



Ferrari 125 Sport 1947.

- 1. Svenske Ola leder Mercedes i tio år**
- 2. I dag rullar sista Ford Fiesta-bilen ur produktion**
- 3. Koenigsegg avslöjar superversion av Gemera med 2300 hk**
- 4. Prov Renault Space**
- 5. BMW X7 M60i testad**
- 6. Prov Lamborghini Huracán Sterrato Cross Country**
- 7. Så mycket sänks bensin- och diesel**
- 8. Kina stoppar nybildad priskartell på elbilar**
- 9. Körde 328 km/h med eldriven familjebil på Autobahn i Tyskland**
- 10. BMW visar upp elmotorcykeln CE 02**
- 11. Ångdrivna motorcykeln är snabbast i världen**
- 12. Trafikverket varnar för lastbilspropp**
- 13. Enzo Ferrari den italienska sportbilens gudfader**
- 14. Fredagsfilmen**
- 15. Lyxuret som glänste i kapp med Verstappen**
- 16. Festival of Speed**

1. Började som praktikant – nu får svenske Ola leda Mercedes i tio år

Publicerat 07/07/2023 av Erik Aspegren

Han gick från småländska Västervik till ett av världens mest inflytelserika jobb med högre lön än Zlatan. Hur Ola Källenius gått från praktikant till vd på Mercedes är inte bara imponerande, utan helt unikt. Nu stärks svenskens framgångssaga ytterligare när hans vd-kontrakt hos Tysklands kronjuvel förlängs i förtid.



Enligt en medierapport vill förvaltningsrådet för Mercedes-Benz nu i förtid förlänga kontraktet med vd Ola Källenius. Kontraktet, som löper ut i maj 2024, kommer att förlängas med ytterligare fem år till mitten av 2029. Detta rapporterar tidningen Handelsblätt. Sedan smålänningen tog över toppositionen 2019 har hans förmåga att leda företaget varit "obesträtt", enligt handelstidningen.

Ola Källenius föddes i småländska Västervik. Ganska tidigt flyttade familjen till Skåne och än i dag pratar han skånska. Källenius studerade på Handelshögskolan i Stockholm och slutåret gjordes på universitetet i schweiziska Sankt Gallen.

Ola Källenius har alltid varit bilintresserad och det första jobbet blev en praktikplats på Daimler-Benz som management-trainee 1993. Han arbetade då i den så kallade International Junior Research Group. Efter andra tidiga uppdrag inom ledningskontroll tillträdde han flertalet chefsbefattningar inom Daimler, bland annat chef för inköpsavdelningen "Powertrain" i Mercedes-Benz Cars-gruppen.

Efter många år hos Mercedes i USA återvände Källenius till Tyskland 2010 och blev då vd för prestanda-divisionen Mercedes-AMG. Där jobbade han bland annat med utvecklingen av Mercedes SLS AMG.



Ola Källenius och före detta vd Dieter Zetsche.

– Ett av de bästa bilminnena var säkerligen när vi utvecklade GT3-varianten av SLS, alltså motorsport-varianten som kördes i racing. När jag var med racingavdelningen på Hockenheim fick jag testköra en prototyp, har Ola berättat i en intervju. Från det jobbet har resan mot toppen varit spikrak.

Sedan 2013 har Källenius varit medlem i styrelsen för Mercedes-Benz Cars och ansvarat för försäljningen. Han utsågs till styrelsen för Daimler två år senare. 2017 tog han över ledningen för divisionen "Group Research and Mercedes-Benz Cars Development" som medlem av styrelsen. Britta Seeger efterträdde Källenius som styrelseledamot för Mercedes-Benz Cars Sales. Källenius efterträdde den legendariske mustasch-vd:n Dieter Zetsche som styrelseordförande och vd för Daimler AG den 22 maj 2019. Nu står det alltså klart att hans kontrakt förlängs med fem år, vilket gör att han sammanlagt kommer att vara Mercedes vd i minst tio år.

Ola Källenius har ordinerat en tydlig elkurs för företaget och före slutet av detta decennium ska Mercedes-Benz bli rent elektrisk – åtminstone där marknadsförhållandena tillåter. I sin andra mandatperiod planerar Källenius en offensiv i den elektriska medelstorleksklassen.

Den elektriska andelen i Mercedes-Benz försäljning är för närvarande runt tio procent, då ingår även plug-in hybrider. Källenius har skjutit upp det ursprungliga delmålet att nå hälften av försäljningen med rena elbilar och laddhybrider från 2025 till 2026. Konsekvensen av satsningen på lyxbilar som svensken lyfter fram är att mindre fordon som A- och B-klassen ska fasas ut hos Mercedes i framtiden.

Att som första icke-tysk leda det gigantiska företaget med otrolig framgång är fascinerande. Trycket på Ola Källenius efter att han tog över från ikon-vd:n Dieter Zetsche har antagligen underlättat arbetet hos Mercedes. Men ett bevis på att han klarat av jobbet är ju förlängningen av kontraktet nu redan i förtid. Ola Källenius är ett unikt fall som jobbat sig upp till toppen och gjort succé på varje position han haft inom företaget.



Erik Aspegrén

Teknikens Värld

2. I dag rullar sista Ford Fiesta-bilen ur produktion

PUBLICERAD: 07 JUL 2023, KL 14:57

Den 7 juli rullar den sista Ford Fiesta-modellen ur produktionslinjen efter 47 år och åtta generationer. De två sista exemplaren kommer sparas hos Ford.



Under hösten förra året fick vi veta att **Ford** ska **sluta producera den populära småbilen Fiesta**. Då sa den amerikanska tillverkaren att det skulle ske i juni i år, men det dröjde en vecka till. I dag, den 7 juli, rullar de sista **Fiesta**-modellerna ut från produktionen i Köln, Tyskland, och det får sätta punkt för en 47 år lång historia som innefattar åtta generationer.

Fabriken i Köln ska nu alltså byggas om till en fabrik helt dedikerad för elbilsproduktion och dessa kommer att byggas på Volkswagen-koncernens MEB-plattform, då tillverkarna slutit ett avtal dem emellan. **Det byggs dock redan elbilar vid fabriken**. Vid den nya fabriken kommer man bland annat tillverka den nya elbilen **Explorer**, vilken vi fick en förhandstitt på **tidigare i år**.

Tidigare under våren slutade man även producera **S-Max** och **Galaxy**, som tillverkades i Valencia, Spanien.

Vi vet inte exakt hur många Fiesta-modeller som rullar av bandet under dagen, men Ford har meddelat att de sista två exemplaren ska bevaras hos Ford. Den ena ska ansluta till företagets internationella arvsflotta i just Köln, och den andra ska till den brittiska arvsflottan. Adjö, Fiesta!



Sanne Väli-Tainio

3. Koenigsegg avslöjar superversion av Gemera: 2 300 hk!

Publicerat 08/07/2023

av Maths Nilsson

Koenigsegg avslöjar produktionsversionen av sin Gemera. Bilen släpps nu i en superversion med en V8 med dubbelturbo kryddat med tre elmotorer. Resultatet är världens snabbaste fyrsitsiga bil med galna 2300 hästkrafter!



FILM: <https://youtu.be/zwXoaXYS6qM>.

Äntligen är den produktionsklara Koenigsegg Gemera färdig att visas upp. Det har hunnit gå drygt tre år sedan Koenigsegg avtäckte bilen i mars 2020. Nu har Koenigsegg visat upp den färdiga bilen på ett exklusivt event för inbjudna. Och bilen kommer inte enbart med den utlovade trecylindriga motorn "Tiny Friendly Giant" på 600 hästkrafter. Den kommer med något mycket större och kraftfullare.

