



Volvo P1900 Sport 1956–57.

1. **Holländsk domstol ger VW-kunder rätt till ersättning.**
2. **Här är interiören på nya Mercedes-AMG SL.**
3. **Kia Ceed facelift officiell.**
4. **Gemballa-son släpper fantastisk Porsche.**
5. **Koenigsegg Jesko visas upp av Christian von Koenigsegg.**
6. **Aston Martin Valhalla – 950 hästkrafter.**
7. **Ford uppdaterar Mustang Mach-e efter norska backhaverier.**
8. **Vem är bäst av Audi, BMW, eller Volvo offroad?**
9. **Finska Valmet Automotive ska börja bygga Lightyear One.**
10. **Nu kan parkeringsappen laddas ned direkt till bilen.**
11. **Fords bisarra grepp som ska locka elbilsköpare.**
12. **Quiz: Saab mot Volvo.**
13. **Lyx-Forden som snabbt blev en Sverigefavorit.**
14. **Klassikern: Mercedes-Benz S-klass W140.**
15. **Thulinverken i Landskrona.**
16. **Thulins bilar.**
17. **Ekström matchar Kristoffersson.**
18. **Helt nya F1-bilen för 2022 visad.**
19. **Fredagsfilm.**
20. **Lewis Hamilton och Max Verstappen inför Ungern GP.**
21. **Får Saudiarabien årets sista Sprint?**

1. Holländsk domstol ger VW-kunder rätt till ersättning.

Publicerad 2021-07-14 kl 14:49 (uppdaterad 2021-07-16 kl 9:57).

Text Magnus Kvandal.

Volkswagengruppen ska ersätta kunderna de ljugit för, slår domstolen fast.



Innan utsläppsfusket avslöjades marknadsförde Volkswagen sina dieslbilar med slagorden "Clean Diesel". Här är en bild från en amerikansk tv-reklam år 2015.

Den som köpt en ny eller begagnad diesebil från Volkswagengruppen med fuskmjukvara installerad har rätt till ekonomisk ersättning från tillverkaren. Det slog en holländsk distriktsdomstol fast på onsdagen, enligt Automotive News.

Den som åren innan [Dieselgate](#) köpte en ny Volkswagen, Audi, Seat eller Skoda har rätt till 30.000 kronor i retroaktiv kompensation. Den som köpt en begagnad bil har rätt till 15.000 kronor, enligt domen.

Domen kommer efter en grupprättegång mot ett antal bilhandlare, och gäller 150.000 bilar sålda i Holland. Volkswagen har möjlighet att överklaga beslutet.

Det var i september 2015 som det uppdagades att Volkswagen genom fusk i utsläppstester fått 11 miljoner dieslbilar att framstå som renare än de är. Skandalen har sedan dess kommit att omfatta fler märken.

Dieselgate har hittills kostat Volkswagengruppen omkring 320 miljarder kronor i böter, återkallelser av bilar och rättsliga utgifter.



2. Förhandstitt: Här är interiören på nya Mercedes-AMG SL.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-07-14 kl 15:03.

AMG GT-syskonet får lyxig interiör. Baksätet gör comeback efter 32 års frånvaro.



Lanseringen av den nya sjunde generationen av Mercedes anrika GT-modell SL stundar och denna gång blir det en renodlad roadster med tygtak. Nu har tillverkaren delat interiörbilder på modellen som enligt Mercedes både ska bjuda på en sportighet värdig AMG-namnet och en komfortabel lyx värdig stjärnan i fronten.

Det första vi kan notera på bilderna är att baksätet gör en comeback. Nya SL får återigen en så kallad 2+2, det vill säga att den har två dörrar och fyra säten – något den saknat sedan R129-generationen lanserades 1989 som 2-sitsare.

Baksätena blir dock inte särskilt rymliga utan är avsedda för barn eller förslagsvis en golfbag, enligt Mercedes. När de inte används kan en vindavvisare istället monteras och skydda framsätesspassagerare från vinddrag i nacken.

Interiören blir snarlik [AMG GT](#) (vars kommande generation ryktas bygga på samma MSA-plattform) och [GT 4-dörrars Coupé](#), med ett nytt inslag som vi känner igen bland annat från [nya S-Klass](#): den vertikalt orienterade, 11,9 tum stora MBUX-pekskärmen som dominerar bilens mittkonsol.

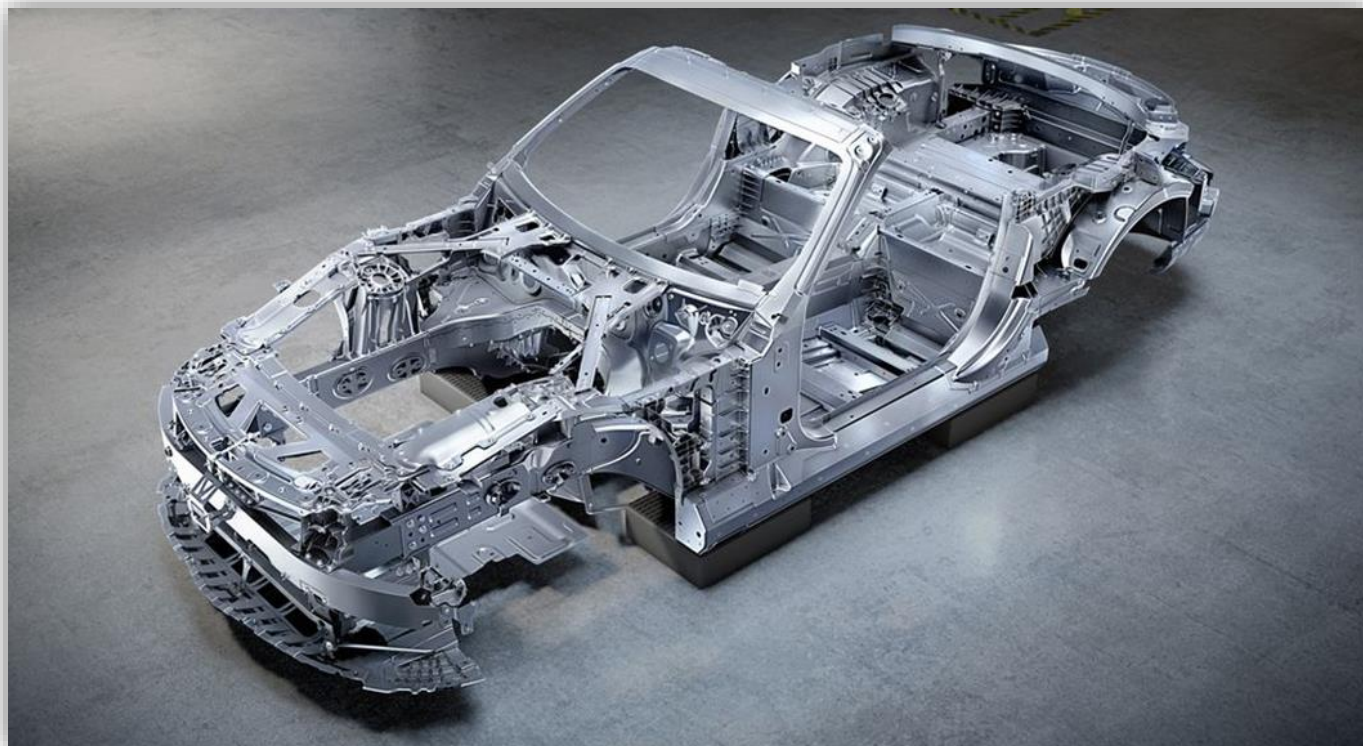


MBUX infotainmentsystemets skärm kan likt framstolarna justeras elektriskt för att passa olika förare.

– Interiören i den nya Mercedes-AMG SL skämmer bort förare och passagerare med sofistikerad lyx, säger Phillipp Schiemer, styrelseordförande för Mercedes-AMG, i ett uttalande.

– Nya SL kombinerar de högsta nivåerna av komfort och kvalitet i sin interiör, i kombination med precis rätt mängd sportighet. Den högkvalitativa kombinationen av en analog värld och toppmodern digital utrustning gör en sak tydlig: den nya SL är en återfödd ikon för den moderna eran, fortsätter uttalandet.





*Sport eller kanske Super Leicht – 270 kg ska allt på bilden väga.
Den nya konstruktionen är också 50 procent styvare än dagens AMG GT Roadster.*

Den kommande SL ska byggas på Mercedes fabrik i Sindelfingen i Tyskland och väntas erbjudas med en rad olika drivlinealternativ med olika grader av elhybrid drift – likt resten av modellprogrammet. 4matic+ fyrhjulsdraft väntas också för första gången i modellens historia bli tillgängligt som tillval.

Om namnet SL ursprungligen stod för "Sport Leicht" eller "Super Leicht" när modellen först togs fram som tävlingsbil 1952 råder det idag delade meningar om. Oavsett ska den nya SL återigen ge skäl för namnet. Dess chassi byggs i en blandning av aluminium, stål, magnesium och kompositmaterial för att hålla vikten och tyngdpunkten nere så mycket som möjligt.

Sport eller kanske Super Leicht – 270 kg ska allt på bilden väga. Den nya konstruktionen är också 50 procent styvare än dagens AMG GT Roadster.

När modellen ska lanseras vet vi ännu inte men prototyper [sågs vägtestas redan i augusti ifjol](#) då vi kunde dela spionbilder. Sedan dess har fler spionfoton cirkulerat i andra medier och det verkar som att Mercedes snart kan vara redo att formellt dra av täcket på modellen – troligtvis någon gång senare i år.





