



Daimler DK400 Coupe Golden Zebra by Hooper 1955.

1. Porsche Cayenne byter V6 mot V8
2. Human Horizons modell HiPhi X är nu godkänd för Europa
3. JAC visar eldriven pickup och retromodellen EV3
4. Ford F-150 Lightning gör entré i Europa
5. Xpeng G9 provkörd
6. Prov av Aston Martin Valkyrie en F1-bil för gatan
7. Sista sucken för Toyota FJ Cruiser
8. Tesla sänker priserna igen
9. Så stor vinst gör Tesla per såld bil
10. Teslas nettovinst rasar 24 procent i Q1
11. Lexus-topp värvas till Göteborg för att ratta Zeekrs jättesatsning
12. Trasig navigator skulle kosta 167 000 kronor
13. CATL presenterar ny battericell med rekordhög energidensitet
14. Superbatteri från Northvolt och Scania klarar 1,5 miljoner km
15. Nu startar tillverkning av Volta
16. Daimler DK400 Coupe Golden Zebra
17. Honda Civic Type R snabbast runt Ringen
18. Miami GP i F1



1. Facelift: Porsche Cayenne byter V6 mot V8

Publicerad av: Magnus Fröderberg 2023-04-19, uppdaterad: 2023-04-19

Porsche gör om storsuven Cayenne rejält. Bland annat ersätts V6 mot V8 i Cayenne S och alla modeller får digital instrumentpanel.



Fronten har gjorts om med nya strålkastare, ny motorhuv och bredare hjulhus.

Porsche nöjer sig inte med en försiktig putsning av formen när de ger Cayenne ett ansiktslyft.

– Det är en av de mest omfattande produktuppggraderingarna i Porsches historia, säger Michael Schätzle, ansvarig för Cayenne-serien.

Bland uppdateringarna finner man en digital instrumentpanel, ett uppdaterat chassi och ändrade motorer.

Mer digitalt – de analoga mätarna försvinner

De analoga visarna på instrumentpanelen är nu helt ersatta av en lcd-skärm på 12,6 tum. Det går också att välja till en passagerarskärm på 10,9 tum. Den är försedd med en yttre film som förhindrar föraren att titta på passagerarens skärm och på så sätt riskera säkerheten.

Infotainmentsystemet har apparna Spotify och Apple Music förinstallerade.

Växelväljaren har flyttats från mittkonsolen och sitter nu intill ratten, på liknande sätt som i **Porsche Taycan**. Detta har gjort mittkonsolen luftigare. Porsche har inte valt att ta bort alla rattar och knappar – de menar att de försökt hitta rätt balans mellan digitalt och fysiskt.



Digitalt instrumentkluster och flyttad växelväljare är två nyheter invändigt.

Flera justeringar har gjorts av bildens yttre. Fronten har gjorts om och skärmkanterna har breddats. Porsche Cayenne har också fått nya strålkastare fram och tredimensionella bakljus. Baken har fått mer släta ytor och en ny stötfångare med plats för nummerskylten.

Förbättrad komfort och väghållning

Porsche har även förbättrat assistanssystemen, bland annat den aktiva farthållaren med InnoDrive, väjningsassistans och kurvtagningsassistansen. Meningen är att bilen ska bli bättre på att undvika farliga situationer som trafikstockningar på motorvägar och möten på tvåfiliga landsvägar.

Väghållningen har också fått ett lyft med nya stötdämpare och Porsche Active Suspension Management (PASM) som standard. Komforten i låga hastigheter uppges ha förbättrats liksom kurvtagningsförmågan. Med den nya fjädringen blir det större skillnader mellan lägen Normal, Sport och Sport Plus.

Tre Cayenne-modeller i Europa – pris och fakta

På den europeiska marknaden kommer inte de starkaste versionerna som **Cayenne GTS** och **Cayenne Turbo GT** att säljas på grund av sina utsläppssiffror. I stället blir Cayenne S toppmodell och får en V8 med dubbelturbo istället för den tidigare V6:an. Det innebär 474 hästkrafter, 600 Newtonmeter och 0-100 km/h på 4,7 sekunder med Sport Chronopaketet. Pris från 1 150 000 kronor.

Näst i successionsordningen är laddhybriden Cayenne E-Hybrid som blir nästan lika stark tack vare en ny elmotor med 176 hästkrafter. Det ger en systemeffekt på 470 hästkrafter och 0-100 km/h på 4,9 sekunder. Pris från 1 090 000 kr.

Ett större batteri på 26 kWh utökar den elektriska räckvidden till 90 km. Laddhastigheten har ökat till 11 kW.



Nya Cayenne kan enkelt kännas igen på att nummerskylten flyttats ned till stötfångaren.

Instegsmodellen Cayenne har en turbomatad treliters V6:a som ger 353 hk och 500 Nm, vilket är 13 hk och 50 Nm mer än tidigare. 0-100 km/h på 5,7 sekunder med Sport Chronopaketet. Pris från 950 000 kronor.

Alla modeller finns med coupékaross för den som vill få en mer slimmad look.



*Komforten i låg hastighet har förbättrats.
Det ska märkas när man kör på ojämna grusvägar.*



2. Human Horizons modell HiPhi X är nu godkänd för Europa

Av Bobby Green

2023-04-19 kl 17:00

Hurra?



FILM: <https://youtu.be/aumWxZLUT28>.

Nu har Human Horizons modell HiPhi X passerat de TÜV-tester som krävs med godkänt resultat vilket gör det möjligt för den kinesiska elbillstillverkaren att sälja bilen i Europa. Det man har tittat på i testerna är batteriets styrsystem, hur chassiet fungerar och är uppbyggt, bromsarna, styrningen och aktiva hjälpsystem som exempelvis adaptiv farthållare och parkeringshjälp.

Mark Stanton som är chief technology officer och co-founder för HiPhi säger:

"Att få de nödvändiga testrapporterna från TÜV SÜD för det europeiska fordonsgodkännandet är inte bara ett viktigt steg framåt i våra noggrant övervägda planer för lansering i Europa, utan det är också en förstärkning av de noggranna standarder som HiPhi-produkter är konstruerade för. Europeiska trafiksäkerhetsstandarder är bland de strängaste i världen, och TÜV SÜD:s godkännande bekräftar att HiPhi X uppfyller dessa standarder."

I Europa kommer bilen att säljas med ett batteripack på 97 kWh och tre elmotorer på 295 hästar vardera. Enligt CLTC-cykeln ska bilen ta sig 65 mil på en laddning men det vet vi ju kommer ändras ordentligt enligt WLTP. 19,9 tum stor infotainment-skärm för passageraren är standard, precis som ljudsystem med 17 högtalare från Meridian.



I baksätet finns kyl, pekskärmar på åtta tum och stolar som går att justera på mängder av olika sätt. I Kina säljs bilen med både fyra och sex säten, om detta även kommer erbjudas i Europa återstår att se. Så även vad priset kommer att bli, och i vilka länder den kommer finnas tillgänglig. De första showroomen kommer i alla fall att öppna i München och i Oslo.





Bobby Green



**Den kinesiska elbillstillverkaren HiPhi kommer till Europa
Oklart om Sverige finns med på kartan**



**Human Horizons elbil HiPhi nu i produktionskläder
Har märklig lösning för bakhjulen**



**Human Horizons presenterar konceptet HiPhi Z
En eldriven sportig GT-vagn**

3. JAC visar eldriven pickup och retromodellen EV3

Publicerad 2023-04-20 kl 13:35, text Erik Söderholm

Kinesiska JAC har premiärvisat två nya modeller på bilsalongen i Shanghai.