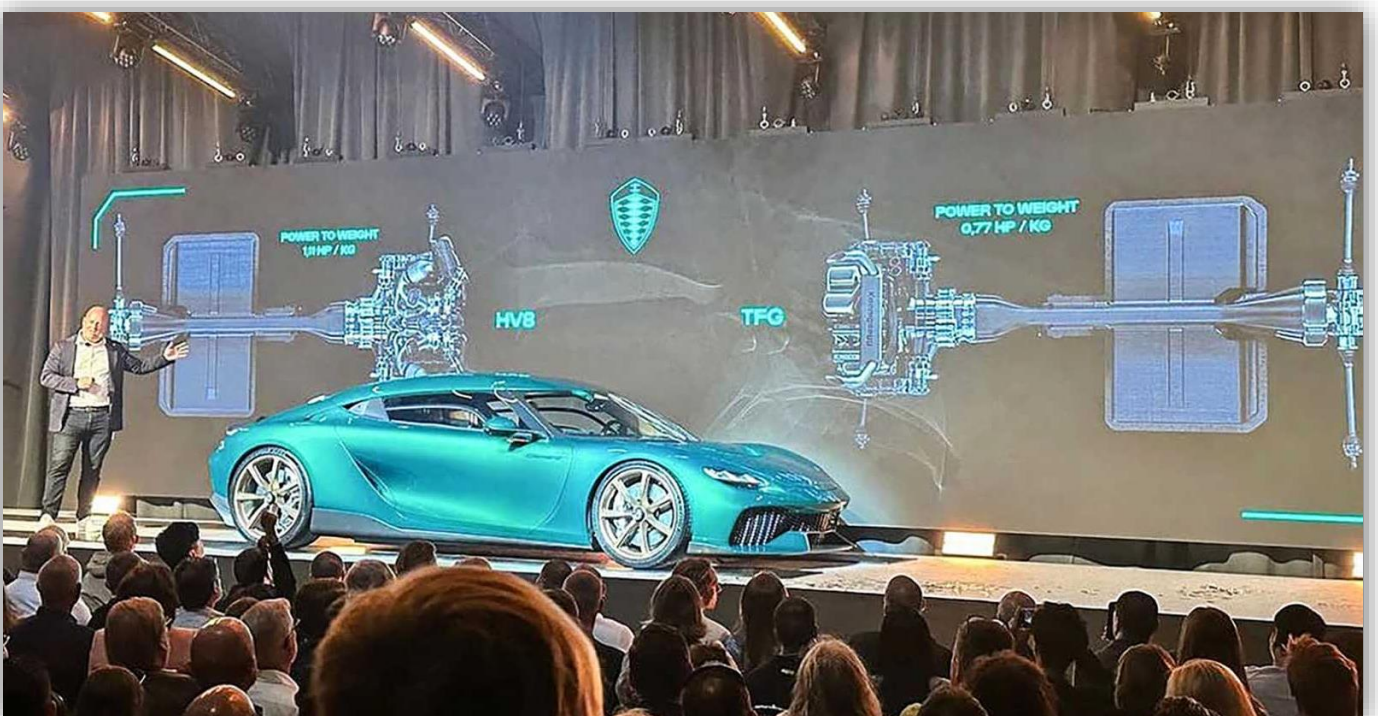
Koenigsegg ger kunderna möjlighet att byta ut den trecylindriga motorn mot V8:an med dubbelturbo från Koenigsegg Jesko, uppger [Koenigsegg Registry](#). En uppgradering som kostar 4,5 miljoner, ovanpå grundpriset på drygt 20 miljoner kronor. Tillsammans med tre elmotorer betyder det att Koenigsegg Gemera får sammanlagt 2 300 hästkrafter! Med all säkerhet gör det Koenigsegg Gemera till världens snabbaste fyrsitsiga bil, ja kanske alla kategorier.

Koenigsegg Gemera är fyrsitsig och kommer att byggas i 400 exemplar i [Koenigseggs nya fabrik i Ängelholm](#). Med den nya motorn kommer den att bli bisarrt snabb. Bilderna från Koenigseggs stängda event avslöjar också att bilen begåvats med backspeglar och nya lättmetallfälgar, så påminner lite om de på gamla Aston Martin V8 Vantage.



FILM: <https://youtu.be/46dhMNqXJDU>.

Med V8-motorn som lämnar 2300 hästkrafter när den körs på E85 får bilen ett vridmoment på 2 750 Newtonmeter. Viktförhållandet blir 1,11 hästkrafter per kg vikt. Precis som med den trecylindriga modellen kopplas V8:an till en niostegad blixtsnabb LST-växellåda. Några uppgifter om prestandan i superversionen har ännu inte släppts. Det tidigare enda motoralternativet med en trecylindrig motor tillsammans med tre elmotorer har 1 700 hästkrafter.



FILM: https://youtu.be/9_metjK9klU.



FILM: <https://youtu.be/oFRVjE3qCGY>.



Maths Nilsson

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



4. PROV: Renault Espace – tilltuffad

Av Paul Englert Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Angelika Emmerling

Publicerad: 2023-07-05 Uppdaterad: 2023-07-04

Klassiska Renault Espace är tillbaka i ny form – inte längre som en mpv, utan naturligtvis i suvkostym. Hur bra är den?



Nya Espace är i grund och botten en Renault Austral som förlängts med 21 centimeter och fått plats för upp till sju säten.

VAD ÄR NYTT? När Renault presenterade första Espace (då som en rymlig mpv) för 40 år sedan höll världen andan. Därefter följde en framgångssaga som slutade först 2014 när den stora bilen omkonstruerades till en formskön crossover. Nu börjar det hela en gång till, men den här gången sätter man namnet på en moderiktig suv.

Nya Espace är i grund och botten en Renault Austral som har förlängts med 21 cm och som har upp till sju säten. Den andra sätesraden kan skjutas i längsled samtidigt som den andra och den tredje sätesraden kan fällas vilket skapar ett helt plant lastgolv där laströskeln ligger 78 cm ovanför marken.

Nyttjas samtliga säten får man dock endast plats med 159 liter innanför elbakluckan, och fäller man den tredje sätesraden blir det 477 liter. Som mest ryms 1 714 liter i Espace, men dessvärre saknas ett bagagerumsnät, vilket gör att man inte kan utnyttja hela lastvolymen. Ett sådant kommer dock i slutet av året. Espace finns förresten även i en strikt femsitsig version där lastvolymen uppgår till 1 818 liter.



Bilens tredje sätesrad lämpar sig enbart för barn, bakom ratten kan dock alla med körkort njuta av trevliga köregenskaper och en fin förarmiljö.

Fram sitter man högt, väl integrerad och bekvämt i fint utformade stolar med generösa inställningsmöjligheter för nack- och svankstödet. Man har fin utsikt framåt över den slutande motorhuven, men de breda A-stolparna är något i vägen. Detsamma gäller även för komfortnackstöden i baksätet, som inte kan fällas. Som tur är har Espace parkeringssensorer och backkamera som standard.

Det digitala instrumentklustret och head up-displayen syns däremot alldeles utmärkt. Den stående infotainmentskärmen har dessutom vinklats något mot föraren och är busenkel att navigera tack vare tydlig grafik och logiska menyer. Klimatanläggningen har dessutom fysiska reglage, vilket vi välkomnar med öppna armar.

Som baksätesspassagerare sitter man luftigt och bekvämt så länge man inte tar plats i den tredje sätesraden som nästan får klassas som två nödsäten. Här sitter barn någorlunda bekvämt, vuxna får snällt vika ihop sig ordentligt för att få plats här.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Som hybrid med 1,7-kWh-batteri startar Espace alltid elektriskt. Trampar man hårdare på gasen kopplas den trecylindriga bensinmotorn in – ibland kopplad direkt till växellådan och ibland enbart som generator. Tyvärr sker drivlinans systembyten inte alltid så smidigt eller ryckfritt, och accelererar man konstant möts man plötsligt av ett långt effektavbrott som påminner om en växlingspaus.

Man har dock lagt mycket tid och energi på bilens chassi, och den styrande bakaxeln (upp till fem grader) ger den 4,72 meter långa bilen i stort sett samma vändcirkel som en Renault Clio.



NÖRDFAKTA. Nya Espace har inte mindre än 32 assistanssystem ombord som sträcker sig från säkerhet- och komforthöjande assistenter till mer vardagsdugliga system som parkeringshjälp. Modellen kommer även att erbjudas med fyrhjulsdrift, men om vi får se en annan drivlina än just hybriden vet vi inte än. Kanske kommer Renault med en helelektrisk Espace? Renault/Nissan-alliansens CMF-C/D-plattform har åtminstone stöd för det.

BORDE JAG KÖPA DEN? I suvskrud är Renault Espace enbart en i mängden. Här finns dock gott om plats, gott om komfort och gott om flexibilitet – och dessutom får man ett modernt infotainmentsystem som är logiskt och faktiskt fungerar bra. Hybriden är glädjande nog snål, men inte alltid harmonisk.

Modellen kommer att börja säljas i början av nästa år men några svenska priser har man inte gått ut med än. I Tyskland kostar hybriden 43 500 euro i Technutförande, vilket motsvarar drygt en halv miljon kronor.

TEKNISK INFO/Renault Espace E-tech Full Hybrid 200

Motor: R3, turbo, bensen, 1 199 cm³, 131 hk vid 4 500 r/min, 230 Nm vid 1 750 r/min. Elmotor 68 hk. Systemeffekt 199 hk. Multimodeväxellåda. Framhjulsdrift.

