



Ultima GTR 720 2013.

1. Biljättar vädrar morgonluft efter starka Q2-resultat
2. Koenigsegg om nytt fartrekord
3. Rekord för Koenigsegg
4. Teslas fabrik genomgår uppgraderingar
5. Apple rekryterar toppnamn från Lamborghini
6. Mercedes-AMG:s superbil med 843 hk ska tillverkas i Finland
7. Elbilen MG4 på väg mot Europa
8. Ökad livslängd med E-ternité
9. Skoda har skapat Enyaq iV 80 FestEVal för campingresor
10. Test: Mercedes Marco Polo
11. Så ska Fords nya laddrobot hjälpa funktionshindrade
12. Ford F-150 Lightning blir polisbil
13. Test: Volvo C40 Recharge dyr och opraktisk
14. Test: Mazda 2 Hybrid
15. Tre miljoner nya laddpunkter måste byggas till elbilar i Sverige
16. Shell gör rekordvinst efter historiska bränslepriserna
17. Budgivare slåss om ökända Monster-Mercan AMG Hammer 6.0
18. Sebastian Vettel avslutar karriären

1. Biljättar vädrar morgonluft efter starka Q2-resultat.

Publicerat av Ola Söderlund.

31 Juli, 2022.

Biljättar som Ford och Stellantis vädrar morgonluft efter positiva resultatrapporter för årets andra kvartal, berättar WSJ.



Biljättar som Ford och Stellantis vädrar morgonluft efter positiva resultatrapporter för årets andra kvartal, berättar WSJ. På bilden syns Stellantis vd Carlos Tavares.

Trots minskad köpkraft i kölvattnet av den skyhöga inflationen räknar stora biltillverkare i USA med att efterfrågan på personbilar och lastbilar håller i sig under andra halvåret i år.

Man utgår från att störningarna i leveranskedjan lättar och flera av biljättarna kom in med övertygande siffror för andra kvartalet, tack vare starka kundorderstockar, historiskt låga återförsäljningslager och att bilköparna är beredda att betala högre priser.

Det här, skriver [The Wall Street Journal](#), har sammantaget "lett till en rad lönsamma kvartal för de flesta globala bilföretag" som nu uppges "underblåsa optimismen i hela branschen om att den kan klara den ökande ekonomiska osäkerheten bättre än den har gjort under tidigare lågkonjunkturer".

Enligt WSJ rapporterade både Ford och Stellantis tvåsiffriga ökningar av sina nettoresultat i veckan som gick.

Och även om General Motors kvartalsresultat inte vara lika uppmuntrande blev det ändå en nettovinst på 1,69 miljarder dollar i Q2.

Bilindustrin brukar vara först att drabbas i svåra ekonomiska tider, därför är de positiva tongångarna i branschen nu ovanlig, konstaterar WSJ.

Det ska dock nämnas att flera biltillverkare spänt fast säkerhetsbältet för en eventuellt kommande recession, vilket inneburit exempelvis uppsägningar och en begränsning av ny-anställningar.

Det är åtgärder som följer i spåren av högre råvarukostnader, stigande räntor och fabriksstängningar i Asien, framgår det.

Rivian skär ner på tusentals tjänstemän

En av biltillverkaren som tagit till storsläggan och aviserat att tusentals tjänstemän ska bort är elbiltillverkaren Rivian.

Även Ford har inlett en omfattande omstrukturering av kostnaderna och lagt större fokus på övergången till elfordon.

Stellantis vd **Carlos Tavares** sade också nyligen, enligt WSJ, att företagets globala leveranser kan falla med omkring 50 procent men att affärerna trots det skulle gå jämnt ut.

Hans bild är att Europa löper större risk att hamna i en recession än USA.

Under Q2 påverkades även GM hårt av fortsatta leveransstörningar och elbilsjätten Tesla rapporterade tidigare sin första sekventiella nedgång i kvartalsvinsten på mer än ett år, [även om resultatet var historiskt starkt](#).

Läs även: [Rekord för Koenigsegg: "Fulltecknat minst till 2025" \[Dagens PS\]](#)

Läs mer: [Christian von Koenigsegg satsar på vinodling \[Dagens PS\]](#)

Läs vidare: [Bilförsäljningen rasar i Europa – sämsta på 26 år \[Dagens PS\]](#)



Ola Söderlund

Med bakgrund från bland annat Aftonbladet, Expressen och IDG är Ola en av våra mest erfarna journalister. Med ett skarpt öga på svenskt näringsliv håller Ola alla våra läsare uppdaterade med de viktigaste och mest relevanta nyheterna.

2. Koenigsegg om nytt fartrekord: "Vore synd att inte visa vad den kan".

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

27/07/2022.

Koenigsegg siktar på att slå fartrekordet och köra över 500 km/h med nya Jesko Absolut. – Med de siffror vi ser och den prestation vi redan har upplevt skulle det vara synd att inte visa vad den kan göra, säger Christian von Koenigsegg till [Top Gear](#).



Nya Koenigsegg Jesko Absolut är byggd för att kunna gå över 530 km/h. Tidigare har det varit lite osäkert om Koenigsegg kommer att gå för att slå hastighetsrekord med den nya modellen. Men nu verkar Christian von Koenigsegg ha bestämt sig. Men att köra så fort är inte riskfritt.

– Med de siffror vi ser och den prestation vi redan har upplevt skulle det vara synd att inte visa vad den kan göra. Samtidigt är det riktigt läskigt. När vi gjorde det rådande rekordet av en homologerad produktionsbil i två riktningar i 446 km/h i Nevada på en öppen väg var det bara superfarligt.

Kanske kommer Koenigsegg nu försöka köra på en avstängd bana som liknar Ehra-Lessien där Bugatti slog inofficiellt rekord. Där är riskerna mindre, särskilt om bilen har en erfaren förare.

Att bygga en riktigt snabb bil är inte det svåra, det svåra är att få den homologerad för gatubruk. Det gör i sin tur bilen tyngre och mer komplex.

– Om du tittar på utmanarna, de flesta av dem är inte homologerade bilar. För oss går det mesta av vår utveckling till krocktestning, krockkuddar, utsläppstestning, OBD, produktionsöverensstämmelse... alla dessa typer av tråkiga, irriterande detaljer som är designade för bilar med stora volymer som gör vår bil säljbar över hela världen på varje marknad.