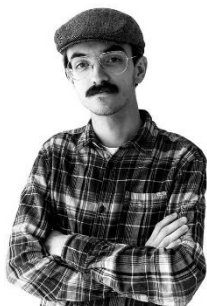
Nya Mercedes SL testkörs – kolla in spionbilderna.



Kommande Mercedes SL blir sportigare.



Stockholmarens två unika Mercedes 300 SL säljs på auktion.



Wiggo Björck

3. Kia Ceed facelift officiell.

PUBLICERAD: 14 JUL 2021, KL 13:10.

Redan i går fick vi ett första smakprov på uppdaterade Kia Ceed, men nu är det fullt ös som gäller. Här är alla förändringar hos Sveriges näst mest populära bilmodell.



En stor svensk angelägenhet är [Kia Ceed](#), modellen är nämligen Sveriges fjärde mest registrerade bilmodell i år – endast överträffad av tre Volvo-modeller. Ännu större betydelse har modellen om alla företagsleasingar sållas bort och vi enbart tittar på vilka bilar privatpersoner väljer (oavsett om det rör sig om privatleasing eller köp med egna eller lånade pengar). Då är Kia Ceed i själva verket tvåa på svenska topplistan, endast slagen av [Kia Niro](#). Bortsett från Volvo XC40 (trea på listan) är övriga Volvo-modeller långt bakom Kia-modellerna i registreringsstatistiken för "fysiska personer".

Men nu handlar denna artikel inte om Ceeds svenska försäljningsframgångar, däremot om att nuvarande, tredje generation genomgår en uppdatering. För ett dygn sedan fick vi se en första bild på uppdaterade Ceed (halvkombin), Ceed SW Plug-In Hybrid (kombi och laddhybrid) samt ProCeed (slankare kombimodell).

Vad vi då såg var att dagens Ceed efter ungefär tre år på marknaden får ett barbetat yttre där framför allt den så kallade tigernos-grillen har omarbetats. Den avsmalnande sektionen i mitten på grillen har försvunnit och nya krominlägg har tillkommit tillsammans med nytt mönster på "nätet". Laddhybridversionens grill är täckt, ungefär som tidigare.

Strålkastarna har kvar sin grundform men innanmätet är nytt, bland annat har DRL-ljusen gått från "fyra punkter" (inte helt olik Porsches motsvarande) till tre pilar i respektive strålkastare. Dimljuset i spoilerpartiet har försvunnit. På tal om denna del av bilen, även här har Kias designers möblerat om lite för att ge hela stötfångaren ett nytt utseende.



Bak på bilen är det inte mycket som är nytt, men krominlägggen som tydliggör ytan runt och mellan "avgasrören" har fått ny dragning.

En tydligare förändring är Kia-emblemet. Det ovala är numera ett minne blott och [Kias nya logotyp](#) pryder både baklucka och front på uppdaterade Ceed.

Nya fälgar och fyra nya karosfärger tillhör också nyheterna. Av sistnämnda typ finns följande färgbeteckningar att minnas; Machined Bronze, Lemon Splash, Yucca Steel Gray och Experience Green.

Interiört går man inte vilse om man känner Ceed sedan tidigare, förändringarna är med andra ord inte gigantiska, eller ens stora. Förarmiljön domineras, precis som tidigare, av en 12,3 tum stor skärm som visar all "förarviktig" information och som kompletteras av ytterligare information på infotainmentskärmen som mäter 10,25 tum.

En del detaljer har uppdaterats för bättre finish, bland annat knappar och inte minst sargen runt växelspak/växelväljare.



I och med uppdateringen kan ägarna av Ceed fjärransluta till sina bilar via Kia Connect-appen och hantera ett antal funktion. Mjukvaruuppdateringen har även lett till att Ceed kan OTA-uppdateras, det vill säga uppdateras trådlöst, en ny funktion behöver således inte innebära ett besök på verkstad.

Även säkerhetssystemen har uppdaterats, exempelvis har den traditionella och ”passiva” döda vinkel-varnaren ersatts med en mer aktiv variant som först varnar, men om ingen korrigerande åtgärd sker, och risk för kollision föreligger, går systemet aktivt in och styr fordonet.

Motormässigt behåller Kia Ceed dagens maskiner, det vill säga 1,0-liters och 1,5-liters bensinmotorer (1,5:an ersatte i våras 1,4-litersmotorn som funnits sedan 2018) samt laddhybriden där en 1,6-liters bensinmotor samverkar med en elmotor. Dieselmotorn på 1,6 liter erbjuds inte till de svenska Kia-kunderna.

Uppdaterade Kia Ceed börjar tillverkas i märkets slovakiska fabrik i augusti. Själva marknadsintroduktionen är planerad till hösten. Vad de olika Ceed-versionerna kommer att kosta efter uppdateringen återstår att se. I dag kostar Ceed (halvkombi) från 221 000 kronor, Ceed Sportswagon (kombi) 229 400 kronor, Ceed Sportswagon Plug-In Hybrid (laddhybriden) från 341 900 kronor och ProCeed från 311 900 kronor. Ingen hänsyn har tagits till eventuella kampanjpriser och klimatbonusar.

[Kia XCeed](#), crossover-varianten av Ceed, räknar vi med att den uppdateras inom ungefär ett år. Modellen rullade ut på vägarna för bara ett och ett halvt år sedan.

[GALLERIER](#)

[17 bilder](#)

[Kia Ceed facelift 2022](#)



4. Gemballa-son släpper fantastisk Porsche.

AV ROGER ÅBERG. 2021-07-16 KL 09:00.

Det här är The Gemballa Marsien.



FILM: https://youtu.be/n_oW-b4-lsQ.

Gemballa är ett klassiskt namn i Porsche-kretsar. Uwe Gemballas skapelser passar kanske inte alla, men speciella är de minsann. Nu är det dags för sonen Marc Philipp Gemballa att göra egen grej och det här är första skapelsen. Den har inget med varumärket Gemballa att göra, men är nog snyggare än det mesta som Gemballa har släppt tidigare.

Skapelsen kallas för The Gemballa Marsien och är i grunden en Porsche 911 Turbo S, men har blivit ombyggd för att se ut som den 959 som Porsche ställde upp i Paris-Dakar-rally och vann med. Men i modern form då.

Personligen tycker jag den här är vrålsnygg! Vrålsnygga är också bilderna som är tagna av Oskar Bakke, en fotograf och Feber-läsare som vi har fått se fina bilder från tidigare här på Feber. Vi fick en liten specialleverans från honom, så nedan finns faktiskt fler bilder än vad som finns att hitta någon annanstans.



ROGER ÅBERG

5. Koenigsegg Jesko visas upp av Christian von Koenigsegg själv.

PUBLICERAD: 16 JUL 2021, KL 10:56.

Efter testprototyper har Koenigseggs nya superbil Jesko nu nått förserieproduktion. Man visar upp en läckert orange förseriebil för att markera att skarp serieproduktion, det vill säga kundbilarna, ligger runt hörnet.



Christian von Koenigsegg bakom ratten på Jesko som här ses i Tang Orange Pearl, en färg som ska föra våra tankar tillbaka till modellen CCR.

Det var den 4 november 2017 som [Koenigsegg Agera RS](#) körde in sig i historieböckerna för alltid [efter att ha nått högre, uppmätt topphastighet än någon annan bil i världen.](#) Men det är snart fyra år sedan och Agera RS har fått en efterträdare i den betydligt mer moderna [Jesko](#), döpt efter Christian von Koenigseggs far, samt specialversionen [Jesko Absolut](#) som är framtagen för extra hög toppfart.



Hur du ser skillnad på Jesko och Jesko Absolut? Enklast är att leta efter bakvingen. Hittar du ingen är det Absolut-versionen du tittar på.



Jesko presenterades våren 2019 (Absolut-versionen våren 2020) och än har modellen, som ska tillverkas i 125 exemplar, inte börjat serietillverkas. Till dags datum har tillverkningen handlat om prototyper för att få Jesko så perfekt som det bara går, prototyper som har testats, testats och testats för att de serietillverkade bilarna ska leva upp till både Koenigseggs och kundernas krav.

För att markera att man nått denna fas presenterar Koenigsegg nu en förserie-Jesko lackerad i kulören Tang Orange Pearl som även är försedd med detaljer samt inlägg i silver och kolfiber. Färgsättningen är en hyllning till modellen CCR (2004-2006) som många av oss minns som just orange.

– Vi är väldigt glada över att kunna presentera denna förserie-Jesko i samband med produktionsstart av 125 Jesko- och Jesko Absolut-kundbilar. Som en del av vår gradvisa expansion börjar Jeskos förserietillverkningen vid en utbyggd anläggning om 10 000 kvadratmeter, säger Christian von Koenigsegg, företagets grundare och vd.

Koenigsegg Jesko har en turbomatad V8 på 5,0 liter som ger 1 625 hästkrafter vid körning på E85. Med vanlig soppa i tanken utvecklas 1 298 hästkrafter. Maxvridet ligger på 1 500 newtonmeter och nås vid 5 100 r/min, alltså en bit ifrån varvtalsstoppet på 8 500 r/min.

V8:an är sammankopplad med Koenigsegg egenutvecklade multikopplingslåda LST, där bokstäverna står för Light Speed Transmission. Växellådan ska alltså vara blixtsnabb och Koenigsegg beskriver den som ett steg i utvecklingen som inte har setts sedan den moderna dubbelkopplingslådan kom fram vid senaste sekelskiftet.





Grafiken i instrumenteringen rör sig med ratten.

