



ASA 1000 GT 1962 – 1967.

1. Video på självkörande Model X var iscensatt
2. Ökad takt i Teslas tyska fabrik efter prissänkningen på Model Y
3. Teslas varumärke ökar kraftigt men Volvos rasar
4. Nio-chef riskerar sex månaders fängelse
5. 310 000 kunder väntar på en elbil från VW-koncernen
6. BMW startar produktion av solid state-batteri
7. Ny teknik där elbilar skickar tillbaka el
8. Michelins luftlösa däck ute i verkligheten
9. Stöder av katalysatorer fortsätter att öka
10. Mercedes anställda får över 80 000 kr i bonus
11. Nu finns Ford Mustang som likbil
12. Uppdaterad Polestar hotar Tesla
13. ASA 1000 GT
14. Solbergs tar hem ROC Nations Cup
15. Mattias Ekström är mästarnas mästare igen
16. Nya regler för F1 2023

1. Teslaingenjör vittnar: Video på självkörande Model X var iscensatt

Av Wiggo Björck, Publicerad 2023-01-20, 13:37.

Videon från 2016 visade enligt Tesla hur bilen körde helt själv i trafiken men allt var iscensatt enligt vittnesmålet som först nu uppmärksammats.



En skärmdump från videon som enligt ingenjören är iscensatt.

Videon lades ut av Tesla 2016 i [ett blogginlägg](#) om företagets självkörande teknik och sades visa hur en **Model X** kör en person från en bostad till ett kontorsbyggnad. "Tesla kör sig själv" kommenterade Elon Musk, som delade blogginlägget på Twitter.

Riktigt så avancerat som videon fick det att se ut var dock inte tekniken. Därför fick den iscensättas genom att rutten 3d-kartlagdes i förväg, berättar mjukvaruchefen för Tesla Autopilot, Ashok Elluswamy, i ett tidigare ouppmärksammat vittnesmål som [Reuters](#) tagit del av.

"**Syftet med videon** var inte att exakt visa vad som fanns tillgängligt för kunder 2016. Det var att visa vad som var möjligt att bygga in i systemet", säger Elluswamy i vittnesmålet enligt nyhetsbyrån.

Vittnesmålet lämnades i juli 2022 i en rättegång om en krasch 2018, där en Apple-ingenjör omkom. 2020 kom det amerikanska trafiksäkerhetsverket NTSB fram till att olyckan troligen orsakades av att ingenjören varit ouppmärksam bakom ratten, något Autopilot-systemet inte heller kunde upptäcka.

Videon från 2016 är vilseledande eftersom det inte framgår i den att funktionaliteten som visas inte finns i produktionsbilar, menar advokaten som företräder Apple-ingenjörens fru.

Krockade under testkörning

Under de testkörningar som Tesla gjorde längs den förutbestämda ruten i videon ska förare ha behövt ingripa, enligt Ashok Elluswamys vittnesmål. Vid ett tillfälle ska en av bilarna ha kört in i ett staket när den skulle fickparkera sig själv – något som i videon ovan går helt felfritt.

Videon har även använts i bevisförning i fler tvister med Tesla. Hösten 2022 stämde Tesla av en grupp personer **för falsk marknadsföring av Autopilot** och relaterade självkörningsfunktioner. I gruppstämman krävdes Tesla på skadestånd till de som sedan år 2016 har köpt eller leasat en Tesla-bil med Autopilot, Enhanced Autopilot och Full Self-Driving funktioner.

Även tidningen New York Times har tidigare rapporterat att **Tesla iscensatt en snarlik video** som påstås visa hur en av företagets bilar kör sig själv på allmän väg. Tidningen hänvisade däremot då till anonyma före detta Tesla-anställda.



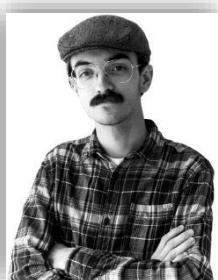
Tesla kan åtalas för självkörande bilar



Tesla stäms för falsk marknadsföring av sin autopilot



Tesla fällda i tysk domstol: Autopilot-reklam är vilseledande



Wiggo Björck



2. Ökad takt i Teslas tyska fabrik efter prissänkningen på Model Y

PUBLICERAD AV CARL UNDEHN 2023-01-20.

Förra veckan sänkte Tesla kraftigt priset på alla varianter av bilarna Model 3 och Model Y.



Allra mest sänktes priset på bakhjulsdrivna Model Y Long Range som nu kostar från 539 990 kronor, vilket är 150 000 kronor mindre än innan.

Det är också en av de modeller som tillverkas i Teslas tyska fabrik utanför Berlin. Och därifrån rapporteras nu att produktionstakten måste öka för att möta den växande efterfrågan från kunder.

Förutom Sverige sänkte Tesla priserna på Model 3 och Model Y på alla andra europeiska marknader i olika omfattning. Något som nu märks i Teslas europeiska fabrik utanför Berlin där just Model Y Long Range samt Model Y Performance tillverkas.

Det rapporteras att produktionstakten där måste öka för att möta den växande efterfrågan från kunder.

Enligt tyska medieuppgifter anställs mellan 200 och 300 nya medarbetare varje vecka i fabriken. Dagens 9 000 medarbetare i fabriken Giga Berlin bygger idag 3 000 Model Y i veckan. Antalet har ökat stadigt under de senaste månaderna, men ännu är det en bit kvar till målet att tillverka 500 000 bilar om året.



Carl Undéhn

3. Teslas varumärke ökar kraftigt – men Volvos rasar

Publicerad 2023-01-23 kl 6:30. Text Erik Söderholm.

Teslas varumärke har ökat 44 procent i värde på bara ett år. Ändå blir elbilstillverkaren bräddad av en kinesisk utmanare när det gäller tillväxttakt.



En ny omgång av den årliga undersökningen **Brand Finance Global 500**, som listar världens mest värdefulla varumärken, är rolig läsning för Elon Musk.

Tesla klättrar nämligen hela 19 placeringar på 2023 års lista. Elbilstillverkaren beräknas ha ett varumärke som ökat 44 procent i värde på bara ett år, och som nu är värt 683 miljarder kronor. Det är mer än exempelvis Facebook, Mercedes och Starbucks.

Totalt hamnar Tesla på nionde plats och blir därmed världens klart högst värderade bil-tillverkare. Därefter följer Mercedes på 16:e plats, men när Teslas varumärke alltså ökat 44 procent i värde på ett år har Mercedes backat med tre procent.