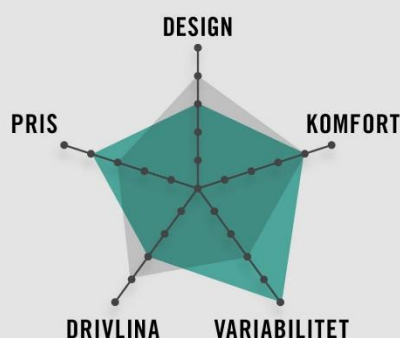
Kaross: L/b/h 4 722/1 843/1 645 mm. Axelavstånd 2 738 mm. Bagagevolym 159–1 714 l. Maxlast 561 kg. Tjänstevikt 1 694 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 8,8 sek. Toppfart 174 km/h. Förbrukning 4,6 l/100 km.

Pris: Ej fastställt. Aktuell i början av 2024.

PERSONLIGHET

- Renault Espace Hybrid 200
- Hyundai Santa Fe Hybrid



SUMMERING

Bäst: Rymlig, komfortabel, flexibel, trevliga köregenskaper, låg förbrukning, utmärkt infotainmentsystem.

Sämst: Drivlinan är inte alltid harmonisk, tredje sätesraden är väldigt trång.





5. BMW X7 M60i testad: Bamse-bil med bamse-motor

Uppdaterad: 09 juli 2023 Publicerad: 09 juli 2023

BMW har uppdaterat bamse-suven X7 och vi gjorde därför en bamse-roadtrip, en tur-och-retur-tur till Comosjön från München, för att sätta den på ordentligt prov. Vi valde toppmodellen BMW X7 M60i för vår hundramilatur.



Vi testade BMW X7 genom att köra den från München till Como och tillbaka.

X7 lanserades 2018 och nu, fem år senare, har det blivit dags för en uppdatering. Vi provkörde bilen i USA under förra året, men nu har det alltså blivit dags för ett mer utförligt test nere på kontinenten.

Ett kosmetiskt lyft

Designmässigt har X7 enligt mig aldrig varit en hit men jag tycker att den uppdaterade modellen ser bättre ut än den tidigare.

Detta är förvisso lite som att säga att Shrek 4 är bättre än Shrek 3, egentligen ganska intetsägande men likväl en förbättring.

Den största uppdateringen har skett i fronten, och då mer specifikt med lyktorna som nu är uppdelade i två L-formade lampor.

I övrigt är designen i mångt och mycket oförändrad. X7 ska ju vara en stor och praktisk flyttlåda till bil varför BMW:s designers inte haft överdrivet många parametrar att skruva på för att skapa en vacker design.

Jämför exempelvis med Mercedes-Benz GLS som från sidan ser ungefär likadan ut som X7.

Vår testbil var tyvärr gräsligt specificerad med en mattblå lack och svarta fälgar, men den med lite känsla för stil kan få till ett utförande som är fullt acceptabelt.



Exteriört är X7 ingen höjdare.

Större skärmar

På insidan får man nu BMW:s kurvade panel som innehåller två stora skärmar, en för instrumentpanelen och en för infotainmentsystemet.

Här har BMW tappat en del funktionalitet och intuitivitet, främst på grund av en bortrationalisering av ett gäng knappar man använder ofta (såsom stolsvärme och temperatur) samt ett för stort fokus på touch-vänlighet i systemets interface i stället för det smidiga vridhjulet i mittkonsolen.

På det stora hela fungerar dock systemet fortfarande bra och har några riktigt suveräna funktioner. Ett exempel på dessa är en AR-funktion för navigationen som gör det omöjligt att köra fel, och BMW:s klassledande kamerasytem.

BMW X7 har för många assistanssystem

X7 kommer även med alla möjliga assistanssystem som allt som oftast gör det de ska förutom sidokollisionssystemet som upprepade gånger försökte styra mig in rakt in i ett gäng parkerade bilar, trots att jag aldrig var i närheten av en faktisk sidokollision.

Livsfarligt men lyckligtvis möjligt att stänga av.

Den interiöra kvalitetskänslan är god, betydligt bättre än i en modern Mercedes, och det är lätt att hitta en bekväm körposition som lång förare.

Det enda klagomålet jag har är stolsdynan som är på tok för smalt skålad för en person av normal bredd.

V8 power

Under huven på X7 M60i sitter en uppdaterad version av BMW:s 4,4 liter stora V8 som katapulterar bilen framåt med samma bestämdhet som ett godståg.

Kraften är enorm, hela 530 hästkrafter, vilket resulterar i ett autobahn-lok av rang.

Väghållningen är bra, men i mycket höga hastigheter blir det omöjligt att undgå det faktum att en hög och tung bil inte känns lika stabil som något som närmast slickar asfalten.

På landsvägar är ändock X7 M60i mer än nog kompetent.

Jag har emellertid alltid haft vissa problem med BMW:s så kallade M-Performance-modeller.

Med undantag för M240i tycker jag att de oftast känns lite för tama för att rättfärdiga ett M i modellbeteckningen, trots att de inte är fullfjädrade M-modeller.

Även X7 M60i vill jag påstå känns mer som en X7 60i.



M-beteckningen på X7 M60i känns överflödlig.

Fantastisk komfort och praktikalitet

BMW X7 är exceptionellt tyst och bekväm, och känns nästintill som en mer praktisk 7-serie på styltor.

Luftfjädringen bidrar till att man glider över de värsta av ojämnheter i vägen utan att behöva bry sig ett dugg.

Såvida hastigheten inte överskrider 180 (då naturligtvis enbart på autobahn) skulle man kunna höra en mus sucka utan några större problem.

BMW X7 går att få i både sex- och sju-sitsigt utförande, av vilka vår testbil var av det förstnämnda.

Det innebär att mittenraden har två eljusterbara kaptensstolar i stället för en klassisk sätesbänk.

Dessa är mycket bekväma men jag hade själv inte betalat extra för dem. Poängen med en så stor bil är ju trots allt att kunna frakta så många människor som möjligt.

Den bakersta sätesraden går att fälla upp enkelt med en knapptryckning och stolarna rymmer faktiskt vuxna, åtminstone om de inte är överdrivet ståligt proportionerade.

Med alla stolar uppfällda blir bagageutrymmet naturligt något begränsat men det är emellertid inte helt oanvändbart.

Med alla stolar nedfällda kan X7 enkelt agera flyttbil. Det finns en enorm charm i en bil som är så snabb och bekväm utan att uppoffra praktiska egenskaper. På något vis är det det bästa av två världar.

Summan av kardemumman

Prismässigt landar X7 i testat utförande runt 1,8 miljoner kronor vilket är en enorm summa pengar, men faktum är att den framstår som lite av ett kap i förhållande till andra V8-bestyckade suvar som alla är dyrare.

En [Range Rover](#) med samma motor kostar exempelvis en halv miljon till.

BMW X7 M60i är en sanslöst kapabel familjebil för den mer entusiastiskt lagde familjen. Här får man allt man kan önska sig i ett paket som inte kräver några riktiga uppoffringar.



BMW X7 M60i är förvånansvärt prisvärd sett till konkurrenterna.

BMW X7 M60i (2023)

Motor: 4,4-liters V8, 530 hästkrafter, 750 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 4,7 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2 675 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 5181/1835/2200 mm

Pris: från 1 292 000 SEK (Testbil ca. 1 850 000 SEK)

Helhetsintryck av BMW X7 M60i

Slutbetyg: 4,5/5

BMW X7 M60i är en bestämt irrationell skapelse – en sjuitsig lyxsuv med atletiska ambitioner och en frustande V8 under huven i en tid av elektrifiering.

Tyskarna visar att de lyssnar på vad marknaden efterfrågar och även om X7 M60i är långt ifrån gratis framstår den som ett kap jämte sina konkurrenter.

Den presterar väl rent kördynamiskt och i termer av lyxkänsla och är en stark spelare i ett segment som blir allt mindre.

Läs även: [Test av Range Rover – prisvärd tvåmiljonersbil](#)

Läs även: [Test av Mercedes-AMG G 63 – omöjlig att inte älska](#)

Läs även: [Test av Ferrari Purosangue – galnaste suven pengar kan köpa](#)



Marcus Berggren



6. PROV: Lamborghini Huracán Sterrato – Cross Country

Av Jörn Thomas Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Lamborghini

Publicerad: 2023-07-10 Uppdaterad: 2023-07-07.

Trött på ändlösa bankörningar? Sugan på amatörrally? Då kanske nya Lamborghini Huracán Sterrato är bilen för dig: V10 på 610 hk, specialchassi och multifunktionella däck. Vi provkör.