Maths Nilsson

*Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.
Nås på maths.nilsson@carup.se.*

3. Rekord för Koenigsegg: "Fulltecknat minst till 2025".

Publicerat av Torbjörn Karlgren 29 Juli, 2022.

Koenigsegg sätter rekord. Omsättningen har passerat 600 miljoner kr för första gången och vinsten är den högsta någonsin. Orderboken är fulltecknad "minst till 2025".



Christian von Koenigsegg.

Svenska sportbilstillverkaren Koenigsegg går bättre än någonsin. Omsättningen har passerat 600 miljoner kr för första gången och vinsten är den högsta hittills, skriver [Dagens industri](#).

Utvecklingen ser dessutom ut att hålla i sig.

Orderboken har fyllts på i en strid ström trots en orolig omvärlden.

"Den är fulltecknad minst till 2025", säger **Christian von Koenigsegg**, vd och grundare till Di.

Passerade drömgräns

Efter de första tuffa åren har det idag 28-åriga bolaget rejäl medvind och redovisar de starkaste siffrorna någonsin.

Årsredovisningen berättar att Koenigsegg Automotive förra året sålde för 601 miljoner kr 2021 mot 582 miljoner året innan.

"Det tycker jag är okej med tanke på utmaningarna under fjolåret där vi liksom många andra drabbades av leveransstörningar av olika komponenter, framför allt inom elektronik. Hade vi haft mindre störningar hade vi kunnat leverera ut fler bilar", säger Christian von Koenigsegg till Di.

Vinsten uppgick till 45,1 miljoner kr 2021 och även det är en uppgång från 37,9 miljoner året innan.

Efterfrågan på bolagets bilar är idag långt större än vad man hinner producera, trots att prislistan på bilarna börjar runt 30 miljoner.

Bygger ut för att bygga fler

I fabriken i Ängelholm tillverkar man idag ett 20-tal bilar per år men en större utbyggnad som ska höja kapaciteten pågår.

”Vi vill inte ha så långa leveranstider så därför har vi satsat stort på att expandera. Men trots att vi räknar med att tiodubbla kapaciteten sträcker sig orderboken till minst 2025”, säger Christian von Koenigsegg.

Den nya fabriksdelen, där nya modellen Gemera ska tillverkas, är klar nästa år.

Gemera är bolagets första fyrsitsiga megabil och ska tillverkas i 300 exemplar. Av dem är för övrigt redan 280 sålda...

Nya inkomster

En osäker omvärld och ett spänt internationellt läge har heller inte påverkat efterfrågan på bilarna.

”Vi ser en fortsatt stor efterfrågan och utökar antalet återförsäljare”, konstaterar von Koenigsegg vars bolag även säger alltmer av sin egenutvecklade teknologi till andra bolag i nischer som marint, flygande farkoster och extrema sportbilar.

”Det kommer förhoppningsvis att leda till framtida intäktsökningar”, säger Christian von Koenigsegg.



Läs även: [Koenigsegg expanderar – ny fabrik tar verksamheten till nästa nivå.](#)



Torbjörn Karlgren



4. Teslas fabrik genomgår uppgraderingar – ökar produktionen.

Publicerad av Jan Stepan 2022-07-29, 13:24.

Nu ska Teslas fabrik i Shanghai få sig ett produktionslyft. Efter omfattande uppgraderingar ska det produceras minst 3000 bilar om dagen.



Tesla håller på att uppgradera sin gigantiska fabrik lokaliserad i Shanghai, Kina. Fabriken har haft det riktigt tufft i år. Det efter att covid-nedstängningar orsakat rejäla störningar i produktionen, vilket påverkade Teslas resultat under både det första samt andra kvartalet.

Men trots problem har det gått förvånansvärt bra den senaste tiden för den amerikanska elbilsjätten.

– Trots alla dessa utmaningar var Q2 ett av de starkaste kvartalen i vår historia. Viktigast av allt, i juni uppnådde vi produktionsrekord i både Fremont och Shanghai, det meddelade Teslachefen Elon Musk.

Nu ska fabriken ytterligare öka produktionen. Enligt Teslarati har man redan i början av juli inlett uppgraderingar av fabriken, vilket ledde till ett tillfälligt stopp i produktionen. Uppgraderingarna ska resultera i en högre produktionstakt som ska hamna på minst 3000 bilar om dagen. Bara för att förtydliga, var 29 sekund kommer en ny Tesla bil att produceras i Shanghai.

Uppgraderingarna av monteringslinjen för Tesla Model Y är redan avslutade och färdigställdes den 16 juli. För närvarande håller man på med uppgraderingen av monteringslinjen för Model 3, den förväntas bli klar till den 7 augusti. Omstart av produktionen förväntas ske dagen därpå.



VW i kamp mot Volvo och Tesla – utvecklar ett nytt operativsystem.



Tesla återigen i blåsväder.



Musk klargör – så här ligger det till med nedskärningarna.



Tesla har fått en alldeles egen gränskontroll in i USA.



Rapport: Se upp Tesla – då kör Volkswagen om er.



Tesla sparkar timanställda – oroas för ekonomin.

5. Apple rekryterar toppnamn från Lamborghini.

Publicerad 2022-07-28 kl 15:41 (uppdaterad 2022-07-28 kl 15:51).

Text Magnus Kvandal.

Apple, som officiellt inte är i bilbranschen alls uppges ha rekryterat en chassiexpert från Lamborghini.



Apple uppges ha rekryterat ännu en veteran från bilbranschen – ett tecken på att företaget fortfarande jobbar med att utveckla en bil.

Enligt källor till Bloomberg har teknikjätten anställt Luigi Taraborrelli, en ingenjör som spenderat 20 år hos Lamborghini, bland annat som chef för märkets chassi- och fordonsdynamikutveckling.

Som vanligt när det gäller nyheter om Apples bilprojekt är källorna anonyma. Varken Apple eller Taraborrelli själv har bekräftat det nya jobbet.

Det har varit många turer fram och tillbaka kring Iphonetillverkarens bilprojekt. År 2016 [rapporterades att Apple gett upp](#) planerna om en egen bil och att de enbart skulle fokusera på att utveckla mjukvara.

Det togs tillbaka vintern 2020, när Reuters rapporterade att Apples planer på en bil återupptogs och att de till 2024 skulle lansera en elbil med en egentillverkad och "banbrytande" batteriteknik.