När det gäller börskursen har Tesla däremot tappat mer än 60 procent av marknadsvärdet det senaste året. Flera investerare är kritiska mot att Elon Musk nu lägger mycket tid på Twitter istället för Tesla och hans andra projekt.

BILTILLVERKARNA PÅ TOPPLISTAN

Varumärkets värde i kronor och förändringen jämfört med 2022.

- 9. Tesla (683 miljarder, +44%)
- 16. Mercedes (607 miljarder, -3%)
- 19. Toyota (542 miljarder, -18%)
- 39. BMW (415 miljarder, +6%)
- 46. Porsche (381 miljarder, +9%)
- 43. Mitsubishi (361 miljarder, -11%)
- 47. Volkswagen (350 miljarder, -17%)
- 67. Hyundai (278 miljarder, +9%)
- 76. Honda (247 miljarder, -14%)
- 86. Ford (227 miljarder, -8%)

Källa: [Brand Finance Global 500](#)

Biltillverkaren Byd har ökat ännu mer än Tesla, med 57 procent, och det är den högsta tillväxtsiffran i hela undersökningen. Men Byds varumärke är än så länge "bara" värt en knapp sjundedel av Teslas – 104 miljarder kronor.

Volvo Cars finns med bland "förlorarna" – det vill säga de varumärken som tappat mest i värde det senaste året. Volvos varumärke, som ligger på 239:e plats i undersökningen, har tappat hela 38 procent av sitt värde på ett år. Även Renault ligger illa till och backar med 33 procent.

Undersökningen görs av konsultföretaget Brand Finance i London som värderar varumärken och företagsstrategier.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Världens starkaste bilmärke är...



Nu ökar Teslas varumärke i raketfart



Volkswagen tappar förtroende som varumärke

4. Nio-chef riskerar sex månaders fängelse

Av Marcus Berggren 23 Januari, 2023

Kinesiska Nio har hamnat i blåsväder i Tyskland för sina modeller ES6 och ES8. Namnen är nämligen för lika Audis modeller S6 och S8. **Tydligan anser det tyska rättsväsendet samma sak** och dömer därför nu märket och en Nio-chef riskerar därmed fängelse.



Nio hoppas att ES8 ska bli en favorit bland väl bemedlade familjer.

Domslutet innebär att Nio inte får marknadsföra de aktuella modellerna på den tyska marknaden samt att de kan komma tvingas att betala motsvarande 2,8 miljoner kronor i böter. Dessutom kan Tysklands Nio-chef tvingas skaka galler i upp till sex månader.



Audi S8, Nio ES8 – slående likt. Eller?



Nio ES8 är en lyxsuv från det kinesiska märket.

Sista ordet är inte sagt

Enligt kinesiska medier är Nio inte nöjda med domslutet och kommer att överklaga beslutet till högre instans. Kinesiska Nio-fans är dessutom bestämda över att ES6 och ES8 inte alls liknar S6 och S8.

Den tyska domstolen menar i stället på att ES6 och ES8 lika gärna skulle kunna vara elektriska versioner av modellerna Audi S6 och S8. Man kan även hävda att just ES-beteckningen för tankarna till Lexus ES.

Oklar förändring

I samband med lanseringen av **Nio ET7** gick märket ut med att deras suv-modeller – alltså betecknade ES – kommer att heta EL framgent.

Rimligtvis har det att göra med Audis synpunkter på Nios namngivningsstrategi.

ES-modellerna bytte namn bara några timmar innan lanseringseventet i Berlin som vi närvarade på.

Med det lanserade märket en ny variant av suven ES8, som fortsätter att heta ES8, något vi rapporterat om tidigare. Huruvida Nio kommer att tvingas byta namn bara i Europa eller inte återstår att se.

Nio-chef på tunn is

Märket har registrerat diverse varumärken på olika marknader och har alltså inte fått problem förrän nu. Att inleda sin satsning på en ny marknad med att bråka är emellertid inte särskilt taktiskt.

Dessutom har Audi – och Volkswagen-gruppen – enorma ekonomiska och juridiska muskler, något som kan göra det svettigt för Nio.

Exakt vad som kommer att hända återstår att se och i dagsläget är det oklart om ovan nämnda Nio-chef kommer att tvingas skaka galler.

Läs även: [Kinas Tesla breddar modellutbudet](#)

Läs även: [Provkörning av Audi S8](#)



5. 310 000 kunder väntar på en elbil från VW-koncernen – en halv årsvolym

Skriven av Kristofer Rask.

Publicerad 2023-01-14.

Volkswagen levererade förra året 330 000 elbilar, men som koncern levererade Volkswagen nästan det dubbla. Det trots omfattande utmaningar i leveranskedjorna, framhåller VW-koncernen.



572 100 elbilar lämnades över till kunderna under 2022 av märket Volkswagen, Cupra, Audi eller Porsche. Det är en ökning med närmare 26 procent mot året innan. Totalt stod koncernens leveranser av elbilar för 6,9 procent av de totala leveranserna.

Sverige sticker ut med en större andel. Volkswagen Group Sverige registrerade under januari-december 2022 totalt 75 936 bilar varav hela 24 204 var elbilar. Det motsvarar en andel på 32 procent.

Många väntar på leverans

Koncernen noterar att de totala leveranserna minskade med runt 7 procent (alla drivlinor) under 2022, mot tidigare år. Det på grund av de omfattande begränsningarna i leveranskedjorna och tillfälliga produktionsstoppen under året.

Koncernen har således en stor orderbok inför 2023. Bara i Västeuropa väntar 310 000 kunder på att få sin beställa elbil levererad. Det motsvarar lite mer än halva 2022 års volym.

– Den höga orderbanken är ett tydligt bevis på att kunderna uppskattar hela vår starka produktportfölj. Det ger oss tillförsikt inför 2023 trots en svagare makroekonomi och fortsatt utbudsbrist. De sistnämnda förväntas förbättras stegvis under året, säger Hildegard Wortmann, ledamot i Extended Executive Committee for Sales.



20 procent elbilar 2025

VW-koncernen fortsätter att ställa om allt fler produktionsanläggningar till att producera fler elbilar. Andelen elbilar i den totala produktionen har ökat för varje år.

