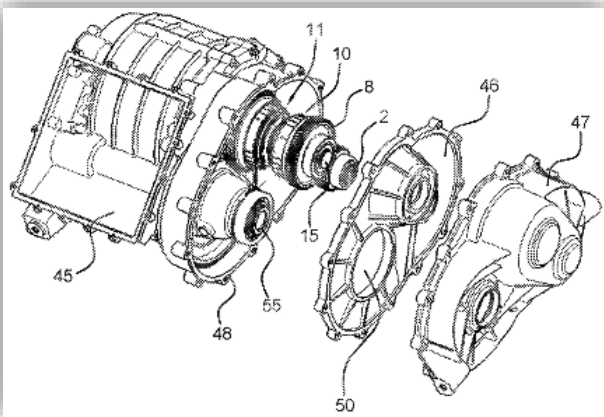
Huvudanledningen till att man valt just Slovakien är enligt Volvo för att skapa en "europiesk tillverkningstriangel" som täcker de regioner där Volvo har sina största försäljningsvolymer i regionen.

Etableringen utomlands är företagets första på väldigt länge. Den första dateras till år 1965, då fabriken i den belgiska staden Gent invigdes.

Slovariens premiärminister Eduard Heger är glad över att Volvo valt att etablera sig i landet och säger följande:

– Fabriken kommer att förbättra den sociala och ekonomiska situationen i regionen. Genom att endast producera elbilar kommer den slovakiska bilindustrin bli konkurrenskraftig i den nya ekologiska eran.

Fabriksbygget kommer att kosta omkring 1,2 miljarder euro, uppskattar Volvo Cars. Drygt 20 procent av den summan förväntas finansieras genom statsstöd.



Volvo Cars har patenterat kompakt växellåda för elbilar.



Quiz: Hur mycket kan du om Volvo?



Bakslag för Volvo Cars: Försäljningen minskade med 25 procent.

4. Polestars tapp: 43 miljarder kronor försvann på fyra dagar.

PUBLICERAT 01/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Polestar har fått en tuff start på sin börsnotering. På fyra dagar har aktien tappat 25 procent av sitt värde. Det innebär att 43 miljarder kronor har försvunnit.



På midsommaraftonen gjorde Polestar debut på Nasdaq efter en sammanslagning med SPAC-bolaget Gores Guggenheim. I tisdags fick vd Thomas Ingenlath och övriga ledningen ringa i börsklockan på Wall Street i New York. Många såg det som ett vågad drag att börsnotera Polestar i det minst sagt utmanande börsklimatet. Det började väldigt bra för Polestar med en uppgång på 16 procent första dagen på börsen – men sedan har det gått tyngre.

Den här veckan har aktien gått ner fyra dagar i rad och tappat 25 procent av sitt värde. Torsdagens nedgång blev 9,8 procent. Aktien stängde på 12,90 dollar på midsommaraftonen och står nu i 9,77 dollar. Det innebär att börsvärdet nu är 22,78 miljarder dollar, jämfört med 27 miljarder dollar på midsommaraftonen. En tuff värdeminskning på 4,22 miljarder dollar, cirka 43 miljarder kronor.



Polestars vd Thomas Ingenlath höll tal och ringde i börsklockan på Nasdaq i New York i tisdags. Men börsveckan har blivit tuff för Polestar, aktien har tappat 25 procent av sitt värde på fyra dagar.



Den begränsade upplagan av Polestar 1 i guldutförande



Polestar 2.

Under torsdagen kom obekräftade uppgifter från Bernstein Research om att Polestar kommer att behöva ett kapitaltillskott redan i år för att kunna fortsätta sin verksamhet. Bernstein Research uppger att Polestar behöver ytterligare cirka sex miljarder kronor till verksamheten, börsnoteringen drog in cirka nio miljarder kronor. I en investerarpresentation räknar Polestar med att göra en förlust på drygt nio miljarder kronor under 2022. De största ägarna i Polestar är Volvo Cars och Geely, även skådespelaren Leonardo DiCaprio är delägare.

Även andra elbilsaktier som noterats via SPAC-affärer har tappat stort på slutet. Lucid har gått ner 67 procent från sin toppnotering och Fiskar har tappat 69 procent.



Maths Nilsson

5. Nu måste nya bilar varna när föraren kör för fort.

Publicerad 2022-07-01 kl 7:02. Text Erik Söderholm.

Fortkörare får snart en särskild varning i nya bilmodeller – en nyhet som ska rädda liv. Men systemet kommer gå att stänga av.



Från och med i sommar måste alla nya bilar som lanseras ha ett system som varnar när föraren kör för fort. Systemet har skjutits upp flera gånger, men blir nu verklighet. Nyheten går under namnet [Intelligent Speed Assistance \(ISA\)](#) och ska alltså finnas på plats i alla nya bilar som utvecklas och lanseras från och med i sommar.

– Den ska tillämpas från och med den 6 juli 2022, säger Maria Blässar på Europeiska kommissionens pressavdelning, till Vi Bilägare.

I existerande bilmodeller ska det finnas från och med juli 2024. Systemet kan minska antalet personer som omkommer i dödsolyckor i trafiken med 20 procent.

Bromsar inte – ännu

Redan tidigare har många nya bilar haft skyltigenkänning som kan upptäcka hastighetsskyltar, och den aktuella hastigheten kan också finnas inlagd i bilens navigationssystem. På så sätt vet bilen när föraren kör för fort och föraren får en varning.

– Det kommer inte bara att göra oss alla säkrare, utan också hjälpa förare att undvika fortkörningsböter, säger Róza Thun som varit drivande i frågan inom EU.

I nuläget är inte planen att bromsa in bilen om föraren kör för fort, utan att varna. Men på sikt finns inga tekniska hinder för att bilen också ska strypa effekten vid fortkörning.

– Vi lanserar inte någon hastighetsbegränsare utan ett intelligent system som gör föraren helt medveten om att han eller hon kör för fort, säger Róza Thun.



Om det finns olika uppgifter om hastigheten i ISA-systemet är det alltid det som står på skylten som "går före".

Brister i systemet

Den här typen av system har dock sina nackdelar. Vi Bilägare har tidigare skrivit om exempelvis Volkswagen där systemet enligt flera ägare [fungerar dåligt](#).

Systemet kan ha föråldrad data och då kör bilen i ["fel" hastighet på vägen](#), antingen för fort eller för långsamt. I vissa fall har bilen bromsat in plötsligt när systemet tror att hastigheten sänks.

– Det är en rejäl inbromsning som kommer helt utan förvarning. Det kan bli katastrof, berättade en bilägare i vårt [reportage](#).

En bilägare har fått ersättning från Volkswagen efter att bilens system fungerat dåligt, och i ett annat fall fick en bilköpare rätt mot bilhandlaren i Allmänna reklamationsnämnden för fel på systemet.

ISA-systemet ska gå att stänga av om föraren tycker det fungerar dåligt, eller vid dåligt väder när bilens sensorer kan ha svårt att upptäcka skyltarna vid vägen. Men systemet aktiveras alltid när bilen startas.