Hur snabb Koenigsegg Jesko, som är den mer kurvororienterade modellversionen, är vet vi fortfarande inte. Jesko Absolut, som exempelvis saknar den stora bakvingen för att generera lägre marktryck och på så vis nå extrema toppfarter, är däremot god för hastigheter "långt, långt över 500 km/h", [som Christian von Koenigsegg formulerade det i fjol våras](#). Koenigsegg meddelar att de första Jesko-exemplaren rullar ut till kunderna under våren 2022.



GALLERIER

12 bilder

[Koenigsegg Jesko \(Tang Orange Pearl\)](#)



Mattias Rabe

Relaterade artiklar



[Koenigsegg Jesko redo för serietillverkning.](#)



[Filmen visar: Så görs nya Koenigsegg Jesko.](#)



[Christian von Koenigsegg: "Toppfartspotentialen är enorm".](#)



[Så låter Koenigsegg Jeskos nya V8-motor](#)



6. Officiell: Aston Martin Valhalla – 950 hästkrafter.

Anders Nilsson 2021-07-16.

950 hästkrafter och 0-100 km/h på 2,5 sekunder.



Nu har Aston Martin äntligen visat upp Valhalla och även presenterat produktionsversionen av modellen. 0-100 km/h ska gå på 2,5 sekunder.

Det har länge snackats om Aston Martins kommande supersportbil Valhalla, och när den skulle tänkas visas upp för världen. Nu har den brittiska biltillverkaren äntligen avslöjat produktionsversionen av Valhalla.

[Aston Martin](#) menar att Valhalla är ett stort steg framåt och ett omvälvande ögonblick. De menar att den nya bilen kommer vara ett tekniskt underverk, där föraren sätts i fokus. Bilen har en fyraliters V8-motor med dubbelturbo från [Mercedes-AMG](#). Självt levererar den 750 hästkrafter. Sedan kompletteras den med två elmotorer. Därmed levererar bilen 950 hästkrafter och 1 000 Nm i vridmoment.

Om man vill, så kan bilen köras på enbart el, där kraften skickas till framhjulen. Kraften från hybridsystemet går via en åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Precis som [McLaren Artura](#) har Valhalla ingen backväxel, utan använder sig i stället av elmotorn. 0-100 km/h går på 2,5 snabba sekunder och topphastigheten är 330 km/h. Vill man köra på enbart el så är topphastigheten 130 km/h, och räckvidden 1,5 mil.

Aston Martin siktar på att köra runt Nordslingan på Nürburgring under sex och en halv minut. Aston siktar på att bilen ska väga mindre än 1 550 kilo och kommer självklart använda sig av mycket kolfiber. För att hjälpa till i kurvorna så kommer den ha ett pushrod fjädring fram (som är vanlig i Formel-bilsracing). Den kommer även ha keramiska bromsar och specialframtagna däck som Michelin tillverkar.

Valhalla kommer med Apple CarPlay, Android Auto och en justerbar rattstång. Dock visar Aston Martin upp interiören vid ett annat tillfälle. Det finns också ett par andra frågetecken. Den brittiska biltillverkaren varken satt något pris, eller något datum för när den ska sättas i produktion.



FILM: <https://youtu.be/y5fZN9duJUc?t=27>.



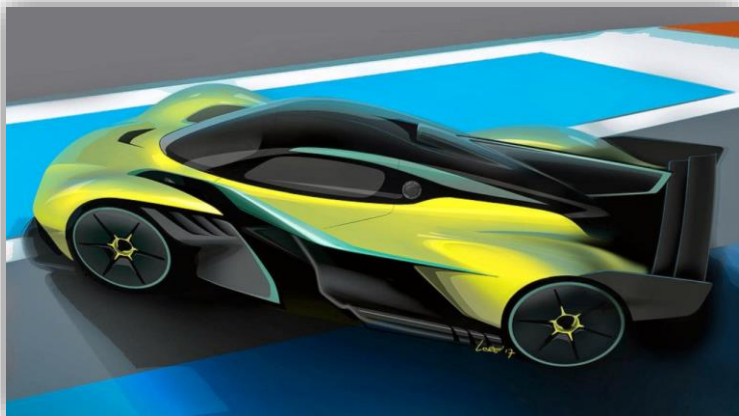
Relaterade artiklar:



Officiell: Aston Martins första elbil.



Då lanseras Aston Martins nya supersportbilar.



Aston Martin Valkyrie AMR Pro är en banbil.



Aston Martin Valkyrie ett steg närmare produktion.

7. Ford uppdaterar Mustang Mach-e efter norska backhaverier.

Av Wiggo Björck. Publicerad 2021-07-16, 16:50.

Sex bilar ska ha behövt bärgas från samma backe i Geiranger, Norge. Nu ska Ford lösa felet med en mjukvaruuppdatering – som kräver ett verkstadsbesök.



*Ford verkar ha missat att ta höjd för vårt grannlands fjordlandskap.
Något man däremot inte missat är att fota bilen i det.*

Det är inte bra att få för mycket av det goda. Många hybrid- och elbilsbilister är nog medvetna om att deras bilar kan regenerera ström med motorbromsning och på så vis få lite mer räckvidd – något som kan vara särskilt smart att göra när bilen rullar i nedförsbacke.

Men kanske inte om du är på väg ned för de mycket branta backarna i den norska turistorten Geiranger. I alla fall om du kör en Ford Mustang Mach-e utan den senaste mjukvaran.

Den norska [tidningen Motor](#) rapporterar att sex nya Mustang Mach-e har behövt bärgas från den berömdan Örnvägen-backen (Ørneveien, på norska) efter att de stannat och blivit orubbliga.

Tidningen har pratat med en bilbärgare som berättat att han fått bärga sex stycken Ford Mustang Mach-e på samma ställe på två veckor.



Boven i dramat: den berömda Ørneveien i Geiranger, Norge.

– **Samtliga bärgningar** har skett i backarna ned mot Geiranger. Motorn har stannat och hjulen har låst sig. Den enda lösningen har varit att få upp dem på flaket, berättar bilbärgaren Karl Martin Rønneberg för Motor.

Tidningen har även prata med några av ägarna som drabbats som berättat att de upplevt det hela som "delvis dramatiskt och mycket obehagligt".

Väl framme på närmsta Ford-verkstad ska felet dock gått fort att åtgärda, och alla ska ha varit igång igen på runt 30–45 minuter. Karl Martin Rønnebergs uppfattning är att ägarna kört sina bilar med energiåtervinningen uppdragen till max "som många har blivit rekommenderade att göra".

– Det har gett för mycket laddning och batteriet har blivit för varmt. När det händer låser bilen sig för att förhindra överhettning, berättar han för Motor.

Det verkar med andra ord som om Ford ingenjörer missat att ta höjd (ursäkta) för Norges branta backar när de designade funktionen i Mustang Mach-e. Om några andra modeller råkat ut för dylika haverier på samma plats så har det i alla fall inte fått lika mycket uppmärksamhet i pressen, vad vi kan hitta.

Ford Norge rullar ut uppdatering

Ford Norge har efter Motors publicering svarat till tidningen att man kommer lösa problemet med en mjukvaruuppdatering. Eftersom Mustang Mach-e ännu inte kan ta emot trådlösa uppdateringar över nätet (Over The Air, OTA) ännu så måste ägarna till de strax över 3,000 bilarna i landet besöka en Ford-verkstad för att få det gjort. Uppdateringen ska ta en dryg halvtimme att installera.

Man tillägger även att OTA-uppdateringar är på gång till Mach-e till hösten i år, antingen i september eller oktober.



8. Vem är bäst av Audi, BMW, eller Volvo offroad?

Anders Nilsson.

2021-07-18.

BMW X3 ställt emot Audi Q5 och Volvo XC60. Vilken bil är det egentligen som funkar bäst offroad?



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

Vi har ett antal gånger skrivit om Carwow och deras coola drag race de har haft under våren. [Bland annat mellan tre potenta elbilar](#) i form av [Audi E-tron GT RS](#), mot [Porsche Taycan Turbo](#) och [Tesla Model S Performance](#) ställts mot varandra. [Sedan har även Rimac Nevera utklassat](#) en [Ferrari SF90 Stradale](#). Och glöm inte, de har även testat en [Bugatti Chiron](#) som [utmanar en Red Bull Formel 1-bil](#).

Den här gången är det lite mer modesta bilar som testas, och på ett annat sätt. Som vanligt är det tre bilar som ställs mot varandra, och den här gången det [Volvo XC60](#) B4 AWD, mot [Audi Q5](#) 45 TFSI Quattro, och [BMW X3](#) 30e xDrive. Alla tre har offroad-kapacitet, även om de flesta inte utnyttjar den funktionen.

Så nu är det upp till bevis, vem är det som har bäst fyrhjulsdraft och offroad-egenskaper egentligen? Du ser testat i videospelaren ovan.

LÄS MER: [Volvo presenterar nytt koncept: Concept Recharge](#).

Relaterade artiklar:



Prestige-racet: BMW M5 mot Audi RS7.



Bytbil testar Volkswagen Golf.



Här är BMW:n som kan stå emot handgranater.



Ägarnas röster: 10 mest pålitliga suv:arna.



9. Finska Valmet Automotive ska börja bygga Lightyear One.

AV FRODE WIKESJÖ.

2021-07-20 KL 15:00.

Vid fabriken i Nystad.



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

Valmet Automotives fabrik i finska Nystad ska snart börja tillverka elbilen Lightyear One som har tagits fram av det nederländska start up-företaget Lightyear. Dessa bilar har solceller på hela ovansida som ska kunna generera upp till 1,2 mil extra per timme.