1 499 lyckliga kommer att få chansen att ta sin Lamborghini Huracán utanför asfalten.

Hittills har utvecklingskurvan för Huracán följt ett bekant mönster: starkare, snabbare och alltmer kompetent på asfalten. Hur långt kan man driva tekniken? Vem vet, men till och med i Sant'Agata har man tydligen ansett att det är lite väl tråkigt. Vi pratar trots allt om Lamborghini, ett märke så långt ifrån tristess man kan komma.

Nu när Huracáns livscykel lider mot sitt slut har italienarna plockat fram den stora trolle- rilådan och skapat något alldeles speciellt. Till en början var prototypen något av ett an- arkiprojekt men i slutänden fick man chefernas välsignelse.

Från och med i höst får därför 1 499 inbitna Lamborghini-fans leva ut sina vildaste fantasier även bortom vägen, i nya Sterrato – naturligtvis efter att man har fört över en anse- nlig mängd stålar till huvudkontoret, vilket i detta fall betyder drygt tre miljoner kronor. Utan tillval.

I gengäld får man märkets mest mångsidiga mittmotorbil som inte enbart lämpar sig för asfaltskörning utan som även trivs på grus (om man vågar).



Expressionistisk design i kupén med speciell grafik i instrument-klustret.

Dags att ta plats bakom ratten. Interiören har draperats i alcantara och finns tillgänglig i ett exklusivt grönt utförande. Lamborghini kallar interiörkänslan "Feel like a pilot" och man har absolut inte fel där.

I nykomlingens fall är piloten dock inte strikt bunden till asfaltsvägarna. Sterratos markfrigång är 4,5 cm högre än standardmodellens, spårvidden är utökad med drygt tre centimeter och det finns ett främre underredesskydd i aluminium, förstärkta tröskellådor, en stabilare bakre diffusor och speciella hjulhus som skyddar karossen.

För att bilens 5,2 liters-V10 inte ska få en astmaattack i dammet andas motorn genom ett luftintag på taket, precis som i värstingsmodellen STO. I kombination med 98-oktanig bensin producerar V10:an maximalt 610 hk och 560 Nm, helt utan överladdning.

Ljudkulissen är som man förväntar sig av en bil från Sant'Agata: diskreta bastoner på låga varv som blir alltmer dramatiska och aggressiva när klaffarna öppnas och som bortom 8 500 r/min eskalerar till ett hysteriskt urtidsvrål.

Ingen överladdning, inget elektriskt trams – Huracán Sterrato känns autentisk ända ut i fingerspetsarna och precis så svarar även V10:an på gaspådrag: omedelbart och med flammande avgasrör i mellangassekvenserna.

Redan inom lagens stränga ramar verkar sugmotorn vilja visa vad den går för. Sprinten från 0 till 100 km/h avverkas på 3,4 sekunder, men rimligtvis är toppfarten inte lika hög som i syskonmodellerna, även om 260 km/h inte är något att skämmas för.

Den begränsande faktorn är inte enbart den bredare karossen utan först och främst däckerna av typen Bridgestone Dueler. De har utvecklats speciellt för Sterrato med egen mönsterdesign, en speciell gummiblandning och run flat-egenskaper för att kunna ta sig fram även på grusvägar.



Det innebär naturligtvis att man fått göra mindre kompromisser på asfalt – greppet här är inte lika högt som i syskonbilarna. Helt kompromisslös är däremot bilens drivlina med sjuväxlad dubbelkopplingslåda, elektroniskt styrd fyrhjulsdraft och mekanisk diffbroms på bakaxeln.

Så rustad är besten riktigt rolig, även om ordet best egentligen inte beskriver köregenskaperna utan snarare utseendet. Lamborghini har anpassat körprogrammen Strada och Sport till modellens markfrigång samt adderat ett Rallyläge exklusivt för Sterrato. Det stöttrar föraren när man utforskar bilens möjligheter och känner av om farten, styrvinkeln och gaspådraget passar ihop.

På asfalt visar Sterrato att den inte har glömt var den kommer ifrån. Med sexkolvsok och tallriksstora, keramiska skivor kan man bromsa sent in i kurvorna med utmärkt stabilitet trots allrounddäck, samtidigt som styrprecisionen fortfarande är utmärkt. Bilens förmågor i apex är enorma och det är en härlig upplevelse att accelerera fullt ut ur kurvan med lätt spinnande bakdäck.

Styrningen förser en med all information som behövs, känns homogen och har exakt rätt mängd servostöd – gränsoområdet är alltid inom räckhåll. Men apropå gränsoområdet: I Sterrato ligger det naturligtvis märkbart lägre än i Tecnica eller STO som är lägre och har asfaltsoptimerade däck.

Huracán Sterrato är mer av en leksak (om än en väldigt dyr sådan) och att leka av sig eller att sladda så fort möjligheten ges är absolut tillåtet och nästan ett måste. Lamborghinis teknikchef Rouven Mohr betonar att man har jobbat medvetet med att utnyttja lastförskjutningar under acceleration och inbromsning.

I Sterrato har man därför använt sig av mjukare fjädrar och kränghämmare vilket ger framhjulena bättre grepp under inbromsning. Accelererar man förskjuts lasten bakåt vilket ger bakhjulen mer fäste.

Det underlättar även livet bortom asfalten, där man efter några snabba kurvor på sand måste vila en stund för att samla sig och torka bort glädjetårarna.

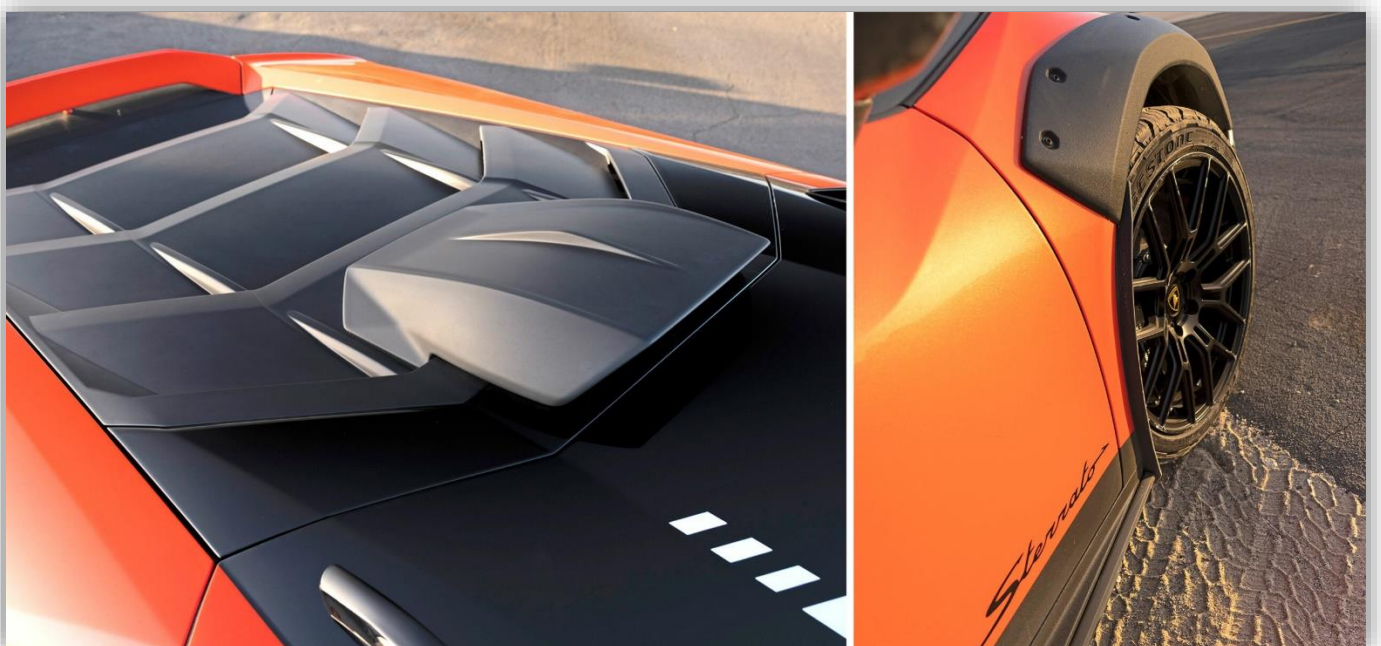
Man kan placera Sterrato med centimeterprecision inför kurvan och sedan styra bilen genom svängen med enbart gaspedalen – det är inget annat än magiskt. Sanden flyger i gigantiska kaskader åt alla håll medan man långsamt öppnar styrningen för att sedan piska längs raksträckorna med högerpedalen planterad i golvet och ett dammoln av episka mått i släptåg. Kan det bli bättre?