SÅ SKA BILEN VARNA

Biltillverkarna får själva välja vilken varning som ska skickas ut till föraren vid fortkörning.

1. Stegrande ljudvarning
2. Stegrande vibration
3. Haptisk återkoppling som försiktigt "skjuter tillbaka" gaspedalen
4. Hastighetsbegränsning

De två sista alternativen innebär inte att bilen aldrig går att köra för fort. Föraren kan trycka ner gaspedalen hårdare för att köra fortare. Systemet ska gå att stänga av, men aktiveras igen när bilen stängs av och startas. Om det finns olika uppgifter om den aktuella hastighetsgränsen är det skyltarna vid vägen som har företräde.

6. Det kanske kommer en N-version av Hyundai Ioniq 6O...

BOBBY GREEN 2022-06-30 KL 18:00.

...och en shooting brake-version



Hyundais senaste elbil Ioniq 6 kan komma i ett prestandautförande och då få deras tilläggsnamn N på sig. Vad en sådan skulle kunna bjuda på är oklart just nu men i vanliga fall brukar det handla om fräsigare utseende och lite mer krut under skalet. Det snackas även om att den kan komma i ett så kallat shooting brake-utförande med ett mer kombi-liknande stuk bakom baksätet.

Gällande Hyundais N-avdelning står Ioniq 5 N näst på tur, och den väntas lanseras någon gång nästa år. Troligtvis kommer den då att dela godsakerna med systerbilen Kia EV6 GT som har dubbla elmotorer på sammanlagt 585 hästar och ett större batteripack på 77,4 kWh.

Ioniq 6 kommer att presenteras i sin helhet om några månader.



**Så här ser den ut Hyundai Ioniq 6.
Blev inte riktigt som konceptet.**

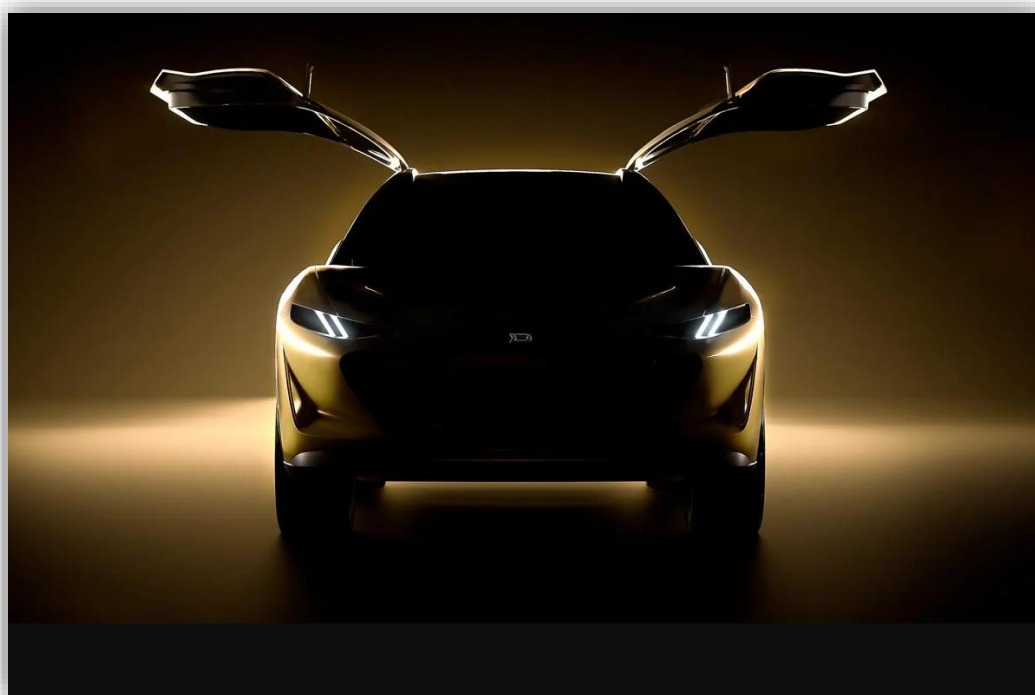


7. En första titt på exklusiva el-SUV:en Drako Dragon med maxad prestanda.

Skriven av Kristofer Rask.

2022-07-01.

Drako Motors såg dagens ljus 2019 i samband med avtäckningen av den eldrivna sportbilen Drako GTE. En sportbil med 1 200 hästkrafter som skulle säljas i 25 exemplar, till ett pris om 15 miljoner kronor styck.



Idag visar Drako Motors upp en andra elbil. Denna gången en större SUV med måsvingedörrar i Tesla Model X-stil. Den får det passande namnet Drako Dragon och tillverkaren lovar hissnande prestanda.

Bland specifikationerna på Drako Dragon nämns 2 000 hästkrafter och förmågan att kunna köra 0-96 km/h (0-60 mph) på 1,9 sekunder. Topphastigheten är hela 320 km/h. Prestandan kommer från fyra motorer, som individuellt driver hjulen med omedelbar kraft – både positiv och negativ.

Drako Motors är baserade i Silicon Valley, men designen kommer från italienska designfirman GranStudio med rötter från Pininfarina. Stora delar av karossen är tillverkad i kolfiber för att garantera högsta säkerhet och de bästa köregenskaperna.

Interiört lovar man det absolut bästa av allt – både sett till komfort och lyx. Dragon har plats för fem personer, och ska använda de finaste materialen av europeiskt läder. Här ska det finnas generöst utrymme för passagerarna och gott om plats i bagageutrymmet. Idag får vi dock inte se några bilder på interiören.

Drako Motors ger oss inga priser idag, men lovar en eldriven hyperbil som ska överträffa de bästa erbjudanden i världen.



Uttryckligen skriver Drago att man ska dubbla prestandan från de närmaste konkurrenterna, men hålla samma pris som de alternativen. Mer detaljerade än så är Drako Motors inte idag – men gissningen är att Dragon ska placera sig runt Lamborghini Urus-nivå – alltså två-tre miljoner kronor.

Världspremiären av Drako Dragon är planerad till senare i år. Då får vi se mer av elbilen och lär dessutom få en första prisindikation. I samband med det kommer tillverkaren också att öppna upp en intresseanmälan.



Kristofer Rask



8. Här är bränslecells bilen med över 1 000 hästkrafter – väger mindre än 1 ton.

2022-07-01.

Varje exemplar kostar 1,5 miljoner pund.



Viritech ville bygga en supersportbil driven av en vätgasdriven bränslecell. Nu, drygt ett år senare är den här: Viritech Apricale. Den har över 1 000 hästkrafter, och väger mindre än ett ton.

För drygt ett år sedan berättade Bytbil om det brittiska företaget [Viritech som skulle bygga en supersportbil](#), driven av en vätgasdriven bränslecell. Effekten skulle vara på 1 100 hästkrafter. Och nu är Viritech Apricale här.