Enligt Bloomberg har Apple hundratals ingenjörer anställda som alla jobbar med att utveckla en bil. Av dessa är många rekryterade från andra bilföretag, bland annat Tesla, BMW, Ford, Rivian, Volvo Cars och Mercedes-Benz. De har också anställt formgivare som tidigare jobbat för bland andra McLaren, Porsche och Aston Martin, skriver tidningen.

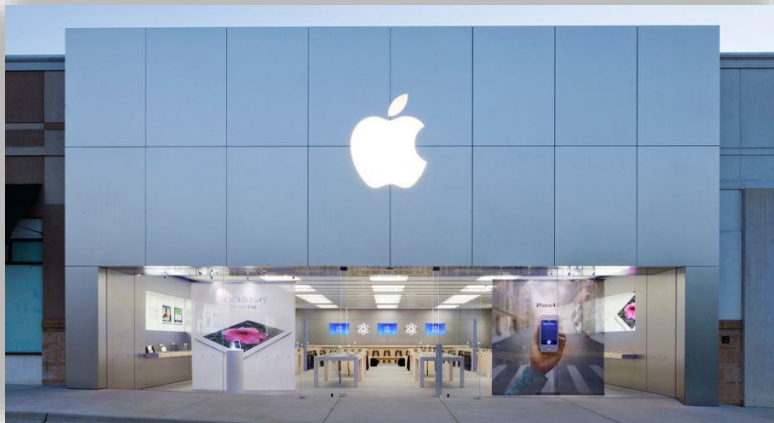
MER FRÅN VI BILÄGARE:



Apple gör U-sväng – återupptar planer på egen bil.



Apple jobbar vidare med egen bil – men cheferna slutar.



Nya uppgifter om "hemliga" Apple-bilen.



Magnus Kvandal

6. Mercedes-AMG:s superbil med 843 hk ska tillverkas i Finland.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 29/07/2022

Mercedes fyradörrars superbil AMG GT 4-door kommer att tillverkas i Finland. Bilen, som toppar 311 km/h, kommer att byggas i Valmets fabrik som tidigare byggt Saabbilar.



Valmet Automotive har lång och erfarenhet av att bygga bilar i sin fabrik i finska Uusikaupunki. Tidigare har det byggts Saab 96, 99, 900 och 9000 i fabriken. Framförallt gjordes de framgångsrika cabrioletbilarna i Finland. Fabriken har även tillverkat Porsche Boxster och Cayman S. I dag byggs Mercedes A-klass och GLC i Finland.

Nu har fabriken fått ett nytt kontrakt om att bygga sin snabbaste personbil någonsin. Valmet ska bygga Mercedes-AMG GT 4-Door. Både bilar med förbränningsmotor och hybriddrivlina kommer att tillverkas i Finland med start under andra halvan av 2023.

Valmet har redan börjat bygga om fabriken och göra förändringar i karosseriverkstaden. Dessutom görs lackeringsprocessen om för att tillåta flera speciallackeringar som finns till Mercedes-AMG GT 4-Door. Ungefär 200 personer kommer att arbeta med den fyrsitsiga superbilen.

– Att tillverka en AMG är en exceptionellt övertygande demonstration av Valmet Automotives kapacitet. Med AMG tillverkar vi fordon som kräver speciell kompetens och förstklassig kvalitet. Och det är fantastiskt att vara tillbaka och tillverka sportbilar, säger Valmet Automotives tillverkningschef Pasi Rannus i ett uttalande.

Mercedes-AMG GT 4-door har extrema prestanda med en 4,0-liters dubbelturbomatad V8 som ger mellan 575 och 630 hästkrafter i olika utföranden. Det är tillräckligt för en toppfart på 311 km/h. Den finns även i en laddhybridvariant med 843 hästkrafter och en toppfart på 316 km/h. Med bred marginal de snabbaste bilar som tillverkats i Finland.



Maths Nilsson

*Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.
Nås på maths.nilsson@carup.se.*



7. Ett skepp kommer lastat: Elbilen MG4 på väg mot Europa.

Skriven av Kristofer 2022-07-29.

Inför sommaren presenterade MG den nya **kompakta elbilen MG4 Electric**.



MG beskriver elbilen som en "perfekt halvkombi anpassad för den europeiska miljön". Den får ett batteri på 64 kWh ska erbjuda en räckvidd på upp till 450 kilometer. Lanseringen i Sverige är planerad till årets fjärde kvartal.

Nu kommer de första uppgifterna om att MG4 Electric är på väg till Europa. I en video kan vi se hur hamnpersonalen i Shanghai flitigt lastar ombord en stor mängd MG4 ombord ett skepp. Ett skepp som har Zeebrygge, Belgien som slutdestination.

Kolla in videoklipppet: <https://youtu.be/kRxgogN2nNY>.



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.](#)

8. Ökad livslängd med E-ternité.

Publicerad 2022-08-01 kl 11:27. Text: Joakim Nyberg.

Under Frankrikes GP presenterade Alpine en version av sportbilen A110 med eldrift. Med demobilen E-ternité firar man Alpines 60-årsjubileum.



Planen menar man var simpel. Uppnå samma balans och smidighet som motsvarigheten med förbränningsmotor samtidigt som man utnyttjar kunskapen och erfarenheten av framtidens teknologi för att utöka livslängden för modellen.

Batterimodulen är hämtad från Mégane E-Tech men har anpassats för bättre viktfordelning. Viktökningen har begränsats till 258 kg. Med 178 kW är det visserligen en både tyngre och slöare version av modellen med förbränningsmotor. Kanske spelar det inte så stor roll. Med tanke på att man också prioriterat möjligheten att plocka av taket verkar filosofin inte vara riktigt densamma.



9. Skoda har skapat Enyaq iV 80 FestEVal för campingresor.

PUBLICERAD AV SANNE VÄLI-TAINIO.

28 JUL 2022, KL 11:30.

Skoda har i samarbete med campingtillverkaren Egoe skapat en lösning för Enyaq iV 80 för sommarsäsongen. Lösningen förvandlar bilen till ett litet, elektrifierat campingbende.

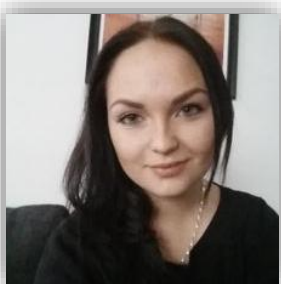


Världens alla festivaler och övriga sommaraktiviteter har tvingats vänta tålmodigt under pandemin, men efter två år kan människor åter trängas och svettas tillsammans i sommarvärmen. Det ville [Skoda](#) i Storbritannien fira och har därför släppt en campingversion av Skoda [Enyaq](#) iV 80, som de kallar FestEVal. Paketet säljs därmed för den brittiska marknaden.