Lightyears Lex Hoefsloot säger i ett pressmeddelande att de hittat en utmärkt samarbetspartner för att tillverka deras bilar med Valmet Automotive då de har tillverkat elbilar i över tio års tid. Tydligen ska de också dela samma och en liknande företagskultur vilket ju brukar underlätta samarbeten.

När de första modellerna av Lightyear One kommer rulla ut ur fabriken återstår dock att se. Men om alla papper skrivs på rätt så kommer de första bilarna börja tillverkas där under första halvåret 2022.

Lightyear har lyckats köra dryga 700 km på en enda laddning med sin prototypmodell.

Nederländska Lightyear presenterar elbilen One.

Lightyear One är världens mest aerodynamiska bil.

CES 2020 Roadshow har spanat in Lightyear One.

10. Nu kan parkeringsappen laddas ned direkt till bilen.

Publicerad 2021-07-16 kl 9:51 (uppdaterad 2021-07-17kl 10:48).

En ny app gör det möjligt att betala för parkeringen direkt på bilens skärm.



Volvo och parkeringsjätten EasyPark har utvecklat en integrerad app som laddas ned direkt till bilens operativsystem, och som gör det möjligt att betala för parkeringen direkt på bilens skärm.

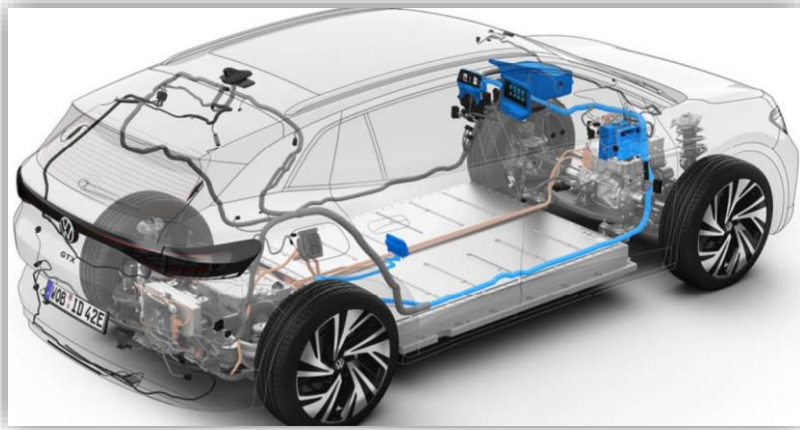
Appen fungerar enligt uppgift på samma sätt som i telefonen, men har en ny funktion som automatiskt avslutar parkeringen när man kör iväg med bilen. I vissa parkeringsgarage både startas och avslutas parkeringen automatiskt.

Funktionen kräver att bilen är uppkopplad till internet och att den är utrustad med Volvos Android-baserade operativsystem.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nu kan BMW:s laddhybrider känna av svenska miljözoner.



Nu kan Volkswagen fixa buggarna på distans



Nu kan Polestar 2-ägarna titta på film i bilen.



Teslas dolda nyhet: Nu kan Model 3 ladda "åt båda hållen".



Magnus Kvandal

11. Fords bisarra grepp – som ska locka elbilsköpare.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-07-16, 14:42.

Kunderna har sagt sitt – detta kommer de sakna mest med förbränningsbilarna.



För det första: Detta är inget jättetidigt eller supersent aprilskämt. Men saken är Ford har gjort en undersökning bland sina kunder där man frågat vad de saknar mest från en förbränningsbil när de kör elbil. Svaret? **Doften av bensen.**

En av fem tillfrågade svarade att just bensindoftan var det som de skulle sakna mest, och 70 procent svarade att de skulle sakna doften av bensen till viss del.

Som ett givet svar till kunderna så har Ford helt enkelt skapat en parfymdoft som ska få en elbil att dofta som en förbränningsbil. Namnet? Mach-Eau. Så här beskriver de **Ford Mach-Eau.**

– Doften är designad för att hjälpa våra kunder in i den elektrifierade världen genom deras luktsinne. Istället för att bara dofta bensen är Mach-Eau designad för att behaga alla näsor. En dyr doft med rökiga toner, gummi och även lite djuriska inslag som en blinkning till Mustangarvet.

Tråkigt nog (eller?) så ska Ford inte sälja Mach-Eau, utan ska mer fungera som en manifestation i vad man kan göra för att få människor mer intresserade av att köra elbil.

Är du övertygad?



Patrik Lundin

Klassiker

12. Quiz: Saab mot Volvo.

Publicerad Idag 15:00.

TEXT Mårten Carlsson.

KLASSIKERNÖTEN 505.

Volvo mot Saab - en testduell i quizformat. Vad kan du om våra svenska klassiker?



Starta quizet!

Läs mer om:

[SAAB-podden är tillbaka.](#)
Imponerande hantverk från 1970-talet.

[Volvo C30 i olika kostymer.](#)

[Brrr... Volvo 145 Express som taxi!](#)

[Unik Volvo till salu!](#)

[Övergiven Bertonecoupé, biljakt på Östermalm & Vältklasse.](#)

[Glid ut i sommaren!](#)

13. Lyx-Forden som snabbt blev en Sverigefavorit.

Publicerad 2021-07-10 kl 6:23.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Fords "Europabilar" Consul och Granada slog rejält vid starten 1972. I dag är fina exemplar riktiga rariteter.



Äntligen en färdig Ford! Så löd rubriken i Vi Bilägare nummer 7/1972 efter den första provkörningen av Fords stora och helt nya modellserie Consul/Granada. Den ägde rum i, vad annars, spanska Granada.

Jämfört med föregångaren 17/20/26 M hade den nya modellserien utvecklats en hel del tekniskt sett. V4-motorn fanns visserligen kvar i en 1,7-modell, men annars var det nu en rak fyra på två liter under den stora huven, eller någon av V6-motorerna som utvecklats vidare ur föregångaren. Framför allt hade Consul/Granada delad bakvagnsupphängning, snarlikt den på BMW. Det betydde massor för komforten.

Läs också: [Ford Scorpio sjönk helt efter misslyckat lyft.](#)

Måtten var tilltagna, särskilt axelavståndet och spårvidden. Det gav verkligt generösa utrymmen både fram och bak, knappast någon bil i klassen var lika rymlig.

"När Vi Bilägares Christer Glenning, som är 195 cm lång, satt bekvämt i förarsätet fanns det gott om plats för en lika reslig passagerare i baksätet. Den inre bredden är nära 8 cm bredare än Fords 17/20-serie".

Granada och Consul kunde utrustas i det oändliga. Instrument bakom en stor plexiglasskiva kom 1975 efter omfattande kritik av de svåravlästa men snygga runda mätarna.

”**Sammanfattningsvis** kan sägas att Consul-Granadaserien efter första provturen känns betydligt mer färdig än tidigare Fordar, vilket bådar gott för bilköparna”, avslutades artikeln.

I Sverige hamnade Granada snabbt på tio-i-topp, inte minst tack vare generös utrustning och konkurrenskraftiga priser. Kunden hade massor av valmöjligheter, inte minst när det gällde färgkombinationerna på kaross/vinyltak, ett nog så vanligt tillbehör. Dessutom fanns en stor, snygg coupémodell med svepande linjer men ändå goda utrymmen.

Beståndet av Granada och i synnerhet Consul har minskat raskt. Bilen på våra bilder är från 1977, en lågmilare med inte ens 4 000 mil på mätaren och en av få överlevare. Titta noga så ser du vinyltaket, i samma färg som karossen i övrigt. Till årsmodellen efter, 1978, kom en helt ny design för Granada men tekniken under skalet var i stort sett den samma.

FORD GRANADA 2000 1977

Nypris: 34 360 kr.

Motor: Fyrcylindrig radmotor med kamaxel i topplocket, två vent./cyl. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 993 cm³. Max effekt 87 hk DIN vid 5 300 v/min. Max vridmoment 140 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 460/B 180/H 142 cm. **Tjänstevikt:** 1 330 kg.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, fyrdelad bakaxel med snedställda bärarmar. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo, tvåkrets.

Fartresurser: Toppfart 155 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14 s.

Förbrukning: 1,1 l/mil.

LIVSCYKELN

1968 Ford börjar skissa på Granada – den första modell att helt utvecklas under nya europeiska Fords paraply. Brittiska Ford bidrar med avancerad bakaxel från föregångaren Zephyr. Tyska Ford bidrar med ekonomisk sans.

1972 Consul och den mer rikligt utrustade Granada börjar säljas i Sverige. Karossalternativen är fyra- dörrars sedan, coupé och kombi.

1973 Consul får ytterligare ett karossalternativ, tvådörrars sedan.

1974 Coupékarossen slätas ut och tappar sin midja, även Granada kan nu beställas som tvådörrars sedan. Toppmodellen heter det här året Granada Ghia, fast GXL finns kvar.

1975 Consul försvinner ur modellprogrammet och nu talar man om ”Granada Mk1, serie 2”. Basmodellen heter nu Granada 2000.

1976 Modellprogrammet förenklas betydligt. Nu finns bara den stora Kölnsexan på 2,6 liter och Pintomotorn kvar. Avgasrening stryker motorerna rejält till 87 respektive 107 hk. 10 847 bilar säljs i Sverige.

1977 Granada Mk1 säljs fram till augusti då den avlöses av den kantiga Mk2 som i sin tur tillverkas till 1985. 8 643 Granada säljs i Sverige 1977. Totalt har 850 000 Granada MK1 tillverkats sedan 1972.