Viritech Apricale, som har designats av Pininfarina, väger mindre än 1 000 kilo och har en effekt på 1 082 hästkrafter. Den har en elmotor på 400 kW på varje drivaxel och har ett vridmoment på 1 000 Nm. Det betyder att den klarar av 0–100 km/h på mindre än 2,5 sekunder och har en toppfart på över 321 km/h. Bilen har ett 6 kWh litiumjon-batteri. Dessutom har modellen enligt tillverkaren en räckvidd på över 56,3 svenska mil.

Varje exemplar kostar 1,5 miljoner pund

Modellen visades upp på Goodwood Festival of Speed. Apricale ska sälja i en begränsad upplaga och varje exemplar kommer kosta cirka 1,5 miljoner pund, motsvarande 18,7 miljoner kronor och leveranserna förväntas starta i början av 2024. Dock är det tänkt att modellen ska demonstrera Viritechs vätgasdrivna bränslecellsteknik, som man vill sälja vidare till olika företag. Det är tänkt att tekniken ska kunna användas i personbilar, lastbilar, flygplan och fartyg.



För att hålla ner vikten till under ett ton, har man i stället för att förstärka vätgastanken, gjort tankarna till en strukturell del av kolfiberchassit. Både bränslecellsdel och batteriet kan driva bilen när som helst. Vid låga hastigheter driver batteriet, medan bränslecellen kickar in under motorvägskörning. Vill man ha maximal acceleration, kopplas båda in.





Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



BMW:s bränslecellsbil testas i Sverige.



BMW testar bränslecellsbil på vanliga gator.



Mercedes GLC blir bränslecellsbil 2017.



Toyotas bränslecellsbil kommer till Sverige.

9. Nya Bentley Continental GT Speed provkörd.

Marcus Berggren.

2 Juli, 2022.

Bentleys kokbok har länge bestått av kolossala motorer i ett paket där långfärdsambitioner och lyx varit ledorden. Vi har begett oss högst upp i Bentley-hierarkin, och provkört nya Bentley Continental GT Speed.



Elektrifieringens tsunami har skördat många offer, inte minst de vars primära föda består av kopiösa mängder soppa. Med det sagt finns det fortfarande några aktörer som kämpar in i det sista med att erbjuda de sista högkalibriga fossilt drivna motorerna [innan det är slut på det roliga.](#)

Bentley Continental GT Speed (2022)

Motor: 6-liters, W12, 660 hästkrafter, 900 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,6 sekunder

Toppfart: 335 km/h

Vikt: 2 273 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4850/2187/1405 mm

Pris: 3 000 000 SEK (Testbil cirka 4 100 000 SEK)



Bentley Continental GT Speed är en vacker pjäs, även om färgen på testbilen inte var det.

Prestanda som paradgren

Det som utmärker just Speed-varianten av en Bentley-modell är den rejäla ökningen av prestanda samt ett större fokus på just körupplevelsen. *Speed* betyder som bekant fart på svenska, något som Continental GT Speed sannerligen har gott om.

Under huven ruvar en 6-liters W12 på hela 660 hästkrafter som hjälper bjässen att ta sig till 100 på blott 3,6 sekunder och vidare till en toppfart på 335 knyck.

Gasen i botten resulterar i brutal acceleration och att man som ockupant drunknar i en våg av kraft. Samtliga brittiska kusar stormar ner i backen via alla fyra hjul och oavsett underlag är bilen med i matchen.

Man är illa kvickt uppe i hastigheter som får en att inse att den påstådda toppfarten på 335 är oerhört verklighetsförankrad.

Bentley Continental GT Speed har även fyrhjulsstyrning som både gör den flinkare i stan och på landsvägar men som även ökar stabiliteten vid höghastighetskörning.

På landsväg är den förvånansvärt lättfotad men förlitar sig blint på möjligheten att ta sig från kurva till kurva på nolltid snarare än dess förmåga att ta sig an kurvor.

Bentley har emellertid ansträngt sig hårt för att dölja bilens rejäla massa, något de lyckas väl med. I sportläget känns den genuint tillstramad och alla bilens system jobbar i symbios för att man ska ta sig fram i en herrans fart, utan att det är särskilt svårt.

Sportläget gör att upp till 95 procent av kraften skickas till bakaxeln, något som är gynnsamt för dess mer atletiska ambitioner; [exempelvis går bilen att sladda](#).

Oavsett körstil förblir Bentley Continental GT Speed tillmötesgående och den ser till att man inte gör bort sig. Även ljudbilden är maffig och hela paketet osar den brutalitet som man önskar från en Bentley.

Bilens tyngd döljs väl och de keramiska bromsarna som vår testbil var försedd med var välbehövliga när motorvägen förvandlades till landsväg.



Interiören är sannerligen ett hantverk med hög kvalitetskänsla och robusthet.



Baksätet fungerar på väldigt korta turer, men agerar bäst extra bagageutrymme.

Komfort i drivor

När man inte trycker på för fulla muggar och försätter bilen i *Comfort*-läget möts man i stället av en sanslöst bekväm upplevelse.

Skillnaden mellan de olika körlägena är påtaglig och i just den mest komfortabla inställningen infinner sig en lust att korsa en hel kontinent, precis som namnet antyder.



Bentley Continental GT Speed ser dyr ut, något den även är.

I vår testbils fall bidrog emellertid de 22-tum stora fälgarna till en hel del vägljud, inte minst på motorvägen. Ljudnivån i kupén är således inte så låg som man önskar.

Det som är ett av Bentleyns trumfkort är dess förmåga att erbjuda en stridslysten sida som uppmanar till minst sagt inspirerande körning samtidigt som den har en sida som domineras av ett lugn. Man mår ruskigt bra i en Continental GT Speed – såvida man inte sitter i det minimala baksätet – och man ser fram emot långa turer.

Summan av kardemumman

Bentley Continental GT Speed är tveklöst den mest Bentley:iga Bentley i modellutbudet. Dess förmåga att gifta komfort och långfärdsfärdigheter med en imponerande atletisk förmåga och brutal prestanda är inte annat än imponerande.

Den lever upp till beteckningen med bravur och är fenomenal på att på ett fartfyllt vis ta sig an hela kontinenter.

När det kommer till 12-cylindriga GT-bilar är den en av de sista av sitt slag, och Bentley har sannerligen inte sparat på krutet.

Dagens PS första intryck av nya Bentley Continental GT Speed

Slutbetyg: 4,5/5

Prestanda, komfort och fantastiska mängder lyx är precis det Bentley Continental GT Speed lyckas leverera. Den erbjuder dels en sida som genomsyras av komfort, dels en sida som är genuint brutal. Den uppmanar en till att köra som en däre samtidigt som den tar hand om en. Stockholm till Saint Tropez i ett svep? Ja, tack.

Andra Bentley-modeller vi testat

[Bentley Continental GT V8 Convertible i Miami.](#)

[Bentley Continental GT i Stockholm.](#)

[Bentley Flying Spur i Tyskland.](#)

[Bentley Mulsanne Speed i östra Europa.](#)

[Förra Bentley Continental GT Speed i Italien.](#)



Marcus Berggren

10. Förslaget: Så vill Transportstyrelsen stoppa mätarfusket.

Publicerad 2022-07-01 kl 11:33 (uppdaterad 2022-07-01 kl 13:01).