2020 stod leveranserna av elbilarna för 2,5 procent av koncernen billeveranser. 2021 stod de för 5,1 procent och under det senaste året för 6,9 procent av alla leveranserna.

Under detta året räknar koncernen med att nå en andel på 11 procent. Till 2025 är målet att 20 procent av alla levererade bilar ska vara en elbil.

Koncernens mest sålda elbilar 2022 var (i enheter):

- Volkswagen ID.4/ID.5: 193 200
- Volkswagen ID.3: 76 600
- Skoda Enyaq iV (inkl. Coupé): 53 700
- Audi Q4 e-tron (inkl. Sportback): 52 800
- Audi e-tron (inkl. Sportback): 51 200
- Volkswagen ID.6: 37 400
- Porsche Taycan (inkl. Turismo): 34 800
-
- Cupra Born: 31 400.



Kristofer Rask

Teknikens Värld

6. BMW startar produktion av solid state-batteri

PUBLICERAD: 23 JAN 2023, KL 18:15.

I samarbete med Solid Power ska BMW inleda produktion av solid state-batteri-prototyper. Ska vara redo att användas i elbilar före 2025.



Nästa steg i utvecklingen av elbilar sägs vara så kallade **solid state-batterier**. De ska vara mer kemiskt stabila, klara snabbare laddning och ha högre energitäthet. Det stora problemet har varit att det med dagens teknik har varit väldigt dyrt att tillverka batteritypen i större kvantitet.

BMW är sedan tidigare samarbetspartner med det amerikanska företaget Solid Power som jobbar med utveckling av batteritekniken. Nu har parterna fördjupat sitt samarbete och i en intervju säger Peter Lamp, chef för BMW:s forskning och utvecklingsavdelning inom batteriteknik, att de ska börja producera solid state-battericeller under den första halvan i år. Enligt honom ska tillverkningen ske vid BMW:s fabrik i Parsdorf, i närheten av München.

I nuläget rör det som om prototypbatterier men Peter Lamp säger att de siktar på att ha battericeller stora nog för att testas i bilar före 2025.

Utöver BMW samarbetar även **Ford** med Solid Power som är baserade i Louisville, Colorado. De är ett av flera företag som arbetar med **solid state-batteritekniken som fortfarande sägs vara långt borta**.



Robin Törnros

7. Ny teknik där elbilar skickar tillbaka el

Av Johan Augustin 23 Januari, 2023

En ny teknik kan vara på ingång där elbilar kan skicka tillbaka ström till nätet. Än så länge är tekniken Vehicle to Grid på teststadiet, men kan bli ett sätt att avlasta elnätet i framtiden.



V2G-tekniken kan snart bli del i laddningen av elbilar.

Den nya tekniken Vehicle to Grid, eller V2G, kan börja användas inom några år, kanske redan 2030, men då måste först fortsatta tester genomföras. Tekniken innebär att elbilar kan skicka tillbaka ström till nätet, vid tidpunkter då det är hög belastning. Det är givetvis bra nyheter för alla som investerar i laddinfrastrukturen till de upp till 70 miljoner elbilar som beräknas rulla på europeiska vägar 2030, [berättar DN](#).

Hundratal V2G-projekt med elbilar

Det pågår redan ett hundratal V2G-projekt runt om i världen, där bolag som Nissan, Polestar och Hyundai samarbetar med mobilitetsföretag och energibolag.

De stora problemen i nuläget är alla lagar och regler i olika länder, samt att det inte finns många laddboxar som klarar av V2G.

”Det är en omställning som kräver beteendeförändringar och en öppenhet från regeringar och energibolag i de olika länderna”, säger **Jens Kronen**, chefen för Hyundais innovationssatsning Cradle i Berlin.

Bilägare kan tjäna pengar

Som bilägare går det även att tjäna pengar på V2G, eftersom elräkningen blir mindre och att bilägaren själv är med och skickar energi till det lokala elnätet – och därmed får betalt för det.

Hyundai har precis genomfört ett lyckat V2G-projekt i Berlin med uppkopplade bilar till det lokala nätet.

”Det känns förstås bra, men det är lång väg kvar innan V2G kan nyttjas av kunderna”, klargör Jens Kronen.

Läs även: [Så mycket räckvidd förlorar elbilar på vintern](#)

Läs även: [En ny elbil för under 100 000 kronor](#)

Teknikens Värld

8. Michelins luftlösa däck ute i verkligheten

PUBLICERAD: 17 JAN 2023, KL 11:18.

AV LINUS PRÖJTZ.

Michelin UPTIS är däck som ska minimera stilleståndet på grund av punkteringar. Helt enkelt för att det inte behöver däcktryck för att bära bilens vikt.



Vi har sett prototyperna tidigare och Michelin har jobbat på lösningen med det luftlösa däck under längre tid. Planen från början var att den nya produkten UPTIS skulle rulla ut på marknaden om ungefär ett år. Men genom ett samarbete med DHL i Singapore kommer den nya konstruktionen att kunna testas ute i verkligheten redan nu.

Konceptet bakom produkter såsom Michelin UPTIS är intressant, allra mest då punkteringar kommer bli ett minne blott. Nu kanske du tänker att ”men jag har ju inte haft en punktering sedan potthålet på gränsen mellan Österrike och Italien 2002 (självupplevt!)” och att den där uppfinningen mest är ett spel för galleriet. Mm, så kan det vara för privatbilister i länder med hyfsade vägar. Kanske. Att målbilden varit en annan för Michelin är tydlig, inte minst då man nu presenterar sitt samarbete med DHL Express i Singapore.



Under slutet av 2023 är tanken att 50 paketbilar (med vilka man genomför den sista leveransstegen för en försändelse) ska monteras med den nya däcktypen, där däcktrycket har ersatts med vad som enklast kan uttryckas som däckkrar. Enligt Michelin skrotas 20 procent av däcken i förtid på grund av punkteringar, däckexplosioner, ojämnt slitage och dåligt däcktryck. Genom att bygga bort dessa felkällor finns möjligheten att bilen rullar oftare och att paketen har större möjlighet att komma fram i tid.

