



Maybach Zeppelin DS 7 1930-34.

- 1. Subway ska erbjuda macka och snabbbladdning för elbilister**
- 2. I sommar börjar bygget av Scout Motors fabrik**
- 3. VW skrotar tysk elbilsfabrik och bygger en i USA**
- 4. Elbilmärkena som bränner 247 000 kronor i minuten**
- 5. Kinesiska BYD förlorar 190 miljarder i värde**
- 6. Nissan har stora problem**
- 7. USA utreder Tesla för rattar som lossnar**
- 8. Lamborghinis nya monsterbil**
- 9. Lexus RZ 450e mot konkurrenterna: Pris, räckvidd och laddning**
- 10. Nya Hyundai Kona Electric är större och går längre**
- 11. DB Schenker ska prova ellastbilen Volta Zero skarpt i 18 städer**
- 12. Snålvargen sikad i Bremen**
- 13. Hundra år av traditionellt Maybach-märke**
- 14. Grattis Ambassador**
- 15. Formel 1**



1. Skippa macken - Subway ska erbjuda macka och snabbladdning för elbilister

Skriven av Kristofer Rask

Publicerad 2023-03-06

Att kunna ladda på macken är en allt vanligare möjlighet när bensinstationerna börjar satsa på snabbladdning i allt större utsträckning. Nu vill smörgåskedjan Subway inte vara mycket sämre.



Istället för att du ska svänga in på macken, vill Subway istället att du svänger förbi deras restaurang för en macka när du behöver snabbladda. Det är Subway i USA som visat upp planer på nya snabbladdningsstationer kompletta med kedjans smörgåsrestaurang.

Med hjälp av laddningsoperatören GenZ EV Solutions ska man bygga upp ett nätverk av Subway-oaser. Det nya konceptet Subway Oasis kommer utöver restaurang och snabba laddare också ha plats för picknick-bord, wifi, toaletter och grönytor med lekplatser.

Subway ska öppna de första pilotanläggningarna i USA under detta året.

– Vi utforskar ständigt nya sätt att förnya och överträffa våra gästers förväntningar med en bekväm upplevelse av hög kvalitet. Vårt partnerskap med GenZ EV Solutions är en vinst för våra gäster, våra franchisetagare och vår planet. Det skapar en plats för förare att ladda sina elbilar medan de njuter av sin favorit Subway-smörgås, säger Mike Kappitt, Chief Operating and Insights Officer på Subway.

Om Subway kommer ta vidare konceptet till Sverige återstår att se.



Kristofer Rask



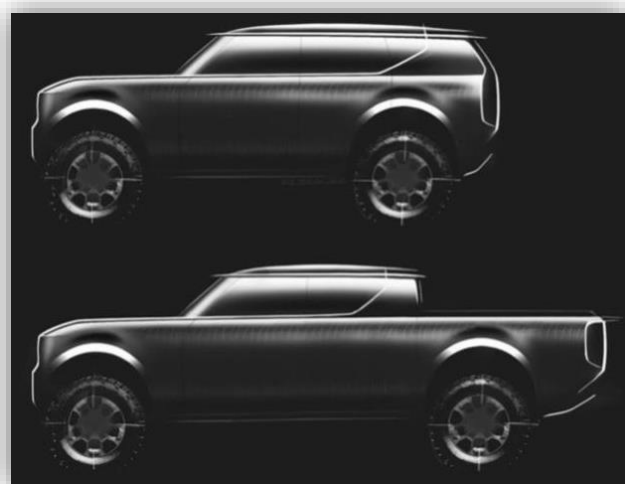
2. I sommar börjar bygget av Scout Motors fabrik

AV BOBBY GREEN. 2023-03-06 KL 08:30

De första exemplaren börjar tillverkas 2026.



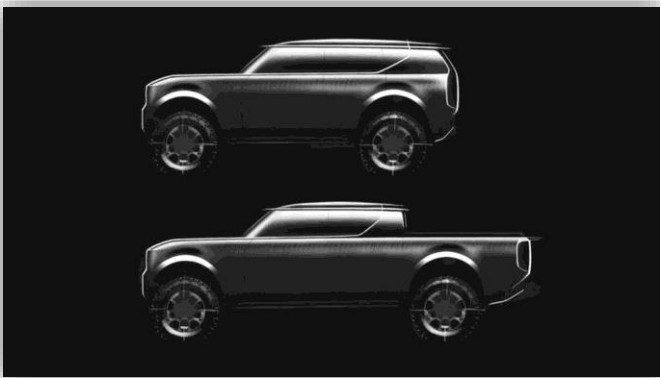
I samband med att Scout Motors bekräftar att de investerar två miljarder dollar i en ny fabrik i South Carolina får vi nya teaserbilder på den kommande eldrivna suven och pick-upen. På fabriken kommer runt 4 000 personer att jobba och 2026 ska serietillverkningen av bilarna dra igång. Det kommer finnas kapacitet för att tillverka över 200 000 bilar om året när man kör på för fullt.



**Scouts modeller baseras inte på MEB-plattformen
Ska bli riktiga offroad-maskiner**



**Teaserbild på Scouts kommande SUV
Ser rejäl ut**



**Volkswagen ska väcka liv i namnet Scout igen
Och använda det på eldrivna suvar och pickuper**



**Audi har eldriven SUV som ska utmana Defender på gång
Och G-Klass**



Bobby Green



3. VW skrotar tysk elbilsfabrik – och bygger en i USA

PUBLICERAD: 2023-02-28

Med den så kallade Trinity-fabriken i hemstaden Wolfsburg skulle Volkswagen möta konkurrensen som Tesla visade med effektiviteten i sin tyska fabrik utanför Berlin.

Planerna lades fram av dåvarande chefen för Volkswagenkoncernen Herbert Diess och sågs som nästa steg i satsningen på att bygga elbilar.



Tidigare Volkswagenchefen Herbert Diess presenterade planerna på Trinity-fabriken i Wolfsburg.

Namnet kom från projektet Trinity som 2026 skulle mynna ut i en ny flaggskeppsmodell i form av en slank och tekniskt avancerad sedan.

Men den har åkt tillbaka till ritbordet och ryktas nu istället bli en elsuv. Och Trinity-fabriken blir inte av alls.

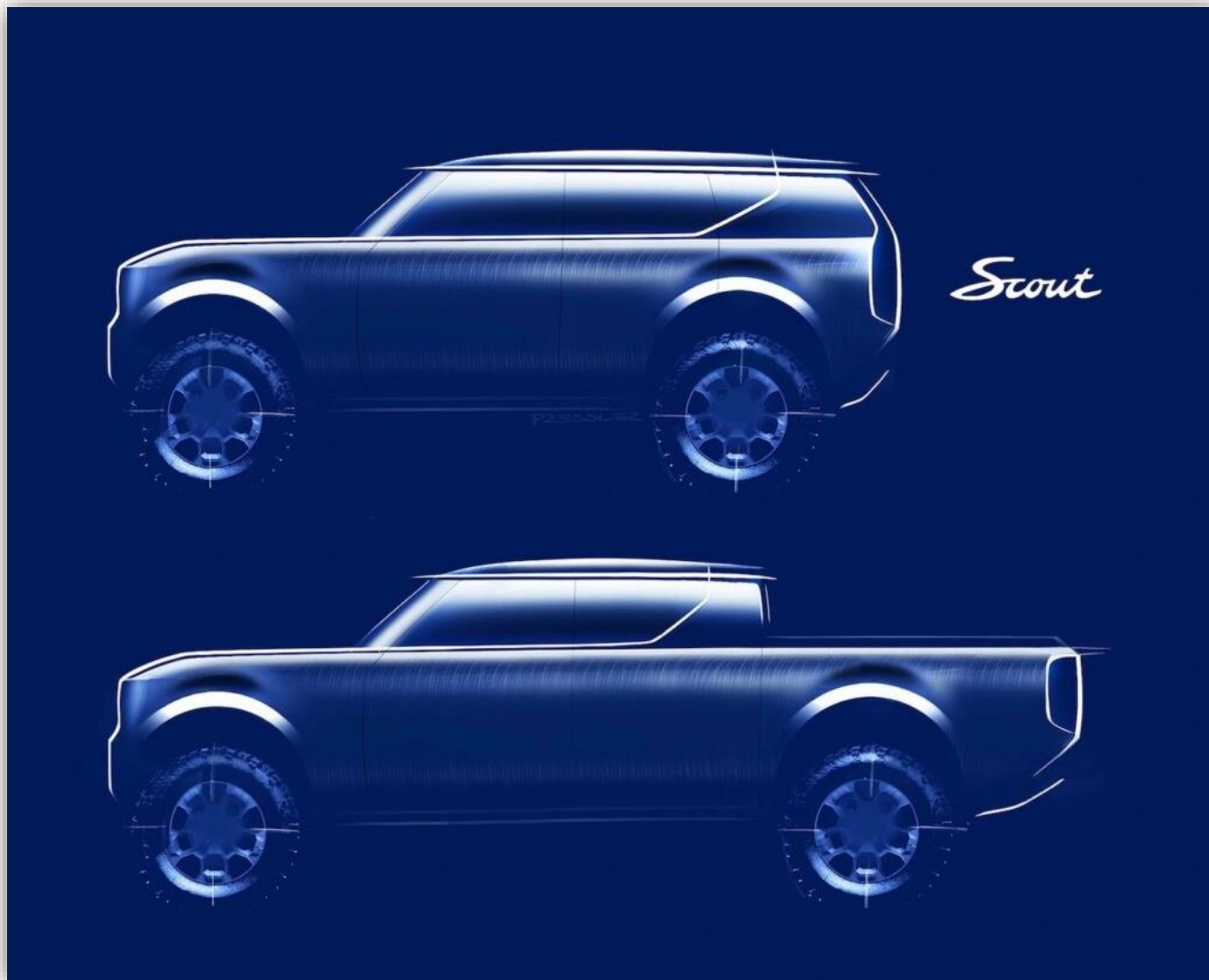
Det meddelar Volkswagenens finanschef Arno Antlitz.