14. Klassikern: Mercedes-Benz S-klass W140.

Publicerad 31 maj 2015 (uppdaterad 31 maj 2015). Text Calle Carlquist.

Mercedes W140-serie tog andan ur allt i sin väg – konkurrenter, kunder, journalister, plånböcker.



Bilen på bilderna är en topputrustad 600 från 1995.

Ännu dröjde 1980-talets finansyra kvar, ännu bubblade det i champagneglasen, ännu kunde man i tidningarna se Diamantinvests annonser... På åtskilliga sätt var Mercedes-Benz S-klass av den pampiga generation W140 blott en konsekvens av sin tid när den dök upp 1991. Ändå kändes den en smula ur led redan som ny; den här kärran var bara alltför mycket!

Konkurrenterna hade börjat mopsa sig. BMW hade med sin så kallade E32 för första gången en 7-serie som på allvar kunde utmana stjärnmärkets stolthet, de nya Lexus och Infiniti snodde, åtminstone i USA, åt sig kunder och Cadillac hade torrt krut i form av Seville, en jänkare som var rent modern.

Mercedes behövde dela ut en smocka de andra inte skulle orka besvara. W140 fick ett format som var ännu större än den redan stora men mer diskreta föregångarens, W126-serien. Det krävdes vid backning av den drygt 520 cm långa karossen så kallade pejlstänger – ur karossens bakre hörn uppfällbara små antenner – för att se var härligheten slutade. Innerutrymmena var enorma, knappfloran och lyxen obegränsad, i synnerhet i den V12-motorförsedda S600. Dess motor var den första tolvan från Mercedes på nästan 50 år och gav i ursprunglig version 408 hk, mer än i Corvette ZR-1.

W140 ansågs "överkonstruerad" på det sätt Mercedes alltid hade gjort med S-klass. Men när jag 1991 testade ett alldeles nytt exemplar fann jag till min förvåning att inredningen knarrade och att ytterspeglarna darrade redan i 90 knyck. Fabriken reagerade snabbt på alla detaljklagomål och fick snart till den suveräna kassaskåpskänsla bilen verkligen ser ut att besitta.



I dag är W140 "nere och vänder" i pris; det går att hitta bilar för cirka 20 000 kronor. Se upp med dem, detta kan vara en alldeles otroligt komplicerad, dyr och krävande bil att reparera om (när!) något går sönder. Rost är också en riskfaktor, den biter som bekant urskillningslöst på såväl fattig som på rik.







MERCEDES S600 1995

Nypris: 1 192 900 kronor.

Värde idag: 60 000–100 000 kr.

Motor: Tolvcyldrig V-motor med dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 5 987 cm³. Max effekt 394 hk ECE vid 5 200 v/min. Max vridmoment 570 Nm vid 3 800 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad automatlåda. Golvspak.

Mått: L 521,5/B 188,5/H 148,5 cm. Tjänstevikt 2 350 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, delad bakaxel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka. Parameterstyrning. Vändcirkel 12,5 m.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak ABS.

Fartresurser: Toppfart 250 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 6,6 s.

Förbrukning: 1,37 l/mil.

LIVSCYKELN

1991 W140 presenteras på Genève-salongen. Kanske väl stor? Pejlspröten i bakflyglarna som dyker upp när backen läggs i antyder det. Modeller: SE med 304 cm axelavstånd. SEL med 314 cm axelavstånd för ökat benutrymme bak. 300 med 3,2-liters rak sexa. 400 med V8 på 4,2 liter. 500 med V8 på 5 liter. 600 med en helt nykonstruerad V12 på 6 liter och 408 hästar.

1992 Coupémodellen SEC, baserad på W140 tillkommer.

1993 Motorerna trimmas ned för att klara strängare miljökrav. V12:an lämnar nu 394 hk. En 2,8 liters sexa tillkommer samt en dieselmotor avsedd för den amerikanska marknaden.

1994 Nytt fejs och nya modellbeteckningar. 600 får en egen, mer distingerad grill.

1995 Nya strålkastare. Parkeringsradar ersätter de automatiska kromade spröten.

1996 Sista faceliften. Klarglaslyktor fram och bak samt en ny ljusinsats är de främsta kännetecknen. Första året för den elektroniskt kontrollerade femväxlade automatlådan. Coupén blir omplacerad till CL-Klass. Förvirrande?

1998 Sista året W140 byggs. Avlösning väntar i form av W220.

Thulinverken i Landskrona.

Sällan torde ett företag startats under så gynnsamma förhållanden som Thulinverken. Namnet blev också snart aktat och ärat icke blott i Sverige utan långt bortom dess gränser. När så fabriken upptog automobil tillverkningen på sitt program, var det många som förespådde en lysande framtid för företaget. Och detta var ju helt naturligt. Bilar funnos vid denna tidpunkt knappast att få för pengar, och beställningar strömmade in långt innan en enda automobil av serietyp var färdig. Ledningen ville emellertid ha allt klart, innan man körde igång med tillverkningen. Men på sådana »verktyg», som äro absolut nödvändiga för en rationell automobil tillverkning, arbetades med en febril iver. Då de sista verktygen höllo på att färdigställas utbröt emellertid strejk vid fabriken, och den blev rätt så långvarig. Och då den var slut var det också slut med de goda tiderna på automobilmarknaden. Tusentals vagnar hade kommit in i landet medan strejken pågick, och de gamla kunderna hade annulerat sina order, varför man hade att börja om från början. I den mördade konkurrens, som nu rådde på marknaden. Gick det icke att hålla affären i gång, och bolaget tvingades till sist att likvidera. De massor av verktyg, som förfärdigats och som representerade värden belöpande sig till hundratusentalskronor, samt maskiner till flerdubbelt detta belopp, blevo för en tid liggande till ingen nytta.

Dess bättre voro värdena så stora, att vederbörande icke ansågo sig stå till svars med att lämna allt vind för våg, och därför har man under årens lopp åtminstone sökt att förbruka det material eller de delar, som från början beställdes för den blivande tillverkningen.

Trots alla motigheter har man sålunda under de gångna åren kunnat hålla märket vid liv, och om undantag göres för en eller annan kortare tidsperiod, har man i regel varje månad kunnat bygga åtminstone några vagnar. Men icke nog härmed. Man har nästan årligen företagit en eller annan förbättring på vagnarne och icke ens ryggat tillbaka för vissa nykonstruktioner; bl. a. har man framställt en läkarebil, som är värd allt erkännande. Chassiet är det vanliga, men ett helt nytt karosseri har konstruerats, så beskaffat att föraresätets bakstycke kan fällas ned, varförutom en liten dyna finnes, som framtill kompletterar själva sittdynan på förarsätet. På detta sätt erhålles en verkligt god liggplats eller bår för en person.

Vid ett besök, som vi nyligen avlagt vid fabriken, funno vi att man som bäst var sysselsatt med iordningställandet av såväl täckta som öppna vagnar, och vid båda dessa hade man företagit en del förbättringar såväl rörande chassiet som karosseriet. Differentialkåpan som tidigare varit av aluminium för att göra vagnen så lätt som möjligt, har nu ersatts med gjutgods för att stärka bakaxeln i sin helhet.

Fjädrarna ha också gjorts längre. Karosserierna av båda slagen ha ändrats till sin fördel, vilket alldeles särskilt gäller om den öppna vagnen. Denna har visserligen alltid haft ett verkligt trevligt utseende, men den nya typen är icke blott vacker utan även särdeles praktisk.

MOTORNYTT

Fabriken har under det gånga året också upptagit tillverkning av en motorsläde, som av allt att döma har stora utvecklingsmöjligheter för sig. Släden drives av en luftkyld, 4-cylindrig motor, vilken ju är så gott som nödvändigt, då släden i första hand är avsedd till bruk i de nordligare delarna av vårt land, där användandet av en vattenkyld motor vintertiden medför stora risker, att nu ej tala om besväret med vattnets ständiga urtappning och ihällning.