Text Magnus Kvandal.

Nya regler och rutiner ska sätta stopp för avgasfusk och manipulerade mätarställningar.



Transportstyrelsen fick förra året i uppdrag att ta fram metoder för att stoppa manipulerade avgasreningssystem och mätarställningar i bilar. I veckan la myndigheten fram en rapport, där de föreslår ett antal åtgärder och skärpta krav.

Bland förslagen finns flera krafttag mot att manipulera avgasreningssystem, exempelvis att ändra dieseldrivna motorer som använder reagensvätskan Adblue så att de kan köras utan. Reagensvätska används i så kallad selektiv katalytisk reduktion, som kraftigt minskar utsläppen av kväveoxider. Men eftersom det är billigare att köra utan Adblue lockas vissa av att avaktivera systemet.

Fiffel kan ge fängelse

Enligt Transportstyrelsens förslag ska det införas förbud både mot att manipulera dessa system och att köra med manipulerade fordon på vägarna. Misstänkta fordon ska kunna stoppas och kontrolleras längs vägen av polis. Omfattande brott mot dessa regler ska kunna resultera i fängelsestraff.

– Det är angeläget att komma tillrätta med problemet med manipulation. En lastbil med manipulerad avgasrening kan ha upp till 30 gånger högre utsläpp av kväveoxider jämfört med en lastbil med fungerande avgasrening. En personbil utan fungerande partikelfilter kan ha upp till 150 gånger högre utsläpp av partiklar jämfört med en personbil med fungerande filter, säger Per Öhlund, utredare på Transportstyrelsen, i ett pressmeddelande.

Nya krav på besiktningsprotokoll

För att komma till rätta med manipulerade mätarställningar föreslår Transportstyrelsen i stället krav på att besiktningsprotokollen ska innehålla mätarställningen från de tre senaste besiktningarna, och att det särskilt ska framgå om den aktuella mätarställningen är lägre än tidigare.

– Genom att uppgiften nu kommer framgå på besiktningsprotokollet blir det enklare att kontrollera att allt står rätt till, säger Anders Gunneriusson, utredare på Transportstyrelsen.

Myndigheten bedömer att förslaget om mätarställningar inte kräver lagändringar utan att det kan regleras i myndighetens egna föreskrifter. De nya rutinerna ska börja gälla från den 1 mars 2023.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



SFVF varnar för mätarfusk.



Hur stor felvisning är tillåten?



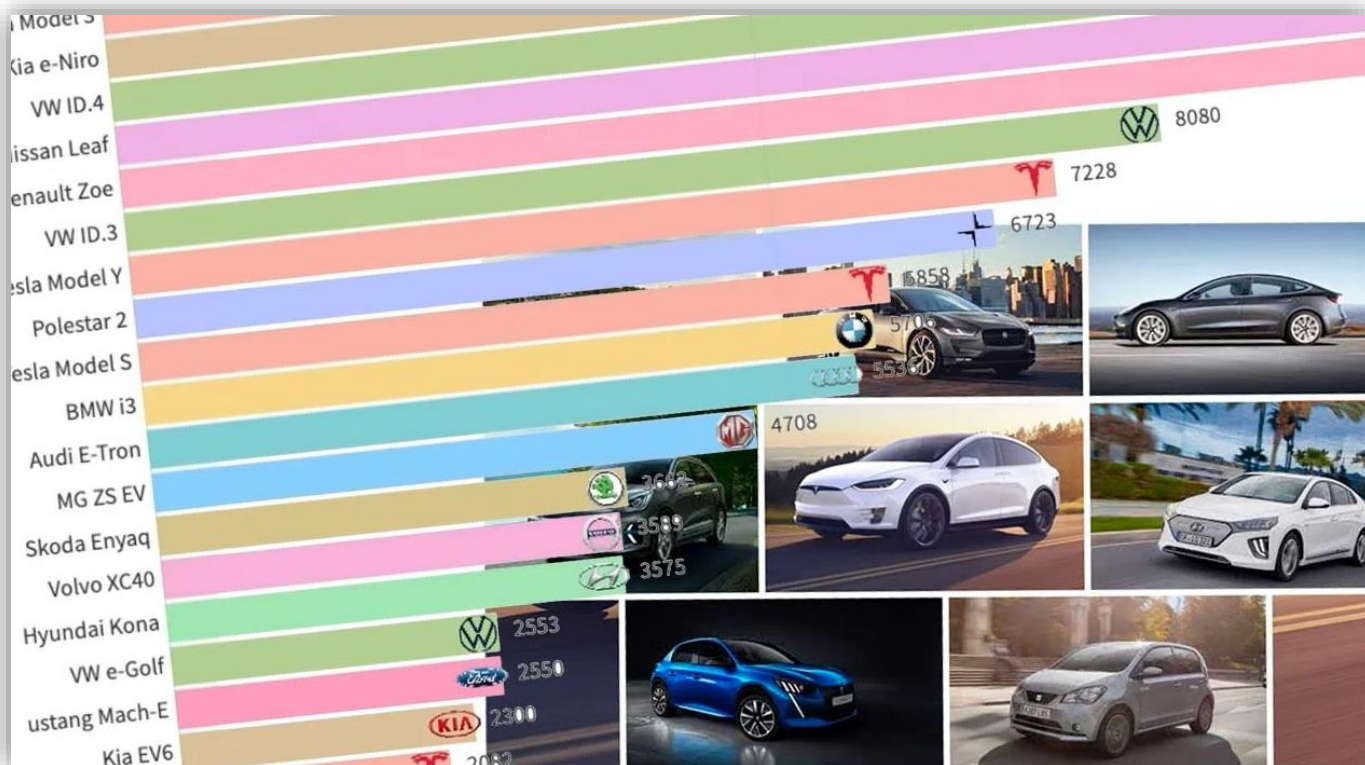
Fusk med mätarställningen blir vanligare: "Oroande".



11. Video: Registrerade elbilar i Sverige månad för månad och per modell.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-07-02.

Under de senaste åren har allt fler elbilsmodeller kommit ut på våra vägar. Från endast ett fåtal modeller 2014 upp till en bra bit över 70 unika modeller idag.



I en ny video från Allt om Elbil kan du se hur den utvecklingen har sett ut, fördelat per månad och bilmodell i en rörlig topp 20-lista.

En del modeller har hållit sig på toppen länge, medan andra har trillat bort när de blivit omsprungna av nya utmanare.

Videon ser du nedanför:

VIDEO: <https://youtu.be/Fm0OW7JDWfw>.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil.

Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil.

12. Hårdare krav – då fimpas många motorcykelmodeller.

Av Felix Björklund 2022-06-30 kl 14:53.

En utrensning i leden för att klara kraven. Det är resultaten när de stora motorcykeltillverkarna nu måste se över hur de ska uppfylla striktare utsläppskrav. Enligt uppgift försvinner tio procent av modellerna.



Precis som bilar måste även tvåhjulingar uppfylla allt hårdare krav på utsläpp. Och likt bilindustrin är det elektrifiering som är vägen framåt. Men innan man kommer dit har fler nyckeltillverkare nu uppgett att de kommer behöva skära hårt i modellutbudet för att hålla nere utsläppen.