-Vi kommer inte bygga någon ny elbilsfabrik i Europa utan ställa om de redan befintliga, säger Arno Antlitz till den tyska utgåvan av Business Insider.

Redan tidigare har den nya ledningen kring Oliver Blume, som även är chef för Porsche, uttryckt tvivel kring planerna på en ny fabrik.

Häromveckan meddelades också att 22 000 av de över 60 000 medarbetarna i Volkswagens huvudfabrik i Wolfsburg ska omskolas för att bygga elbilar.

På andra sidan Atlanten ser planerna däremot annorlunda ut. Där planerar Volkswagen en ny elbilsfabrik som få ska bygga elsuvar och pickuper under märket Scout.



Skisser av modeller från Scout

Sedan 2020 äger Volkswagen rättigheterna till namnet Scout som fram till 1980 satt på modeller som tillverkades av amerikanska Harvester.

Det har ryktats om att Foxconn skulle stå för tillverkningen av modellerna från Scout. Nu står det alltså klart att Volkswagen istället väljer att bygga en egen fabrik för det.

En orsak till beslutet kan vara det stora subventionspaket för satsningar på grön energi som nu lockar investeringar till USA.

Även svenska Northvolt har sagt att de kan komma att pausa planerna på en batterifabrik i Tyskland för att först satsa på en i USA.

Ytterligare en som uttryckt intresse för en fabrik i USA är Audis chef Markus Duesmann.

Enligt tyska Frankfurter Allgemeine Zeitung kan även elbilar från Audi komma att byggas i Volkswagens nya amerikanska fabrik.



Carl Undéhn

4. Elbilmärkena som bränner 247 000 kronor i minuten

PUBLICERAT 07/03/2023 AV MATHS NILSSON

De nya elbilsföretagen bränner pengar i en rasande takt. Under 2022 gick 130 miljarder kronor upp i rök i de största företagen. Det motsvarar 247 000 kronor i minuten. Mest av alla brände Rivian, Nio, Lucid och Polestar. Nu måste flera av företagen fylla på sina kassor med nya miljarder om de ska överleva.



Att starta ett nytt bilmärke hör till det svåraste som går att göra. De flesta försök misslyckas – men Teslas enorma framgång har banat väg för många nya startups som vill revolutionera marknaden och upprepa Teslas otroliga resa.

Under 2020 och 2021 hade investerarna enorma förväntningar på de nya elbilsföretagen och aktiekurserna ökade med 100-tals procent på världens börser. **Men under 2022 sprack elbilsbubblan** och de flesta av företagen tappade 70-80 procent av sitt marknadsvärde.

Under inledningen av 2023 steg många av aktierna, men de senaste veckorna har optimismen avtagit i takt med att bolagen kommit med sina kvartalsrapporter och utfallet för hela 2022. Anledningen är lätt att förstå: Samtliga större elbilsföretag bränner pengar i en oroväckande snabb takt.

En ny kartläggning som Carup har gjort visar att bolagen tillsammans gjorde en förlust på 130 miljarder kronor under 2022. En siffra som är svår att ta till sig, men det innebär att 356 miljoner kronor om dagen gick upp i rök. Det är samtidigt småpengar jämfört med att nästan 11 000 miljarder kronor försvann när börskurserna gick ner i elbilstillverkare under 2022. Tesla har nu återhämtat en stor del av det tappet.

LÄS MER: [Blodbad att vänta i bilbranschen](#)



Rivian gjorde en förlust på 2,9 miljoner kronor per bil, mest av alla.

Störst förlust av alla gjorde Rivian som satsar på att bygga lyxiga pickuper, SUV:ar samt transportbilar till Amazon. 70,7 miljarder kronor gick upp i rök under 2022. Som tur är har Rivian en stor kassa att ta av, hela 121 miljarder ligger i kassakistan. De pengarna kommer av allt att döma räcka under 2023. Rivian lyckades växa rejält och levererade 24 337 bilar. Att räkna på förlust per bil är ganska orättvist, men samtidigt ett mått som gör förlusterna mer gripbara: 2,9 miljoner kronor per såld bil förlorade Rivian.



Nio satsar hårt med nya modellen EC7, men det är dyrt att slå sig in som premiummärke. Förlusten per såld bil är i sammanhanget låga 193 000 kronor.

Nio är en kinesisk elbillstillverkare som verkligen är på offensiven och satsar hårt på att slå sig in i premiumsegmentet och har kommit en bra bit på väg. Men det kostar på att växa och försöka slå sig in i bilvärldens finrum. Nio levererade 122 486 bilar förra året och förlusten blev 23,6 miljarder kronor. Dessutom ökade Nios förluster i det fjärde kvartalet trots ökande försäljning. Med 34,8 miljarder kronor i likvida medel finns risk finns att bolaget kan behöva nya pengar redan under 2023.



Lucids vd Peter Rawlinson fick endast ut 7 180 bilar fabriken ifjol, det var en besvikelse.

Lucid hade ett riktigt motigt 2022 och missade sin produktionsmål på 20 000 bilar grovt. Endast 7 180 bilar levererades ut från fabriken. På varje bil som Lucid sålde blev förlusten 1,9 miljoner kronor. Det kan låta mycket att ha 18 miljarder kronor i kassan, men när Lucid försöker växa kommer inte pengarna att räcka långt. Sannolikt måste Lucid ha påfyllning i kassan redan under andra halvan av 2023. Elon Musk har varnat för att företaget kommer att gå i konkurs, men Lucid har kapitalstarka huvudägare: Saudiarabiska oljefonden satsar hårt på elbilar.



Polestar och vd Thomas Ingenlath har många spännande modeller på väg ut. Men trots att bolaget inte äger egna fabriker och levererade hela 20 000 bilar i fjärde kvartalet kostar tillväxten på.

Polestar äger inga egna fabriker utan hyr in sig hos Volvo Cars och Geely. Det borde leda till ett lägre kapitalbehov, men bolaget är ändå i behov av mycket kapital för att hålla verksamheten igång. Under 2022 överträffade Polestar målet något och levererade 51 491 bilar. Sista kvartalet levererades hela 21 000 bilar. Förlusten för helåret blev 13,5 miljarder kronor, motsvarande 260 000 kronor per såld bil. Företaget fick ett villkorat lån på nästan 17 miljarder kronor i slutet av 2022 från Volvo Cars och Geely, men snart är de pengarna slut. Med dagens burn rate kommer Polestar att behöva nya pengar någon gång i mitten av 2023. Polestar undersöker nu om de ska ta in nya pengar genom ytterligare lån eller om det kan bli en nyemission.



*Tesla fick harva i 17 år och brände 100 miljarder kronor.
Men det tjänar Elon Musks bolag in på ett halvår numera.*

Men när verksamheten börjar skala kan det gå snabbt uppåt till lönsamhet. Tesla brände omkring 100 miljarder kronor på negativt kassaflöde och hade en ackumulerad förlust på nästan 50 miljarder kronor innan bolaget blev lönsamt 2020. Bolaget drevs under 17 år med enorma förluster. Nu är det bilbranschens mest lönsamma företag och verksamheten gjorde en vinst på 200 miljarder kronor förra året – mer än vad de andra företagen brände tillsammans förra året. Sannolikt krävs minst lika stor uthållighet för många av de nya elbilsföretagen – men alla kommer knappast att klara de enorma utmaningarna som krävs.

Så mycket pengar brände elbilsföretagen 2022

Fisker

Levererade fordon: 0

Omsättning: 3,5 miljoner kronor.