Tekniken är intressant, men det är nog bra att det handlar om ett pilotprojekt. Vi på Teknikens Värld skulle gärna se fler liknande pilotprojekt, helst i delar av världen där vägarna inte är silkeslena som de är i Singapore. För vad händer om man kör med öppen däckside på grusväg eller i regnslaskigt höstrusk. Hur påverkas komforten, hur påverkas slitaget, hur lång är livslängden jämfört med dagens däck, hur tunga blir UPTIS-däcken, hur påverkas rullmotståndet och därmed energiförbrukningen samt hur svåra är de att tillverka? Hur mycket dyrare blir de är också en högst relevant fråga, inte minst om man ska räkna på det för en hel fordonsflotta. Konceptet är intressant, men det väcker som synes en hel del frågor. Hoppas att pilotprojektet kan svara på några av dem.

MICHELIN UPTIS

UPTIS står för Unique Puncture-proof Tire System, ett luftlöst däck som presenterades redan 2019 som ett samarbete med General Motors. Planen, en del av Michelin Vision, är att produktserien ska nå personbilsmarknaden 2024 och första testerna kördes på Chevrolet Bolt EV.

Målbilden med UPTIS har enligt Michelin och General Motors varit att skapa ett däck som är helt punkteringssäkert och som kräver minimalt underhåll. Inga däcktryckskontroller, inte heller några stillastående bilar på grund av punktering. Samtidigt menar Michelin att råvaruåtgången blir mindre, sett i ett större perspektiv då varken reservhjul eller ersättningsdäck kommer att behövas. Enligt Michelin skrotas runt 200 miljoner däck i förtid årligen på grund av punktering eller liknande skador, vilket tekniken bakom UPTIS skulle kunna bygga bort.



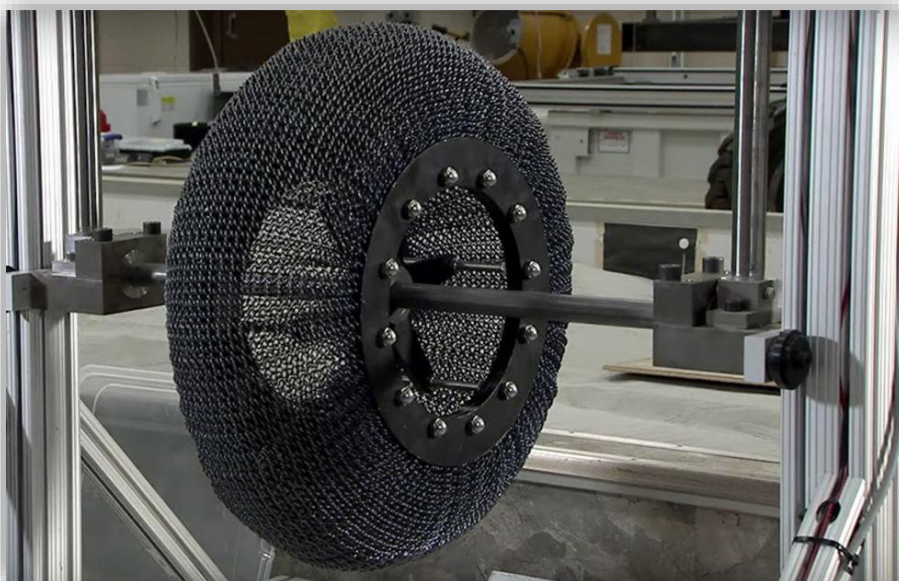
Linus Pröjtz



Michelins luftfria däck lanseras 2024
Tas fram tillsammans med GM



Luftfria däck går i produktion
Kommer att tillverkas av Polaris



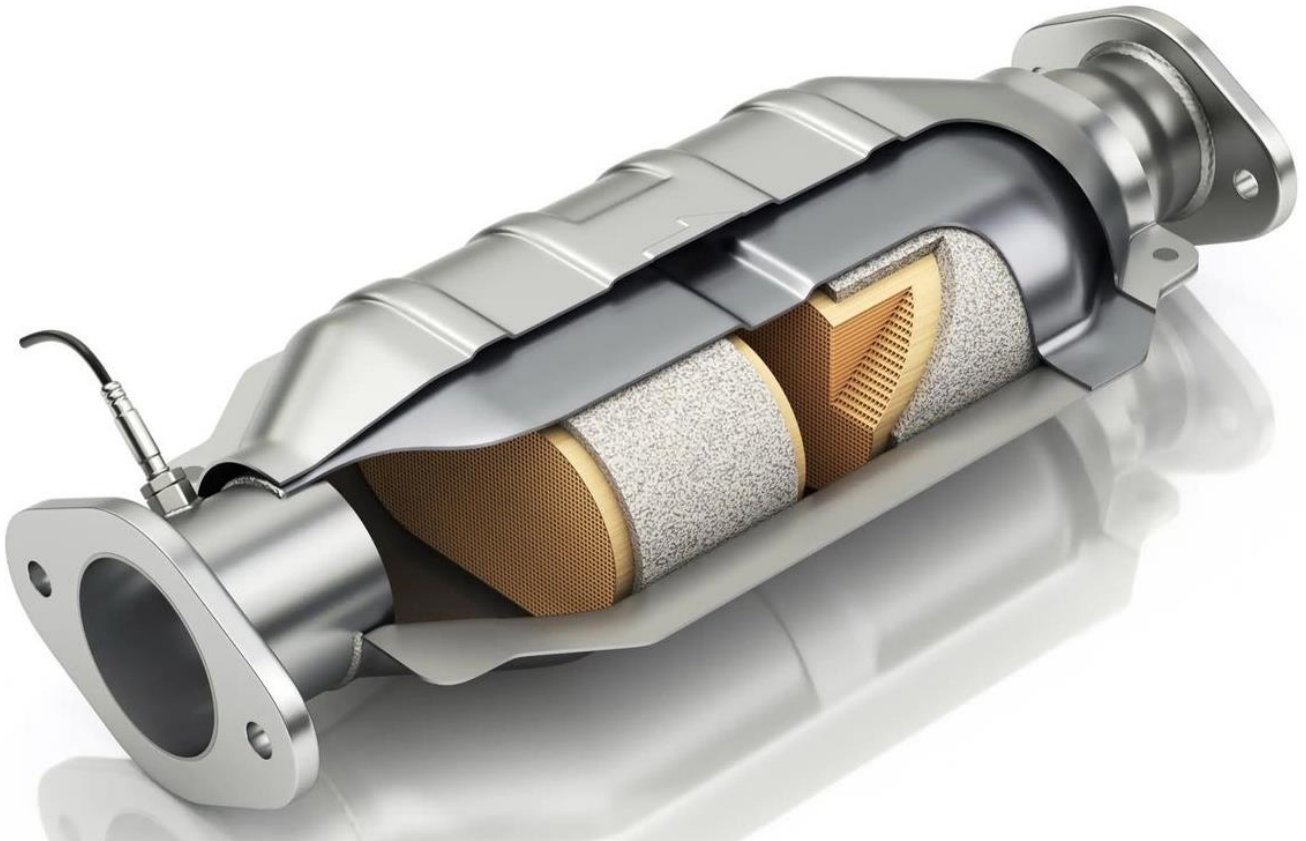
Kolla in NASA:s superelastiska däck
Slipp att få punktering på Mars



9. Stölder av katalysatorer fortsätter att öka

AV BOBBY GREEN 2023-01-23 KL 12:30.