Det är [Nikkei](#) som rapporterar att Honda, Yamaha, Suzuki och Kawasaki skrotar runt 20 modeller i år. Det innebär ungefär tio procent av utbudet från de fyra tillverkarna.

Enbart Honda står för tio av dessa "pensioneringar" där bland annat storsäljaren CB400 Super Four, Gold Wing-serien samt leveransskotern Benly finns med på listan.

Krav likt Euro 5

Liknande är det för de övriga, det är de stora hojarna som får stryka på foten.

Skälet är de hårdare utsläppskrav som introduceras i Japan i november. Kraven är formade likt Euro 5 som vi har här i Europa och att de båda stora marknaderna nu får samma – gör att det inte längre är hållbart att hålla smutsiga modeller vid liv.

De japanska tillverkarna står för runt 40 procent av den globala motorcykelmarknaden – vilket innebär att det allt tydligare skiftet bort från fossildrift kommer påskynda övergången rejält.

13. BMW visar hemliga monsterbilar med V12-motorer.

PUBLICERAT 01/07/2022 AV MATHS NILSSON.

BMW visar upp tre tidigare hemliga prototyper av M-bilarna. Den mest brutala är en BMW M8 som fått en V12-motor från en Le Mans racerbil. Men en BMW Z3 M Roadster med V12:a från 8-serien går heller inte av för hackor. En M5 Cabriolet hade varit den perfekta sommarbilen för familjen.



BMW M firar 50 år och passar på att visa upp prototyper på prestandabilar som tagits fram men hållits hemliga då de aldrig blev av. Det är riktigt spännande bilar som är fullt fungerande. Ingenjörerna på M verkar ha det kul på jobbet med tanke på vilka udda skapelser de tagit fram.



BMW M5 i sin andra generation debuterade 1988 och fanns bara som sedan och femdörars Touring. BMW hade tydligen vissa planer på att ta fram en familjecabriolet, för en elegant prototyp på en stor fyrsitsig cabriolet på E34-karossen togs fram. Bilen har speciella säten med integrerade säkerhetsbälten, Captain Spock-nackstöd och ett rejält baksäte. Det här hade varit en cabriolet som heter duga med den raka sexan på 3,8 liter och 340 hästkrafter.





BMW Z3 M Roadster var en riktig raket redan i originalversion med sin härliga sexa på 321 hästkrafter från 3-serien. Men de galna M-ingenjörerna nöjde sig inte med det. De tryckte ner V12-motorn på 5,4-liter från 8-serien i den lilla roadstern. Omdömet var att det blev "overkill" och att viktfördelningen blev långt ifrån idealisk. Men det hade varit kul att få se bilen i ett dragrace.

– Den är brutal, definitivt brutal, säger Ede Weihretter på BMW M.





Kanske tyckte BMW M i smyg att den vanliga V12-motorn i BMW 8-serien på 300 hästkrafter var lite slö. De bytte ut det mot en riktig racermotor från BMW: Le Mans-bil med 620 hästkrafter. Den nya motorn är en trimmad V12:a på sex liter med torrsumpsmörjning. Alla tre bilarna kommer att visas upp på BMW Museum i sommar.



Maths Nilsson

14. Togs fram ur garaget efter 43 år – nu är BMW:n värd 22 miljoner.

PUBLICERAT 29/06/2022 AV MATHS NILSSON.

I 43 år har bilen stått undangömd i ett garage – röntan går inte att klaga på. När BMW:n körts ur gömman var den värd 22 miljoner kronor. – Den nya ägaren har valet att försiktigt renovera eller helt återställa denna nyligen upptäckta pärla, säger Eric Minoff, på Bonhams.



Tänk dig att du köper en bil 1979 för kanske 50 000 kronor, du ställer in den i ett garage och gör inte så mycket annat än att starta den ibland. När dina barn 2022 bestämmer du dig för att sälja bilen är den värd 22 miljoner. Precis det har hänt en familj i Philadelphia där ett av familjens barn nu ska sälja pappas BMW 507 på auktion.

BMW 507 klassas av många som världens vackraste bil, och det här exemplaret har verkligen sett världen. Bilen tillverkades i Tyskland 1957 och levererades sedan till Caracas i Venezuela. Den första köparen utrustade bilen med hardtoppen och speciella fälgar med centrumbult. 1975 lackeras bilen om i en blå Pontiac-lack. I slutet av 1970-talet åker BMW:n vidare till Montreal i Kanada där nuvarande ägarens far köper bilen 1979. Kanske visste han vilken unik bil han köpt, för han hade flera BMW 507. Då var priset lågt på BMW 507, trots att bara 252 exemplar tillverkats.

– Den kördes rakt in i ett blygsamt garage i Philadelphia och har samlat damm under de senaste 43 åren, uppger [Robb Report](#) som var först att uppmärksamma BMW:n. Någon gång biland startades bilen upp, men under alla år fick den bo i garaget.

Bilköpet och garageförvaringen var minst sagt ett lyckat drag. Den ursprungliga ägarens barn säljer bilen på [Bonhams Audrain Concours-auktion i september](#). Den tros gå för mellan 18 och 22 miljoner kronor.



– Denna skatt av ett garagefynd, som har hållits bort i mer än 40 år, erbjuder en spektakulär möjlighet för den seriösa samlaren – och den erbjuds utan förbehåll, säger Eric Minoff på Bonhams.

Idag är BMW 507 en av världens dyraste samlarbilar, men länge gick det köpa modellen billigt. Modellen floppade totalt när den lanserades och höll på att sänka hela BMW. BMW 507 hade världspremiär sommaren 1955 på Waldorf-Astoria hotell i New York och visades någon månad senare på bilmässan i Frankfurt. Redan då kallades den världens vackraste bil och var BMW:s svar på Mercedes succémodell med måsvingar, 300 SL. Hjärnan bakom de två bilarna var densamma: lyxbilsimportören Max Hoffman. Samme man som även hittade på Porsche 356 Speedster.

BMW:s designer Albrecht von Goertz ritade den vackra modellen speciellt för rika amerikanska köpare. Tanken var att BMW:n skulle vara lite överkomligare än Mercedes 300 SL, men med ännu vackrare linjer för den som vilade ögonen på bilen.

Resultatet blev en bedårande liten roadster byggd i handknackad aluminium, ett måste för att kunna forma plåten på det sättet att designen var möjlig. Bilen byggde på samma teknik som barockängeln 503, men hade en förkortad bottenplatta. Dessutom satt en V8-motor på 3,2 liter under huven med den för tiden imponerande effekten 150 hk.

Så långt hade allt gått som det skulle och köparna borde stå på kö. Tanken var att bygga 5500 bilar per år och sälja dem för 5000 dollar styck i USA. Men BMW hade räknat helt fel och kunde inte alls leva upp till Max Hoffmans plan. Den handbyggda bilen i handknackad aluminium var så dyr att bygga att priset blev mer än dubbelt så högt, 10 500 dollar. Trots bilens sköna linjer var det ingen som ville köpa en BMW till det priset. Det blev totalt bara 252 exemplar av bilen. Modellen orsakade enorma förluster för BMW som höll på att gå under.