Förlust: 5 726 miljoner kronor

Kassa: 7 704 miljoner kronor

Lordstown

Levererade fordon: 3

Omsättning: 2 miljoner kr

Förlust: 2 950 miljoner kronor

Kassa: 1 270 miljoner kronor

Lucid

Levererade bilar: 7 180

Omsättning: 6361 miljoner kronor

Förlust: 13 645 miljoner kronor

Kassa: 18 156 miljoner kronor

Nio

Levererade bilar: 122 486

Omsättning: 74 888 miljoner kronor

Förlust: 23 617 miljoner kronor

Kassa: 34 800 miljoner kronor

Polestar

Levererade fordon: 51 491

Omsättning: 25 752 miljoner kronor

Förlust: 13 452 miljoner kronor

Kassa: 10 187 miljoner kronor

Rivian

Levererade bilar: 24 337

Omsättning: 17 343 miljoner kronor

Förlust: 70 689 miljoner kronor

Kassa: 121 000 miljoner kronor

Men de här två gjorde stora vinster 2022**Tesla**

Levererade bilar: 1 313 851

Omsättning: 852 093 miljoner kronor

Vinst: 200 686 miljoner kronor

Kassa: 232 055 miljoner kronor

BYD

Levererade bilar: 1 857 379 (helår 2022, laddbydrider + elbilar)

Omsättning (halvår2022): 227 000 miljoner kronor

Vinst (halvår2022): 5 428 miljoner kronor

(halvårssiffror fram till 30 juni 2022 som ej går att jämföra med helår)

Källa: Bolagens kvartalsrapporter

BYD startades precis som Tesla 2003 och är nu både lönsamt och snabbväxande.

**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

5. Kinesiska BYD förlorar 190 miljarder i värde

Av Marcus Berggren

7 Mars, 2023

Kinesiska BYD, som nyligen penetrerat den svenska marknaden, har ingått i ett priskrig i Kina. Kriget har triggats av Teslas prissänkningar, något som har ställt till det även för några av de mest etablerade av kinesiska märken.



Det blir ett allt tuffare klimat för en rad elbilstillverkare.

Sedan början av februari har BYD:s aktie på den amerikanska marknaden sjunkit med 14 procent, vilket motsvarar 18 miljarder amerikanska dollar eller 188 miljarder svenska kronor. [Det rapporterar amerikanska Bloomberg.](#)

BYD är inte ensamma

Under samma period har Tesla ökat med 9 procent, medan snittet för en rad elbilstillverkare var en minskning på 9 procent.

BYD har sänkt priserna rejält, något som skapar en hel del skepticism inom finansbranschen. Märket sänker priserna i syfte att öka efterfrågan.

Det är en direktrespons på Teslas prissänkningar, något som både kinesiska [Nio](#) och [Xpeng](#) har tagit efter.

Warren Buffet, som äger 500 miljoner amerikanska dollar av BYD-aktier har även börjat sälja av sin andel, något som skapar efterdyningar.



BYD har länge varit attraktiv på aktiemarknaden.

Den som väntar på något gott

De prissänkningar som diverse biltillverkare kommer med gör att konsumenter avvaktar ytterligare i hopp om fler prissänkningar.

Det ställer till det för biltillverkare då vinstmarginalerna dyker rejält, något som nästan samtliga kinesiska aktörer har problem med.

BYD styrka ligger i att de tillverkar egna batterier och halvledare, något som ger det kinesiska märket mer kontroll över prissättningen. Andra aktörer har emellertid inte samma förutsättningar, något som kan ställa till det rejält.

Flera biltillverkare genomgår nu en prövning av rang, något som lär skilja agnarna från vetet. Teslas **enorma vinstmarginal** är en klar styrka, något som innebär att de har mer flexibilitet när det kommer till prissättning.

Läs även: [Kinesiska BYD ska bygga fabrik i Europa.](#)

Läs även: [Tesla sänker priser på elbilar – igen.](#)

Läs även: [General Motors vill köra om Tesla med elbilar.](#)

Läs även: [Så mycket tjänar Tesla på varje bil.](#)



Marcus Berggren

6. Nissan har stora problem – får skräpbetyg av S&P

Av Annika Menckel 7 Mars, 2023

Nissan kämpar med fortsatta problem i leveranskedjan och lönsamheten fortsätter att släpa efter konkurrenterna. Ett sänkt kreditbetyg gör det inte lättare.



Det går inte något vidare för japanska biltillverkaren Nissan som får se sitt kreditbetyg sjunka.

S&P Global Rating sänker kreditbetyget rejält för den japanska biltillverkaren Nissan. Det rapporterar [Automotive News Europe](#).

Det är ett hårt slag för biltillverkare som har kämpat i motvind sedan den förre styrelseordföranden **Carlos Ghosn** häktades av den japanska polisen 2018.

I december 2019 flydde Ghosn från Japan till Libanon genom att smugglas ut ur landet i en låda, efter att ha suttit i husarrest för misstankar om att ha mörkat inkomster i redovisningen, dumpat dåliga värdepappersaffärer på sin arbetsgivare under finanskrisen och missbrukat pengar som tillhörde Nissan.

Återhämtning osannolik

Kreditbetyget sänks nu med ett snäpp till BB+ av S&P, som motiverade sänkningen med att en stark återhämtning av vinst och försäljning var "osannolik".

Även om Nissan kämpat sig tillbaka två år av förluster och fortfarande siktar på en rörelsevinst på 360 miljarder yen för räkenskapsåret som slutar nu i mars, har företaget skralt med nya bilmodeller som tilltalar köparna.

En svagare yen i slutet av förra året bidrog till att öka inkomsterna, som också kompen- serade för brister i produktionen, försvinner den fördelen när den japanska valutan stärks.

Nissan släpar efter

Enligt S&P är det troligt att Nissans lönsamhet kommer att släpa efter sina konkurrenter under de kommande ett till två åren.

Kreditvärderingsinstitutet sa att de förväntar sig att problemen i leveranskedjan i branschen kommer att kvarstå, vilket pressar företagen att sänka priserna.

Ett skräpbetyg innebär att Nissan kostnader för att sälja obligationer i utländsk valuta utomlands ökar.

7. USA utreder Tesla för rattar som lossnar – aktien dyker

Av Marcus Berggren 8 Mars, 2023

Vi har tidigare rapporterat om hur Teslas rattar kan trilla av. Det är något som amerikanska myndigheter nu har fått upp ögonen för och de har därför startat en utredning av Tesla Model Y.



Amerikanska myndigheter ska nu undersöka rattar som trillar av i Tesla-bilar.

USA:s National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) – nationella trafiksäkerhetsverket löst översatt – meddelar att utredningen gäller hela 123 000 bilar. **Det rapporterar nyhetsbyrån AP.**

Teslas aktie föll 1,9 procent i börsöppningen i samband med nyheten.

Rattar har lossnat vid två tillfällen

Det har hittills dykt upp två (kända) incidenter då ratten har trillat av. I båda fallen leverades bilarna till kunder utan den bult som håller fast ratten i styrstången.

När rattarna utsattes för kraft lossnade de, vilket inträffade samtidigt som bilarna kördes. Båda inblandade bilar var nästan sprillans nya. Vi rapporterade om en av incidenterna då en bil som endast var fem dagar gammal tappade ratten under körning.

Det är ett av flera exempel på där Tesla har hamnat i blåsväder av kvalitets- och säkerhetsskäl.

Undersökningen av rattarna är inte den första som görs av det amerikanska trafiksäkerhetsverket – tidigare har Teslas självkörande system undersökts – det sägs att 14 Teslor har kört in i uttryckningsfordon med Autopilot-system aktiverat.

Även problem med bilarnas fjädring har undersökts.



Ratten lossnade från en sprillans ny Tesla Model Y i New York, USA.

NHTSA sätter ner foten

NHTSA har tvingat Tesla till en rad återkallelser. Sedan januari 2022 har Tesla gjort 20 återkallelser, där en stor del var påtvingade av den amerikanska myndigheten som faller under USA:s transportdepartement.

Definitionen av återkallelse är ofta omdiskuterad och även om det ofta låter som ett fysiskt ingrepp är det i Teslas fall ofta saker som kan åtgärdas trådlöst.

Exakt när NHTSA:s utredning av Teslas rattar är klar återstår att se.

Läs även: [Här lossnar ratten i en ny Tesla – igen.](#)

Läs även: [Tesla återkallar 100 000-tals bilar – risk för krasch.](#)

Läs även: [Tesla återkallar ytterligare 321 000 bilar.](#)

Läs även: [Tesla återkallar över 40 000 bilar.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

8. Lamborghinis nya monsterbil: V12 och elmotorer på 1015 hk

PUBLICERAT 07/03/2023 AV MATHS NILSSON

Lamborghini visar upp monstern motorn till sin kommande superbil med kodnamnet LB744. Bilen får en V12-motor på 6,5 liter och tre elmotorer. Effekten blir 1 015 hästkrafter.