Det är helt enkelt en Enyaq med den mest kraftfulla motorn som man kan få med ett paket som innehåller en utdragbar säng, ett taktält och pentry. Det är huvudsakligen en låda tillverkad av tjeckiska Egoe som får plats i bagageutrymmet på Enyaq. Den drar man ut från bagaget och får en gasspis, hopfällbar diskho med kran och slang, lite bänkyta och till och med förvaring.

Den utdragbara sängen sträcker sig över baksätet som måste fällas ner. Där finns plats för två personer att sova. Sedan finns ytterligare ett sovutrymme i taktältet och totalt kan fyra personer sova i camping-Enyaq.

Campingstolar och bord finns också, som ska ta ytterst lite plats och vara smidiga att både fälla upp och ihop.



Sanne Väli-Tainio

10. Test: Mercedes Marco Polo – lyxig camping.

Publicerat av Marcus Berggren 29 Juli, 2022.

Som ett brev på posten bombarderas vårt rikes vägar med husbilar varje sommar.



Att åka på husbilssemester har fått ett uppsving de senaste åren och segmentet är propat med alternativ. Det är förhållandevis få husbilar som tillverkas direkt av ett bilmärke men sedan 1984 har [Mercedes](#) gjort just det. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera Mercedes-Benz Marco Polo.

Mercedes-Benz Marco Polo (2022)

Motor: 2-liters, 4:a, diesel, 239 hästkrafter, 500 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 9,0 sekunder

Toppfart: 215 km/h

Vikt: 2 487 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5140/1973/1986 mm

Pris: 833 330 SEK (Testbil ca. 1 085 660 SEK)

Kompakt lyx.

Mercedes-Benz Marco Polo är tänkt att erbjuda ett lyxigare alternativ i den kompakta husbilsdjungeln.

I husbilskreter kallas dessa mindre husbilar för *plåtisar* och lockelsen är ett, oftast, lägre instegspris och bekvämligheten med att ratta något som inte är synonymt med åbäke.

Man får även ökad mobilitet och skyltar inte med sina fritidsintressen.

Ännu en fördel med en kompakt husbil är att den kan brukas till vardags utan hinder.

Den kan därför agera bruksbil i de fall där man varken har plats eller resurser för att ha fler bilar på garageuppfarten.



Marcus lever livet på campingen.

Höjden på knappa två meter med taket infällt gör dessutom att Marco Polo går in i nästan samtliga europeiska garage.

Utseendemässigt är det ytterst lite som särskiljer en Marco Polo jämfört med en V-klass, modellen den är baserad på.

På insidan finns det fyra sittplatser när bilen inte är i husbilsläge: två fram och två på soffan i bodelen.

Soffan fälls med ett knapptryck ner när det är dags att sova.

Antalet sittplatser har reducerats från sju i ordinarie V-klass, till förmån för förvaringsutrymmen i Marco Polo.



Marco Polo kan agera bruksbil om så behövs.



I vår testbils utförande med en 239-hästars diesel kände den genuint rapp.

Konsten att utforska i expressfart

Testbilen var försedd med Mercedes dieselfyra på 239 hästkrafter som gör att bilen känns som en expresshusbil.

Rent kördynamiskt känns den som vilken skåpbil som helst förutom att den råkar ha en hel del kräm till förfogande.

Det innebär att man kan ligga och trycka i ytterfilen utan problem, i stället för att ta rygg på en långtradare vilket många husbilar verkar göra.

De förhållandevis kompakta dimensionerna och 360-kameran – som är standard – gjorde att vardaglig körning inte var några konstigheter.

Luftfjädringen bidrog dessutom till utmärkt komfort och den höga sätespositionen gör att man har en bra överblick över vägen framför.

Fyrhjulsdriften gör sig även bra om man är sugen på att fricampa.

Ett hus på hjul

Med de kördynamiska egenskaperna avhandlade är det nu dags för oss att oss an de mest väsentliga med en husbil – bodelen.

Mercedes-Benz Marco Polo är utrustad med fyra sängplatser – två i kupén, två i taktältet som man fäller upp.

Det förutsätter dock att man känner varandra extremt väl om något av utrymmena ska delas.

Det finns även en gasolspis, en diskho, en utomhusdusch, ett kylskåp och garderober att tillgå.

Med undantag av den delikata toalettfrågan är det ett fullbordat hem på hjul. Ståhöjden är imponerande 2,35 meter med taket uppfällt.

Dessutom finns det en markis att hissa ut och även tillhörande bord och stolar.

Till skillnad från upptäcktsresaren Marco Polo som tillbringade 24 år i Asien, var mitt äventyr det man skulle kalla för en hemester; är det kanske alltid hemester när man åker husbil?

Jag begav mig till Bredängs camping utanför Stockholm som kanske inte är den första plats man tänker på när man tänker på begrepp som lyxcamping men det var tydligen fler än jag som sökte en husbilsplats.



Marco Polo har rinnande vatten och en spis.

Bredängs camping är en så kallad turistcamping vilket innebär att det uteslutande är tyskar och icke-stockholmare som bor där.

Den erbjuder alla faciliteter som en camping bör – exempelvis dusch och delade toaletter, något som tveklöst faller utanför definitionen av lyx.

Jag kopplade in bilen så jag fick el, hissade upp taket till max och började göra mig hemmastadd i mitt nya hus på hjul.

Efter att ha förberett bilen, bäddat sängen och hela baletten stod jag inför samma frågeställning som sist jag campade: "vad gör man på en camping?"

Jag står fast vid att hela frihetskänslan förknippat med en husbil är som bortblåst så fort man bor på en camping, något vi fick erfara på [vårt Volkswagen Grand California-äventyr](#).

När John Blund hälsar på

Sedan var det dags att somna. Mercedes glömde att packa med gardiner till framrutorna, vilket innebar att jag satsade på en provisorisk lösning. I övrigt har samtliga rutor inbyggda gardiner, något som tveklöst behövs en sommarnatt i Norden.