Allt sker lekande lätt och med oanad dynamik. I Rallyläget minskas dessutom servostödet och styrelektroniken verkar kunna läsa ens tankar.



Körprogramsväljaren erbjuder numera ett Rallyläge på bekostnad av syskonskarans Corsaläge. Skalstolarna är riktigt sportiga och levererar utmärkt sidostöd.

Frågan om Huracán Sterrato är existensberättigad i vår alltmer miljömedvetna värld är egentligen onödig. De 1 499 exemplaren kommer att vara slutsålda snabbare än man kan skriva modellnamnet och bilens prestanda borde vara lättare att utforska på asfaltsvägar än bortom dessa, för vem vill riskera sin dyrgrip i onödan?



Motorn andas friskluft genom intaget på taket och producerar 610 hk. Rustad för offroadkörning med speciella Bridgestone Dueler-däck och oömma hjulhuspaneler i plast.



Gränsområdet kommer tidigt på asfalt, men bilen kommer till sin fulla rätt på grus.

TEKNISK INFO/Lamborghini Huracán Sterrato

Motor: V10, bensen, 5 204 cm³, 610 hk vid 8 000 r/min, 560 Nm vid 6 500 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdraft.

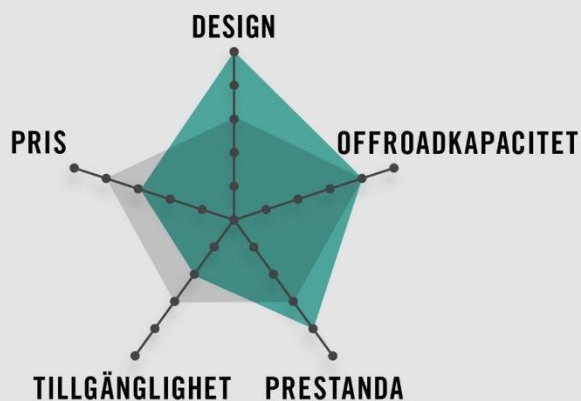
Kaross: L/b/h 4 525/1 956/1 248 mm. Axelavstånd 2 620 mm. Torrsvikt 1 470 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,4 sek. Toppfart 260 km/h. Förbrukning 14,9 l/100 km.

Pris: Från cirka 3,1 miljoner kronor. Aktuell i höst.

PERSONLIGHET

- Lamborghini Huracán Sterrato
- Porsche 911 Dakar



SUMMERING

Bäst: Offroadkapacitet i en mittmotorbil!

Sämst: Ganska dyr, limiterad till 1 499 exemplar.

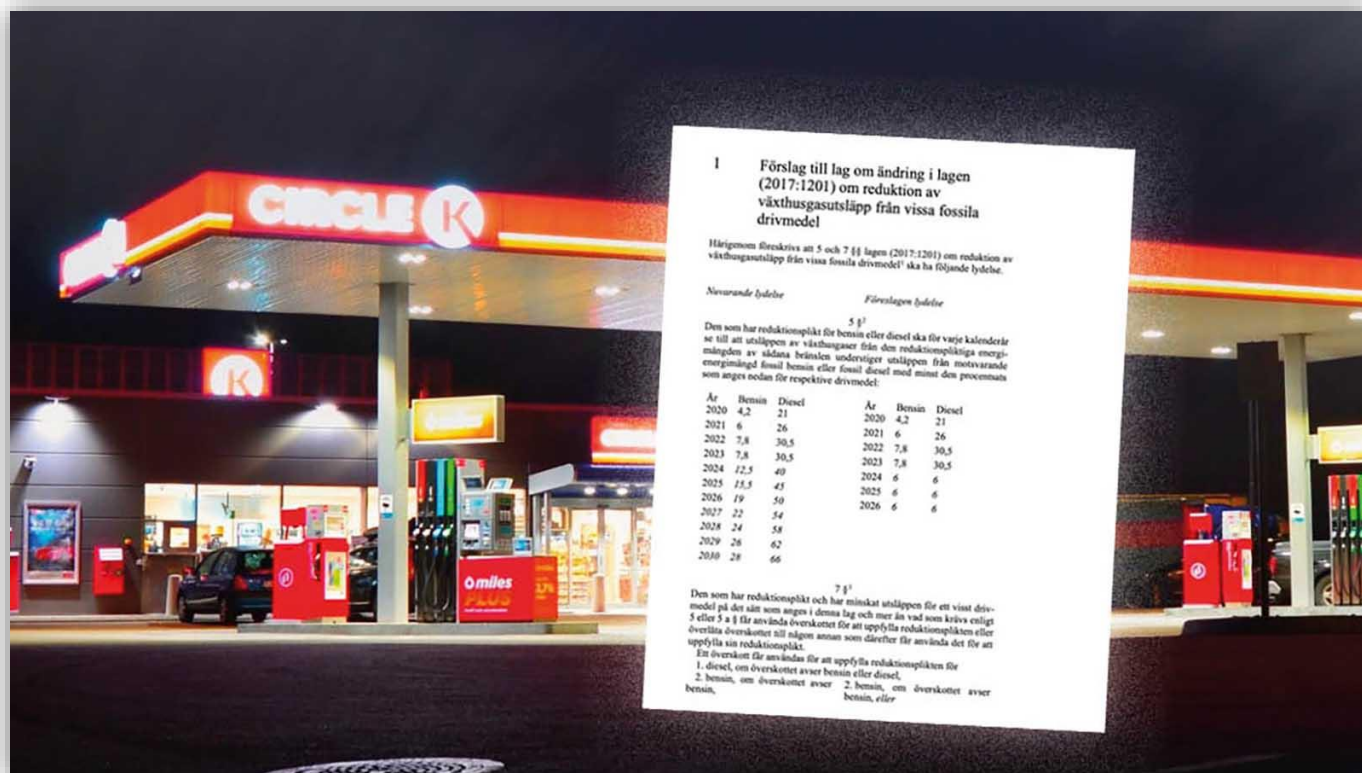


7. Nya lagförslaget klart: Så mycket sänks bensin- och diesel

Publicerat 10/07/2023

av Maths Nilsson

Nu är regeringens nya lagförslag för att sänka reduktionsplikten färdigt. Lagen förutspår sänka dieselpriset med fyra kronor och bensinen med 30 öre per liter. Koldioxidutsläppen ökar med 3,9 miljoner ton nästa år och höjer Sveriges totala utsläpp nästan nio procent.



I början av maj kom regeringen och Sverigedemokraterna överens om att reduktionsplikten ska sänkas till enbart sex procent. Reduktionsplikten är en lag som innebär att bränslebolag måste blanda bibränslen i bensin och diesel.

För diesel har reduktionen legat på 30,5 procent medan bensinen haft en nivå på 7,8 procent. Det har inneburit att dieseln i praktiken haft närmare 40 procents inblandning av HVO och Fame. Då bibränslena är betydligt dyrare har det gett Sverige ett av världens högsta dieselpriser.

Så här ser förslaget till ändrade reduktionsnivåer ut i lagförslaget.

Nya lagen sänker nivåerna till sex procent fram till 2026, för både bensin och diesel. **Enligt regeringens promemoria** blir pumppriset på diesel fyra kronor billigare jämfört med 2023 och bensinen sänks med 30 öre, om bränslebolagen överför hela kostnadsminskningen till konsumenterna. Skulle den gamla lagen legat kvar hade reduktionsplikten höjts till 40 procent, och då hade en liter diesel blivit 5,50 kronor högre. År 2024 hade dieseln kostat 7,20 kronor mer än idag om inte lagen gjorts om.

5 §²

Den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel:

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	6	6
2025	15,5	45	2025	6	6
2026	19	50	2026	6	6
2027	22	54			
2028	24	58			
2029	26	62			
2030	28	66			

– Kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten är redan i dag förhållandevis hög och beräknas öka succesivt i takt med att reduktionsnivåerna ökar. Hela Sverige måste ges förutsättningar att leva och möjligheten att resa till jobbet och med familjen är grundläggande.

Andra jämförbara länder, såsom våra grannländer, har i dag avsevärt lägre krav på diesel i respektive lands pliktsystem än vad Sverige har, uppger Klimat- och näringslivsdepartementet i sin PM.

Nu har lagförslaget skickats ut på remiss till 74 olika aktörer som påverkas av förändringen. Bland de som ska svara finns allt från Volvo, Drivkraft Sverige, Preem, Forsvarsmakten till Greenpeace. Remisserna ska vara inne den 25 augusti, sedan ska lagen klubbas av riksdagen för att kunna träda i kraft från nyår.