Oj! Vilken överraskning!



Förra året stals det 7791 katalysatorer vilket är en ökning med två procent jämfört med 2021. Det är främst under sista kvartalet stölderna har ökat och i december registrerades det näst högsta antalet stölder sedan mätningarna drog igång 2020. Skadekostnaderna för katalysatorstölderna landade 2022 på 145,7 miljoner kronor. De mest drabbade bilarna finns i Stockholm där 3110 stölder inträffade och det är mest Toyota som drabbas, i synnerhet modellen Prius. Tjuvarna vill som alltid komma åt de ädelmetaller som finns i katalysatorerna. Sedan 2018 har råvarupriset på Rodium och Palladium ökat med runt 60 procent.

När det gäller stölder av bildelar som exempelvis strålkastare, navigationssystem och airbags/rattar har dessa minskat med 16 procent jämfört med 2021 till 1721 stölder. Men kostnaderna för stölderna har ökat och förra året landade dessa på 194,6 miljoner kronor. Det mest drabbade märket här är BMW följt av Volvo, Mercedes och Volkswagen.



Bobby Green



Katalysatorstöldrarna har ökat med 10.000 procent på två år



Katalysatorstölder fortsätter att öka



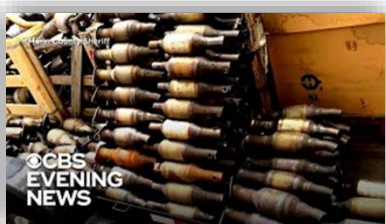
Det sker flest bilstölder i Götene kommun



Man gripen för häleri efter fartkamera-stölder



Nu kan du beställa katalysatorskydd direkt från Toyota



Det stjäls fortfarande sjukt många katalysatorer

10. Bonusregn över Mercedes anställda: Över 80 000 kr

Publicerad 2023-01-20 12:22. Text Erik Söderholm.

Det är inte ovanligt att anställda på stora biltillverkare får någon form av årlig bonus. Men det senaste bonusbeskedet från Mercedes sticker ut i mängden.



Över 90 000 anställda på Mercedes får en rekordhög bonus.

Totalt är 93 000 anställda på Mercedes berättigade till en rekordhög bonus. Tack vare att företaget gjort en rejäl vinst, inte minst på grund av att Mercedes fokuserat mer på att bygga dyra och eldrivna lyxbilar än billigare instegsmodeller, får nu de anställda upp till 81 500 kronor i bonus.

Det tidigare rekordet för Mercedesanställda låg på 72 100 kr, och förra året hamnade bonusen på 67 000 kr.

– Med den största vinstutdelningen i företagets historia vill vi tacka våra kollegor för enastående engagemang, säger Sabine Kohleisen, personalchef på Mercedes, i ett uttalande.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Julklappen: Här får de anställda 25 000 kr i bonus



Mercedes julklapp: Så hög bonus får de anställda



Volvos besked: Bonusen är tillbaka – så mycket får de anställda



Volkswagens bonusfest bonusfest: Så mycket extra får de anställda

11. Nu finns Ford Mustang som likbil

AV Marcus Berggren 19 Januari, 2023.

Elektrifieringen har inneburit att allt fler segment gör övergången från fossilt till elektriskt. En trend på senare tid har varit att börja erbjuda eldrivna likbilar. Den senaste i ledet är Ford Mustang Mach-E.



Det är det brittiska företaget Coleman Milne som har lagt vantarna på en Mach-E och konverterat den till åkdon för de döda. Bilen har även fått ett helt nytt namn – Etime.

Stämning att ta på

Begravningar är i regel inte särskilt högljudda tillställningar, åtminstone inte i vår del av världen. Av den anledningen framstår en eldriven likbil som väldigt lämplig, även om bilarna inte rullar särskilt långt.

Etime erbjuds med ratten på både rätt och fel sida och får det lilla Mach-E-batteriet – det som är på 75 kWh. Det innebär en räckvidd på strax över 30 mil i likbilsutförande medan 10 till 80 procent laddning tar strax under 40 minuter.

Mustang med mycket utrymme

Likbilen Etime bjuder på generösa utrymmen – bilen får plats med tre kistbärare och har utrymmen för personliga ägodelar. Baktill finns det plats för en kista som kan beskådas genom de helt enorma fönstrena.

Framtill möts man av en sedvanlig Mach-E-interiör. Etime får Fords vanliga infotainment-system bestående av en 15,5-tums skärm, backkamera samt en rad säkerhetssystem för att minimera risken att de som kör bilen eventuellt tvingas åka där bak i framtiden.



Bilen är över 6 meter lång.

Etive finns även som limousine med plats för sju passagerare och kan fås med skiljeväggar i glas på insidan.

Båda bilarna får Coleman Milnes treåriga garanti plus garantin från Ford samt åttaårig batterigaranti.

Den totala längden på likbilen är 6,3 meter medan limousinen är 5,8 meter lång. Vad bilarna går loss på har ännu inte kommunicerats men de går att beställa här.

Läs även: [Tesla Model 3 – nu som likbil.](#)

Läs även: [Peugot 208 som likbil.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

13. ASA 1000 GT

Publicerad 12 augusti 2021 (uppdaterad 14 augusti 2021).

Text Mårten Carlsson.

Den nätta sportcoupén som i hemlighet var en Ferrari!



Det hela började i slutet av femtiotalet med att ett gäng ingenjörer hos Ferrari tog fram en liten budgetsportbil - med fyrcylindrig motor.

Men det skedde inte bakom ryggen på Enzo Ferrari - ingen gick bakom ryggen på Il Comendatore. Tvärtom var han den som drev på projektet, men det var underförstått att det inte skulle stå Ferrari på den.