Det finns även en särskild sida i Marco Polos infotainmentsystem rörande allt som är husbilsrelaterat. Det går att kontrollera vattennivån, ljudet i bodelen, lampor och viktigaste av allt: temperaturen.

Madrassen i underdelen hade inspirerats av en granitskiva. Jag kan inte komma på en enda bra anledning varför man skulle snåla på en madrass i en husbil.

Det resulterade i att jag behövde dra ner madrassen från överslafen vilket i sin tur innebar att jag tillbringade natten på två granitskivor i stället.

Det första jag hade gjort om jag köpt en Marco Polo hade varit att åka raka spåret till en sängbutik för att komplettera med faktiska madrasser.

Tidigt nästa morgon var det uppskattningsvis 85 grader i kupén. Trots att jag hade ställt temperaturen på rimliga 20 grader var det olidligt varmt i bilen.

Det kan mycket väl ha varit ett handhavandefel men det är något jag erfarit flera gånger tidigare med olika husbilar. Man vill ogärna sova med öppna fönster på grund av mygg och nyfikna grannar.



Summan av kardemumman

Mercedes-Benz Marco Polo är noga övertänkt och bidrar sannerligen till en känsla av att vilja ge sig ut på ett äventyr, men inte av samma kaliber som utforskaren med samma namn.

Körmässigt upplevs den som en vanlig V-klass och förbrukningen ligger på en sympatisk nivå.

Den största kritiken kan riktas mot sängarna som är lite väl obekväma och kvalitetskänslan på vissa håll i kupén.

I det stora hela är Marco Polo ett trevligt inslag i plåtissegmentet och tar sig an en mer premiumbetonad approach till hela van life-konceptet.

För priset är den emellertid svår att motivera, inte minst jämfört med exempelvis Volkswagen California.

Dagens PS intryck av nya Mercedes-Benz Marco Polo:

Slutbetyg: 3,5/5

Mercedes-Benz Marco Polo gör att man fylls med en äventyrlängtan. Den känns påkostad men inte i den utsträckning som priset skvallrar om. Den gör sig bra som ett hem iväg från hemmet och med den stora dieselmotorn och fyrhjulsdrift är den dessutom riktigt trevlig att ratta.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Rattar en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

11. Så ska Fords nya laddrobot hjälpa funktionshindrade.

Publicerad 2022-07-26 kl 12:56 (uppdaterad 2022-07-26 kl 13:08).

Text Magnus Kvandal.

Ford har, tillsammans med studenter på Dortmunds tekniska universitet, utvecklat en robotiserad elbilsaddare som automatiskt kopplar in sig själv till bilen. Det enda föraren behöver göra är att parkera bilen bredvid laddstolpen och aktivera den via appen – sedan sköter maskinen resten.



Laddaren har en robotarm som kopplar in bilen automatiskt.

FILM: <https://youtu.be/UxQt7t0n1-k>.

Tanken är att apparaturen ska underlätta laddstoppen för funktionshindrade. I framtiden skulle den kunna installeras på handikapp-parkeringsgarage, i privata hem och i parkeringsgarage.

Idén med robotiserade elbilsaddare är inte ny. Tesla utvecklade redan 2015 en prototyp för en ormliknande apparat som automatiskt hittar in i bilens ladduttag när den är parkerad i garaget: <https://youtu.be/uMM0IRfx6YI>.

Det finns också idéer för självkörande batterivagnar som kör omkring i parkeringshus och laddar upp bilar på beställning. Volkswagen utvecklade en prototyp för en sådan år 2020.

12. Ford F-150 Lightning blir polisbil.

PUBLICERAT AV WILLE WILHELMSSON.

2022-07-28 KL 15:00.

Elpickup blir nytt alternativ för polisen i USA.



FILM: <https://youtu.be/bEtjsgaMbK4>.

Ford visade idag upp en ny version av sin eldrivna pickup Ford F-150 Lightning vilken är avsedd för den amerikanska poliskåren. Den nya modellen har fått namnet "F-150 Lightning Pro SSV" (Special Service Vehicle) och Nate Oscarson, försäljningschef för Fords division för statliga fordon säger om den:

"Vi är stolta över att kunna erbjuda USA:s första elektriska polisupphämtningsbil till lokala myndighetskunder som kan använda lastbilens omvälvande teknik för att förbättra sin produktivitet. Pro Power Onboard kan fungera som en mobil kraftkälla för att lysa upp olycksplatser på kvällen på motorvägen, den elektriska drivlinan hjälper till att potentiellt minska kostnaderna för bränsle och schemalagda underhållsbehov och Mega Power Frunk ger extra låsbar lagring utöver specialbyggda polistillägg som våra kunder har kommit att förvänta sig av ledaren inom polisfordon.

Ford har länge försett den amerikanska poliskåren med fordon och två tredjedelar av den amerikanska poliskårens fordonsflotta består idag av fordon av Ford. I videoklipppet ovan kan ni kolla in Ford F-150 Lightning Pro SSV lite närmare.



**Det här är elektriska Ford F-150.
Med en gigantisk frunk.**



**Ford demonsterar skottsäkra dörrar till polisbil.
Står emot pansarbrytande kulor.**



**Tysk spis i amerikansk polisbil.
Biffiga Carbon E7 får turbodiesel från BMW.**



Wille Wilhelmsson

13. Test: Volvo C40 Recharge – dyr och opraktisk.

Publicerat av Marcus Berggren 28 Juli, 2022.

Från starten 1927 har Volvo kört med full gas in i det svenska folkhemmet.



Sedan 1953 har över sex miljoner kombibilar rullat ut ur Volvos fabriker och märket har blivit lika synonymt med svenskhet som Abba.

2015 vände de blad, och ambitionen om att bli ett märke förknippat med Svenskt Tenn snarare än IKEA tog fart. Nu har det blivit dags för en väldigt otypisk Volvo att träda in i rampljuset. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Volvo C40 Recharge.

Volvo C40 Recharge Twin Motor (2022)

Motor: Elmotor fram och bak, 408 hästkrafter, 660 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 4,7 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Elektrisk räckvidd: 448 km

Vikt: 2 045 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4440/1591/1873 mm

Pris: Från 651 900 SEK (Testbil ca. 755 800 SEK)

Prenumeration: från 6 790 SEK/månad (Testbil ca. 8090 SEK/månad)



Det är form före funktion som gäller för Volvo C40 Recharge.