JAC är ett av många nya bilmärken som dykt upp på den svenska marknaden. Bland konkurrenterna finns exempelvis MG och Byd.

Sent förra året blev det klart att **JAC ska börja säljas i Sverige**, och att suv-modellen **e-JS4 blir först ut**. Men inom kort följer fler modeller, och på bilsalongen i Shanghai har märket visat upp ett antal nyheter.

Först ut är JAC EV3 som liknar Honda e och Mini Cooper SE och som bygger på en helt ny plattform. Tanken är att locka yngre bilköpare och storleksmässigt är bilen något kortare än Volkswagen Polo. Någon officiell räckviddssiffra finns inte ännu, och inte heller prislappen är bestämd.





Marknaden för eldrivna pickuper förväntas explodera framöver och JAC har visat upp sitt bidrag i klassen. Designen blir raka motsatsen till den betydligt snällare JAC EV3.

Den eldrivna pickuperen får fyrhjulsdraft som standard, till skillnad från konkurrenten [Maxus eldrivna pickuper](#) som är bakhjulsdriven. I övrigt är det tomt på detaljer, förutom att modellen får fem säten som standard och en stor pekskärm.

Det återstår om någon av de nya JAC-modellerna kommer till Sverige. EV3 ska säljas i Norge, men hur det blir med den eldrivna pickupermodellen är oklart.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



”Kinesiska biltsunamin är igång – jag tror succén är given”



4. Ford F-150 Lightning gör entré i Europa – Norge först ut

Posted by Kristofer Rask april 20, 2023

Den eldrivna pickupen Ford F-150 Lightning har nu tagit ett första kliv in i Europa. Idag lanserar Ford pickupen i Norge. Det i en begränsad specialutgåva som får namnet F-150 Lightning Lariat Launch Edition.



FILM: <https://youtu.be/gXPV2mgK4ug>.

Den stora pickupen är nästan 5,9 meter lång och väger 3,5 ton. Trots det kan den accelerera från 0-100 km/h på mindre än fem sekunder.

Modellen som kommer till Norge kommer erbjuda en räckvidd på upp till 386 kilometer (EPA) och har ett batteri på 98 kWh. Det kan snabbaddas med upp till 150 kW och att ladda från 15 till 80 procent ska ta 39 minuter.

Pickupen får en dragkapacitet på 3 493 kg och en nyttolast på 805 kg. Under huven gömmer sig också en frunk på 400 liter.

– Våra norska kunder har varit helt galna i att kunna sätta sig bakom ratten på den elektriska F-150 Lightning. Under mina 25 år på Ford har jag aldrig tidigare upplevt så stor efterfrågan och intresse för en bil. Jag har faktiskt haft kunder som har knackat på min dörr och bett om att få bilen till Norge, säger Per Gunnar Berg, vd på Ford Norge.

I Norge får Ford F-150 Lightning ett pris som motsvarar 1 150 000 svenska kronor, och försäljningen startade idag.



Kristofer Rask

5. Xpeng G9 provkörd – premiumsuv på kinesiska

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg

20 April, 2023

Xpeng G9 är märkets nya flaggskepp, och är tänkt att ta sig an den lukrativa marknaden för premiumsuv. Vi har provkört på hemmaplan i Stockholm.



Vi provkörde Xpeng G9 på plats i Sverige.

Xpeng är ett av ett flertal kinesiska elbilmärken som under de senaste åren har gett sig in på den svenska marknaden.

Starten blev emellertid lite knackig, och lanseringen av debutmodellen P5 avbröts redan innan man hann dra igång med leveranserna.

Nu tar man nya tag med suven G9 och en uppdaterad version av sedanen P7, och siktet är ställt högt.

Planen är nämligen att ta upp kampen mot etablerade premiummärken som Audi och Porsche.

Ett gott första intryck

Sett till formspråket platsar bilen utan tvekan i premiumsegmentet.

Många av de nya kinesiska elbilarna är i regel ganska själlösa skapelser till utseendet, men Xpeng G9 har ett riktigt lyckat formspråk med rena, raka linjer och en avsaknad av pråliga detaljer.

Frontpartiet, som är tänkt att efterlikna märkets x-formade logga, lyckas också med konststycket att inte se tomt och konstigt ut trots avsaknaden av en stor grill.



Modellen är märkets nya flaggskepp.

Interiören har en ombonad, ren design, och är skärmarnas domän mer än i nästan någon annan bil på marknaden idag.

Instrumentbrädan domineras nämligen av tre gigantiska displayer – en framför passageraren, en i mitten, och en framför föraren.

Dessa ska inte bara erbjuda underhållning för de åkande, utan även styra majoriteten av bilens funktioner – exempelvis klimatanläggningen och körinställningarna.

Dessvärre är bilens programvara ännu inte färdigutvecklad, och MMI-systemet i testbilen var således inte representativt av vad som kommer att finnas i de färdiga kundbilarna.

Erfarenheten säger emellertid att ett överdrivet fokus på touchmenyer över fysiska knappar sällan fungerar särskilt bra.

Laddkapacitet som heter duga

De goda nyheterna fortsätter när man tittar på de tekniska specifikationerna.

Vår testbil var den fyrhjulsdrivna toppversionen, med ett batteripaket på 98 kWh och en räckvidd på 52 mil.

Två bakhjulsdrivna versioner, med batterier på 78,2 respektive 98 kWh, kommer också att finnas att tillgå.

Framför allt är det laddningen som imponerar. Modellen är märkets första byggd på en 800-voltsplattform, och den maximala laddeffekten ligger på hela 300 kW.

Detta sörjer för att laddning från 10 till 80 procent är möjligt på bara 20 minuter, och att man kan ladda in 10 mils räckvidd på så lite som 5 minuter.

Att bilen dessutom är utrustad med luftvärmepump gör säkerligen gott för räckvidden vintertid.



Interiören är förvånansvärt högkvalitativ.

Xpeng G9 har hög kvalitetskänsla

Jag började min dag med Xpeng G9 som passagerare, och måste säga att man övertygas av bilen även som medåkande.

Det finns gott om utrymme för både åkande och bagage, ljudnivån är relativt låg och sittkomforten är god.

Materialen är också trevliga, och byggkvalitén känns ärligt talat mer solid än hos vissa etablerade, västerländska premiummärken.

Sneglar man på utrustningslistan imponeras man också av att lyxdetaljer som softclose-dörrar är standard.

Vår topp-specade bil bjöd även på nappklädsel, och värmda, ventilerade och masserande i stolar i både fram- och baksätet.

Knapphändigt kalibrerad körupplevelse

När man hoppar in bakom ratten börjar den välpolerade fasaden emellertid att flagna en smula.

Väghållningen är förvisso fin. Bilen är stabil i högre farter, och greppet och balansen på kurviga vägar är fullgod för biltypen.

Med en effekt på 550 hästkrafter och en 0-100-tid på 3,9 sekunder är den utan tvekan också snabb.

Däremot känns det som att man hade kunnat lägga några månader ytterligare på att fin-slipa kördynamiken.

Det största problemet är att alla kontroller känns lite för lätta.

Styrningen är dessutom nästan helt befriad från känsla, och bromspedalen upplevs som bottenlös och inger inte förtroende.

Fjädringskomforten, särskilt i låga farter, är inte heller så bra som man hade hoppats.



Xpeng G9 premierar komfort men når inte hela vägen fram.