Första prototypen gjordes 1959 och kallades tipo 854 - 800cc 4 cylindrig. Fast den kom mest att kallas "Ferrarina" främst av Enzo själv som blev så förtjust i den att han använde den ofta som bruksbil.

Nästa steg blev att göra en bil som var mer produktionsmässig. Den nya prototypen visades 1961.

Motorn hade nu borrats upp till 1 032cc och det var en intressant liten pjäs. I korta drag kan man säga att man mejslade ut fyra cylindrar ur den stora Colombo V12:an.

För chassi hade man den tidens största expert i lönelistan - Giotto Bizzarrini. Han höll samtidigt på med en ny racerbil hos Ferrari, den kommande 250 GTO. Så den nya Ferrarinnan fick ungefär samma uppbyggnad. För design vände man sig till Bertone och där tog en ung Giorgetto Giugiaro sig an uppdraget. Bertone fick dessutom kontraktet att bygga de färdiga karosserna i aluminum. Upplägget med att sälja en enklare mindre sportbil från Ferrari - som inte fick heta Ferrari sägs varit följande.



Vid den här tiden var Ferrari ett av de största och mest framgångsrika namnen på tävlingsbanorna. Man segrade i nästan allt men det kostade också en hel del att driva cirkusen. Tanken var att intäkterna från den här modellen skulle skjutas in i Scuderia Ferrari. Man hade en plan att sälja 3-4 000 bilar om året.

Så började man leta efter någon som kunde bygga bilarna med, Ferrari själva kunde inte. Och för den delen så skulle det ju inte vara en Ferrari heller så det blev lite komplicerat.

Enzo fick napp i sin stora bekantskapskrets - Niccolò De Nora drev ett stort företag som sysslade med elektrokemi. Med hjälp av Bizzarrini och några andra ingenjörer från Ferrari satte man upp ASA - Autocostruzioni Società per Azioni för att hantera Ferrarin som inte fick heta Ferrari.

Den nya ASA 1000GT hade premiär på Turinmässan 1962, men det dröjde ända till 1964 innan det började rulla ut några bilar från ASA.

Chassi och motorer gjordes hos Ferrari, sattes ihop hos ASA och sen åkte de halvfärdiga bilarna till Bertone för kaross och slutmontering.

Det fungerade tills Bertone drog sig ur efter bara färdigställt tio bilar. Dom hade dock hunnit göra två exemplar av en snygg cabrioletmodell på ASA:n - med kaross i glasfiber istället för aluminium.

Ny karossleverantör blev Ellena, som ju redan hade en hel del uppdrag åt Ferrari.

Man var noga med att tvätta bort all koppling till Ferrari - ingen märkning eller något som påminde om Ferrari fick synas, den skulle inte heller säljas genom Ferraris agenturer. Det gick inte ens att beställa den i rött!

ASA 1000GT var en avancerad bil. Rörramschassi, skivbromsar runt om, aluminiumkaross och en pigg motor med dubbla fyrportsförgasare från Weber - det här var en mini-GTO.

Nästan 100 hästkrafter ur en liters motor var nånting enastående, och bilen fick snabbt beröm för sina goda egenskaper.



Men två egenskaper var mindre bra - priset, och att den såldes under ett helt okänt namn. Den skulle ju inte säljas genom någon Ferrarihandlare, men de flesta gjordes det ändå.

De flesta ASA-bilarna hamnade hos Luigi Chinatti som var Ferraris agentur i Amerika. Där kostade den lilla bilen nästan 6 000 dollar - drygt 50% mer än en ny Corvette med insprutningsmotor.

ASA 1000GT var ju från början tänkt att sponsra Ferraris tävlingsverksamhet. Men man kunde ju inte låta bli att undersöka hur ASA skulle kunna hävda sig på banorna.

Giotto Bizzarrini experimenterade med ett par tävlingsvarianter, som ASA 1000GTC med lite nedbantad motor (998cc) Karossen gjordes av Drogo.

Lite senare - 1966, gjordes en 1300-variant av GTC. Samt några 411 Berlinetta som var mer baserad på standardkarossen.

I Bizzarrinis regi gjordes också fyra stycken bilar som kallades RB613. Dom hade glasfiberkaross och en rak sexa, som i princip var halva V12:an från en GTO.

För formen stod Luigi Chinetti som inte bara var bilhandlare - han var inte helt främmande inom formgivning heller.

ASA stängde kontoret 1967 - det blev aldrig den framgång man hoppats på. Tävlandet gav inte heller något drag åt märket.

Trots att det var en enastående bil gick det trögt. Några 3 000 bilar om året blev det aldrig tal om, man hade byggt ungefär en bil i veckan som mest.

Chinetti stod med flera osålda bilar som kom att slumpas ut för underpris ända fram till 1973.

Sen kom ett par stycken att byggas ihop av överblivna delar runt 1970.

Så hur många som gjordes är något oklart, men siffran är under 100 stycken, racerbilarna inkluderat.



ASA 1000 GT Spyder 1963.

14. Norge gör det igen – Solbergs tar hem ROC Nations Cup

Publicerad: 2023-01-28 17:23. Text: Mattias Persson.

Förväntningarna var stora på det svenska laget inför lördagens Race of Champions Nations Cup, men till slut blev det ändå Norge högst i topp igen när Petter och Oliver Solberg var snabbast runt Pite Havsbad för andra året i rad.



Det norska jublet var stort efter målgång, när Oliver Solberg avgjorde i finalen mot ett något oväntat motstånd i form av det ganska löst sammansatta Team All-Stars med rallystjärnan Thierry Neuville och Formel 2-mästaren Felipe Drugovich från Brasilien.

Norges väg till finalen inkluderade dessförinnan ett par riktiga skalper. Först slog Solbergs ut Frankrike, med fjolårsvinnaren Sébastien Loeb och ETCR-mästaren Adrien Tambay. Sägas bör att Loeb anlände till Piteå bara kort före start i helikopter direkt från en begravning i hemlandet igår, så han kastades alltså rakt in i tävlingen utan några möjligheter att köra gårdagens träning.

Segern mot Frankrike tog far och son Solberg till semifinal – en semi som i praktiken kändes som en final när man gick upp mot ett visst Team Sweden.