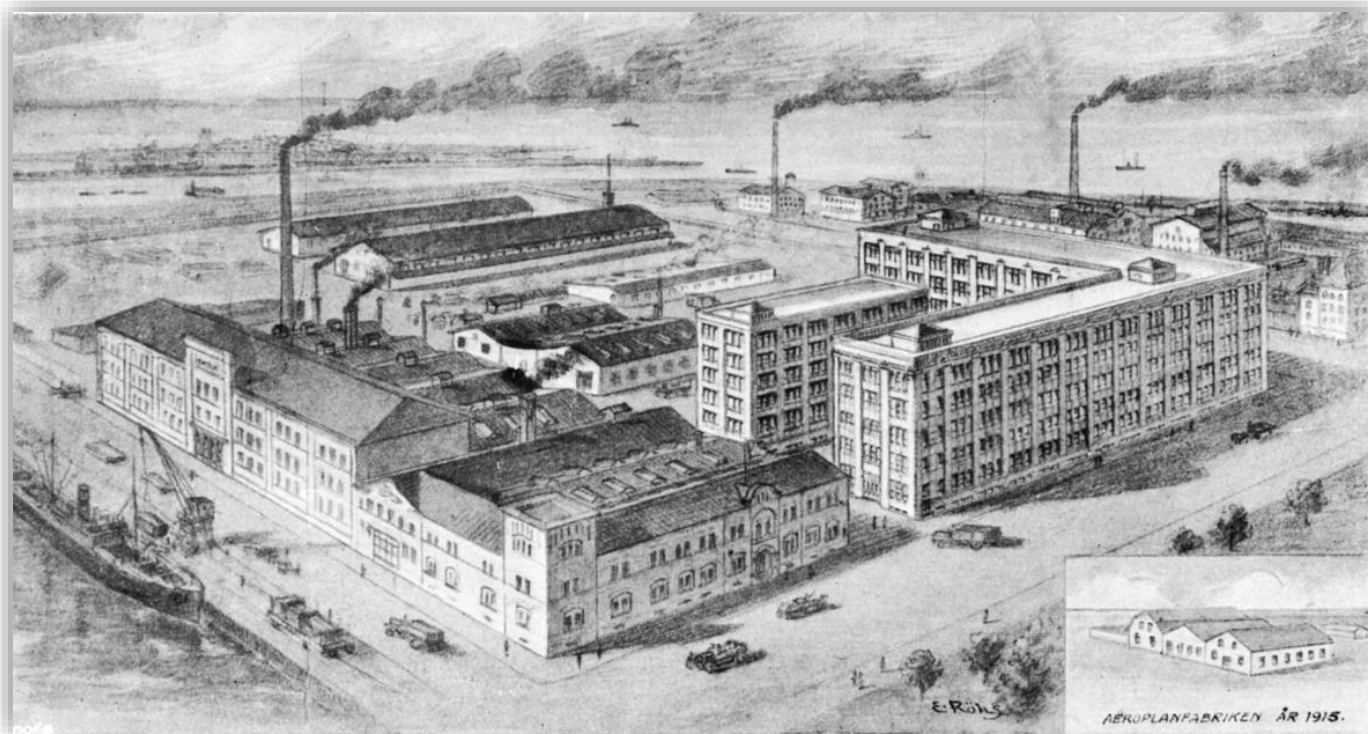
J. N.

THULINVERKENS

Personautomobiler, Läkarevagnar och Motorslädar

utmärka sig för

Modern konstruktion. Lämplighet för sitt ändamål. Låga underhållskostnader.
Låga driftkostnader.



Enoch Thulin

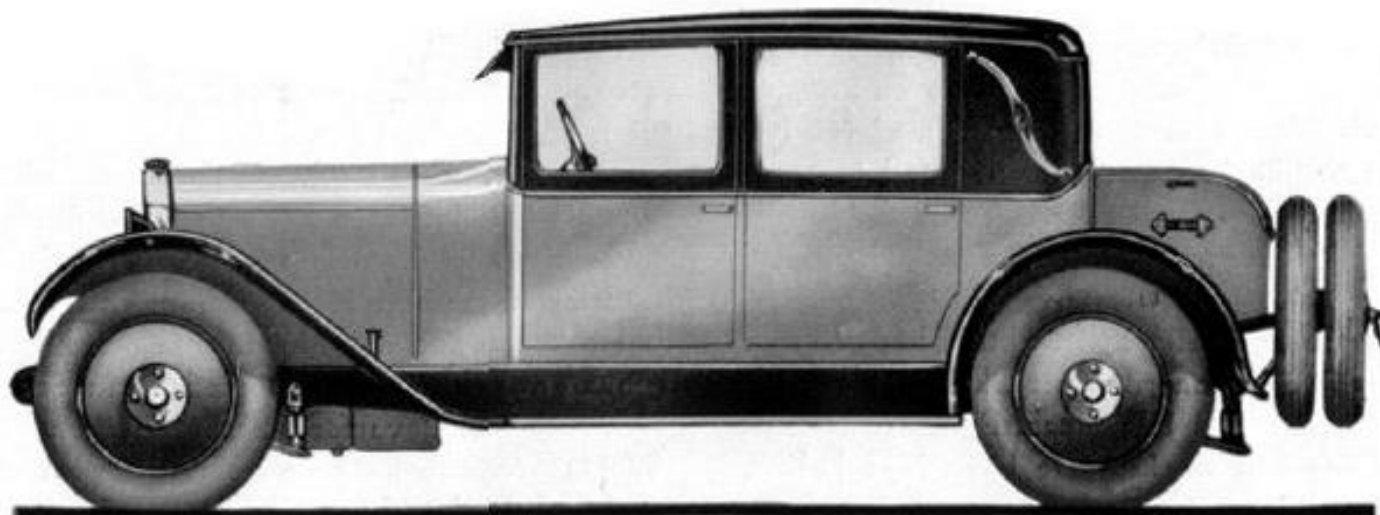
Klassiker

16. Thulins bilar.

Publicerad 22 augusti 2015.

TEXT Mårten Carlsson.

Om ödet hade velat bara lite annorlunda, så hade vi kanske åkt Thulinbilar idag.



4-dörrars Sedan
4- à 5-sitsig.

Enoch Thulin var en driven entreprenör vars karriär började med att han köpte ett flygplan, "Nordstjernen" som tidigare flugits av Hugo Sundstedt och baron Carl Cederström, som vid sidan av Enoch var Sveriges verkliga flygpionjärer. Detta var 1913 och det fanns kanske en handfull flygplan i landet vid denna tid. Planet var slitet och fick repareras genomgående, Enoch Thulin tog själv stor del i det arbetet och han ingick även i kompanjonskap med verkstaden, som kom att döpas AVIS, Aeroplanvarvet i Skåne.

Sommaren nästkommande år tog han över hela verksamheten. då köptes även Nyrops varv i Landskrona upp, där fanns också ett flygtekniskt kunnande då Hjalmar Nyrop och Oscar Ask redan 1910 hade byggt det första svenska flygplanet. Från den lilla AVIS-verkstaden utvecklades Enoch Thulins Aeroplanfabrik AB på ett par år till att bestå av nybyggda industrikomplex i flera våningar, och 1918 hade man 1000 personer anställda. Man licenstillverkade franska Morane Saulnier och Bleriot-konstruktioner vid sidan av att utveckla egna. Det första världskriget pågick, och redan i sitt inledningsskede hade många förstått de nya aeroplanens betydelse, Thulinverken tillgodosåg både Sveriges och flera andra nationers behov av dessa nymodigheter och även flygmotorer. Enoch Thulin själv var inte bara affärsman och fabriksägare, han förstod vikten av PR också, och åkte land och rike runt för att demonstrera sina flygmaskiner för såväl allmänhet som militär. Dessutom startade han Sveriges första flygskola, i Ljungbyhed.

Men framgången blev inte långvarig, i och med krigsslutet minskade efterfrågan på nya flygplan, Europa var fullt med obetydligt begagnade flygmaskiner i tusental vid vapenstillståndet. Dråpslag nummer två var att Enoch Thulin själv omkom under en uppvisningsflygning på hemmaplan i Landskrona i maj 1919.

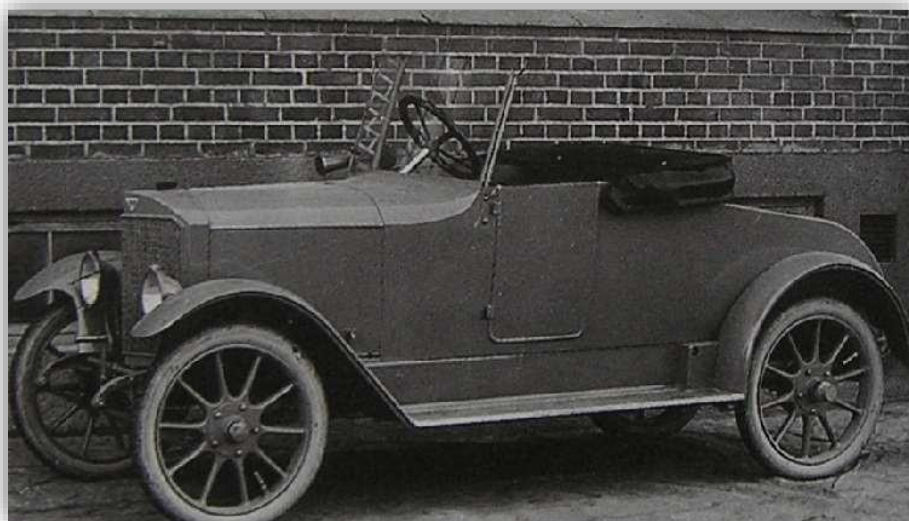


*Thulin A20 Phaeton från cirka 1920.
Lägg märke till skyddet för reservhjulet.*

Nu stod Thulinbolaget utan ledning och utan framtidsplaner, vad man kom att göra för att lösa krisen var att så som så många andra mekaniska verkstäder vid den tid, sadla om till bilproduktion. Flygplan fanns i överflöd, i efterdyningarna av kriget behövdes små billiga bilar istället.

1920 rullade de första Thulinbilarna ut ur fabriken, de var ingen egen konstruktion utan man byggde på licens från tyska AGA, som i sin tur hade baserat sina bilar på att licensbygga dom från Belgiska FN. Thulin typ A/A20 var för tiden ganska modern, men liten bil, motorn var en fyrcylindrig konstruktion som var sammanbyggd med växellådan, effekten låg på runt 20 hästar.

En annan fördel med denna bil var att man klarade av att tillverka nästan alla delar själva. Bara däck, instrument och förgasare köptes in utifrån, och man hade fått in över 1000 förhandsorder redan innan produktionen kom igång. Men när man skulle komma igång med serieproduktion på allvar, så var finanserna slut och bankerna vägrade förnyad kredit. Efterdyningarna av kriget gjorde sig påmind med depression, inflation och de första åren på 1920-talet var mycket instabila. Dock lyckades Thulins att bygga runt 350 av de 1000 beställda bilarna innan konkursen var ett faktum 1922.