FILM: <https://youtu.be/dhatC3hXp3U>.

Inom några veckor gör Lamborghinis efterträdare till legendariska superbilar som Miura, Countach, Diablo och Aventador debut. Men redan nu visar Lamborghini upp supertekniken som finns under skalet.

Lamborghini håller fast vid V12-motorn, men nu kommer den i kombination med en hybriddrivlina som under korta perioder kan köras helt utsläppsfritt.

V12:an är på 6,5 liter och väger 218 kg, vilket är 17 kg mindre än tidigare. Den har 825 hästkrafter vid 9 250 varv per minut och ett vridmoment på 725 Newtonmeter. I kombination med tre elmotorer ger kraftpaketet otroliga 1 015 hästkrafter.

Två elmotorer sitter på framaxeln och driver varsitt hjul. Den tredje elmotorn förstärker drivningen på bakhjulen och sitter placerad ovanför den åttastegad automatlådan med dubbelkoppling. Den bakre elmotorn fungerar även som startmotor och generator. Elmotorerna drivs av ett litiumjonbatteri som sitter i transmissionstunneln. Batteriet på 3,8 kWh kan laddas upp på 30 minuter när du ansluter det, eller endast sex minuter när det laddas från V12-motorn.

Lamborghini avslöjar att deras nya superbil kan köras helt tyst och utsläppsfritt med framhjulsdraft på korta sträckor. Bilens exakta utseende avslöjas inte, men vi kan vänta oss en kilformad skapelse som knyter an till tidigare superbilar som Aventador och Countach.



Maths Nilsson

9. Lexus RZ 450e mot konkurrenterna: Pris, räckvidd och laddning

Publicerad 2023-03-08 kl 8:45 (uppdaterad 2023-03-08 kl 9:54). Text Erik Söderholm

Toyotas elbil har drabbats av en **allvarlig återkallelse** direkt vid lanseringen och dessutom hård kritik för **kort räckvidd på vintern**. Nu är det upp till bevis om Lexus version av elbilen klarar sig bättre.



Lexus har släppt specifikationerna och priserna för elbilen RZ, som baseras på samma teknik som Toyota bZ4X.

Den officiella räckvidden i **Lexus RZ 450e** är mellan 39,5 och 44 mil beroende på utrustning och fälgstorlek. Det är nio mil kortare än Tesla Model Y och sex mil kortare än Volvo XC40.

Fyrhjulsdraft är standard och Lexus har bytt ut sitt gamla infotainmentsystem – som ofta fick kritik för att vara svåränvänt – till ett nytt med 14 tum stor pekskärm.

Prislappen ligger på 759 900 kronor och en snabb jämförelse mot fem andra elbilar visar att Lexus har ett relativt högt pris i förhållande till sin räckvidd. Å andra sidan lockar märket med en mer generös batterigaranti.



Erik Söderholm

10. Nya Hyundai Kona Electric är större och går längre

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2023-03-07, 13:50

Nästa generation Hyundai Kona Electric får längre räckvidd, större utrymmen och modernare teknik.



Nya Kona Electric är 17,5 cm längre och laddar snabbare än föregående generation.

Senare i år lanseras en ny generation av **Hyundai Kona** med tre olika drivlinor, bensin, hybrid och el. Redan nu släpper Hyundai information om elversionen Electric.

Kona Electric är hela 17,5 centimeter längre än sin föregångare. Hjulbasen har förlängts med sex cm, vilket gör att den rör sig lugnare över ojämnheter i vägen. Kona Electric har även vuxit något på höjden och bredden.

De ökade måtten ger 30 liter extra lastutrymme (466 liter) och en frunk på 27 liter, men framför allt större innerutrymmen i kupén.

Batterikapaciteten ökar en gnutta till 65,4 kWh, vilket ger en räckvidd på 490 km. Med det batteriet följer en elmotor på 218 hästkrafter. Det kommer även ett mindre batteri på 48,4 kWh och en motor på 156 hk för den som vill spara en slant.

Hyundai anger inte laddkapaciteten, bara att det ska gå att ladda från 10 till 80 procent på 41 minuter. Inför laddning kan nu batteriet värmas upp så att det blir mer mottagligt för ström, så kallad batteri-förkonditionering. Den funktionen uppdaterades även Hyundai Ioniq 5 med förra året.





En bra nyhet för oss i den kalla mörka nord är att laddluckan är både upplyst och uppvärmd så att man hittar rätt med kontakten i mörker och att den inte fryser fast under laddning.

I likhet med de större syskonen **Ioniq 5** och **Ioniq 6** får Kona Electric också tvåvägsladdning, eller **Vehicle to Load (V2L)**. Det gör det möjligt att ta ström ur bilens batteri för att driva elverktyg eller ladda en elcykel. En annan gemensam finess är OTA – uppdatering av mjukvaran över internet.

Adaptiv farthållare och filhållning är att bilen klassas som autonom upp till **nivå två av fem**. Andra förarfunktioner är enpedalskörning, kollisionvarnare, dödvinkelvarnare, fjärrparkering och förarövervakning.



Att lyssna på musik i bilen är najs och för att göra det ännu trevligare har nya Kona Electric ett ljudsystem från amerikanska Bose med åtta vanliga högtalare och en subwoofer för rejäl basåtergivning.

Svenska priser kommer i samband med lanseringen senare i år.



11. DB Schenker ska prova ellastbilen Volta Zero skarpt i 18 städer

Skriven av Kristofer Rask, publicerad 2023-03-07

DB Schenker har lagt en storbeställning från svenska Volta Trucks och deras eldrivna lastbil Volta Zero. Ellastbilen är speciellt framtagen för leveranser i stadsmiljöer. Nu kommer DB Schenker påbörja de första pilottesterna med en tidig prototyp under skarpa förhållanden.



DB Schenker kommer testa ellastbilarna vid sina europeiska terminaler för att transportera varor från distributionsterminaler till stadskärnor och stadsområden. Testerna kommer att genomföras i 18 olika städer i Frankrike, Tyskland, Spanien, Italien, Nederländerna, Sverige och Norge.

Senare i år är planen att Volta Zero ska vara helt produktionsklar. Innan året är slut kommer Volta Trucks att lämna över nycklarna till 150 serieproducerade Zero till DB Schenker.

– Som marknadsledare strävar vi efter att vara världens främsta leverantör av grön logistik, och har stort fokus på att minska utsläppen från vår fordonsflotta. Feedbacken från våra förare och transportörer under pilottesterna kommer att vara värdefull när det är dags att börja serietillverka lastbilen, säger Cyrille Bonjean, chef för landtransporter på DB Schenker Europa.



Kristofer Rask

Klassiker**12. Snålvargen siktrad i Bremen**

Publicerad 2023-03-07 kl 14:30, text Björn Meyer

Under Ferdinand Piëchs ledning satsade Volkswagen stort på snåla bilar. Prototypen L1 från 2002 var starten till enlitersbilarna.



I början av 1990-talet ställde Ferdinand Piëch krav på att det inom VW/Audi-koncernen skulle finnas en bil som kunde gå 100 km på 3 liter bränsle – vilket ingenjörerna klarade med VW Lupo 3L. Audi A2 1.2 TDI var hack i häl, men när det målet var nått spände Piëch bågen ytterligare ett snäpp. Nu skulle man spara in på bränslet så mycket att det bara fick gå åt 1 liter bränsle för 100 km. Prototypen kom 2002, kallades L1 och drevs av en 299 cm³ stor dieselmotor på 8,5 hk.



VW-chefen Ferdinand Piëch (1937-2019) i snålvargen L1.



Förare och passagerare får sitta på rad.



Förarmiljön är spartansk men enkelheten spar bränsle.



Prototypen är fullt körbar och kördes på allmän väg.

Luftmotståndet på 0,159 hade stor betydelse för att VW skulle klara enlittersmålet, liksom den låga vikten på under 300 kg. Toppfarten var 120 km/tim och på en tank kunde man ta sig 65 mil. Volkswagen arbetade vidare på konceptet fram till XL1 från 2013 som var en färdig bil – dock spartansk och inte något för vem som helst. På Bremen Classic Motorshow fanns Piëchs prototyp från 2002 utställd hos Autostadt.