Bilen är utrustad med luftfjädring vilket i teorin borde sörja för en komfortabel färd, men chassit upplevs som lite väl hårt för vad som i grunden inte är en särskilt sportig bil.

Förare av den mer resliga sorten irriteras också av att det är svårt att hitta en bekväm körposition.

Detta beror främst på att förarstolen inte går att skjuta bak tillräckligt.

Summan av kardemumman

Xpeng G9 kan alltså inte riktigt mäta sig med de tyska konkurrenterna vad gäller kördynamik, och att märket är relativt ungt och oerfaret märks på ett antal smärre designmissar.

Samtidigt övertygar bilen på många punkter. Den erbjuder bra räckvidd, hög prestanda och snabb laddning.

Formspråket är också attraktivt, samtidigt som kvalitetskänslan är hög och utrustningsnivån är diger.

Framför allt ger Xpengs bilar ett bra mycket mer genomarbetat intryck än andra kinesiska vagnar, bortsett från pseudo-kineser som Volvo och Polestar.

Fortsätter märket att utvecklas i den här takten är det således inte långt kvar innan de är ikapp sina västerländska konkurrenter.

Högsta Växelns första intryck av Xpeng G9

Slutbetyg: 3,5/5

Xpeng G9 övertygar på många punkter. Den erbjuder snygg design, mycket utrustning och en hög teknisk standard.

Det finns emellertid en rad smärre designmissar, och körupplevelsen kunde vara bättre kalibrerad. Sammantaget är bilen ändå den mest välrundade kinesiska bilen jag har testat hittills.

Xpeng G9 AWD Performance (2023)

Motor: Elmotor fram, bak, 550 hästkrafter, 717 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 3,9 sekunder

Toppfart: Begränsad till 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 520 km

Batteri: 98 kWh

Vikt: 2 800 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4891/1937/1670 mm

Pris: från 829 900 SEK

Xpeng G9 RWD Long range (2023)

Motor: Elmotor bak, 313 hästkrafter, 460 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad automatlåda, bakhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 6,4 sekunder

Toppfart: Begränsad till 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 570 km

Batteri: 98 kWh

Vikt: 2680 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4891/1937/1680 mm

Pris: från 749 900 SEK

Xpeng G9 RWD Standard range (2023)

Motor: Elmotor bak, 313 hästkrafter, 460 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad automatlåda, bakhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 6,4 sekunder

Toppfart: Begränsad till 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 460 km

Batteri: 78,2 kWh

Vikt: 2 680 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4891/1937/1680 mm

Pris: från 699 990 SEK

Läs även: [Xpeng G9 SUV är märkets nya flaggskepp.](#)

Läs även: [Provkörning av Nio ET7.](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist på Högsta Växeln. Redaktionens hobbymeck med en förkärlek till bilar av det äldre och lite underligare slaget. Kör bland annat en Saab V4 från 1974 och en Fiat 500 från 1971.

Teknikens Värld

6. Prov: Aston Martin Valkyrie – F1-bil för gatan

Av: Christian Gebhardt

Publicerad: 2023-04-21

Hur i hela friden är denna 30 miljoners V12-hyperhybrid godkänd för gatbruk? Vi tar på hörselskydden och testar på bana!



Valkyrie känns mer som en Formel 1-racer med registrerings skyltar än en sportbil. Inte så konstigt eftersom Red Bulls Adrian Newey skapade grunden till bilen.

En högvarvig sug-V12 plus en elmotor genererar tillsammans 1 155 hk. Effekten i Aston Martin Valkyrie gör att man inte kan blunda en sekund. Därför kör vi hypersportbilen mitt i natten.

I natt är världen ett spektakel. Ett surrealistiskt sådant. Sinnena hinner knappt uppfatta något när stroboskopiska LED-lampor i rattkransen blinkar ikapp med varvräknarens och hastighetsmätarens digitala siffror. Den Le Mans-inspirerade cockpiten översköljs samtidigt av ett gällt urtidsvrål av absolut bästa sort.

När Aston Martin Valkyrie svänger ut på start/mål-rakan i Bahraíns öken skär V12:ans monsterljud genom den varma kvällsluften som en het kniv genom smör. Jämfört med Valkyrie känns ljudbilden i valfri Lamborghini som en vaggvisa. 9 000, 10 000, 11 000 r/min. 280, 290, 300 km/h – man börjar undra hur i hela friden Aston Martin har lyckats få bilen att bli godkänd för gatbruk?

Valkyrie känns trots allt mer som en Formel 1-racer med registrerings skyltar än en sportbil. Titta bara på aerodynamiken: när man ger fullgas sänker sig två luftledare i den fyrstegade frontvingen blixtnabbt samtidigt som bakvingens övre profil lägger sig i den lägsta positionen. Rörliga aerodynamiska element i bilens tunnelformade diffusorkanaler stöttar aerodynamiken med DRS (Drag Reduction System), precis som i Formel 1.



Varvräknaren är graderad till hysteriska 12 000 r/min.

Valkyries resa började redan den 29 december 2014, när Formel 1-designgurun Adrian Newey ritade ett par utkast av bilen i Red Bulls F1-bas i Milton Keynes. Redan den 5 juli 2016 presenterades Aston Martins joint venture-projekt med Red Bull under projektnamnet AM-RB 001. 2021 kunde man köpa bilen för svettiga 2,5 miljoner pund. Om man var snabb, vill säga. Valkyrie är limiterad till endast 150 exemplar och samtliga exemplar är naturligtvis redan sålda.

”Red Bulls största bidrag till projektet är bilens aerodynamik som huvudsakligen kommer från Adrian Newey. När han hade designat undersidan fanns det till en början endast fyra personer som fick titta på designen. Vi fick påpeka att han inte kan hemlighålla designen av en gatbil på samma sätt som en Formel 1-bil. Även när det gällde bilens serviceintervaller fick Red Bull ge med sig. De ville bland annat byta ut bakvingen efter 4 000 mil. Många ursprungliga komponenter är därför modifierade eller nykonstruerade”, avslöjar James Manners, som är fordonsutvecklingschef hos Aston Martin. Under utvecklingsarbetet möttes alltså två vitt skilda världar.

Idag är det annorlunda. Det börjar när man ska kliva in i bilen. Dörren svingar uppåt när man väl hittat den väl gömda knappen som sitter under sidolinjen. Dörrhandtag? Absolutely not. Min beskedliga LMP-erfarenhet hjälper mig en aning med yogaövningarna som krävs för att ta sig in i bilen, men det här påminner mig mest om mitt tidigare test av Le Mans-vinnaren Porsche 919. Särskilt graciöst är det inte.

Av aerodynamiska skäl har kolfibermonocoquen utformats så slankt som möjligt och till och med stolarna har vinklats mot varandra för att få plats. Visserligen bara med två grader, men ändå. Det viktigaste i Valkyrie? Kompromisslös vikhets. Mer än 400 delar har printats med en 3D-skrivare för lägsta möjliga vikt. Resultatet? En tomvikt på sanslösa 1 270 kg.



Kolfiberskalstolarna väger bara åtta kilo styck. Kameror och skärmar ersätter sidospeglar.

Det finns dock utrymme för skönhet i Valkyrie, även om det ligger i betraktarens öga. Den kompakta ratten har utrustats med en skärm och mängder av knappar i bästa motorsportstil. Gatbil? Knappast. Återigen dras tydliga paralleller till Formel 1. Aktiverar man tändningen visar rattskärmen en rund varvräknare som är graderad till 12 000 r/min. Ett skämt? Definitivt inte.