Superduon Mattias Ekström/Johan Kristoffersson var av många segertippade inför Nations Cup, och tog sig också med enkelhet till semi efter att ha slagit ut Team Nordic (Felix Rosenqvist/Tom Kristensen) i kvarten.



”Lillfinalen” mellan Sverige och Norge blev också precis så jämn som man kunde tänka sig: efter två heatsegrar vardera blev det till slut klockan som fällde avgörandet – och där vann Norge med en sammantagen totaltid nka 1,4 sekunder bättre än svenskarnas.

- Min första körning var alldeles för dålig, konstaterade Mattias Ekström. Jag lade ut ett hjul i snöslasket och sen var det kört. Det är alltid surt att förlora, men vi tar nya tag i morgon.

För familjen Solberg visste glädjen dock inga gränser när man i finalen slog All-star-laget och tog hem Nations Cup för andra året i rad.

- Ojoj, utbrast Petter Solberg. Jag har varit väldigt nervös idag. Vi har haft väldigt trevligt hela gänget och det var inte förrän i morse jag kände att det började bli allvar. Den känslan växte under dagen ju längre vi kom. Det har varit så kul och det känns fantastiskt att vinna två år i rad!

Intressant nog avgjordes hela Nations Cup i ett heat där Oliver Solberg gick upp mot Thierry Neuville – teamkamraten hos Hyundai i rally-VM förra året. Efter ett jämnt heat var det till slut Solberg som drog längsta strået och avgjorde motorfesten till Norges fördel.

- Jag måste säga att Oliver räddade mig idag, fortsatte pappa Petter efteråt. Jag visste att han är snabb, men att komma in och möta Ekström och Johan Kristoffersson som vi gjorde i semin... då måste det stämma helt perfekt. Jag är otroligt stolt över det han gjorde där, snabbare än alla oss andra tre med 1,5 sekund i samma bil. Det var ett personligt nederlag, men det får jag väl ge honom!

Oliver stämde in.

- Det var mer nervöst än någonsin idag faktiskt. Vi fick det tuffaste motståndet redan från början och då blir det tufft. Man vet hur perfekt man måste vara. Det känns otroligt att få vinna en gång till med pappa!



Några tips inför morgondagens individuella tävling ville Solberg jr. dock inte bjuda farsan på.

- Jag frågade Oliver hur han körde där ute. Han började berätta om de två första kurvorna, men sedan kom han på sig själv och blev tyst! Inte mycket till hjälp där, skrattade Petter på presskonferensen efter segern.

Mest imponerad är jag personligen av Drugovich, som trots noll tidigare erfarenhet av snö och is kom hela vägen från 30 plusgrader i Brasilien och genomförde en strålande ROC-debut som räckte hela vägen till Nations Cup-final. Ja, till stor del tack vare Neuvilles rallykunnande, men faktum är att Drugovich själv körde riktigt bra och förtjänar ett särskilt omnämnande.

Sämre gick det för våra grannar i öst – Finland slogs ut redan i grundomgången efter en snöplig förlust mot e-sportlaget Team eROC. För F1-stjärnor som Mika Häkkinen och Valtteri Bottas måste det svida att få vika ner sig mot förare från den virtuella verkligheten – dessutom i idealiska nordiska förhållanden.

Bottas och Häkkinen får dock chans till revansch i morgon, när den individuella tävlingen står näst på programmet. Kan det bli svenskt i topp då? Chanserna finns definitivt – särskilt när dagens norrman Oliver Solberg skiftar flagg och kör under svenskt baner. Vem han möter i första omgången? Pappa Petter...



Mattias Persson

15. Mattias Ekström är mästarnas mästare igen!

Publicerad: 2023-01-29 21:53. Text: Mattias Persson.

Det blev svenskt till slut på hemmaplan i Race of Champions – och det var Mattias Ekström som tog sin fjärde seger i den prestigefyllda all star-tävlingen med en storstilad insats på Pite Havsbad.



Ekström vann inför en jublande hemmapublik efter att ha betvingat F1-föraren Mick Schumacher med 2-0 i finalen, och sällar sig därmed till en exklusiv skara namn med fyra segrar i Race of Champions bredvid Didier Auriol och Sébastien Loeb.

Ekströms tidigare segrar kom i Paris 2006, London 2007 och Peking 2009. Triumfen i Sverige kommer därmed 14 år efter den senaste fullträffen i Kina, och är Ekströms första på snö och is.

– Det känns otroligt kul, jag är jätteglad, kommenterade Ekström efter målgång. Jag har varit ganska trött efter Dakarrallyt. Vi hade höga förväntningar där men gjorde inget bra rally, och jag har varit lite nere efter det. Igår (i lagtävlingen Nations Cup) körde jag heller inte bra – men på något sätt tror jag att det hjälpte.

– Jag gick och lade mig tidigt igår, kvart över nio, och hade en bra natts sömn. Jag hade planerat att ta en löptur med Seb (Vettel) i morse, men ställde alarmet sent, skippade rundan och tog en bra frukost. Jag behövde nog bara sova. Nu har jag vunnit en gång i Paris, en gång på Wembley, en gång i Peking och en gång i Piteå. Det tycker jag är lite kul.



Ekströms väg till guldet var dramatisk på många plan, men aldrig hetare än i finalen där en eldsvåda uppstod inne i dalmasens bil mitt under brinnande (ursäktat ordvalet) heat.

– Jag märkte att det började brinna, tittade ner, och tänkte "vad är det som kan börja brinna nu?" Jag antog att det måste vara vindrutevärmern, slog av den, men elden slocknade inte. Jag har lärt mig att man kör till det rasar, så jag fortsatte hålla fullt och släckte med handsken på nästa raka. Jag förlorade inte så mycket tid på det där – men däremot tror jag att min medpassagerare blev lite orolig!

Ekström var märkbart känslös efter segern mot Mick Schumacher – vars far Michael han själv mött (och slagit) i ROC-final två gånger under åren.

– Mick är en fantastisk person. Jag har kört mot hans pappa två gånger i finalen och lärde bara känna Michael genom Race of Champions. Michael är en av förarna jag respekterat mest i den här sporten. Han var alltid ödmjuk när vi träffades, och det är samma sak med Mick. När andra förare frågar om tips ger jag ofta fel svar eftersom jag själv vill vinna, men med Mick är det lite annorlunda. Hans sätt att vara kör över mitt eget ego att vinna.