Först, två gånger om

Volvo C40 Recharge stoltserar med två förstaplatser. Den utmärker sig dels som den första Volvon som utvecklats för att vara helt elektrisk, dels som den första Volvon utan läder. Märket har som ambition att bli helt elektriska och djurvänliga.

Volvo C40 är coupé-versionen av den omåttligt populära XC40.

En coupé-SUV känns extremt icke-Volvo, men med hänsyn till att samtliga konkurrenter numera erbjuder alternativ i segmentet finns det onekligen en efterfrågan av mer opraktiska suvar.

Interiören följer Volvos nya filosofiska röda tråd: märket vill göra det så enkelt som möjligt för konsumenten genom att minimera besluten som måste fattas.

Stolarna är ergonomiska – som väntat i en Volvo – och infotainmentsystemet som numera är en Android-historia är intuitivt och välfungerande.

Interiören i övrigt genomsyras av skandinavisk minimalism och kvalitetskänslan är för det mesta hög.

En tolkning av skandinavisk minimalism

Det finns en del ytor och reglage som är lite väl plastiga eftersom bilen C40 baseras på – [XC40](#) – är en mycket billigare modell från grunden.

Om man surfar in på Volvos hemsida – C40 Recharge går endast att beställa online – är det extremt få beslut som måste fattas.

Först är det utrustningsnivå, sen antal elmotorer – en eller två, följt av färg, fälgar, interiör och småkrafts som exempelvis dragkrok.

Tanken är att man prenumererar på modellen, till en månadskostnad på minst 6 790 SEK för den testade Twin Engine-varianten

Testbilen hade kostat över 8 000 SEK i månaden. Det är en prisbild som inte direkt passar in i det svenska folkhemmet.

Kontantpriset, på motsvarande en [BMW i4 M50](#), är inte heller särskilt folkligt och får Volvon att framstå som en usel deal.



Interiören följer temat minimalism.

Vad får man för pengarna?

Naturligtvis ingår själva bilen men om man så vill kan man byta med tre månaders varsel. Försättningsvis ingår helförsäkring, sommar- och vinterdäck och så vidare. Volvo lovar även att man inte ska få några oväntade kostnader.

Med det sagt är det fortfarande en väldigt hög kostnad det rör sig om.

Beträffande just Volvo C40 Recharge Twin Engine är körupplevelsen något som känns långt ifrån den gamla sortens Volvo-bilar.

Twin Engine innebär en elmotor på vardera axel vilket ger både fyrhjulsdraft och över 400 hästkrafter som prompt går ner i backen.

Beroende på väglag går det inte alltid som planerat.

Volvo har introducerat nya så kallade Recharge-däck som ska kunna användas året runt på marknaden i norra och centrala Europa.

Däcken har lägre rullmotstånd, något som gynnar räckvidden. På snö och is är de dock helt värdelösa och Volvo avråder kunder från att använda dem i vinterskrud.

Vi kan inte annat än instämma, efter att ha kört testbilen med Recharge-däck på vinterväglag.

Vid torrt väglag är accelerationen genuint våldsam. På raksträckor är det imponerande men när vägen börjar svänga är inte Volvo C40 Recharge direkt på hugget.

Bilen har dessutom inga körlägen och den är mer inställd på att erbjuda en rofylld körupplevelse än något annat.

Form före funktion

Det är på praktikalitetsfronten som Volvo C40 Recharge tappar mest jämfört sitt ordinarie suv-syskon.

Bagageutrymmet är drygt 40 liter mindre sikten bak kan liknas med ett nyckelhål och huvudutrymmet bak är för litet för alla över 180 centimeter.

Volvo har onekligen tagit ett kliv bort från sina pragmatiska rötter och satsat stenhårt på lifestyle-spåret.



Summan av kardemumman

Volvo C40 Recharge fokuserar sannerligen på form före funktion, ett bestämt otypiskt tillvägagångssätt för göteborgarna.

De är emellertid inte ensamma om det i segmentet. C40 Recharge inger respekt för sin prestanda, komfort och väldigt avskalade upplevelse.

Kruxet är att priset är på tok för högt och de nya Recharge-däcken verkligen inte går i linje med Volvos säkerhetstänk. Segmentet i övrigt bjuder på bilar som lockar mer.

Dagens PS intryck av nya Volvo C40 Recharge:

Slutbetyg: 3/5

Nya Volvo C40 Recharge kostar skjortan och är mindre praktisk än sitt suv-syskon. Det man får för pengarna är en trevlig körupplevelse, ett vettigt infotainment och en bestämt designorienterad svensk pjäs. Segmentet bjuder emellertid på stentuff konkurrens.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Rattar en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

14. Test: Mazda 2 Hybrid – en bättre Yaris.

Publicerat av Morgan Petri 31 Juli, 2022.

Mazda har länge varit en biltillverkare som har visat sitt intresse för körglädje till ett konkurrenskraftigt pris. Tankarna förs till MX-5, RX-7 och mer nyligen CX-60. Vad man inte har dykt djupt ner i är världen av elektrifiering.



På sistone har man dock försökt introducera allt fler elektrifierade modeller. När [Toyota fick en uppsjö med beröm för sin Yaris](#) blev man uppenbarligen intresserad.

Nu har Mazda bett om att få kopiera den japanska klasskompisens läxa.

Frågan är om det finns anledning att välja kopian över originalet. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mazda 2 Hybrid.

Mazda 2 Hybrid (2022)

Förbränningsmotor: 1,5-liters, 3-cylindrig bensinmotor (92 hästkrafter), elhybrid, totalt 116 hästkrafter, 120 newtonmeter

Kraftöverföring: CVT automatlåda, framhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 9,7 sekunder

Toppfart: 175 km/h

Vikt: 1,201 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 3940/1745/1500 mm

Pris: 218 900 SEK (testbil cirka 269 200 SEK)



Mazda 2 är identisk till Toyota Yaris på utsidan

En klockren kopia

Först av allt vill jag bara säga att den här recensionen kommer att förhålla sig till [Toyota Yaris Hybrid](#), den närmaste konkurrenten för Mazda 2 Hybrid.

Efter några år av att ha sett varje städfirma i Sverige köra runt i Toyota Yaris har nog de flesta hunnit bilda en åsikt angående utseendet.

När Toyota... förlåt mig, Mazda 2 dyker upp i backspeglarna är det som att se en arg bålge-ting.