”Det här är tidernas starkaste sugmotor i en gatlegal bil. Valkyries 6,5-liters V12 producerar 1 015 hk vid 10 600 r/min. Det är varvtal på sporthojnivå. Begränsaren stoppar varvorganen först vid 11 100 r/min. Om man mot förmodan tycker att 1 015 hk inte är (mer än) nog finns även en elmotor. Systemeffekten är därmed 1 155 hk”, förklarar Manners.

Den här hybriden är därmed den starkaste bilen jag någonsin har kört och dessutom varvar den högst. Hittills har jag bara suttit i en enda bil som varvar mer än 10 000 r/min och det var i en Formel 1-kundbil av typen Lotus T125 från 2011 där V8:an byggde på en racingmotor ur Indycarserien och varvade maximalt 10 800 r/min. Inför Valkyrie står jag därför ytterst ödmjuk och med en helvetisk puls.

Tre tryck på startknappen väcker den endast 213,8 kg tunga V12-motorn som har utvecklats av Cosworth. V12:an i Aston Martin DB11 väger 106 kg mer, som en jämförelse. Nu finns dock inte tid att tänka på något överhuvudtaget – motorn bakom mig låter som ett hungrigt lejon som vill jaga ifatt en gasell eller två.

Via ett reglage på ratten väljer man körprogram och ESP-läge: Urban, Sport och Track.

”Med hjälp av körinställningarna justerar man marktrycket, markfrigången och stötdämparnas hårdhet. Bilens aktiva aerodynamik och det aktiva chassit jobbar med samma hydrauliska system”, berättar Manners och påpekar att Valkyrie har hydrauliska ledningar som sammanlagt mäter sanslösa 47 meter.



Valkyries 6,5-liters V12 är utvecklad av Cosworth och utvecklar maximalt 1 015 hk vid 10 600 r/min. Vridmomentet anges till 780 Nm. En elmotor bidrar med ytterligare 280 Nm. 263-voltsbatteriet på 1,68 kWh kommer från Rimac.

Den 8,4 kg tunga (lätta) dörren stängs med soft close-funktion. Man kan inte lägga ett frimärke mellan dörren och hjälmen – Valkyrie är helt enkelt inget för klaustrofobiska kunder. Trampa på bromspedalen och dra i rattens högra paddel. Nu förvandlas rattskärmens digitala N till en 1:a och vi rullar iväg mjukt. Pinsamma motorstopp? Inte här, det saknas nämligen en kopplingspedal. Medan V12-motorn morrar sysslöst på tomgång är det elmotorn som sköter framdrivningen i upp till 15 km/h. Därefter vaknar förbränningsmotorn med besked.

Den första fullgasrepan i Valkyrie påminner mig om ett gammalt test av en Formel 1-bil, där 649 hk mötte 650 kg. Med ett vikt/effektförhållande på 1,0 kg/hk var accelerationen så pass bestialisk att man knappt kunde andas, och man fick tvinga sig själv att inte släppa gaspedalen i förväg. Aston Martin Valkyrie är den gatbil som kommer närmast F1-upplevelsen. Och det är kanske inte så konstigt, vikt/effektförhållandet är 1,1 kg/hk.

Tredje, fjärde, femte växeln – att växla efter hörseln fungerar illa eftersom min trumhinna är programmerad på 9 000 r/min. Man växlar alltså alltid för tidigt. LED-lamporna i rattkransen hjälper dock: två gröna, tre röda och fyra blå – när samtliga lampor blinkar är det dags att smälla i nästa kugge.

Det finns säkert snabbare automat- eller dubbelkopplingslådor, men Aston Martin valde en sjuväxlad sekventiell låda från Ricardo på grund av dess ringa storlek och låga vikt på endast 88,6 kg. Ett ryck i den högra paddeln och nackmuskulaturen godkänner valet av låda med en barsk nickning.



När Porsches fyraliters boxersexa i **911 GT3 RS** vrålar som om den skulle brista vilken sekund som helst skyfflar Valkyries V12 fortfarande kol på glödbädden för full kraft. Kraften som motorn producerar mellan 9 000 och 11 000 r/min är inget annat än skrämmande, och trollbindande.

Utifrån påminner det gälla högvarvs-vrålandet om F1-bilar från svunna tider och även i kupén är ljudnivån så pass hög att man är tvungen att använda hörselskydd. Annars är chansen att få en släng av tinnitus avsevärt mycket högre än om man hade somnat framför högtalarna på Sweden Rock.

Valkyriesymfonin är dock många gånger trevligare att lyssna på än skrånig punkrock – här blandas rena V12-toner med mekaniskt skramlande från växellådan och racerbilsliknande vibrationer. Motorns fenomenala gasrespons och överjordiska varvglädje visar återigen att sugmotorn är det bästa konceptet för en sportbil.

Full gas på den 1 090 meter långa start/mål-rakan. Aston Martin-föraren Darren Turner (trefaldig Le Mans-vinnare och regerande Daytona GTD-vinnare) ber mig trycka på ERS-knappen (Energy Recovery System): "Det ger dig ytterligare 100 Nm per varv."

200-metersskylten närmar sig i en rasande fart, cirka femtio meter innan den är det dags att börja bromsa. Pedalvägen kräver inledningsvis lite tillvänjning eftersom det inte finns någon bromskraftförstärkare. Det innebär att man måste sparka lika hårt som en kickboxare på bromsen. Dessutom är pedalvägen något längre än man är van vid.

Kraftansträngningen är dock mödan värd: de kolfiberkeramiska bromsarna levererar brutal kraft. Till sin hjälp har bromssystemet superklistriga R-däck av typen Michelin Pilot Sport Cup 2 R NO, och ett extremt marktryck.

James Manners förklarar bilens massiva downforce som trollas fram av bilens aktiva aerodynamik: "Ger man full gas i Sport- eller Trackläget, och har aktiverat DRS, ger bilen ett konstant marktryck på 600 kg mellan 200 och 355 km/h. I Trackläget ökar marktrycket i kurvor till 750 kg mellan 200 och 355 km/h. Men när man bromsar fälls samtliga aktiva aerodelar upp samtidigt vilket innebär att marktrycket ökar till 1 100 kg mellan 355 och 220 km/h."

På Bahraíns GP-bana är marktryck speciellt viktigt när man bromsar in efter de tre långa raksträckorna, här saknas nämligen höghastighetskurvor. I de trånga svängarna skakar Valkyrie fram sidoaccelerationer på upp till 1,55 G. Det är inte bara den ultralåga sittpositionen som får bilen att kännas som en tvättäkta racerbil, även styrvinkelprecisionen ger samma intryck. Styrningen är elektrohydraulisk med en utväxling på 13,93:1 och levererar utmärkt feedback och motorsportaktigt servostöd.



Fram till gränsområdet känns körningen lekande lätt, men kör man på gränsen blir man varse om hur mycket effekt man har till sitt förfogande. Valkyrie tenderar nämligen till överstyrning, inte bara när man kör fullt utan även under lastväxel.

Avslutningsvis får vi avverka ett varv med tidtagning. Med en tid på 2.01,0 minuter pulveriserar Valkyrie rekordet för gatlegala bilar på banan – med elva sekunder! Det innebär att under WEC-tävlingen i Bahrain hade bilen varit nio sekunder långsammare per varv än Hypercarklassen – på gatdäck. Vansinne!