*Normalt sett var Tulins bil en öppen tourer,
men det byggdes några roadsters också med karosser troligen från Arlov.*

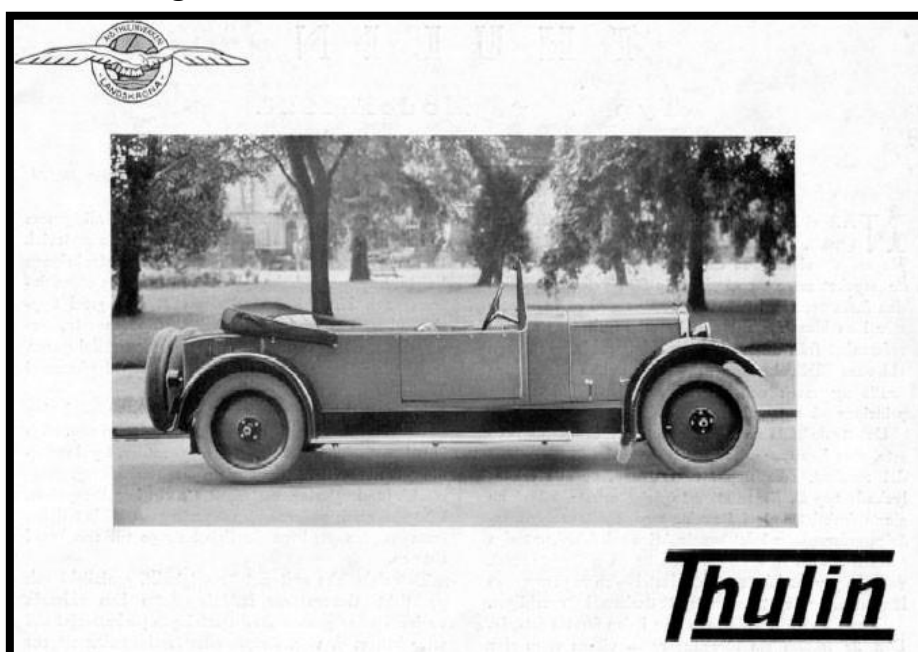


En täckt typ2, A25 1923.

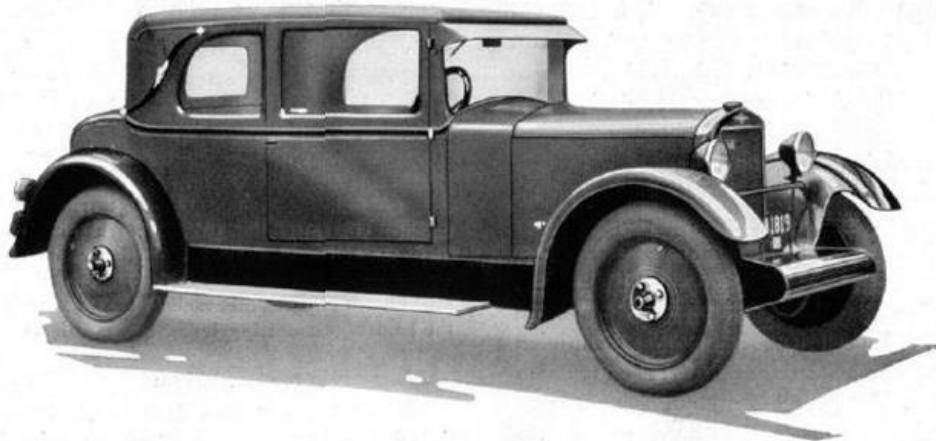
Något hundratal bilar sattes ihop under konkursförvaltningens översyn de kommande åren dessa var lite moderniserade och kallades typ 2 alternativt A25. Annars kom firman under denna tid att fokusera mer på att tillverka bromsdetaljer och hela system inom denna gren som födkrok istället. Men 1927 satsade man återigen på en bil, Thulin typ B. Detta var en av tidens mest avancerade och moderna vagnar, låg i profilen med lågt placerade säten och bakaxeln låg bakom själva kupén. Dessutom nymodigheter som kuggstångsstyrning, underhållsfri hjulupphängning och minimalt med smörjpunkter.

Samtida press lovordade den nya och nydanande bilen från Landskrona, men det kom dock inte längre än till något dussintal provvagnar. Det skulle blivit en för dyr bil i förhållande till konkurrenterna och samtidigt hade en ny bilfabrik startats i Göteborg.

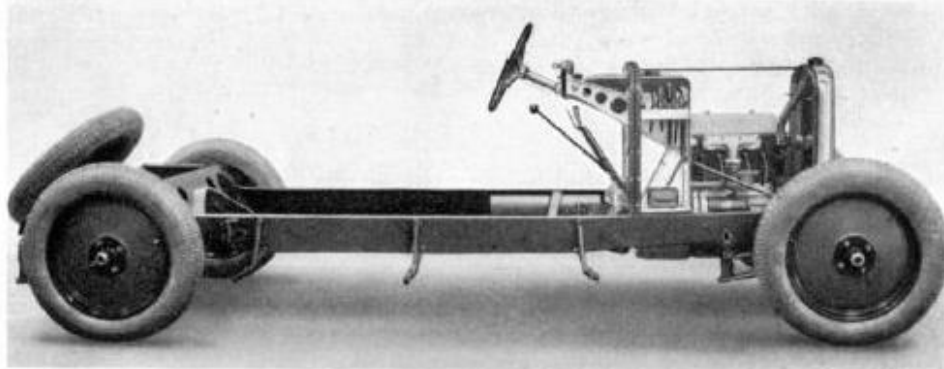
Den hette Volvo och alla finansiärer hade lagt sina ägg i den korgen istället. Man ansåg att Sverige var för litet för två aktörer på bilmarknaden och Thulin drog det kortaste strået i kampen om att bli Sveriges framtida biltillverkare.



Den avancerade typ B , man hann även distribuera en påkostad broschyr för bilen som aldrig kom i produktion.



Flera karossalternativ skulle erbjudas, fyrdörrars, tvådörrars coach, en öppen legant cabriolet och en sportig roadster utan dörrar



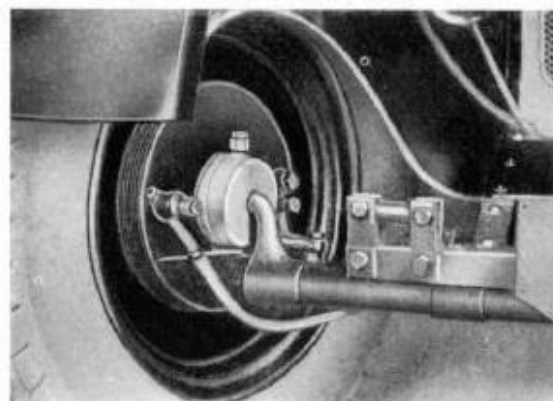
Chassis.

Chassiets ram är synnerligen kraftig. Rattens väl avvägda lutning giver en behaglig körställning och en synnerligen lätt manövrering. Som synes äro verktygen översiktligt och lätt åtkomligt placerade på konsollernas yttersidor.



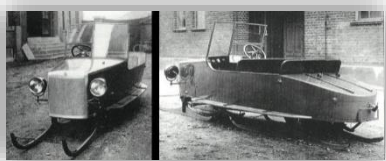
Bakaxelkåpa och drivaxel.

Den lätta men mycket stabila kåpan är försedd med inspektionslock, vilket gör en justering av kardanjulen synnerligen enkel. Vid demontering av drivaxlarna tjänstgör ringmuttern för yttre kullagret som domkraft.



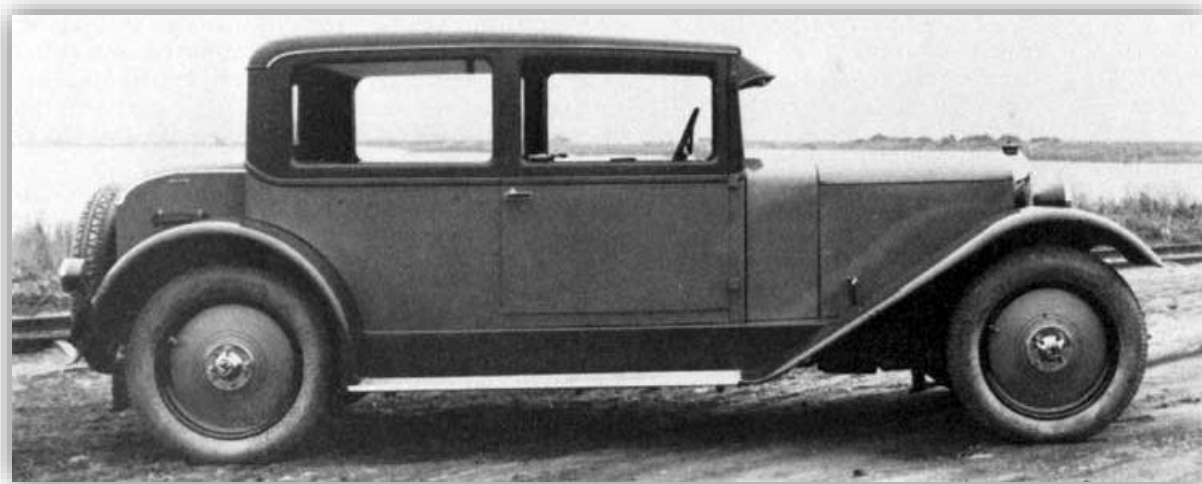
Framhjulsbroms, inkapslad, expanderande.

Styrtappar, kulleder och metallslangar, i vilka senare bromskablarna löpa, äro damm- och oljetätt inkapslade i läderskydd.