Några celebra köpare gillade i alla fall bilen. [Elvis Presley köpte ett exemplar när han gjorde militärtjänst i Västtyskland, en bil Carup nyligen har uppmärksammat.](#) Fred Astaire och Alain Delon säkrade också varsitt exemplar. Och F1-legendaren Bernie Ecclestone är sannolikt den ende nu levande person som köpt en fabriksny BMW 507.



I dag är modellen som först gjorde fiasko i stället den dyraste BMW-modell som går att hitta. Många tycker att det är den snyggaste modell som BMW någonsin har tillverkat. I Sverige finns i dag två exemplar av BMW 507, båda i Skåne. Kanske står de i lador eller garage och väntar på att bli återupptäckta?



Maths Nilsson

15. Klassiskt bilmärke: Maybach.

Publicerad 15 oktober 2010.

Vad har de tyska märkena Audi, NSU och Maybach gemensamt? Jo, de har alla kommit tillbaka från de döda. I fallet NSU gick det hyfsat under några år, Audi är en tämligen makalös framgångssaga i sin .2-version och Maybach – ja vad ska man säga om Maybach?



Huvudvärk är ett av de första ord jag kommer att tänka på. Huvudvärk för Daimler, som äger märket, ty den magnifika Maybach har inte blivit den sjuhejarns framgång man sannolikt kalkylerat med.

Det är förvisso inte bilens eget fel. Finare automobilhantverk finns knappast, men det finns onekligen snyggare bilar i alla prisklasser.

Fast det kan väl inte vara så enkelt att nya Maybachs skrala försäljningssiffror bara hänger på dess tämligen mediokra yttre?

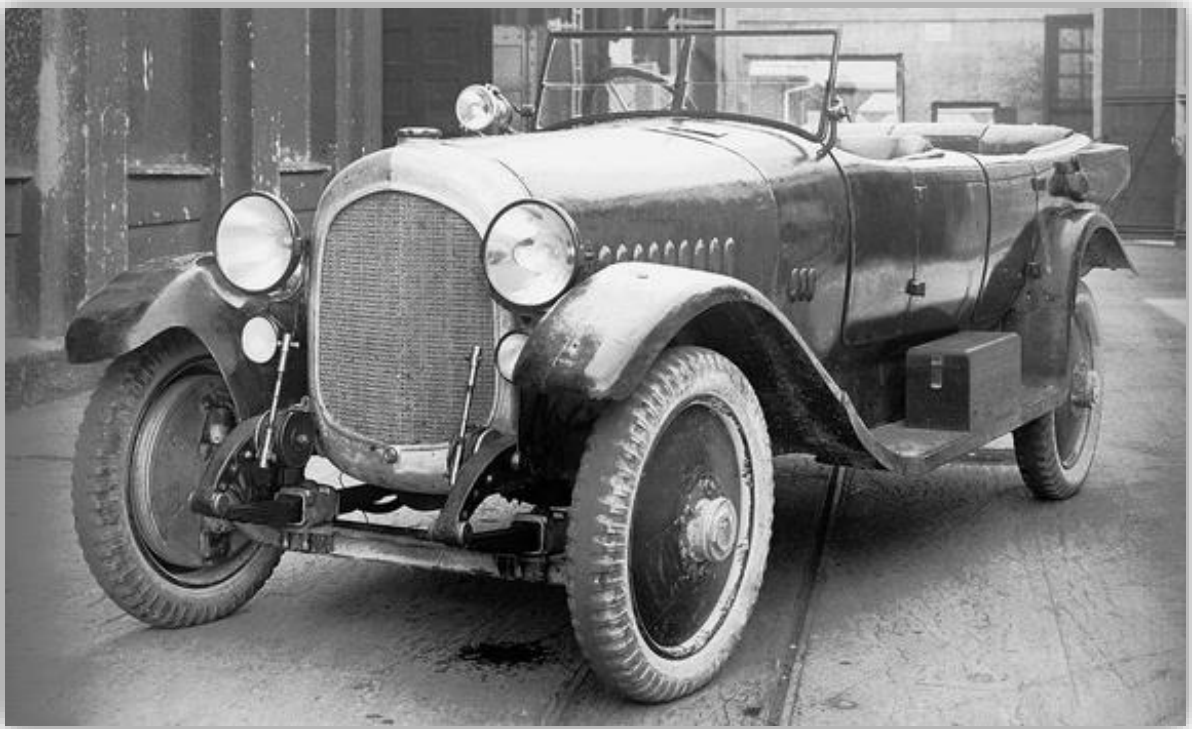
Nej, det kanske mer var tiden som inte var mogen för den stora återkomsten. Ändå var det en återkomst som hette duga, med luftlandsättning från helikopter av den första bilen som kom till USA.

Jag såg det alldeles själv, och jag såg också hur den stora vagnen viskande tyst pyste över en specialbyggd ramp och in i New York Stock Exchange på Wall Street. Nog var det en fantastisk presentation, som anstår en fantastisk bil.

Men så hade också Maybach en hel del i bagaget att leva upp till.

Misslyckad tajming

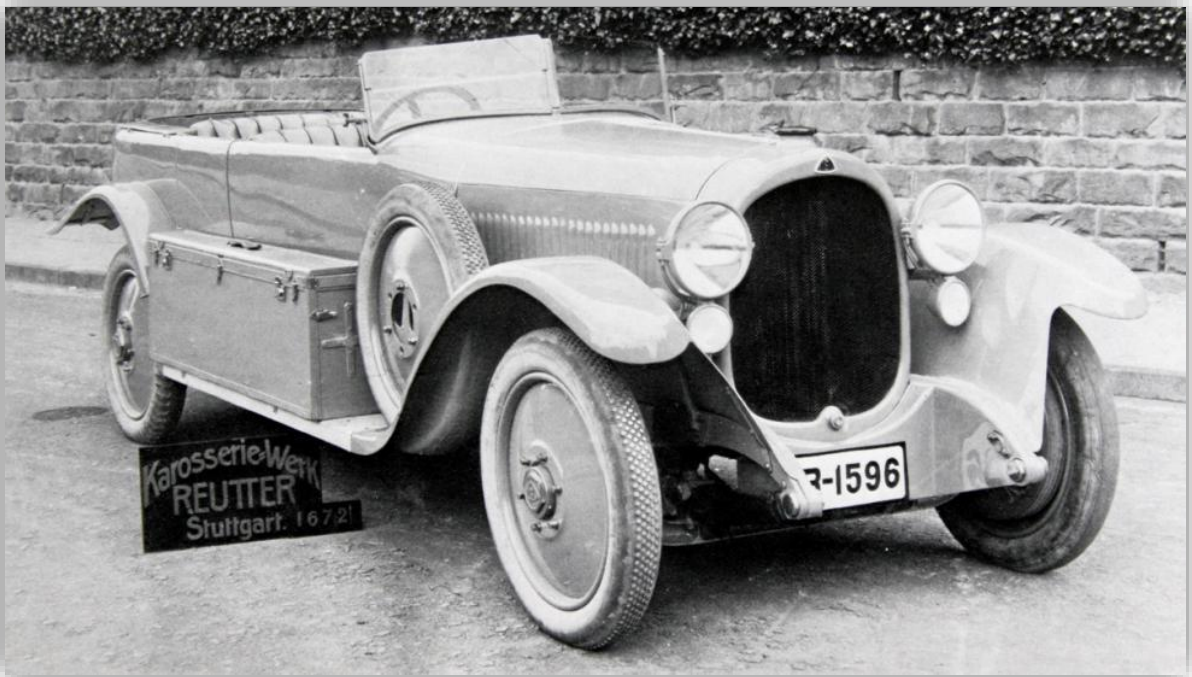
Wilhelm Maybach var en utomordentligt skicklig tekniker och konstruktör, verksam runt förra sekelskiftet och såväl kollega som konkurrent och samarbetspartner med herrar Daimler och Benz.