TEKNISK INFO/Aston Martin Valkyrie

Motor: V12, bensin, 6 500 cm³, 1 015 hk vid 10 600 r/min, 780 Nm vid 7 000 r/min. Elmotor 143 hk/280 Nm. Systemeffekt 1 155 hk/925 Nm. 7-växlad sekventiell låda. Bakhjulsdrift.

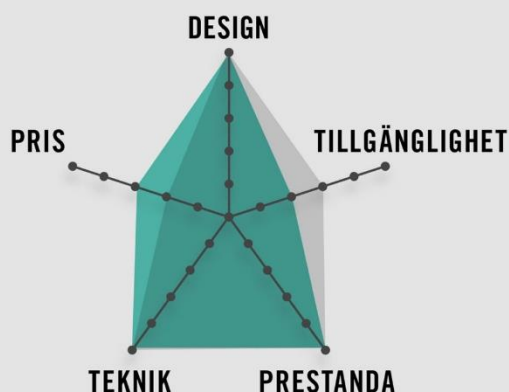
Kaross: L/b/h 4 506/1 920/1 060 mm. Axelavstånd 2 768 mm. Tomvikt 1 270 kg.

Prestanda: 0–100 km/h <3,0 sek. Toppfart 355 km/h. Förbrukning i.u.

Pris: Cirka 30 miljoner kronor. **Slutsåld.**

PERSONLIGHET

- Aston Martin Valkyrie
- Mercedes-AMG One



SUMMERING

Bäst: Överjordiska prestanda, brutala bromsar, massivt marktryck.

Sämst: Svindyr, slutsåld.



Teknikens Värld

7. Sista sucken för Toyota FJ Cruiser

Publicerad: 21 apr 2023, kl 13:55

Toyota FJ Cruiser seglade länge på retrovågen. Men efter 17 års produktion är det slut, nu försvinner modellen från marknaden.



Den ser verkligen speciell ut, Toyota FJ Cruiser. Trots att vi har haft 17 år på oss att vänja oss vid formerna sticker de fortfarande ut. Den mellanstora suven med sitt uppräta nylle och sin nästan ännu mer uppräta vindruta, kombinerat med bakhängda bakre sidodörren och den enorma c-stolpen. Vissa delar i formen är verkligen retrotuffa, som de runda strålkastarna och fronten, medan andra delar... kräver lite tillvänjning.





Sent under 2022 lanserades Toyota FJ Cruiser Final Edition på vissa utvalda marknader, men nu har tillverkningsbanden stannat av för gott. Modellen var populär i Mellanöstern, men även i bland annat Sydafrika, [något motor1.com rapporterar om](#). Mot slutet av de 17 produktionsåren levererades bara en version, närmare bestämt med Toyotas bensindrivna V6-motor på fyra liter och 270 hästkrafter samt 380 Nm. Femväxlad automatlåda, fyrhjulsdrift och diffspärrfunktion på bakaxeln ingick i standardutrustningen.



Linus Pröjtz

Feber

8. Tesla sänker priserna igen

Roger Åberg 2023-04-19 kl 07:50

Model 3 nu under 40 000 dollar.



Jag tror att det är sjätte gången i år som Tesla sänker priserna i USA, senaste var under påskhelgen. Nu har priset på Model 3 ramlat ner till 39 900 dollar, ner från 41 990 dollar. Innan deras avgift för leverans och registrering på 1 390 dollar. Performance-modellen kostar numera 52 990 dollar.

Model Y sänktes priserna med 3 000 dollar på alla modeller. Standardversionen kostar nu 46 990 dollar, Long Range kostar 49 990 dollar och Performance 53 990 dollar.

Priserna i Sverige har inte justerats, ännu.



**Tesla sänker priserna även i Sverige
Men inte på den alla vill ha**



**Tesla sänker priserna, igen
Femte gången i år**

9. Efter chocksänkningar: Så stor vinst gör Tesla per såld bil

Publicerat 20/04/2023 av Maths Nilsson

Trots de stora prissänkningarna – Tesla gjorde en vinst (ebitda) på 44 miljarder kronor årets första kvartal. Nettovinsten blev 105 000 kronor per såld bil. Elon Musk oroar sig för att de höga räntorna gör att vi inte har råd med bilköp. – Folk kommer skjuta upp stora nya kapitalköp som en ny bil, säger han.



Spänningen har varit stor hur Tesla skulle klara de massiva prissänkningarna på upp till 22 procent som gjorts under inledningen av året. **Nattens kvartalsrapport** kom in i linje med analytikernas förväntningar.

Omsättningen på 242 miljarder kronor är en ökning med 24 procent jämfört med förra året, men vinstmarginalen sjönk kraftigt. Nettovinsten (ebitda) blev 44 miljarder kronor. Tesla gör 105 000 kronor i vinst utslaget på varje bil de säljer efter prissänkningen, men då är övriga intäkter som utsläppsrätter inräknade.

Bruttomarginalen på sålda bilar är fortfarande 19,3 procent och Tesla förväntar sig ytterligare kostnadssänkningar, så möjligheten till att sänka priserna ytterligare finns. Det kan sätta stor press på konkurrenterna, men samtidigt kan nya sänkningar göra att konsumenterna väntar med bilköp.

– Även om vi genomförde prissänkningar på många fordonsmodeller under första kvartalet, minskade våra rörelsemarginaler i en hanterbar takt. Vi förväntar oss fortsatta kostnadsreduktioner för våra fordon, inklusive förbättrad produktionseffektivitet på våra nyaste fabriker och lägre logistikkostnader, och vi fortsätter att fokusera på operativ hävstång när vi skalar.

I det efterföljande vinstsamtalet uttryckte Elon Musk oro för människors vilja att köpa bil i de svåra tiderna med räntehöjningar.

–Varje gång som Fed höjer räntorna, motsvarar det en ökning av priset på en bil. Folk kommer skjuta upp stora nya kapitalköp som en ny bil. Vi har ansett att det är rätt val här att driva på för högre volymer och en större flotta, jämfört med en lägre volym och högre marginal, över tiden kommer Tesla att kunna generera betydande vinst genom autonomi, säger Elon Musk.

10. Teslas nettovinst rasar 24 procent i Q1

Av Ola Söderlund 20 April, 2023

Den amerikanska elbilsjätten Teslas vinst faller med hela 24 procent under årets första kvartal, visar bolagets resultatrapport.



Teslas vd Elon Musk.

Tesla förklarar det stora vinsttappet till sina aktieägare med att nya fabriker inte utnyttjats fullt ut och att marginalerna varit stressade, bland annat på grund av högre råvaru- och logistikkostnader.

CNBC som rapporterar om elbilsjättens Q1-siffror konstaterar att vinstraset i och för sig inte är någon överraskning utan i linje med förväntan, "baserat på en undersökning av analytiker från Refinitiv".

Så höga blev Teslas intäkter

Resultatet per aktie för Tesla i Q1 blev 85 cent, exakt vad analytikerna hade räknat med.

Företagets intäkter under årets första kvartal blev 23,33 miljarder dollar mot väntade 23,21 miljarder dollar.

"Nettoresultatet uppgick till 2,51 miljarder dollar, en minskning med 24% från förra året, medan GAAP-resultatet uppgick till 73 cent, en minskning med 23% från kvartalet föregående år", skriver CNBC.

Elon Musk angriper Fed

Bolagets vd Elon Musk kommenterade rapporten och sa att en "osäker" makroekonomisk miljö kan påverka människors planer på bilköp.

Musk sa även att han räknar med att de kommande tolv månaderna kommer att kännetecknas av ett "stormigt väder" i ekonomin.