När mängden förnybart biobränsle minskas kraftigt kommer koldioxidutsläppen att öka. Jämfört med dagens nivå ökar utsläppen med 3,9 ton nästa år, enligt regeringen. Jämfört med nuvarande lagstiftning som skulle ökat reduktionen så ökar utsläppen med 5,2 miljoner ton nästa år och 6,7 miljoner ton koldioxid år 2026. År 2022 uppgick Sveriges utsläpp av växthusgaser till 45,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket innebär en minskning med 5,3 procent jämfört med föregående år enligt preliminär statistik.



Maths Nilsson

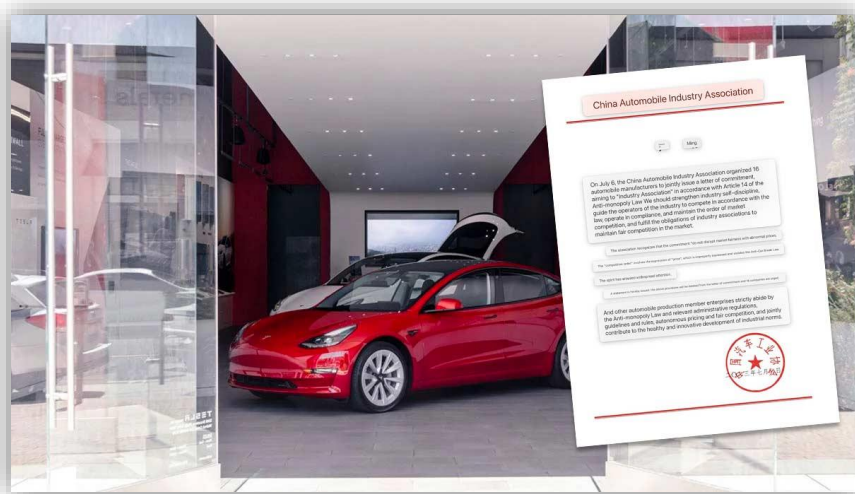
Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



8. Kina stoppar nybildad priskartell på elbilar

Posted by Kristofer Rask juli 8 2023

Igår kom nyheten om att 16 tillverkare av elbilar i Kina ingått en pakt om att sluta pris-kriga med varandra. Det efter en lång period av ökad konkurrens och prispressande av nya elbilar.



På initiativ av branschorganisationen CAAM kom de 16 biltillverkarna överens om att ge varandra schysstare konkurrensvillkor genom att bland just reglera sin prissättning. Bland tillverkarna som signerade avtalet ingick bland annat Tesla, Xpeng, Nio och Geely.

Nu stoppas delar av [överenskommelsen](#) av den kinesiska staten. CAAM skriver på sin webbplats att överenskommelsen om ett prissättningslöfte bryter mot Kinas konkurrenslag. Därför har man nu strukit just den punkten i avtalet. Något som bevitnades av tjänstemän från Ministeriet för industri och informationsteknologi.

Kvar är ändå att par punkter i överenskommelsen som ska ge en schysstare bransch som helhet. Det inkluderar löften om att inte överdriva sina produkter i marknadsföringen, en fortsatt strävan efter en hög kvalitetsnivå och att värna om kunderna. Dessutom ska biltillverkarna ta ett socialt ansvar, bygga förtroende och inte ta onödiga risker som kan äventyra den nationella ekonomin.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



9. Kör 328 km/h med eldriven familjebil på Autobahn i Tyskland

Posted by Kristofer Rask juli 8, 2023

Tesla Model S Plaid utrustad med tillägget Track Model är en av de snabbaste elbilarna i serieproduktion idag. Snabbast är Rimac Nevera med en toppfart på 412 km/h, men Neveran är också 1 200 procent dyrare. Model S är definitivt en av de billigaste elbilarna, i förhållande till toppfart.



FILM: <https://youtu.be/4hipXODrTpc>.

För att verkligen visa hur snabb Tesla Model S är har Youtube-kanalen AutoTopNL gett sig ut på tyska autobahn. Där dundrar man fram i 328 km/h enligt hastighetsmätaren, vilket överträffar den utlovade toppfarten på 322 km/h. GPS:en visar dock "bara" 324 km/h.

I klippet får vi se hur bilen accelererar från 0 till 100 km/h på 2,56 sekunder för ett sedan fortsätta öka farten. 0 till 200 km/h klarar den på 6,28 sekunder. Och hela vägen upp till 300 km/h från 0 tog 15,66 sekunder.

Som en jämförelse klarar Rimac Nevera 0 till 100 km/h på 1,82 sekunder, 0 till 200 km/h på 4,42 sekunder och 0 till 300 km/h på imponerande 9,23 sekunder. **Rekord som Rimac satte tidigare i vår.**

Tesla Model S Plaid har från fabrik 1020 hästkrafter med en toppfart på 280 km/h och kostar från 1,5 miljoner kronor. Genom tillägget Track Pack för 200 000 kronor höjer Tesla maxfarten till 322 km/h. Tillägget inkluderar också installation av nya bromsar och en ny uppsättning däck anpassade för bankörning. Inte illa för en familjesedan.



Kristofer Rask



10. BMW visar upp elmotorcykeln CE 02

Av Frode Wikesjö

2023-07-09 kl 17:00

Bobby approves.



BMW Group Sverige presenterade nyligen sin nya elmotorcykel BMW CE 02. BMW säger att denna helt elektriska motorcykel har en modern och ungdomlig design som ska locka yngre människor att köpa den.

BMW CE 02 har en maxeffekt på 11 kW (15 hästkrafter) och motorn tar motorcykeln från 0 till 50 km/h på tre sekunder. Topphastigheten ligger på 95 km/h och batteriet erbjuder upp till nio mils räckvidd.

Vill man inte ha så mycket kraft under sin rumpa så kommer BMW CE 02 även i en mer moppig version på 4 kW (5 hästkrafter) och en topphastighet på 45 km/h.

Som standard medföljer en laddare med en laddningskapacitet på 0,9 kW för laddning via vanliga hushållsuttag. Som tillval finns även laddare med högre effekt på 1,5 kW som gör att 11 kW-versionen kan laddas fullt på ca 3,5 timmar.

Priset för BMW CE 02 börjar från 79 900 kronor för versionen på 4 kW och 91 500 kronor för 11 kW-versionen. Tanken är att båda dessa versioner ska börja släppas under första halvan av 2024, men redan nu kan man förbeställa ett exemplar om man är sugen

11. Ångdrivna motorcykeln är snabbast i världen

Publicerat 07/07/2023 av Erik Aspegren

En ingenjörduo har satt ett galet världsrekord i ett 200-meters-dragrace för ångdrivna motorcyklar. The Force of Nature, som motorcykeln heter, är i princip en ångdriven superraket på hjul. – Det finns mer kraft tillgänglig, skriver föraren Graham Sykes.



Det brittiska paret Graham och Diane Sykes tog sin skapelse till Elvington Speed Week för att sätta en rekordtid på 3,878 sekunder för 1/8 mile, cirka 200 meter, med en registrerad utfartshastighet på cirka 264 km/h. Graham Sykes som rattade det ångdrivna monstret sa att cykeln fortsatte att accelerera efter mållinjen och uppnådde 290 km/h en bit efter stolpen.

Till skillnad från de flesta dragrace-motorcyklar, behövs ingen bakre hjulstäng, den är nämligen framhjuldriven, så motorcykeln stegrar inte. När det gröna ljuset tänds, håller Graham Sykes fast med all hans styrka när ångan blåser bakåt genom raket-munstyckerna, och motorcykeln flyger framåt. Accelerationen är fullständigt brutal. Motorcykeln drivs av en stor ångcylinder som utsätts för väldigt högt tryck och på så sätt skapar en enorm kraft.

– Det finns fortfarande mycket mer kraft tillgänglig, och jag är säker på att vi kommer att köra snabbare under de kommande månaderna, skrev Graham Sykes i duons blogg strax efter rekordet.

Det är samma typ av drivningssystem som i Scott Truax spektakulära raket, The Evel Spirit. Ångraket var en hyllning till stuntmannen Evel Knievel. Motorn gav nästan 10 000 hästkrafter och Braun uppskattade att den kunde accelerera till cirka 700 km/h inom fem sekunder – nästan rakt uppåt. Även om The Force of Nature är en mycket mindre ångraket än The Evel Spirit, menar Sykes allvar när han säger att det finns mycket mer acceleration kvar i hans dragster.