Värt att nämna är att man har varit duktig på att kopiera och det enda som skiljer Yaris- och Mazda 2 Hybrid åt är emblemen, minus det Toyota-typiska hybrid-emblemet.

Det betyder givetvis att allt det positiva och negativa som stämmer in på Mazdan även gäller för Toyotan.

Fronten och hela designspråket är aggressivt vilket tilltalar somliga och andra inte.



Ett sportigt och självsäkert designspråk.



Personligen gillar jag den sportiga looken och likheterna till GR Yaris som från många håll är svår att differentiera.

Mazda 2 ser självsäker ut och kommer knappast att välta som traktorerna i Bilal vid ett möte.

Man får hålla sig i spåren

Precis samma sak stämmer även invändigt, surprise surprise. Det innebär att man kan leva gott om man är selektiv med vad man interagerar med.

Till det överraskande kvalitativa hör lyckligtvis ratten och växelspaken som känns riktigt gedigna.

Vandrar man vidare är det som att åka offpist; man stöter på nästan obehandlade områden där billiga plastpaneler och diverse plastbitar vill rymma ur kupén vid första bästa möjlighet.

Utrymmet har man maximerat genom att utöka hjulbasen och Mazda 2 har en tillräcklig rymd. Bäst lämpad är den nog som fyllo-taxi för vänner snarare än familjevagn.

Teknologiskt kompetent

Väl bakom ratten uppskattar man snabbt mängden funktioner som man har lyckats få in i en B-segmentskärra.

Head-up-display, adaptiv farthållare, Apple CarPlay och Android Auto, LED-strålkastare och baklyktor. Ja, listan fortsätter och är förvånansvärt lång.

Teknologin överträffar prislappen och får Mazda 2 Hybrid att kännas betydligt mer ombonad och inte alls som en mekanisk burk.

Den delar givetvis teknologin med Toyota Yaris, men erbjuder lite annorlunda prissättning och kriskrams vid varje utrustningsnivå.

Instegsmodellen är i runda slängar tio tusen kronor billigare än Yaris och pristaket är lägre.

Liten hund, stor attityd

Teknologi i sig kan dock sällan rädda en bil helt och hållet. Den behöver också vara bra i grunden.



Trots dess storlek och (på pappret) slöa acceleration imponerar Mazdan med sina köregenskaper.

Bilen står jämt på alla fyra och känns stabil åtminstone ända upp till den nationella hastighetsgränsen.

Den upplevda accelerationen är imponerande, mycket tack vare den skjuts hybrid-drivlinan bidrar med. Den har trots allt fler kusar än en Golf GTI Mk1 och hybrid-skjutsen döljer vikten väl.

I högre hastigheter blir det dock tydligt att man inte har och göra med en autobahn-missil. Motorn och CVT-lådan trivs helt klart bäst i stadstrafik eller på småvägar.

Väghållningen är extraordinär och gokart-känslan är påtaglig, utan att tappa komforten. Det känns som att man kan ta sig an svängar i orimligt höga hastigheter.

Att Toyota försöker tilltala en yngre målgrupp är tydligt och det tåget har Mazda gladeligen klivit ombord på.

Summan av kardemumman

Mazda 2 Hybrid är en billigare version av en bil lika identisk Yaris som enäggstvillingar är varandra. Pris kan för övrigt mycket väl vara en utslagsfaktor i det här segmentet.

För det låga priset får man en bil som bjuder på gokartkänsla och komfort på samma gång, mycket teknologi och känslan av sitta i en större bil.

Dagens PS intryck av nya Mazda 2 Hybrid:

Slutbetyg: 3,5/5

Nya Mazda 2 Hybrid håller plånboken intakt och är mer speciell än sitt tvillingsyskon. Det man delar med Toyota Yaris är god komfort, grymma köregenskaper och en polariserande design. Mazdan är helt enkelt en lite bättre Yaris.



Morgan Petri

15. Tre miljoner nya laddpunkter måste byggas till elbilar i Sverige.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 01/08/2022.

Tre miljoner nya laddpunkter behövs i Sverige. Elbilarna ökar snabbare än vad någon kunde drömma om. – Bristen på offentliga laddningsplatser och otillräcklig laddningsstruktur kan komma att avskräcka svenska konsumenter från att köpa elbil, säger Mikael Ternhult, bilexpert på Boston Consulting Group (BCG).



Enligt en ny rapport från BCG behövs en massiv investering i infrastruktur om vi ska nå våra klimatmål till 2050. Då ska 95 procent av alla fordon vara eldrivna.

– Det här kräver en betydande investering i infrastrukturen. Vår analys visar att det behövs tre miljoner laddpunkter enbart i Sverige för att klara elektrifieringen av fordonsflottan och därmed nå klimatmålen, säger Mikael Ternhult, Partner och Managing Director på BCG Stockholm och expert på bilindustrin.

Sverige har idag 2550 laddstationer med 13 800 laddningspunkter, enligt Energimyndigheten. Enligt BCG behövs det tre miljoner laddningspunkter till 2050. Det innebär att det måste byggas 300 laddpunkter om dagen i 28 år.

– EU:s tillkännagivande om att förbjuda försäljning av nya fordon med förbränningsmotor från 2035 är en game changer för den globala fordonsindustrin och även för Sverige. Det sätter ordentlig fart på transportsektorn, där alla nu jobbar mot att nå EU:s utsläppsmål för 2050, säger Mikael Ternhult.



Maths Nilsson

16. Shell gör rekordvinst – efter historiska bränslepriserna.

Publicerad 2022-07-28 kl 16:20.

Text Magnus Kvandal.

Skyhöga bränslepriser runt om i världen innebär stora vinster för oljebolagen.



Shell krossar rekorden – tjänar 118 miljarder kronor och tredubblar vinstmarginalerna.

På torsdagen rapporterade Shell en vinst på motsvarande 118,5 miljarder kronor för årets andra kvartal. Det är ett nytt rekord för bolaget och mer än dubbelt så mycket som motsvarande siffra förra året.

– **Det starka oljepriset** har hjälpt Shell leverera succéresultat, säger investeraren Stuart Lamont [till Reuters](#).

Under kvartalet har Shell tredubblat vinstmarginalerna från sin raffinaderiverksamhet, alltså processen att göra om råolja till bensin, diesel och andra produkter.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Skulle lämna Ryssland – köpte 725 000 ton råolja.



Tvärnit för OKQ8:s tvättreklam – kallas för "miljövänlig".