Musk varnade även, enligt CNBC, för att Feds räntehöjningar drabbar bilmaknaden och hävdar att varje räntehöjning motsvarar en lika stor ökning av bilpriserna.

Teslas aktie sjönk med över 4 procent på USA-börsen direkt efter rapportsläppet, framgår det.

Läs även: [Tesla nervös inför rapporten – därför sänks priserna i USA](#)

11. Lexus-topp värvas till Göteborg för att ratta Zeekrs jättesatsning

Publicerat 17/04/2023 av Maths Nilsson

Inom kort ska elbilen Zeekr X lanseras i Sverige och Europa. Nu värvar Geely Lexus toppchef Spiros Fotinos till Göteborg för att styra jättesatsningen.



Zeekr X är en ny elektrisk SUV från nya Geely-märket Zeekr. Bilen är designad i Göteborg och konstruerad i Kina under ledning av svenske Kent Bovellan och delar teknik med **Volvo EX30** som presenteras i juni.

Zeekr siktar på en massiv lansering i Sverige och Europa och rekryterar nu en tungviktare inom bilbranschen för uppdraget, rapporterar **Automotive News**. Ansvarig för satsningen blir Spiros Fotinos som haft olika ledande befattningar på Toyota och Lexus under nästan 25 år.

Från 2017 till 2019 var Fotinos Global Head of Brand Management på Lexus och direktör på Lexus Europe fram till september 2022. Fotinos har arbetat på Zeekr sedan september förra året som Vice President. Sedan januari är han vd för Zeekr Europe och placerad i Göteborg.



Maths Nilsson

12. Priscocken: Trasig navigator skulle kosta 167 000 kronor

Publicerad 2023-04-21 kl 13:50 (uppdaterad 2023-04-21 kl 13:56), text Magnus Kvandal

Paret hade precis köpt en bil som trodde den var på Nordpolen.



Det var när Lasse Hopen och hans sambo var på väg hem till Trofors i Nordnorge med sin nyinköpta Kia e-Soul från 2019 som de märkte att något inte stämde med bilens elektronik. Det skriver den [norska tidningen Motor](#).

Navigatorn visste inte var den var. I stället för korrekt position visade skärmen att bilen befann sig i Tyskland, i Afrika – eller på Nordpolen.

När inte heller telefonanslutningen i bilen fungerade som den skulle kom de nyblivna Kia-ägarna snart fram till att bilens infotainmentsystem var trasigt.

Men trots att Kia och Hyundai kommer med sju års garanti visade det sig att den inte gäller för just den här delen. Här är det i stället fem år som gäller – eller tre år om bilen, som Lasse Hopens exemplar, är direktimporterad.

Paret skulle därmed få bekosta reparationen själv. Men det var när verkstaden meddelade priset för en ny del som den verkliga chocken kom.

– 167 000 kronor, sa de att den kostade. Helt horribelt. Skulle tro att den var av guld, säger Lasse Hopen till Motor.

Christian Lagaard, kommunikationschef på Kia i Norge, bekräftar att priset stämmer, men påpekar att det blir betydligt billigare om man köper en renoverad utbytesdel. Då blir summan i stället 25 000 kronor.

Lasse Hopen löste dock problemet genom att köpa en begagnad del på en bilskrot för 3 000 kronor. Att få den installerad i bilen kostar ytterligare 4 000.



13. CATL presenterar ny battericell med rekordhög energidensitet

Publicerad 2023-04-20

Kinesiska CATL är världens största tillverkare av batterier till elbilar. Förra året presenterades Qilin, **en ny generation batterier** med en hög energidensitet på 255 Wh/kg som ska användas av bland annat Zeekr.



Men med så kallad solid state-teknik med fast istället för flytande elektrolyt går det att höja energidensiteten ordentligt. Under bilsalongen i Shanghai har CATL nu presenterat imponerande data kring sin första battericell med solid state-teknik.

Energidensiteten anges till hela 500 Wh/kg. Förutom det säger CATL att cellen har "utmärkta laddnings- och urladdningsprestanda" samt hög säkerhet.

Hur snabbt det går att ladda cellen nämns och en hel del tekniska detaljer avslöjas inte. Om det verkligen handlar om solid state i samma mening som andra utvecklare arbetar med att ta fram eller en annan teknik är bland annat oklart.

Däremot får vi veta att cellen använder ett nytt anodmaterial och en elektrolyt med en struktur i mikrometerskala som gör att joner kan ledas bättre.

Cellen är i första hand tänkt att användas i eldrivna flygplan. CATL uppger att de samarbetar med tillverkare, men nämner inte vilka det handlar om eller i vilket land. Men även celler för bilindustrin är planerade att börja tillverkas redan i år.

Utöver det meddelade CATL också att de inlett ett samarbete med den kinesiska elbilstillverkaren Chery som blir först ut att använda CATL:s **senaste generation av natriumjonbatteri**.

I det använts natrium, alltså salt, i stället för litium vilket gör det möjligt att kraftigt sänka priset på batteriet. Energidensiteten är däremot lägre och anges till 160 Wh/kg.



Carl Undéhn

14. Superbatteri från Northvolt och Scania: Klarar 1,5 miljoner km

Publicerat 19/04/2023 av Maths Nilsson

Scania och Northvolt kommer med ett nytt batteri som ska klara mer än 1,5 miljoner kilometer, hela lastbilens livslängd. – Efter omfattande utveckling och validering levererar vi nu celler från Northvolt Ett som överträffar våra initiala förväntningar på prestandan. Det är en fantastiskt prestation av alla inblandade, säger Northvolts vd Peter Carlsson.



Lastbilar med eldrift blir allt vanligare. En utmaning har varit att få batterierna att hålla för ett fordon som körs betydligt mer och oftare än en personbil. Nu kan Scania och Northvolt ha hittat lösningen på utmaningen.

De två svenska företagen presenterar i dag en gemensamt utvecklad battericell för tunga elektriska transporter. Litiumjoncellen har i valideringstester visat en enastående livslängd. Kapaciteten är mer än 1,5 miljoner kilometers drift, motsvarande lastbilens livslängd. Battericellen tillverkas med fossilfri el i norra Sverige och koldioxidavtrycket är ungefär en tredjedel av snittet för en jämförbar produkt.

Scania satsar hårt på eldrivna lastbilar. Här är den nya regionala bilen som visades nyligen.

Utvecklingen har pågått sedan 2017 och nu ska cellerna börja tillverkas i gigafabriken Northvolt Ett utanför Skellefteå. Senare i år invigs dessutom Scanias nya batterifabrik i Södertälje, där celler ska sättas ihop till batteripaket till elektriska lastbilar för tunga transporter.

– Redan i början av partnerskapet mellan Northvolt och Scania kom vi överens om en ambitiös tidsplan för att tillsammans utveckla en högpresterande battericell som skulle möjliggöra Scanias planer för att elektrifiera tunga transporter. Efter omfattande utveckling och validering levererar vi nu celler från Northvolt Ett som överträffar våra initiala förväntningar på prestandan. Det är en fantastiskt prestation av alla inblandade, säger Northvolts Peter Carlsson.

De nya cellerna är prismatiska och har en kapacitet på 157 Ah. För Scania är det en viktig milstolpe för att kunna utlova tillförlitlighet på lastbilar som ofta körs mer än 1,5 miljoner kilometer under livstiden.

– När vi startade utvecklingen av battericellen siktade vi på hög prestanda, låga driftskostnader och lång livslängd. Kravet var att cellen skulle klara 1,5 miljoner kilometers drift med ett Scaniafordon för tunga transporter. Testerna visar att det kravet inte bara kan uppfyllas utan också överträffas, säger Christian Levin, vd för Scania.