L1 stod utställd i Autostadts monter på Bremenmässan i februari.

carpixx

13. 100 År av traditionellt Maybach-märke

2 NOVEMBER 2021

MASKINÖVERSATT

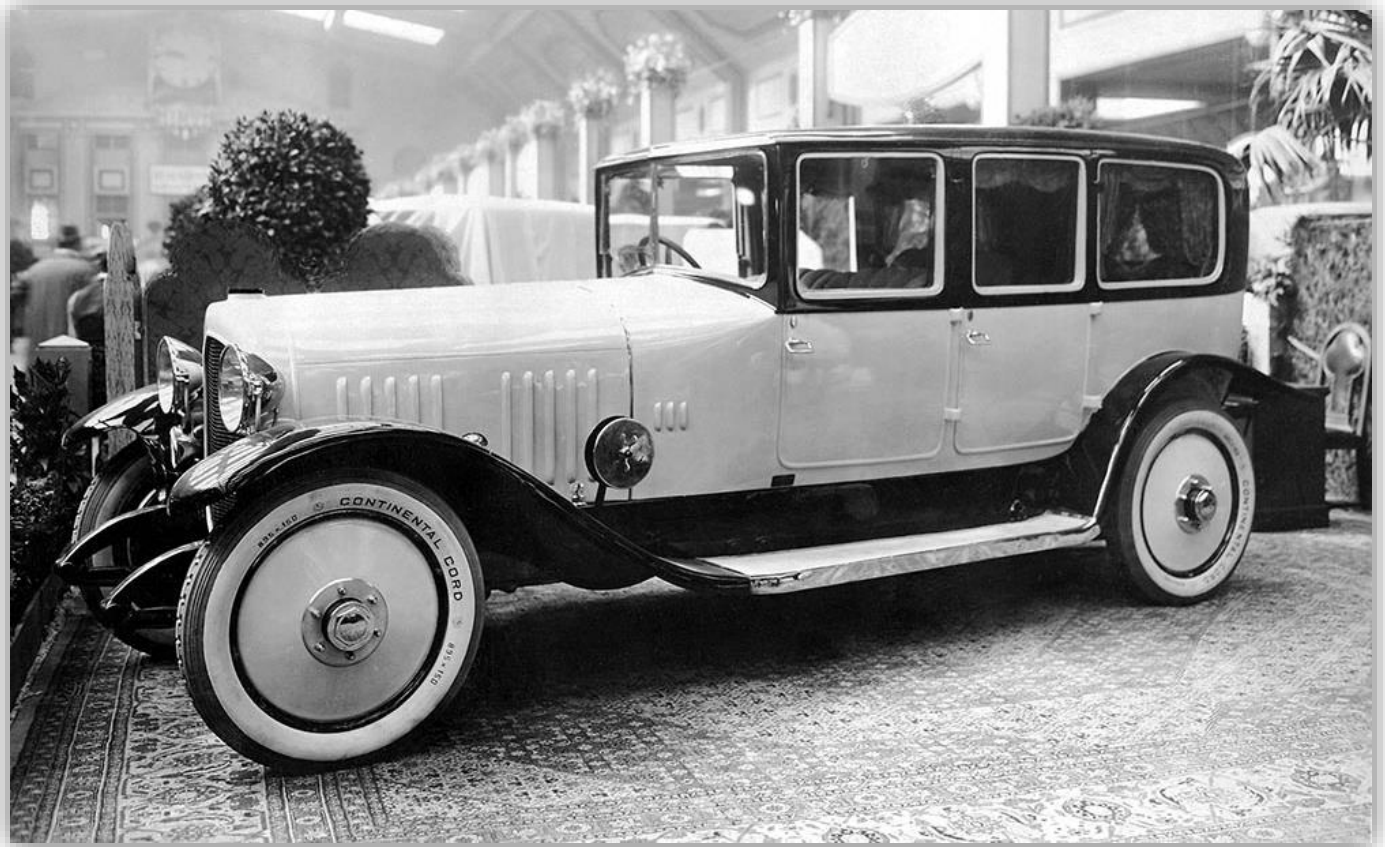
Rolls-Royce för konservativ, Mercedes för godtycklig och Bugatti för upphöjd. Vem skulle kunna 1921 gå och köpa en Maybach. Med dessa lyxbilar, hyllade som ett tempel för tekniska framsteg, slog den legendariske designern Karl Maybach tidsandan i hjärtat. En tradition, som Mercedes-Maybach ska fortsätta idag.



SP-X / Köln. Aldrig tidigare har de vackra och de rika varit så hungriga efter njutning och framsteg som de var i det vilda, gyllene 1920-talet. Då, direkt efter första världskriget, kom allt igång i en ny, glamorös storlek: Luxuszüge á la Orientexpress, jätte Ozeanliner, Zeppelinare på himlen som drivs av Maybach-motorer och Maybach-elitbilar som ett avantgardistiskt alternativ till den konservativa Rolls-Royce, mer prisvärda Mercedes eller exalterade Bugatti. Det var bilmässan i Berlin 1921, på designern Karl Maybach med sin första modell W 3 automotive premier class - på den tiden 30 Varumärken kämpade för ledarskapet – ville sätta på den ultimata kronan.

"Maybach-bil för bergen - utan växling"

Som den första tyska produktionsbilen, W 3 via fyrhjulsbromsar med bromskompensering. Framför allt annonserades den dock som en "Maybach-bil för fjällen - utan växling". Detta möjliggjordes av vridmomentet hos den 5,7-liters sexcylindriga i kombination med den låsta epicykliska växellådan med utbytbar koppling. Precis som med de transatlantiska luftskeppen med Maybach-motorer, var det med de orimligt dyra bilarna med logotypen för den dubbla M (för Maybach-motorkonstruktion) en blandning av tekniska framsteg och lyxig sofistikerad experterna och den välfinansierade publiken entusiastisk. En historia, som ledde till ikoner som Maybach V12 Zeppelin och kommer att fortsätta idag av tolvcylindriga motorer som Mercedes-Maybach S-klass.



Som den första tyska produktionsbilen, W 3 via fyrhjulsbromsar med bromskompenisering.

Konstruktörernas kung

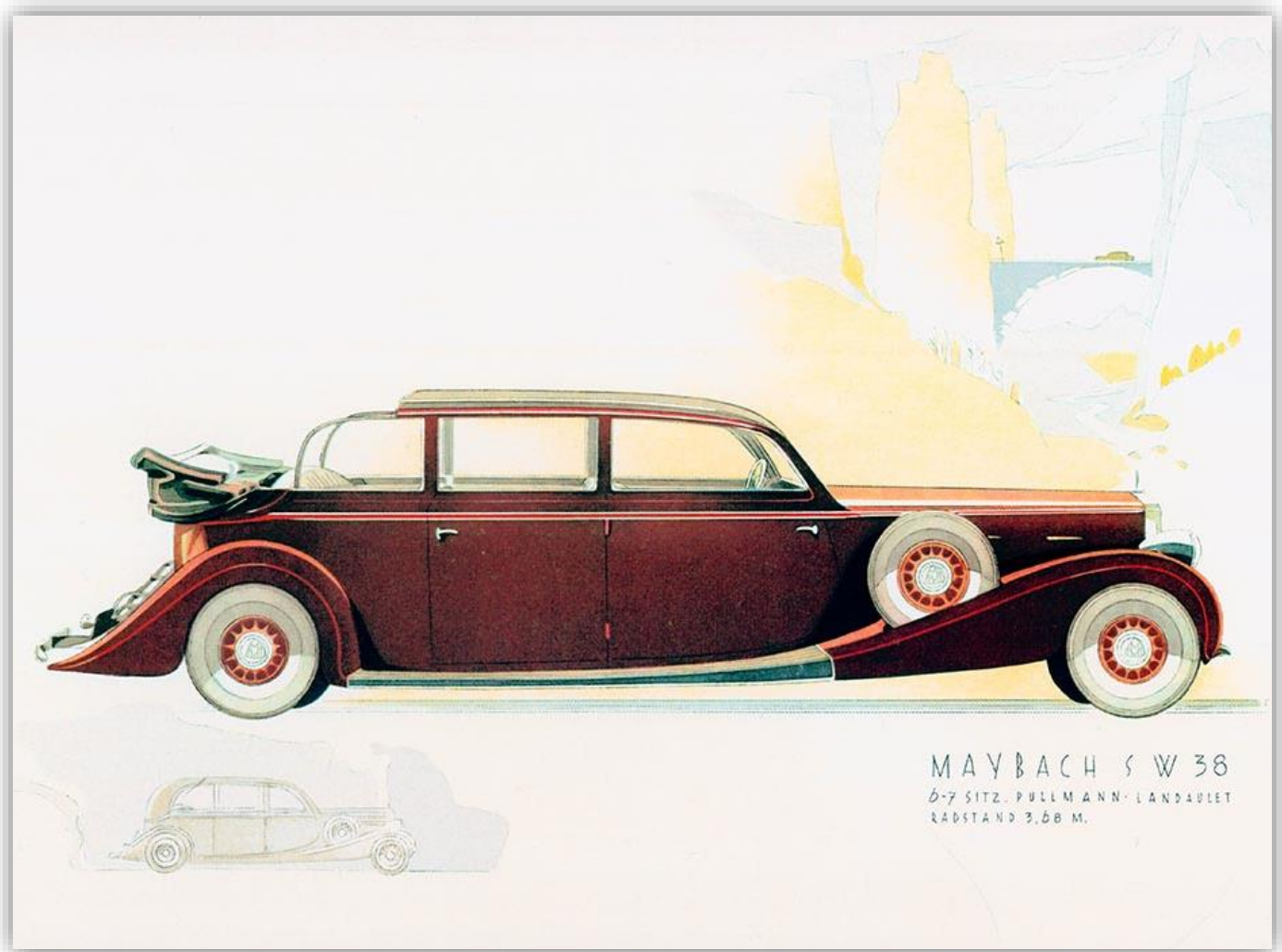
Två generationer ingenjörer ligger bakom namnet Maybach: Wilhelm Maybach, som tillsammans med Gottlieb Daimler skapade den första motorcykeln (1885), den fyrhjuliga patenterade bilen (1886) och den första moderna bilen senare kallad "Mercedes" (1900) kom igång, och som fick hederstiteln "Konstruktörernas kung" av fransmännen. Och hans son Karl, den första av Wilhelm Maybach 1909 ledde företaget för konstruktion av flygmotorer som grundades tillsammans med greve von Zeppelin, innan detta företag började tillverka bilar som Maybach-Motorenbau efter första världskriget.