När man väl börjat med raketdrivna monster, varför då stanna vid ånga? Så tänkte Eric Teboul, det 60-åriga ingenjörssnillet, som tänjde på gränserna och slog det häpnadsväckande världsrekordet genom att köra en 1/4 mile, cirka 400 meter, på under 5 sekunder. Hans motorcykel använder väteperoxid som bränsle, i flytande form, men komprimerad till ett tryck som sprids i ånga och syre, vid 1 200 grader. Vid det enorma trycket släpps ångan ut och driver motorcykeln framåt med raketacceleration.

Varför Graham Sykes inte också körde 400-meterssträckan beror på den betydligt lägre maxhastigheten jämfört med Tebouls motorcykel. Så brittena säkrade alltså bara ett mer nischat rekord, det mest eftertraktade rekordet på 402 meter tillhör därför fortfarande fransmannen Eric Teboul och hans motorcykel.

Tebouls motorcykeln hade ett kraft-till-viktförhållande på runt 10:1, och i september förra året steg han upp till legendstatus genom att köra den första tvåhjuliga 1/4 mile någonsin under fem sekunder. Den slutgiltiga tiden blev 4,976 sekunder, och han passerade mållinjen med en hastighet på 468 km/h. De allra snabbaste bilarna kommer knappt i närheten av 8 sekunder på 400 meter. Rekordet finns filmat på Youtube, se filmen:

<https://youtu.be/vL1vUzeelTA>.



Under karossen finns den enorma ångcylindern.

12. Trafikverket varnar för lastbilspropp

Publicerad 2023-07-07 11:00 Text Hanna Brante

Tunneln mellan Köpenhamn och Hamburg kan leda till en ökad kapacitet på det svenska vägnätverket.



Utbyggnad av södra stambanan är högsta prioritering enligt Trafikverket.

Den nya förbindelsen mellan Norden och Centraleuropa Fehmarn Bält förväntas bli klar 2029. Förbindelsen ska bli en viktig utveckling för godstrafiken på järnväg och bilväg. Förväntningen var att järnvägstrafiken skulle öka och att färre lastbilar skulle behövas.

Rapporter visar att Sverige inte kommer klara av den ökade kapaciteten. Två rapporter har gjorts om vägnätet i samband med öppningen av Fehmarn Bält. **Trafikverket** på uppdrag av regeringen och **Sweco** på uppdrag av Greater Copenhagen och String.

2014 gjordes en bedömning att 165 000 ton gods skulle gå över till järnvägsnätet. Swecos rapport menar att man varit för optimistisk och att det i själva verket nu är nio färre godståg per dag.

Rapporten förutspår även att godstransporten på väg kommer öka med 120 procent i ett värsta scenario, medan gods på järnväg kommer minska. I ett mildare scenario räknar man med 49 procent.

Den svenska regeringen beslutade före jul att stoppa planerna på nya stambanor för höghastighetståg och gav Trafikverket uppdraget att reda ut vart det finns brister i det svenska vägnätverket.

Det har Trafikverket gjort nu och precis som Sweco ser man en ökad godstrafik på vägnätet. Rapporten fokuserar på Skåne och föreslår vilka vägnät som bör förbättras innan öppningen av tunneln.

– Jag är redan orolig för en tungt belastad E6:a, det finns en risk för trafikinfarkt med köer av tunga lastbilar, säger Anna Jähnke (M) vid Region Skåne till **Dagens Nyheter**.

För att vägnätet ska hinna byggas ut innan 2029 uppmanar Trafikverket till att beslutet måste fattas i år.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Massiva motståndet – mot nya genvägen till kontinenten



Omkörningsförbud för tunga lastbilar på E4:an



Regeringen öppnar för tung lastbil på B-körkort

13. Ikonen: Enzo Ferrari – den italienska sportbilens gudfader

Artikel av Rasmus Blom

2023-03-24 kl. 10:12



Snöstormen som härjade i den norditalienska staden Modena den 18 februari 1898 gjorde att Alfredo och Adalgisa Ferrari fick vänta i två dagar innan de kunde registrera födseln av sin andra son Enzo.

90 år senare dröjde beskedet om Enzo Ferraris död i två dagar. Det var Enzos sista önskan för att kompensera för den sena födelseattesten.

Däremellan pågick ett liv i rasande hastighet som upphävde naturlagar. Ferrari etsade in sitt namn i historien och blev synonym med den röda sportbilen med den stegrande hästen.

Hans förkärlek för snabba bilar kickstartade i tioårsåldern när hans pappa Alfredo tog med sig honom och storebror Alfredo Jr till en Grand Prix-tävling i Bologna. Enzo beskrev senare loppet som livsavgörande och började drömma om ett liv på racingbanan. En annan klart livsomvälvande händelse ägde rum några år senare, när han förlorade sin far och bror med några månaders mellanrum i ett omfattande influensautbrott. Året därpå, 1917, skickades Enzo in i armén för att strida för Italiens alpstrupper under första världskriget. Hans militära karriär fick ett abrupt slut när han själv insjuknade i spanska sjukan, en pandemi i kölvattnet av första världskriget som skördade fler människoliv än antalet stupade under kriget, som han med nöd och näppe överlevde.



Den italienska sportbilens gudfader.

Det var på 20-talet, för goda hundra år sedan, som Enzo Ferrari inledde sin bana som racerförare. Efter några amatörtävlingar gjorde han en elitsatsning och blev värvad till Alfa Romeos prestigestall. Där tävlade han bland annat mot legendariska racerförare som Tazio Nuvolari (typ 30-talets Michael Schumacher) och Antonio Ascari (pappa till världsmästaren Alberto Ascari). Enzo var en begåvad racerförare som brände igenom 41 Grand Prix-lopp bakom ratten, men han blev med tiden allt mer intresserad av andra mekanismer bakom motorsporten. Han lockades av tanken att själv bygga motorer, designa bilar och leda stall. Beslutet att sadla om blev inte svårare när racerförarna Ugo Sivocci och nämnde Antonio Ascari körde ihjäl sig, något som tog Enzo hårt.

1923 gifte sig Enzo Ferrari med Laura Garello som skulle bli hans officiella livskamrat i 55 år fram till hustruns bortgång. Märk väl: officiella. Paret höll fortet utåt, men Enzo skulle inte vara en italiensk företagsledare värd namnet badande i världsberömmelse och pengar om han inte hade älskarinnor vid sidan. I äktenskapet med Laura fick han sonen Dino och med älskarinnan Lina fick han i hemlighet sonen Piero. Den senare erkändes inte officiellt som Enzos son förrän Laura gick bort 1978, men i dag är Piero vice ordförande i Ferrari och äger tio procent av bolaget, vilket gör honom till mångmiljardär. Varför inte den äldste sonen Dino gick samma öde till mötes återkommer vi till.

Enzo Ferrari startade stallet Scuderia Ferrari som en racingdivision för Alfa Romeo, men när den milanesiska biltillverkaren drabbades av ekonomiska problem gick parterna skilda vägar. Under åren i bilbranschen hade Enzo blivit en hyfsad ingenjör, och för att försörja sitt racingteam började han snart tillverka egna bilar. Han märkte sina bilar med samma lyckobringande emblem som syntes på den italienske krigshjälten Francesco Baraccas stridsflygplan under första världskriget: *Cavallino Rampante*, den stegrande hästen. Enzo kommenterade själv logotypen så här:

– Jag träffade krigshjältens föräldrar, som sa: ”Ferrari, sätt vår sons stegrande häst på dina bilar. Det kommer att ge dig tur.” Hästen var, och är fortfarande, svart, och jag la till den kanariegula bakgrunden som är min hemstad Modenas färg.



*Den stegrande hästen, Cavallino Rampante på italienska,
är en av världens mest kända logotyper.*



Ferrarigrundarens liv ska bli Hollywoodfilm i regi av Michael Mann.

Så var ett av världens mest ikoniska bilföretag i rullning. Ferrari producerade lyxiga supersportbilar som skrek framgång och som gjorde succé både på och utanför racingbanan. – Alla drömmer om en Ferrari, det var hela idén från början, sa Enzo.

Under 2023 ska Enzo Ferraris liv gå upp på vita duken. Det är **Heat**-regissören Michael Mann som filmatiserar författaren Brock Yates biografi **Enzo Ferrari – The Man, The Cars, The Races, The Machine** från 1991 med Adam Driver i rollen som bilmogulen.

Michael Manns planer på en Ferrari-film började redan år 2000. Först med Christian Bale och sedan med Hugh Jackman påtänkt för huvudrollen. I ett skede skulle svenska Noomi Rapace spela hustrun Laura, men rollen gick i stället till Penélope Cruz. När filmen, som kort och gott heter **Ferrari**, har premiär är inte spikat, men troligtvis under andra halvan av 2023. Senast Enzo Ferrari porträtterades på film var i **Ford v Ferrari** från 2019 och i **Lamborghini – The Man behind the Legend** som kom 2022.