15. Snart ute på vägarna – nu startar tillverkning av Volta Zero

Publicerad 2023-04-19

Med sin från grunden för eldrift utvecklade lastbil Volta Zero vill svensk-brittiska Volta Trucks utmana de etablerade lastbilstillverkarna.



Med en lågt placerade kabin med stora glasytor för bättre sikt riktar sig Volta Zero främst till leveranser i stadsmiljö. Nu har produktionen av den första versionen på 16 ton officiellt kommit igång hos Steyr i Österrike.

– Den första Volta Zero i full produktion som går in i produktionslinjen här på Steyr är den mest betydande milstolpe som företaget har uppnått hittills, sa Kjell Walöen som är medgrundare och chef för tillverkning och logistik hos Volta Trucks.

Leveranser till kund väntas starta under årets tredje kvartal. Enligt Volta Zero finns det kapacitet för att tillverka 14 000 exemplar av den eldrivna lastbilen om året.

Och intresse finns. Redan förra året lade logistikjätten DB Schenker en beställning på 1 470 Volta Zero. Enligt tidigare uppgifter har Volta Trucks tagit emot 6 500 förbokningar.



Carl Undéhn



16. Daimler DK400 Coupe Golden Zebra by Hooper 1955

4 december 2006, 16:00 GMT

Google-översatt

Registreringsnummer TYL 575 Chassi nr 92705 Motornummer 48771

Såld för £ 177.500 (1 495 423 DKK) Inkl. premie.



Daimler DK400 Coupe Golden Zebra by Hooper 1955.

Daimler behöll sin sedan länge etablerade position som kunglighetens favorit under de omedelbara åren efter WW2 samtidigt som den tog rubriker i den populära pressen tack vare en rad ofta upprörande "Dockers Specials" med karosser av den interna karossbyggaren Hooper & Co. Drivkraften bakom dessa sensationella stylingövningar - desto mer anmärkningsvärda för deras utseende i en tid av stor åtstramning - var Lady Docker (född Norah Turner), fru till moderbolaget BSA Groups miljonärordförande, Sir Bernard Docker. Lady Docker hade utsetts till direktör för Hooper's, med särskilt ansvar för stylingfrågor, och började förvandla Daimlers lugna image till något helt och hållet mer spännande, med början med den spektakulära "Golden Daimler" som förvånade publiken på bilsalongen 1951.



Kulmen på denna följd av sensationella Docker-bilar är den som erbjuds här, den så kallade "Golden Zebra", en vällustig extravagans på det 4,6-liters, sexcylindriga, DK400 limousinchassit, som debuterade på Hoopers monter på Earls Court Motor Show 1955. The Motor kommenterade Hoopers mästerverk i glödande ordalag: "Den årliga uppsättningen på Hooper-montern är nu nästan en bilsalongstradition. Showen skulle knappast vara den show den är utan en ny "Docker Special" för att visa världen att Storbritannien idag har designers och hantverkare som kan jämföra eller utmärka sig de finaste hantverkarna från det förflutna. Visst ingen, som tittade på årets Daimler-coupé, kunde säga: "De bygger inte sådana bilar nu!" Fabergé själv kunde ha klarat det. Utsidan är cellulosa i helt vanligt elfenbenvitt, med alla ljusa delar pläterade i guld. Guldplåt används i hela interiören, medan äkta elfenben ersätter trä på instrumentpanelen, och för alla capping och finishers i en mycket tunn, guldpläterad ram. Den mest slående funktionen är dock klädseln på sätena och dörrarna, som är zebrahud. Framsätet av bänktyp består av tre bestämda paneler och det finns två fällbara fåtöljstolar bakom. Zebra huden appliceras endast på ansikten på kudarna och squabsna; Bårderna är i elfenbensfärgat läder. Ett nytt nylonmaterial i elfenbensfärg och med en liten fläck har vävts speciellt för huvudfodret av herrarna Fothergill och Harvey. Taket har en Perspex-panel med tillslutande slutare, och bagageutrymmet innehåller rawhide resväskor med Bramah-lås. Alla cocktail- och toalettillbehör är i elfenben eller slipat glas och guld; Det finns till och med ett paraply av förgyllt och nylon i den närmaste sidodörren."

Lady Docker var särskilt stolt över zebrahudklädseln. På frågan "Varför zebra?" svarade hon berömt med en flippancy som skulle ha fått Marie Antionette att rodna: "Eftersom mink är för varmt för att sitta på." I april 1956 skickades "Golden Zebra" och "Stardust", en annan Hooper-showbil, till södra Frankrike för bröllopet mellan prins Rainier av Monaco och filmstjärnan Grace Kelly, till vilken Sir Bernard och Lady Docker hade bjudits in. Vid den här tiden orsakade Dockers upplevda extravagans muller av missnöje inom BSA-gruppens styrelse och den 30 maj 1956 sammankallades ett särskilt möte som resulterade i att Sir Bernard röstades bort från kontoret.



Med sina skapare förvisade blev Daimler-showbilarna framtagna sina dyra tillbehör och sålda. År 1966 erbjöds "Golden Zebra", som kostade 12 000 pund att bygga (många gånger värdet av det genomsnittliga parhuset vid den tiden) till försäljning av Daimler distributors Henlys of Chester med 25 000 miles på mätarn för endast £ 1 400.

Efter flera ägare hamnade "Golden Zebra" i Kalifornien, USA varifrån Daimler-samlaren John Wentworth tog tillbaka den till Storbritannien 1988. Sedan dess har denna unika bil grundligt och omsorgsfullt restaurerats, men på grund av John Wentworths andra intressen började arbetet inte på tio år. "Golden Zebra" lackades noggrant om av Daniel Chester, motorn installerades igen och en legion av experthantverkare rekryterades för att hjälpa till med detta mest skrämmande restaureringsprojekt. Problemet med att skaffa lämpliga zebraskinn löstes genom att köpa rätt kenyanska zebrahudar från ett garveri i Sydafrika. Ratten lackerades om, instrumenten renoverades och delar till guldfärgning skickades till Kingsley Chrome. Den 27 september 2002 återlämnades de första ompläterade föremålen, och dagen därpå dog John Wentworth oväntat.

Med hjälp av bland andra den tyske Daimler-entusiasten Volkmar Mietke fortsatte Johns änka Seija ombyggnaden. Det var helt klart uteslutet att replikera den ursprungliga instrumentpanelen för elefantelfenben, så en kombination av flammad sykomor och elfenbensträ användes, vilket ekade zebramönstringen. Två skåp specialtillverkades för det bakre facket och ett guldfärgat tyg som ungefär motsvarar den ursprungliga huvudbeklädningen. Efter ytterligare tre års hårt arbete återfördes "Golden Zebra" till forna glans tidigare i år.

Underbart återgiven av 1950-talet, en tid då överskott fortfarande hade kapacitet att chockera, erbjuds denna unikt eleganta del av Daimler-historien med diverse restaureringsfakturer, nuvarande MoT och Swansea V5-registreringsdokument. Hamnarbetarnas inbjudningar till Monegask kungliga bröllop och Grand Opera ingår i försäljningen.



Teknikens Värld

17. Honda Civic Type R snabbast runt Ringen – igen

Publicerad: 20 apr 2023, kl 14:34

Jakten på tiondelar runt den legendariska nordslingan av Nürburgring fortsätter. Nu är Honda Civic Type R snabbast av de framhjulsdrivna.