Avstånd till publiken

De fick snabbt status av "storklassiga bilar", Maybach-typer som W 3 (från 1921), Zeppelin 12 (från 1929) eller DS 7/DS 8 Zeppelin (från 1930) ryktet om överdådig lyx, innovativ teknik, legendarisk tillförlitlighet och exceptionell exklusivitet. Det senare garanterades av spektakulärt höga priser, symboliserar i sloganen "avstånd till folkmassan".

Årets dyraste bilnyhet 1921

Även den allra första W 3 tillkännagav Karl Maybach som årets dyraste nya bil 1921 en, och det av alla tider vid tiden för den stora depressionen 1929/30 lanserades, till 5,50 meter lång Maybach 12 och Zeppelin V12 (DS 7/DS 8) överträffat med priser på upp till 48 000 Reichsmark även den monumentala Horch 12 och den statligt sponsrade Mercedes-Benz 770 "Stora Mercedes". Magin i denna Maybach med världens första serie V12 för personbilar skämdes ändå av ett överraskande antal rika finmakare som Prins Bernhard av Nederländerna, den amerikanske varuhuskungen John Wanamaker, Flygplansdesigner Ernst Heinkel eller Maharajah of Patiala. Karl Maybach visste, vad gör fascinationen av förstklassiga bilar och därför medvetet undvikit onödiga ornament och komplikationer, vilket begränsade efterfrågan på den ännu dyrare och mer representativa Bugatti Royale.



Maybach SW 38 med en 3,8-liters sexcylindrig går 1936 i serie.

Överdådiga speciella önskemål: Guld- och rubinprydnader

Ändå hade vissa Maybach-kunder inga hämningar, speciellt om de lät sig berusas av tidens ande från de gyllene tjugotalet och ville prunka sin rikedom. Så blev 1928 en Maybach limousine med överdådigt guld- och rubinprydnader beställda, för 186.000 Reichsmarks åtalades. Detta motsvarade köpeskillingen för 125 Enheter av den första BMW-småbilen baserad på Dixie eller byggkostnaderna för flera Berlin-villor. Förutom de tolvcylindriga zeppelinarna för vägen, som, som alla Maybach, kunde kläs efter individuell smak av ledande europeiska karossbyggare, För övrigt fanns det fortfarande beprövade sexcylindriga enheter. Så att 1931 introducerade W 6 eller DSH (Dubbla 6 halvor), dess sexcylindriga på enorma 5,2 Liters deplacement kom och kom därmed närmare V12. Vilka höga krav sexcylindrig uppfyllde fortfarande på den tiden, visade till och med rivalen Rolls-Royce, som också förlitade sig på en sådan enhet i Phantom II.

Res med stil

Trendsättande resor med stil, Status och Gran Turismo-temperament för de tidiga autobahn och autostrada möjliggjorde de sensationella Maybach-svängaxelbilarna av SW-typerna 35 till SW 42, den 1935 inledde en ny era. Med ny oberoende fjädring, speciell oljekylare och 3,5- upp till 4,2 liter också 103 kW/140 hk sexcylindriga motorer var bra för konstant hastighet 140 km/tim. Endast kompressortyper och sportbilar var snabbare – om inte, de träffade Maybach SW 38 med strömlinjeformad form, Den kunde 1939 bringas till runt 200 km/tim.



Produktionen för Maybach Zeppelin DS8 fasades ut 1939.

Fusion med Daimler-Benz AG

Efter Maybachs motto "Det bästa räcker inte" fanns SW-serien med en gigantisk hjulbas på upp till 3,68 Meter. När Maybach-produktionen i Friedrichshafen vid Bodensjön – där zeppelinarna byggdes – upphörde i andra världskriget, var runda 1 800 lyxbilar levererade. Det som följde var decennier som stor dieseltillverkare för fartyg och järnväg och 1966 slutligen sammanslagningen med Daimler-Benz AG tills dubbel-M från 2002 hittat igen på bilar.



Världspremiär för de nya Maybach tolvcyllindriga sedanerna utan typidentifiering på bilsalongen i Genève 2002.



Stora sedaner förblir Maybachs kärnverksamhet, här Pullman baserad på S-klassen.

Återlansera debut på det legendariska nordatlantiska linjefartyget Queen Elizabeth II

Det var inte lätt, att återuppliva ljusstyrkan hos Maybach som ett prestigemärke inom Mercedes-Benz Cars. Upp till 463 kW/630 PS starka 6,0-liters V12-motorer och upp till 6,17 Meterlånga representativa organ utklassade Maybach 57 och 62 dock utvecklade den nya Rolls-Royce Phantom under BMW, speciellt eftersom Maybachs anpassningsprogram inte lämnade något övrigt att önska, från införlivandet av ädla kunders familjevapen till användningen av trä från vår egen odling. Prästen firade sin debut- och magnifika jättar på det legendariska nordatlantiska linjefartyget drottning Elizabeth II och omslagskonstnärerna Christo och Jeanne-Claude dök upp på baksidan av Maybach i New Yorks high society. Faktum är att varannan Maybach snart exporterades till Nordamerika, men på det stora hela fanns det uppenbarligen inte tillräckligt med ekonomiskt starka köpare.



Med G-klassen fick också 2017 Maybach polska.



Den nya S-klassen fick också Maybach-behandling.

Flyter över saker

Så det var 2014 ytterligare en nylansering av Maybach-programmet. Sedan dess finns det stilrena utrustningsvarianter från Mercedes S-klass, G-klass och GLS under varumärket Mercedes-Maybach står för detta, den drivande känslan av att "sväva över saker", som en kunglig Maybach-kund uttryckte det på 1930-talet, att föra in i nuet. Så även med 2021 introducerade den senaste generationen av S-klass, som fortfarande erbjuds som Mercedes-Maybach S680 med dubbelladdad V12 och för första gången med fyrhjulsdraft. E-mobilitet? Maybach planerar också att använda detta för att elektrifiera i framtiden, hur 2016 för första gången Concept Coupé Maybach 6 demonstrerade.

Krönika av varumärket Maybach:

1882: Gottlieb Daimler grundar det senare Daimler-Motoren-Gesellschaft i Cannstadt. Wilhelm Maybach följer honom. Tillsammans designar de första fyrhjuliga patenterade fordonen med en höghastighetsförbränningsmotor

1900/1901: Wilhelm Maybach designar den första moderna bilen med en bikakeformad radiator, Växeldrift och mycket låg tyngdpunkt, som kallas "Mercedes" efter dottern till affärsmannen Emil Jellinek

1908: Tillsammans med sin son Karl startar Wilhelm Maybach byggandet av luftskeppsmotorer åt Ferdinand Graf von Zeppelin

1909: Grundande av Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH i Bissingen under ledning av Karl Maybach

1919: Karl Maybach tillverkar experimentbilen W 1 på ett Mercedes-chassi

1920: Det holländska lyxmärket Spyker avbryter en beställning över 1 000 Typ W Maybach-motorer 2 delvis. Åtminstone förblir det så 150 Maybach-motorer, Spykern upp 1925 inbyggd i sin modell C4. Men nu bestämmer sig Karl Maybach, att tillverka sina egna bilar, att sälja W-2-motorerna som inte var godkända av Spyker

1921: Det första produktionsfordonet från Maybach gjorde sin debut som W-typ 3 på bilmässan i Berlin

1926: Presentation av typen W 5 med en 7,0 liters sexcylindrig radmotor

1929: Introduktion av Maybach Zeppelin 12 som det första tyska produktionsfordonet med en V12-motor

1930: Ny Maybach toppmodell DS (DS för dubbel sex) Zeppelin med V12-motor. Zeppelin DS-modellerna, 1930 presenteras och från 1931 levereras, är efterföljare till Zeppelin-typen 12 och är utfärdade som typ DS 7 (med 7,0 liters V12) och typ DS 8 (med 7,9 liters V12). Även introduktion av den mindre Maybach-typen DSH (Dubbel sex-halv) med sexcylindrig motor

1931: Säljstart för Maybach DS 8 Zeppelin. Maybach kommunicerar, att kunderna kan få sin Maybach Zeppelin anpassad till vidareutvecklingen inom fordonskonstruktion, för att alltid vara tekniskt uppdaterade. Den nya sexcylindriga Maybach blir W. 6, det av 1934 med dubbel höghastighetsväxellåda där

1933: Maybach DS 7 Zeppelin går in i sitt sista försäljningsår.