Shells nya plan: En halv miljon elbilsladdare.

17. Budgivare slåss om ökända Monster-Mercan AMG Hammer 6.0.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 29/07/2022.

I slutet av 1980-talet var Mercedes 6.0 AMG Hammer Coupé det snabbaste och värsta du kunde köra med en stjärna i fronten. Bilen toppade 289 km/h med en V8-motor på sex liter. Nu slåss budgivarna ett exemplar av den ökända superbilen.



FILM: <https://youtu.be/eM3iyiMXuEw>.

Idag är AMG-bilarna en självklar del av Mercedes, men på 1980-talet var AMG ett fristående trimningsföretag som byggde extrema tolkningar av Mercedes-bilar och sålde kjolpaket och spoilers till vanliga Mercor. AMG:s mest legendariska och ökända modell är 6.0 Hammer Coupé, bara runt 30 bilar byggdes. Nu säljs ett exemplar på auktion och buden är redan upp i tre miljoner.

AMG Hammer beskrivs som den heliga graalen bland AMG-bilar. För att ta fram monsterbilen slängde AMG ut den raka sexan ur 300 CE och bytte ut den mot den stora V8:an från Mercedes 560. Men innan motorn skohornades ner under huven borrades den upp till sex liter och gav den dubbla kamaxlar fyra ventiler per cylinder. Resultatet blev 390 mullrande hästkrafter och 564 Newtonmeter som vill vrida loss bakhjulen. Toppfarten på 289 km/h var häpnadsväckande på 80-talet.

Nu säljs en otroligt fin bil från 1988 som bara rullat 3125 mil under alla 34 åren. Bilen har stått undantsälld i 15 år innan den gicks igenom grundligt förre året, och fungerar nu perfekt. Bilen säljs på auktion av [The MB Market](#) och budgivarna är med noterna, den är redan uppe i över tre miljoner, innan hammaren slagit.





18. Den fyrfaldige världsmästaren Sebastian Vettel avslutar karriären.

Publicerad av Jan Stepan 2022-07-29, 10:31.

35-åriga Sebastian Vettel har beslutat att lägga hjälmen på hyllan. Den fyrfaldige världsmästaren, som haft sina bästa år med Red Bull, vill kunna fokusera på andra saker i livet.



FILM: <https://youtu.be/r3BgDLfRTjk>.

Det finns nog inte många inom motorsportvärlden som inte känner igen den tyska F1-föraren Sebastian Vettel. 35-åringen, vars karriär började i Red Bulls juniorstall Toro Rosso, har vunnit sammanlagt fyra mästerskapstitlar under perioden 2010–2013. Han är också den yngsta världsmästaren genom tiderna.

Vettel som föddes i tyska staden Heppenheim har haft en minst sagt spännande karriär och upplevt både enorma framgångar samt rejäla motgångar på vägen. Fram till 2014 var hans karriär spikrak. Då hade inte många trott på dig om du hade sagt att den tyska F1-stjärnan aldrig skulle vinna en VM-titel igen.

Motgångar började i samband med ett nytt reglemente som implementerades 2014, då Red Bull inte längre var det dominerande stallet. Man fick se sig rejält slagna av Mercedes, som från och med det året tog över taktpinnen.

Tiden med Red Bull har varit Vettels guldperiod och resulterade i sammanlagt fyra VM titlar.

Men Vettel hade det också svårt med sin förarkollega och fick till slut se sig slagen av, den då väldigt stora talangen, Daniel Ricciardo. Men när Red Bull började halka efter fick Vettel en ny superchans att återigen tävla om titlar och visa kritikerna vad han kunde åstadkomma.



*Tiden med Red Bull har varit Vettels guldperiod
och resulterade i sammanlagt fyra VM titlar.*

Vettels tid med Ferrari skulle bli en saga att berätta om, dessvärre slutade den bokstavligen talat i tårar. Varken Ferrari eller Vettel nådde nivån som krävdes för att på riktigt utmana silverpilarna. Trots att Vettel tålmodigt försökte bygga teamet runt sig, försökte applicera taktiken som den legendariska Michael Schumacher varit så framgångsrik med, så lyckades han inte.

Men ett år hade han stor chans på titel trots allt. 2018 byggde Ferrari en väldigt konkurrenskraftig bil, en bil som tysken hade potential att vinna mästerskapet med. Men trots att Vettel stundtals lyckades demonstrera sina enorma styrkor så blev de alltmer frekvent förekommande förarmisstag hans fall. Titeln gick, återigen, till rivalen Lewis Hamilton.

Säsongen 2019 fick Vettel chansen att köra mot en av de mest lovande talangerna som Ferrari haft på väldigt länge, Charles Leclerc. Monegasken visade framfötterna direkt och Vettel blev alltmer åsidosatt med tiden. Allt urartade i början av 2020 när Ferrari nobbade Vettel och anlätade spanjoren Carlos Sainz.

Men Vettel skulle inte ge sig. Istället flyttade han över till Aston Martin (tidigare Racing Point och Force India). Ett stall med stora ambitioner som såg en enorm chans med Vettel vid styret tack vare hans otvivelaktiga erfarenhet. Men debutåret under Aston Martins färger blev ingen höjdare och inte ens ett reglementsskifte innan 2022 blev till någon hjälp.

Vettel har alltid varit tydlig med vilka hans mål är och att det är vinster han vill köra om, något som han insåg blir väldigt svårt att åstadkomma i just Aston Martin som har haft en tuff start på årets säsong. Nu väljer därmed den tyska legenden att avsluta karriären i F1 för gott, och det i slutet av 2022.

Ikoniskt nog kommer Vettel, förutsatt att han startar i alla de race som återstår i årets säsong, landa på 300 race efter att han parkerar bilen i Abu Dhabis GP en sista gång. Ett fint sätt att avsluta karriären på.



En av Vettels mörkaste minnen.

Crashen på hemmabanan Hockenheimring 2018 kostade tysken chansen på titel det året.



*Sebastian Vettels sista stopp i karriären blir Aston Martin.
Här lyckades han hittills med att ta en pallplats.*



Drömchans: Köp Valtteri Bottas Mercedes-AMG GT.



Vettel gör helt slut med Ferrari – säljer sina dyrgripar.



Så ska Volkswagen tjäna pengar på Formel 1.



Sebastian Vettel klar för Aston Martin.



Renault är först (?) till 1.000 hästar i Formel 1.

SLUT