FILM: <https://youtu.be/yU0vBY2hKqM>.



Med varvtiden 7.44,881, satt längs den något längre slingan man använt vid den här typen av rekordslagning sedan 2019, blir Honda Civic Type R den snabbaste framhjulsdrevena bilen av alla som har gett sig på rekordförsöket. Rekordet sattes för knappt en månad sedan, närmare bestämt 23 mars i år längs den 20,8 kilometer långa och hänsynslösa bansträckningen.

Vi har tidigare sett hur bra Honda Civic Type R fungerar för bankörning. Vid vårt årliga stora Bankaläs har den imponerat inom den framhjulsdrevena gruppen, men även krossat betydligt hårdare motstånd. Det har blivit väldigt tydligt att en rätt byggd framhjulsdreven bil kan straffa vad som skulle klassas som riktiga sportbilar.

Den nya rekordhållaren bygger på Civic Type R lanserad under 2022. Jämförd med modellen den ersatte har axelavståndet vuxit med 35 millimeter. Den har en två liter stor rak fyrcylindrig turbomatad bensinmotor som ger 329 hästar och 420 Nm vridmoment. Sexväxlad manuell låda sticker ut i dagar som dessa då de flesta likvärdiga bilar kör med dubbelkopplingslådor. Men Hondas förmåga att bygga klockrena växellådor med magiskt trevlig spakkänsla består.

Men det finns några brasklappar. För det första sattes rekordet med en något lättare version som bär tilläggsnamnet S grade. Den är bara tillgänglig för beställning som vänsterstyrd på de europeiska marknaderna. Utöver detta sattes varvtiden med Michelin Pilot Sport Cup 2 Connect-däck. Alltså den versionen av Cup 2 som är uppkopplad till en app och som kan ge realtidsuppdatering av hur däcken presterar under färd. Ett smart hjälpmedel, men som det står i det finstilta i pressmaterialet från Honda – däcken är tillgängliga för beställning direkt genom Michelin. Det är alltså inte ett originaltillbehör från Honda. Och det är nu det blir krångligt på riktigt. I dagarna har vi blivit varse att Michelin förändrar tillgängligheten av Connect-versionen – det slutar säljas. Jag vet, snacka om storm i ett vattenglas – men just det däcket sattes rekordet med. Och det går inte längre att köpa.



Linus Pröjtz



F1-BLOGGEN

... MED ANNA ANDERSSON
ANNA.C.ANDERSSON@AFTONBLADET.SE



18. Miami GP i F1: Schumacher kommer inte tillbaka till F1

Av Anna Andersson 3 maj, 2023, kl. 09:22

Formel 1 och USA är redo för Miami GP i F1. Ifjol fanns Mick Schumacher med. Då tävlade han för Haas, i år är han tredjeförare hos **Mercedes**, bakom **George Russell** och **Lewis Hamilton**, och nu får han återigen en rejäl skopa.



Mick Schumacher när han tävlade för Haas 2022.

Den här gången av den tidigare F1-gurun Bernie Ecclestone. 92-åringen anser att **Michael Schumachers** son måste inse att han aldrig kommer att komma tillbaka till F1.

– Han måste glömma drömmen, för förr eller senare måste vi alla vakna upp ur våra drömmar, säger Ecclestone till RTL.

– Han måste glömma det för att fundera över vilka alternativ han har och satsa på dem istället.

Mick Schumacher tävlade för Haas under två säsonger. Han tog poäng under det andra året, men kraschade också bilar vilket kostade stallet enorma pengar. Dessutom fick han klart stryk av sin kollega **Kevin Magnussen** och ersattes av Nico Hülkenberg, som i sin tur har varit bättre än Magnussen i år.

Enligt Ecclestone saknar Mick Schumacher sin pappas råd och stöd.

– Jag tror att han verkligen behöver någon som kan leda honom till framgång och ta hand om honom, säger 92-årige Ecclestone till den tyska TV-kanalen.

– Det finns inte den typen av människor som kan hjälpa honom. De kan hjälpa honom med många saker, men inte med en karriär som F1-förare.

Korta nyheter kring Formel 1

Nu väntar Miami GP i F1 och Ferrari väntas ha med sig uppdateringar, säsongens första uppdateringar. Det blir spännande att se vad det ger. I Baku visade **Ferraris Charles Leclerc** kvalfart för första gången i år. Han var snabbast både under fredagen och lördagen. Sett till ett varv. Däremot var **Red Bull** betydligt bättre i racet.

Vi är många som tyckte att tävlingsformatet i Baku lämnade lite övrigt att önska. Det kan ni höra i vår F1-podd, **Plattan i Mattan**, men TV-tittarna ökar. Siffror visar att det var 75 % fler tittare som såg kvalet än den andra träningen 2022, sprintkvalet sågs av 35 % fler tittare än den tredje träningen 2022. Det skriver motorsporttotal.com.

[Läs mer om av snitt avsnitt #60 av vår F1-podd.](#)

Nu kikar vi mot helgen.

Guide inför Miami GP i Formel 1:

Miami International Autodrome

Motsols

Banlängd: 5410 meter/57 varv

Tider Miami GP i F1

Kurvor: 12 vänster, 7 höger

Vinnande strategi 2022: 1 depåstopp vilket också flest förare valde.

Debut: 2022, Charles Leclerc, Ferrari, tog pole position.

Vinnande från högsta startposition:

Max Verstappen, Red Bull, startposition 3.

Miami GP kval 2022 – topp 8:

1. Charles Leclerc, Ferrari
2. Carlos Sainz, Ferrari
3. Max Verstappen, Red Bull
4. Sergio Perez, Red Bull
5. Valtteri Bottas, Alfa Romeo
6. Lewis Hamilton, Mercedes
7. Pierre Gasly, AlphaTauri
8. Lando Norris, McLaren

Snabbaste kvalvarvet:

Absolut: 1:28.796 (Charles Leclerc, Ferrari, 2022)

2022: 1:28.796 (Charles Leclerc, Ferrari)

Max Verstappen, Red Bull vinner Miami GP i F1 2022 (TT)

Miami GP i F1 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. Lewis Hamilton, Mercedes
7. Valtteri Bottas, Alfa Romeo
8. Esteban Ocon, Alpine

Snabbaste varvet:

Absolut: 1:31.361 (Max Verstappen, Red Bull, 2022)

2022: 1:31.361 (Max Verstappen, Red Bull)

Däcken inför Miami GP i F1:

Detta är den första av tre tävlingshelger i USA under 2023, det blir en sprinthelg i Austin och sedan en superhelg i Las Vegas.

– I fjol uppträdde däcken som förväntat, men nu vet vi att hela banan har fått en ny asfalt och under den vanliga kontrollen av banan måste vi se om det har skett några förändringar sett till asfaltens karaktär, säger Pirellis Mario Isola.

– Banan i Miami kräver en normal downforce, den har olika typer av kurvor men också en lång raksträcka.

Pirelli har valt C2, C3 och C4 som ligger i mitten eftersom de förväntar sig väldigt höga asfaltstemperaturer. Förra året var temperaturen i asfalten uppe på 60 grader!

Miami GP är lite speciellt, för både team och förare. Red Bull kommer att ha en special-designad bil, där fansen har varit med och tyckt till. Det kan mycket väl vara så att den går i turkost, för så har Max Verstappen designat sin hjälm.

Jag kan ju också tänka mig att det blir lite snack om **Fernando Alonso och hans flirt med Taylor Swift**, som är världens just nu mest kända sångerska.

SLUT