En strömlinjeformad modell av Zeppelin DS-typ är skapad på basis av Maybach Zeppelin-chassit 8, att kroppsbyggaren klär Spohn

1935: Produktionsstart för den så kallade Schwingachwagen SW 35 med 3,5 liters sexcylindrig

1936: Maybach SW 38 med en 3,8-liters sexcylindrig går i serieproduktion

1938: Maybach Zeppelin DS 8 finns med en sjuväxlad manuell växellåda, vars växlar är förvalda på ratten och kopplas in genom att trycka på kopplingspedalen

1939: Slut på produktionen för Maybach Zeppelin DS8. Som den sista nya Maybach för tillfället går SW 42 till början

1941: Produktionsavbrott på grund av kriget. Allt som allt, på Maybach-Motorenbau GmbH i Friedrichshafen, ca 1800 fordon

1945: Rekonstruktion av anläggningen, först som bilverkstad, då som en anläggning för stora dieselmotorer

1949: Maybach-Motorenbau GmbH startar 1949 konstruktion av dieselmotorer för fartyg och tåg. 1966 Maybach-Motorenbau GmbH och Mercedes-Benz Motorenbau GmbH slogs samman till Maybach Mercedes-Benz Motorenbau GmbH och tre år senare döptes företaget om till MTU Friedrichshafen

1997: Med "Maybach"-studien som ett representativt lyxfordon, återupplivas traditionen med Maybach-bilar från Friedrichshafen på Tokyo Motor Show

2002: Dåvarande DaimlerChrysler Group tillkännagav marknads lanseringen av varumärket Maybach inom Mercedes-Benz Cars och lanserade prestigemaybach sedans 57 och Maybach 62. Världspremiär för de nya Maybach tolvcylindriga sedanerna utan typidentifiering på bilsalongen i Genève. På 23. Maybach börjar säljas i förväg 57 till priser från 310 000 Euro och för Maybach 62 till priser från 360 000 Euro. Publikpremiär på Atlantlinern Queen Elizabeth II och i en balsal i New York. Marknads lansering i oktober

2005: Med coupéprototypen Exelero bryter Maybach och Fulda 350 km/h-väggen

2009: Det nylanserade varumärket Maybach kröner sitt modellutbud med det som presenterades på bilsalongen i Genève 100 Enheter begränsad specialmodell Maybach Zeppelin baserad på Maybach-typerna 57 och Maybach 62

2010: Karossier Xenatec presenterar en Maybach Coupé, det till priser 800 000 Euro borde gå i serieproduktion. Men så går karossbyggaren i konkurs. Maybach fick i maj 57 och 62 en ansiktslyftning

2013: Varumärket Maybach upphör igen

2014: Den nya Mercedes-Maybach S 500 och S. 600 kommer att presenteras på Los Angeles Auto Show och Guangzhou International Automobile Exhibition i Kina, det här med igen 20 Centimeter mer hjulbas än den långa versionen av S-klass

2016: På Los Angeles Auto Show, Mercedes-Maybach S 650 Konvertibel på 300 Fordon begränsad ny lyx cabriolet baserad på S-klass Cabriolet presenteras

2017: Det kommer att vara på Genève-salongen 5,35 Meter lång Mercedes-Maybach G 650 Landulet presenterade. SUV:n är på 99 Begränsat antal och går av till priser 749 700 Euro i handeln

2019: Mercedes-Maybach GLS gör sin debut i Guangzhou/Kina, som är baserad på SUV:n Mercedes-Benz GLS

2021: Mercedes firar Maybachs 100-årsjubileum, även i fabriksmuseet. Där står det bl.a. en Maybach Zeppelin DS 8 med byggår 1932. Fyrdörrars cabriolet på denna Maybach kommer från Spohn i Ravensburg. Passande för 100. På 50-årsjubileet av de tidigare superklassmodellerna presenterar Daimler Group en ny generation av Mercedes-Maybach S-klass, som även finns med V12-motorer. En Maybach-version av den helelektriska Mercedes EQS har också tillkännages

Maybach produktionssiffror:

Maybach W 1 (1919): 1 prototyp

Maybach W 3 (från 1921): 305 enheter

Maybach W 5 (från 1926): 248 enheter

Maybach DS 7 och **DS 8 Zeppelin** (från 1930): 183 enheter

Maybach DSH (från 1930): 34 enheter

Maybach W 6 (från 1931): 90 enheter

Maybach SW 35 bzw. **SW 38** (från 1935 bzw. 1936): 707 enheter

Maybach SW 42 (från 1939): 133 enheter

Maybach 57/62 (från 2002): att. 3 000 enheter

Viktiga Maybach-modeller och motorer:

Maybach W 3 (från 1921) med en 5,7 liters sexcylindrig motor (51 kW / 70 hk)

Maybach W 5 (från 1926) med en 7,0 liters sexcylindrig motor (88 kW / 120 hk)

Maybach DSH (från 1930) med 5,2 liters sexcylindrig motor (96 kW / 130 hk)

Maybach DS 7 Zeppelin (från 1930) med 7,0 liters V12-motor (110 kW / 150 hk)

Maybach DS 8 Zeppelin (från 1931) mit 7,0- bzw. 7,9-Liter-V12-motor (147 kW / 200 hk)

Maybach W 6 (från 1931) med en 7,0 liters sexcylindrig motor (88 kW / 120 hk)

Maybach SW 35 (från 1935) med en 3,5-liters sexcylindrig motor (103 kW / 140 hk)

Maybach SW 38 (från 1936) med en 3,8-liters sexcylindrig motor (103 kW / 140 hk)

Maybach SW 42 (från 1939) med en 4,2-liters sexcylindrig motor (103 kW / 140 hk)

Maybach 57/62 (från 2002) med 5,5 liters V12-motor (405 kW / 550 PS) bzw. med 6,0 liters V12-motor (463 kW / 630 PS)

Mercedes-Maybach 57/62 (från 2002) med 5,5 liters V12-motor (405 kW / 550 PS) bzw. med 6,0 liters V12-motor (463 kW/630 PS)

Mercedes-Maybach S-klass (från 2014) som S 500 med 4,7 liters V8-motor (335 kW/455 PS) bzw. som S 600/Pullman med 6,0 liters V12-motor (390 kW/530 PS)

Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet (2017) med 6,0 liters V12-motor (390 kW / 530 PS)

Mercedes-Maybach G-modell (från 2017) med 6,0 liters V12-motor (463 kW/630 PS)

Mercedes-Maybach GLS (från 2019) med en 4,0 liters sexcylindrig motor (410 kW/557 PS)

Mercedes-Maybach S-klass (från 2021) som S 580 4Matic med 4,0 liters V8-motor (370 kW/503 PS) bzw. som S 680 4Matic mit 6,0-liters-V12-motor (450 kW/612 hk)



Klassiker

14. Grattis Ambassador!

Publicerad 17 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gertrud har namnsdag passar vi på att hylla Ambassador!



Ambassador är ett bra och diplomatiskt modellnamn som prytt flera olika bilmärken: Nash, Rambler, Hindustan och Austin.



Alltsedan 1932 kallade Nash sin toppmodell för Ambassador. Ännu i dag skulle det vara smart att köra denna Ambassador Six Convertible från 1938. Den fanns även med rak åtta, också med toppventiler.



Aristokraten i sin klass stod det med en typisk reklamklyscha i 1946 års svenska broschyr från Nash. Om det kom någon Suburban med träkaross till Sverige är inte känt men föga troligt. Bara 1 000 stycken tillverkades 1946-48.



Världens första bil som byggts med tillämpning av modern flygteknik proklamerade Nash om sin Ambassador. Hade man inte 1951 i Kenosha hört talas om bilen från Trollhättan? Troligen inte.