W1 Testwagen 1919

1909 startades företaget Maybach-Motorenbau GmbH. Dess främsta syfte vara att bygga motorer för luftfarkoster, och eftersom en av medintressenterna var greve Ferdinand von Zeppelin är det lätt att förstå att Maybach-motorer kom att driva åtskilliga av den gode grevens luftskepp.

Biltillverkningen begynte först 1921 och då till stor del som ett far-och-son-projekt. Den rikt begåvade Karl Maybach blev mannen bakom de stora, tunga och påkostade bilar som byggdes under 1920- och 30-talen.



Maybach W3 med karosseriet byggt 1923 av Reutter, som många år senare skulle bygga karosser åt Porsche. Spezial-Sportphaeton kallades denna öppna kaross. Bilen levererades ny till Schweiz.



Maybach Zeppelin DS8 Stromlinien by Spohn 1932–35

De båda första modellerna hade raka sexor men 1929 kom den första V12-modellen. Det var exakt samma misslyckade tajming som exempelvis Duesenberg och Cadillacs V16-modell kunde visa upp – årsbarn med depressionsutbrottet alltså.

Maybach byggde flera versioner och modeller med sin sjuliters V12-motor, men serierna var mycket blygsamma. 1931 lanserades en åt-talitersmodell med det i sammanhanget naturliga modellnamnet Zeppelin.

Den allra mest påkostade modellen kallades DS8 Zeppelin och hade en motoreffekt på strax över 200 hästkrafter. På den tiden var detta närmast osannolikt mycket, men så var Maybach-bilarna inte precis några lättviktare.

Effekten behövdes verkligen till det tunga chassiet och den lika tunga, specialbyggda karossen.



SW35 Stromlinien 1935–36



SW38 Ponton Cabriolet by Spohn 1948

Somnar genast

1930-talet var på många sätt en svår tid och att sälja superlyxbilar var inte lätt. Därför presenterades så småningom några mindre modeller, SW35, SW38 och SW42.

Också dessa vagnar var stora och dyra, men inte fullt så eleganta och påkostade som Zeppelin och de andra tolvorna. SW-bilarna hade raka sexor med cylindervolymen angiven i modellnamnen.

Lustigt nog byggdes det några stycken Maybach-bilar också efter andra världskrigets slut, faktiskt en bil så sent som 1954, men på förkrigschassier. Ingen har kallat dessa vagnar vackra.

Och så hoppar vi till moderna tider! 1997 visades en konceptbil kallad Mercedes-Benz Maybach och av denna blev några år senare det separata märket Maybach, tillverkat av företaget Maybach Manufaktur, som är ett dotterbolag till nuvarande Daimler AG.



SW42 Ponton by Spohn 1951–54.



62 Zeppelin 2009.



*Rullande kontor eller är det kanske en tandläkarpraktik deluxe?
Högre klass på inredning kan ingen begära för sina fyra miljoner kronor.*



57S 2010.



16. Formel E:s nästa generation bilar börjar tävla i januari.

AV WILLE WILHELMSSON 2022-06-30.

Men redan i december kommer Gen3-bilarna att visas upp på bana.



FILM: <https://youtu.be/oe3kGZovoXQ>.

Racingorganisationen FIA har släppt det preliminära programmet inför nästa års Formel E-säsong, en säsong då man kommer att köra med hela nya bilar i elbils-serien.

Ni hittar det ofullständiga programmet för nästa Formel E-säsong här nedanför. Ovan kan ni kolla in ett inslag från Engadget där man snackar lite mer om Formel E:s nya Gen3-bilar.

SEASON 9 CALENDAR					
PRE-SEASON TESTING	VALENCIA, SPAIN	DEC 11-14	R10	SEOUL, SOUTH KOREA*	MAY 20
R1	MEXICO CITY, MEXICO	JAN 14	R11	SEOUL, SOUTH KOREA*	MAY 21
R2	DIRIYAH, SAUDI ARABIA	JAN 27	R12	JAKARTA, INDONESIA	JUN 3
R3	DIRIYAH, SAUDI ARABIA	JAN 28	R13	JAKARTA, INDONESIA	JUN 4
R4	HYDERABAD, INDIA*	FEB 11	R14	TO BE DETERMINED	JUN 24
R5	TO BE DETERMINED	FEB 25	R15	ROME, ITALY	JUL 15
R6	TO BE DETERMINED	MAR 11	R16	ROME, ITALY	JUL 16
R7	SÃO PAULO, BRAZIL*	MAR 25	R17	LONDON, UK	JUL 29
R8	BERLIN, GERMANY	APR 22	R18	LONDON, UK	JUL 30
R9	MONACO, MONACO	MAY 6	*SUBJECT TO CIRCUIT HOMOLOGATION		

Bilarna som kommer att användas i nästa års Formel E är den tredje generationen eldrivna Formel-bilar vilka presenterades tidigare i år. Det första loppet i den nionde säsongen av Formel E drar igång 14 januari med ett race i Mexico City. Formel E-stallen kommer dock få en möjlighet att testa sina Gen3-bilar under tre dagar i spanska Valencia i december i år.



**Formel E-teamen visar upp nästa säongs bilar.
Så här tänker man sig att Formel E Gen 3 ska se ut.**



**Maserati återvänder till motorsporten.
Kommer börja tävla i Formel E 2023.**



**Mercedes drar sig ur Formel E nästa år.
Trots årets vinst.**



**McLaren ska delta i Formula E nästa år.
Tar över efter Mercedes lämnar sporten.**



Wille Wilhelmsson



17. Vettel: Hålla vår historia vid liv.

5 juli, 2022, kl. 06:50 av Anna Andersson.

Det är racevecka igen och det är dags för Österrike GP i F1 2022, men först en notering från Storbritannien.



FILM: <https://youtu.be/-tuDoiX2SK8>.

Sebastian Vettel körde Nigel Mansells ikoniska bil inför F1 på Silverstone med ett klimatneutralt bränsle.

– Med den här tekniken kan vi hålla vår historia vid liv, förklarar den fyrfaldige världsmästaren.