Schumacher den yngre, som lämnar F1-teamet Haas inför årets säsong för att istället agera reservförare för Mercedes, hade en imponerande dag på Piteås halka och lyckades bäst av alla racingförare.

– Vad vi gör i banracing är väldigt annorlunda mot det Mattias gör, sade Schumacher efteråt. Jag har inte redskapen som rallyproffsen har. Jag behöver helt enkelt fler timmar i den här typen av bilar, men förhoppningsvis kan jag gå till final nästa år också och pressa Mattias mer.

Tuffaste matchen tyckte Schumi jr. dock inte ägde rum ute på banan.

– Tuffast av allt var pingismatcherna på hotellet!

Ekström inledde dagen med att enkelt slå ut amerikanen Travis Pastrana i första omgången, vilket tog honom vidare till en stenhård kvartsfinal mot femfaldige rallycross-världsmästaren Johan Kristoffersson. Efter ett par extremt tigha heat var det till slut Ekström som, med minsta marginal, drog det längsta strået.

– De där två minuterna av stillhet på startlinjen mot Johan, det var den emotionella höjdpunkten idag, förklarar ”Eki”. Det är alltid speciellt att slåss mot honom. Att slå honom med de där hundradelarna betyder mycket. Vi kommer från samma plats och har liknande erfarenheter, och vi vet båda två att vi behöver vara absolut perfekta för att slå varandra en sådan här dag.

Perfekt var ordet. Det är bara att lyfta på mössan och säga grattis, igen, Mattias Ekström – mästarnas mästare.



Mattias Persson



16. Nya regler för F1 2023

11 januari, 2023, kl. 09:45 av Anna Andersson.

Nya regler för F1 2023? Ja visst. Det går knappt en säsong utan att alla regler för F1 ses över, så även 2023.



Så såg startfältet ut till premiären 2022.

Snart är det dags för premiär 2023 och dagens blogg behandlar nya regler för F1 2023.



Guanyu Zhou med en otäck olycka på Silverstone 2022.

Säsongen startar i Bahrain den 5 mars 2023, dessförinnan genomförs tre dagars **F1 testing** i Bahrain och även om det finns nya regler för F1 2023 så är de absolut inte lika omfattande som inför 2022.

Då var det en regelrevolution.

Nu är det snarare en evolution.

Kommer det nya regler för F1 2023?

Den viktigaste förändringen inför 2023 är att lägsta höjden för golvet höjs med 15 mm, tanken var först att det skulle höjas med 25 mm men det gick inte ställen med på. Även den lägsta höjden för diffusorn har anpassats.

Andra förändringar är att lägsta vikt för bilen går från 798 till 796 kg, det bli en ny lägsta temperatur för bränslet samt att budgettaket sänks från cirka 142 miljoner dollar till 135 miljoner dollar.

I fjol straffades Red Bull för att stallet 2021 hade spenderat 145 miljoner dollar (vilket var 2 miljoner dollar för mycket) och de fick böta sju miljoner dollar, samt minska tiden för de aerodynamiska testerna med 10 procent. Det är en märkbar minskning eftersom den tid som teamen får använda vindtunneln och CFD för att testa aerodynamiken är begränsad.

Den baseras på vilken placering stallet kom i VM 2021. Läs mer här.

Samtliga ovan nämnda förändringar är sådant som ingen av oss ser när vi tittar på Formel 1.

Sex F1-sprinter 2023

Det vi däremot kan notera, är att det blir fler lopp än någonsin. **F1 2023 bjuder på en kalender med 23 lopp i nuläget** och sex av helgerna 2023 är **sprintheleger**.

Det är dubbelt så många som 2022. Mer om det läser du i länken om sprintheleger ovan.

En annan förändring är att DRS kan användas snabbare efter en omstart. Från och med 2023 får DRS, vid utvalda tillfällen, användas från det första fria varvet efter en omstart.



*Hulken är tillbaka – nu kör han för Haas.
Fotot är från premiären 2022 när han tävlade för Aston Martin.*

Tanken är att bilarna ska ligga närmare tillsammans, vilket gör att DRS ska leda till mer spänning och aktion på banan. Eftersom man inte är helt överens kring om det blir bra eller om det blir mer ett kaos så kommer detta enbart att testas vid två av de sex sprinthelgerna, vilka är inte bestämt än.

Efter Zhou Guanyus otäcka olycka på Silverstone har också testerna för halon blivit hårdare och ytan för sidobackspeglarna ökat.

Nya regler för bestraffningar i F1 2023

En annan förändring som ska göra det enklare för oss som tittar handlar om bestraffningarna i starten av loppet. Det straffkaoset är något som irriterat många av oss.

En förare som under en helg får femton platsers bestraffning eller mer placeras bakom sista inkvalade förare. Här är ett exempel:

Om Max Verstappen kvalar in på pole position, men får en bestraffning på 15 platser (typ byte av motor och växellåda) kommer han inte att starta från plats 16 utan längst bak. Är det flera förare som har samma bestraffning så rangordnas de sinsemellan, efter sina kvalresultat. Då hamnar alltså Verstappen som var snabbast i kvalet före en förare med samma bestraffning och kan då slippa sista startplats. Han hamnar dock inte före en förare som inte har någon bestraffning.

Detta är för att det ska bli enklare, frågan är väl hur det fungerar i praktiken?

När det gäller just motorbestraffningarna pågår en diskussion mellan FIA och representanter för de olika teamen. Ett förslag väntas i slutet av januari och det kan betyda att vi får en förändring till säsongstarten.

Kort om F1

Den 6 februari presenterar Williams sin bil. Än så länge är de först ut. Vilka team som har satt sina [lanseringsdatum för 2023 kan du se här](#).

I veckans avsnitt av [Plattan i Mattan](#), vår F1-podd, snackar vi med Charlie Höggstam. Han har tidigare varit F1-mekaniker för flera stall och han berättar om hur det egentligen går till under en F1-helg. Missa inte det!

En annan nyhet handlar om att Andretti och Cadillac vill till F1. Det kunde du läsa om för ett par dagar sedan och om du missade det finns inlägget om [Andretti Autosport](#) här.

Just nu lägger jag en del tid på [Rally Dakar](#) och i går var den en otäck olycka med Carlos Sainz, pappa till F1-föraren Carlos Sainz. [Han klarade sig bra, trots en rejäl kullerbytta](#), du kan se bilderna och höra hans kommentarer i länken ovan.

SLUT