Näst sista året för Nash var 1956. Ambassador marknadsfördes som långresebilen. Den hade American Motors nya V8 som ersatte tidigare från Packard inköpta V8:or.



När Nash lagts ned som märke blev Ambassador en Rambler och från 1967 en AMC. Modellnamnet försvann ur katalogerna 1974. Bilen på bilden är av 1974 års modell.



Hindustan Ambassador är en Morris Oxford serie III som sedan 1959 byggs i Indien. Längre var den helt oförändrad men numera har den fått en facelift, knappast till det bättre. Numera har den moderna motorer från Nissan men förbluffande nog kan den ännu också fås med den gamla 1.5 liters dieselmotorn från BMC.



Austin Ambassador producerades 1982-84 av AustinMorris, British Leylands efterträdare. Det var i princip en Leyland Princess med den stora halvkombilucka denna modell borde ha haft från början. Den hade de nya O-motorerna med överliggande kamaxel. Ingen försäljningssuccé och den fanns bara högerstyrd.



15. Vad händer hos Ferrari?

Av Anna Andersson 15 mars, 2023, kl. 06:05

Det är dags för en guide och däckval inför F1 i Saudiarabien 2023, men vi startar hos Ferrari där nu ytterligare nyckelpersoner lämnar Maranello. Är det en personalflykt vi ser? Vad händer hos Ferrari? Faller [Scuderia Ferrari](#) i spillror?



Leclerc och Verstappen efter den magiska fajten i F1 i Saudiarabien 2022.

Förra veckan stod det klart att David Sanchez lämnar stallet. Han var ansvarig för designen av årets bil och även för utvecklingen av dem. Nu är det klart att Gino Rosato, som arbetat för teamet från och till i mer än 30 år har lämnat Scuderia Ferrari och det har även Jonathan Giacobazzi gjort. Han har haft olika roller i stallet sedan 2013, senast "Executive Race Manager".

Vad händer hos Ferrari?

De två sistnämnda har jobbat bakom kulisserna, ytterligare ett par andra medarbetare har lämnat och det ryktas om att flera medarbetare är missnöjda med den styrning som har varit i stallet sedan Fred Vasseur tog över efter den tidigare stallchefen Mattia Binotto. Iñaki Rueda, strategichef har flyttat på sig. Enrico Cardile, chef för chassit har blivit teknisk direktör och en annan förändring är att Laurent Mekies, som var Binottos högra hand, har blivit av med ett par av sina arbetsuppgifter. De har Vasseur tagit över. Det har stallet berättat i ett pressmeddelande.

Det är mycket som har förändrats, trots att Vasseur sagt till italienska journalister att han inte alls planerar för några större strukturella förändringar.

Så vad sker egentligen hos Ferrari? Det måste vi hålla koll på framöver.

Vi pratar också om det i dagens avsnitt av vår F1-podd, [Plattan i Mattan](#). Där snackar vi också om viktiga punkter att hålla koll på hos teamen inför Saudiarabien GP i Formel 1, och om när det väntas uppdateringar.

Vi pratar också om stallchefer och reservförare, vem tillhör vilket stall?

Guide till F1 i Saudiarabien 2023

Nu vänder vi blicken till F1 i Saudiarabien 2023 och vi ska köra på en stadsbana, med vissa fasta sektioner. Banan är den snabbaste stadsbanan i kalendern, i alla fall just nu och det är den bäst snabbaste banan efter Monza. Kurva 13 är bankad och värd att hålla koll på. I fjol fick vi ett underbart DRS-schack mellan [Charles Leclerc](#) och [Red Bulls Max Verstappen](#). Det kan du se en filmsnutt på i [gårdagens inlägg](#).

Det var också en där som Mick Schumacher, numera tredjeförare hos [Mercedes](#), kraschade illa under kvalet, han kom aldrig till start i loppet. Det är en sekvens du kan se mer om i Drive to Survive och som också ledde fram till problemen mellan honom och [Haas](#). Günther Steiners jämförde honom med en [död häst](#).

Jeddah Street Circuitit

Tider – [här är de](#)

Du vet väl att Sportbladet rapporterar live från [kval och race](#).

Längd: 6174 meter, banan körs motsols.

Varv: 50

Distans: 308,45 km

Medelhastighet: 252 km/timmen

Banan körs motsols

Kurvor: 16 vänster, 11 höger. 27 kurvor vilket är flest i F1-kalendern.

Vinnande strategi 2022: 1 depåstopp (De flesta förarna gjorde ett depåstopp)

Första segrare: [Lewis Hamilton](#), från pole position.

Debut: 2021

Antal vinster från pole position: 1

Vinst från högsta startposition: 4, Max Verstappen, Red Bull, 2022.

Topp 8 i kvalet till F1 i Saudiarabien 2022

1. Sergio Perez, Red Bull
2. Charles Leclerc, Ferrari
3. Carlos Sainz, Ferrari
4. Max Verstappen, Red Bull
5. Esteban Ocon, Alpine
6. George Russell, Mercedes
7. Fernando Alonso, Alpine
8. Valtteri Bottas, Alfa Romeo

Tid för pole position:

Absolut: 1:27.511 (Lewis Hamilton, Mercedes, 2021)

2022: 1:28.200 (Sergio Perez, Red Bull)

2021: 1:27.511 (Lewis Hamilton, Mercedes)

Flest pole position:

Lewis Hamilton (1)

Sergio Perez (1)

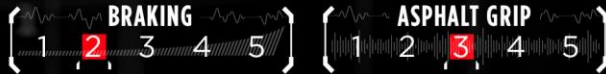


FORMULA 1 STC SAUDI ARABIAN GRAND PRIX 2023
JEDDAH PREVIEW SAUDI ARABIA

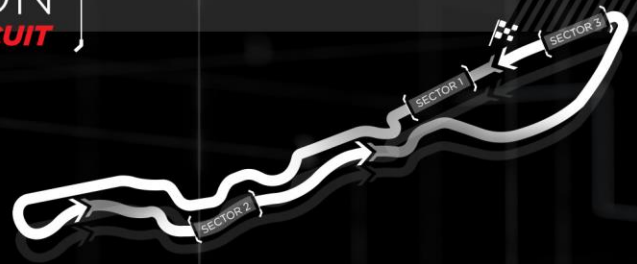
Global Tyre Partner of Formula 1*

CIRCUIT INFORMATION

JEDDAH CORNICHE CIRCUIT



[MIN 1 MAX 5]



NUMBER OF LAPS
50

RACE DISTANCE
308.45KM

CIRCUIT LENGTH
6.174KM

LAP RECORD
1:30.734
LEWIS HAMILTON (2021)

COMPOUNDS

C2



HARD

C3



MEDIUM

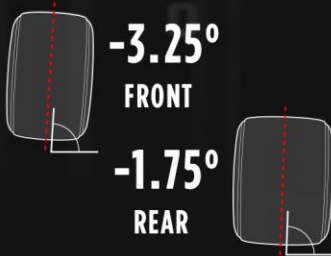
C4



SOFT

18" TYRE

EOS CAMBER LIMIT



MIN. STARTING PRESSURES (slick)



*Subject to changes after FP2

The F1 logo, FORMULA 1, F1, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved.

Copyright © Pirelli 2023. Rights free for media use.

Saudiarabien GP i Formel 1 2022 – topp 8

1. Max Verstappen, Red Bull
2. Charles Leclerc, Ferrari
3. Carlos Sainz, Ferrari
4. Sergio Perez, Red Bull
5. George Russell, Mercedes

6. Esteban Ocon, Alpine
7. Lando Norris, McLaren
8. Pierre Gasly, AlphaTauri

Snabbaste varvet:

Absolut: 1:30.734 (Lewis Hamilton, Mercedes, 2021)

2022: 1:31.634 (Charles Leclerc, Ferrari)

2021: 1:30.734 (Lewis Hamilton, Mercedes)

Flest vinster i Saudiarabien GP i Formel 1:

Lewis Hamilton (1)

Max Verstappen (1)

Däckval till F1 i Saudiarabien 2023

Pirelli har valt samma däckalternativ som 2022, detta eftersom däcktillverkaren anser att de var väldigt jämna under helgen.

– De två tävlingar som har körts i Saudiarabien har varit väldigt svåra att förutse. Det har varit säkerhetsbilar som neutraliserat fältet, säger Mario Isola.

– Det är avgörande att hitta rätt set-up och vara redo för allt. Detta är en bana som är väldigt olik den vi hade i Bahrain.

Ifjol var det ett stopp som var den snabbaste strategin, en säkerhetsbil gjorde att de flesta förarna valde ett tidigt depåstopp och sedan avslutade loppet på hårda däck. Det vare en hård fajt mellan Leclerc och Verstappen och det skiljde inte ens en sekund i kampen om segern.

SLUT