Inför Storbritanniens GP körde Sebastian Vettel den Williams från 1992 som Nigel Mansell vann med på Silverstone samma år. Vettel ropade själv in bilen på en auktion år 2020 och när han insåg att det fanns en möjlighet att köra bilen på Silverstone så ville han sätta ett statement.

Han valde att köra bilen med CO₂-neutralt bränsle, helt utan att lämna något CO₂-avtryck men utan att göra några förändringar på motorn.

– Vi lämnade allt som det var, förklarar Vettel på sin hemsida, sebastianvettel.de.

Vettel kör CO₂-neutralt – en väg för Formel 1?

E-bränsle tillverkas av el, vatten och koldioxid och utvecklingen startade redan 2009, det är koldioxidneutralt och fossilfritt. Bokstaven e står för erneuerbar, som betyder förnyelsebar på tyska. Ett av de stora utmaningarna som måste lösas är att framställningen av e-bränsle fortfarande drar väldigt mycket el och för att produkten ska bli fossilfri krävs det förnybar el.

– Som vindkraftsparker till havs i Danmark, sol i Sahara eller värmeenergi på Island, säger Vettel.

Förbränningsmotorer som drivs av e-bränslen är dock mindre effektiva än klassiska elbilar, men ändå ett alternativ till fossila bränslen och F1 letar efter alternativ till 2026 när det nya motoreglementet ska introduceras.

– Detta bevisade att vi kan väcka känslor med ljud och vi kan göra det på ett ansvarsfullt sätt och det är viktigt för mig, säger Vettel som arbetar för en klimatsmart framtid.

– När idén att vi skulle köra med Nigels bil föddes funderade jag över vilket som är det bästa sättet att göra det på och jag är väldigt stolt över att vi lyckades genomföra detta. Nu vänder vi fokus mot Österrike GP och Red Bull Ring.

Tider till Österrike GP i F1 2022

Fredag:

Träning kl 13.30

Kval kl 17.00

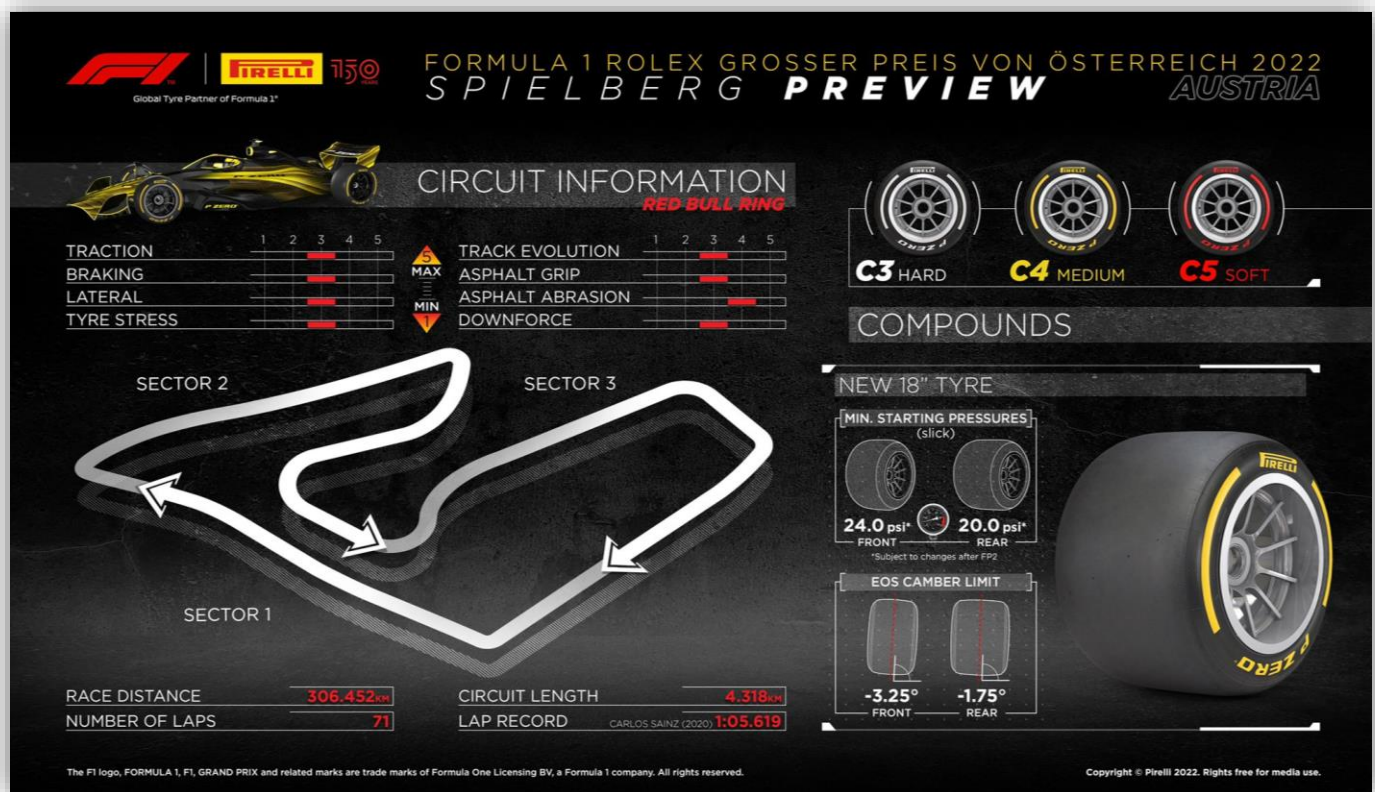
Lördag:

Träning kl 12.30

Sprint kl 16.30

Söndag:

Österrike GP i F1 2022 startar klockan 15.00



Däckval Österrike GP i F1 2022

F1 har lämnat England för Österrike GP och det handlar om en 4,3 km kort bergochdalbana med endast nio kurvor. I fjol var det två race veckorna efter varandra och till Österrike GP i F1 2022 har Pirelli valt samma gummiblandningar som till det andra loppet 2021.

Det handlar om C3, C4 och C5 för att försöka minska däckens degradering och öka antalet omkörningar. I fjol var den vinnande strategin två depåstopp (medium, hårda, hårda), men nu är däckerna annorlunda jämfört med hur det var för ett år sedan.

Eftersom det är sprintheleg får varje förare 12 set däck, istället för 13, två hårda, fyra medium och sex mjuka set däck.

Efter tävlingshelgen stannar Alpine, McLaren, Red Bull och Williams kvar på Red Bull Ring och genomför ett däcktest inför 2023. McLaren och Williams testar i två dagar, de andra stallen under en dag.

– Asfalten på Red Bull Ring erbjuder ganska lågt grepp vilket gör att vi väljer de tre mjukaste gummiblandningarna. Vi vill fokusera på showen, på en bana som historiskt sett har gett oss spännande lopp, säger Pirellis motorsportchef Mario Isola.

Han påtalar att valet av gummiblandningar bör kunna ge flera olika strategier och under söndagens race.

När vi är inne på Red Bull, Max Verstappen är redo för [Drive to Survive säsong 5](#). Mer om det läser du här.

SLUT