Handlingen i den nya filmen är förlagd till sommaren 1957 under en stormig period i Ferraris liv när både hans företag och äktenskap står på ruinens brant. Enzo förbereder sig inför den viktiga racingtävlingen Mille Miglia som ska komma att sluta i katastrof när en Ferrari 335 S kraschar in i publiken i 250 km/h och dödar, förutom förste- och andreföraren i bilen, nio åskådare varav fem barn. Enzo Ferrari och däcktillverkaren Englebert åtalades för mord i en lång, utdragen rättsprocess som pågick ända fram till 1961 då den slutligen lades ner.

Mellan 1955 och 1971 dog åtta racerförare när de körde Ferrari, och även om dödstalet inte stack ut nämnvärt i racingvärlden skrev den vatikanska tidningen L'Osservatore Romano att Enzo Ferrari var som den romerska guden Saturnus som åt upp sin egna söner.



Enzo Ferrari, en man med tusen hästkrafter.

Av hänsyn till alla motorstjärnor som riskerade livet för Ferraris stall hävdade Enzo alltid att föraren var lika viktig som bilen när det gällde att vinna ett lopp. Men privat ska han ha sagt att "bilen ligger bakom all framgång", enligt mångåriga vännen och kollegan Carlo Benzi.

Enzo Ferrari var känd för sin starka personlighet och hårda ledarstil. Han är kanske den mest kände italienske industrialisten tillsammans med Gianni Agnelli, Fiatgrundaren som köpte Ferrari 1969. Ferrari kallades **Il Commendatore** (Befälhavaren) eller **Il Drake** (Draken) och på senare år **Il Grande Vecchio** (Den store gamle mannen), medan Agnelli gick under namnet **L'Avvocato** (Advokaten). Förutom den uppenbara makten – Gianni Agnellis affärsimperium utgjorde fyra procent av Italiens samlade BNP – blev de båda bilmagnaterna vida omtalade för sin oklanderliga och banbrytande stil. Agnelli hade uppknäppta buttondownkragar och bar gärna klockan över skjortmanschetten och robusta mockakängor till kostym – en medvetet slarvig elegans känd som sprezzatura. Ferrari bar även han perfekt skräddarsydda kostymer, men hans utmärkande signum var solglasögonen som alltid vilade på den markerade näsan och som gjorde det svårt för omgivningen att tyda hans humör.

Enzo började bära solglasögon när hans förstfödde son Dino dog i en muskelsjukdom 24 år gammal. En svart skugga som i både bokstavlig och bildlig mening vilade över hans blick. – Den enda sanna kärleken är en fars kärlek till sin son, sa Enzo Ferrari.

En annan italiensk gigant som Enzo Ferrari delade flera likheter med var operasångaren Luciano Pavarotti. Varken Ferrari eller den berömde tenoren rörde sig gärna utanför den gemensamma hemstaden Modena trots sina internationella karriärer. Här föddes, levde och dog de och ses i dag som stadens stora söner. Ferrari, som själv drömde om en operakarriär i unga år, levde ett tillbakadraget liv och gav sällan intervjuer. Om han lämnade Modena var det för att besöka de italienska stortävlingarna i Monza och Imola (racerbanan Autodromo Enzo e Dino Ferrari i Imola är döpt efter Enzo och hans bortgångne son Dino). Enzo reste i stort sett aldrig utomlands, och under sina 90 år på jorden satte han aldrig sin fot i ett flygplan.

Enzo Ferrari var den italienske arbetarklasspojken som förändrade bilvärlden och skapade ett av tidernas mest kända varumärken på kuppen. Allt efter den egna devisen:

– Om du kan föreställa dig det, så kan du förverkliga det.

Enzo Ferrari – år för år

1898 Föds i Modena i norra Italien.

1908 Ser som tioåring den italienske racingstjärnan Felice Nazzaro vinna en Grand Prix-tävling och bestämmer sig för att bli racingförare.

1917 Strider i den italienska arméns bergstrupper under första kriget.

1918 Stryker nästan med i spanska sjukan som härjar över hela världen och blir entledigad från armén.

1919 Debuterar som racingförare i en tävling i norditalienska Parma där han slutar på fjärde plats.

1920 Börjar tävla för Alfa Romeo och tar snart hem sin första Grand Prix-seger.

1923 Gifter sig med Laura som han ska komma att leva med livet ut.

1929 Startar det egna stallet Scuderia Ferrari.

1932 Avslutar förarkarriären. Samma år föds sonen Dino.

1945 Får i hemlighet sonen Piero med en älskarinna.

1947 Börjar tillverka bilar under eget namn och startar sitt självbetitlade varumärke.

1949 En Ferraribil vinner sin första stora tävling i Le Mans 24-timmarslopp.

1956 Sonen Dino dör i sjukdom.

1957 En Ferrariförare kraschar in i publiken i Mille Miglia.

1962 Ferraris ledning slutar i protest mot Enzos ledarstil.

1969 Ferrari säljer 50 procent av företaget till Fiat.

1978 Hans fru och livskamrat Laura dör.

1988 Enzo går bort, 90 år gammal.

Rasmus Blom



14. Fredagsfilmen: Auto Union 1000 från 1958

Av Jim Lundberg 30 juni 2023



FILM: <https://youtu.be/zpZb7KMhU6s>.

Häng med på en åktur i en trecylindrig tvåtaktare! Motorn på 981 cc klämmer ur sig 43 hästkrafter vilket ska räcka för en toppfart på cirka 130 kilometer i timmen. Växellådan har fyra växlar plus back. Bilen tillverkades i drygt 170 000 exemplar.



15. Lyxuret som glänste i kapp med Verstappen

Uppdaterad: 05 juli 2023

Publicerad: 05 juli 2023

I helgen bevisade Max Verstappen att han är en unik racerförare då han tog hem Österrikes Grand Prix. Runt handleden bar han en lika unik klocka från Tag Heuer.



Max Verstappen visade upp sig på prispallen med en specialdesignad klocka.

Den holländske Formel 1-stjärnan **Max Verstappen** som tävlar för Red Bull tog hem sin femte raka seger för säsongen under söndagen.

Efter ett nagelbitande lopp steg han upp på prispallen i Österrikes Grand Prix. Han vann även lördagens lopp, trots att han nästan krockade med sin lagkamrat **Sergio Pérez**.

När han intog podiet bar han en specialdesignad klocka från Tag Heuer om handleden, skriver [Robb Report](#).

Tag Heuer lanserad nytt i Monaco

Den nya modellerna i serien Tag Heuer Monaco Chronograph Skeletons, lanserades inför Monaco Grand Prix i maj. Det är ett nytt kapitel för det ikoniska uret Heuer Monaco, som lanserades för mer än ett halvt sekel sedan.

Kollektionen introducerar tre nya modeller i en skelettdesign, som visar upp klockornas intrikata mekanism för första gången.



De nya modellerna i en skelettdesign som visar upp klockans mekanism.



Boettens baksida har ett safirglas som gör att urverket syns tydligt.

Klockorna drivs av Tag Heuers kaliber 02. Den automatiska kalibern har en 80 timmars kraftreserv och är vattentätt på upp till 100 meter.

Urverket syns också tydligt genom ett safirglasfönster på baksidan av boetten.

Monaco Chronograph Skeleton – lika djärv som Verstappen

När Verstappen orädd tänjde på gränserna under det spännande loppet i Monaco, speglade klockans fängslande urtavla hans exceptionella talang.

Den röda siffran "1" lyser i rött och visas på urtavlan, understryker hans status som Formel 1:s toppförare.



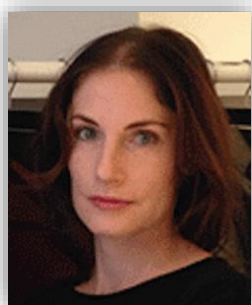
Verstappen på podiet i Monaco tillsammans med Charlènne furstinnan av Monaco.

Verstappens klocka är graverad med orden "One of one" som visar på att just detta ur är specialanpassat för den begåvade föraren.

Läs även: [Första pris i Le Mans – en helt unik Rolex](#)

Läs även: [Breitling gasar på – modeller inspirerade av motorcyklar](#)

Formel 1: Lyxklockor



Annika Mencke



16. The best Festival of Speed runs | Sunday



FILM: <https://youtu.be/xvDQ8eUurYU>.

SLUT