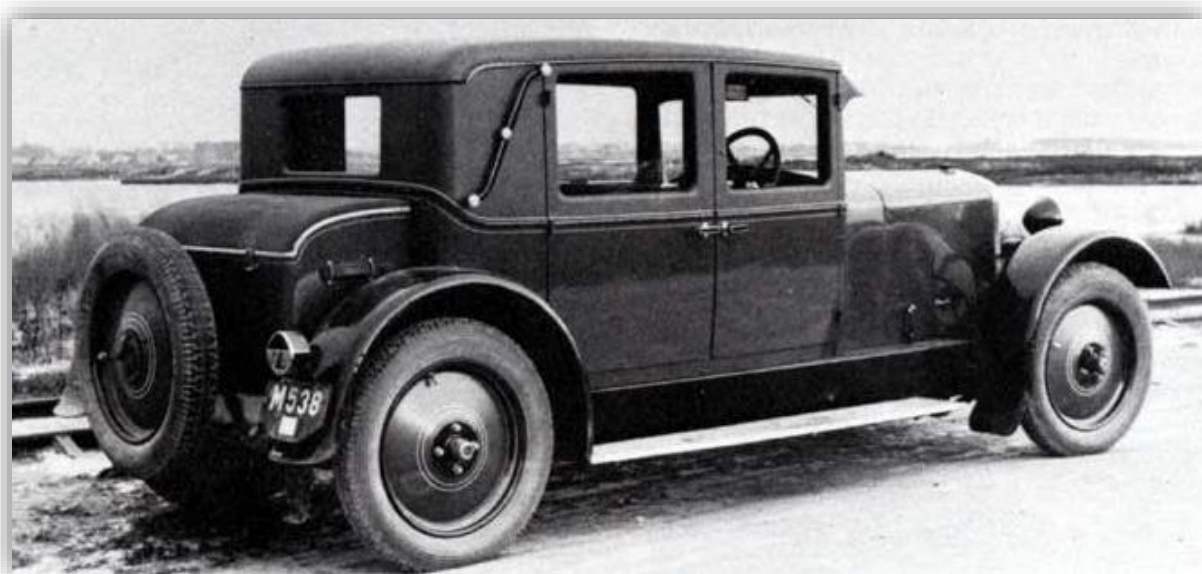


Thulins motorsläde.

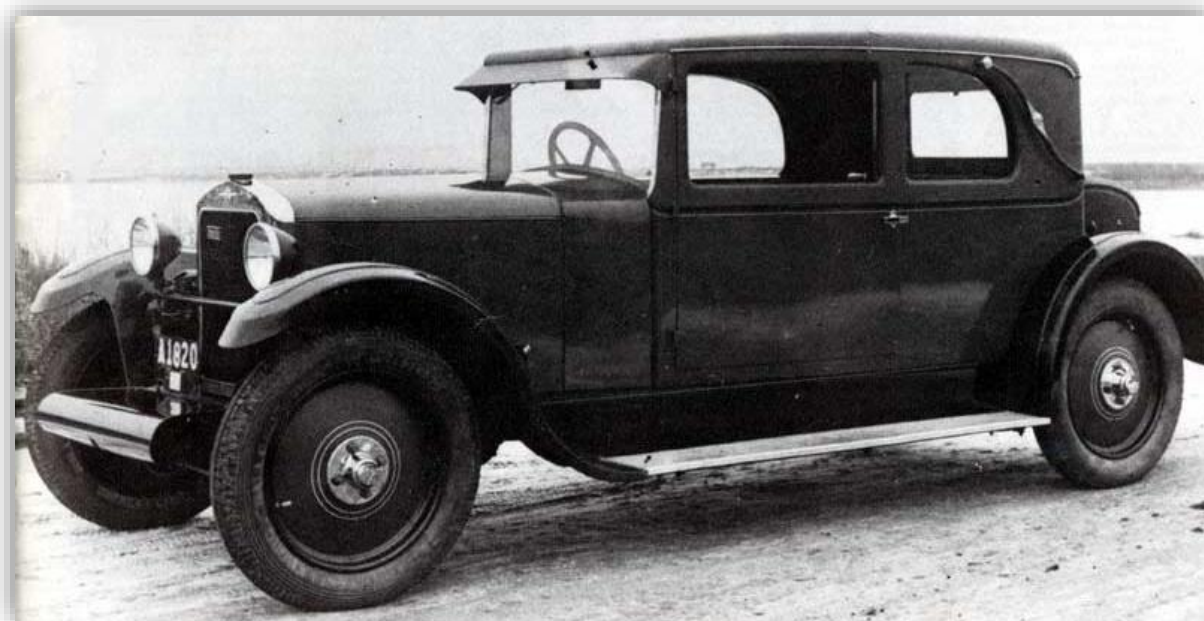
Låt oss få presentera denna ytterst eleganta Motorsläde som byggdes av Thulins mekaniska i Landskrona nån gång på tjugotalet.



En täckt 2-dörrars Thulin typ B.



*En täckt 4-dörrars Thulin typ B.
Stormstagen fyller bara en estetisk funktion.*



*En täckt 2-dörrars Thulin typ B.
Stormstagen fyller bara en estetisk funktion.*



Normal försågs Thulinbilarna med öppna Phaetonkarosser, men det finns bevarade bilder som visar bilar med såväl öppna 2-sistiga karosser som olika täckta varianter. Bilen på bilden tycks emellertid ha försätts med en "hemsnickrad" kaross med sportigt utseende.



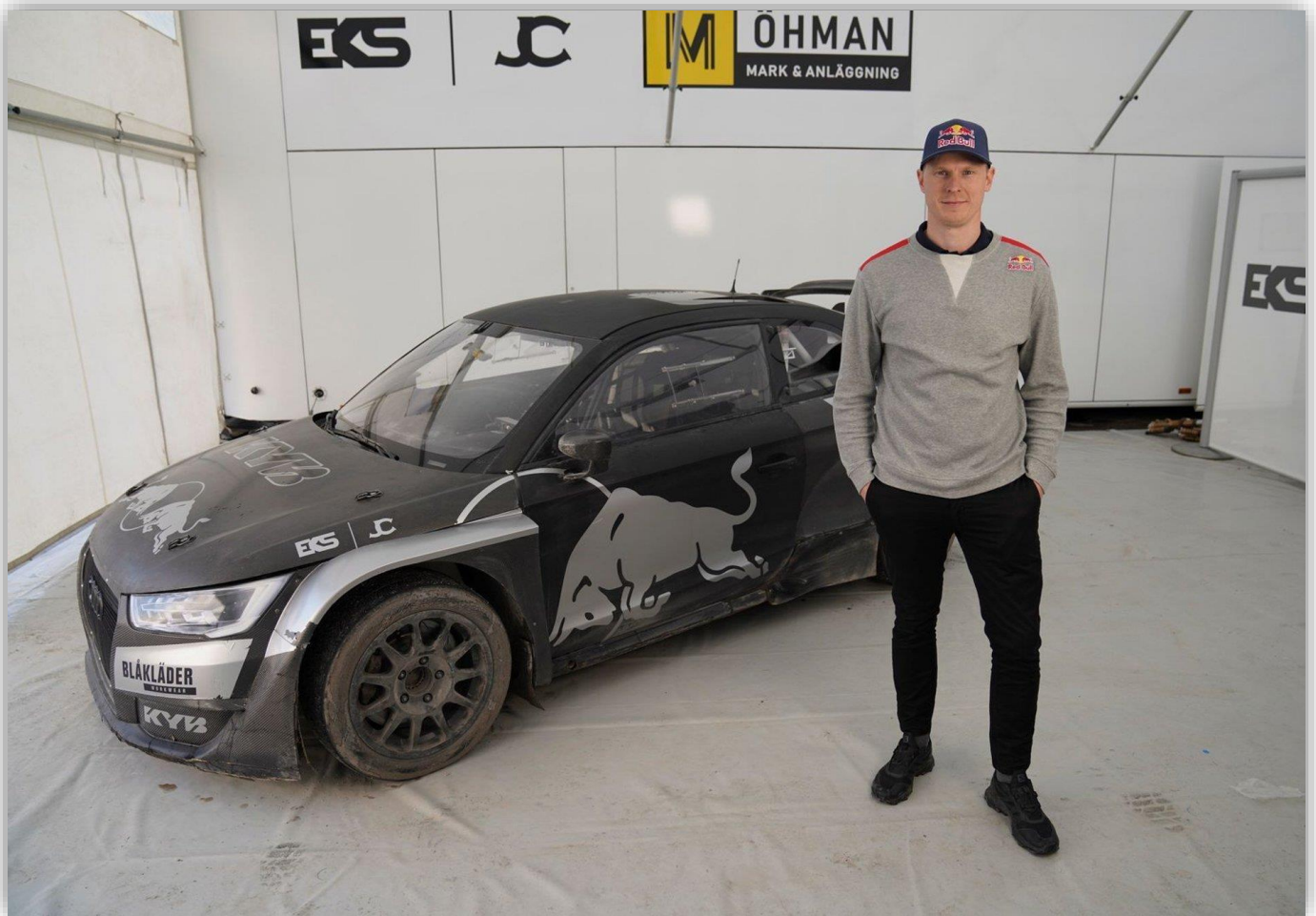
*Thulin typ A20 med 2-sitsig kaross.
Denna Roadsterkaross kan vara tillverkad vid Thulins fabrik.*



En öppen Thulin typ B. Notera fotsteget och märkningen "THULIN SPORT" på det yttre reservhjulet.

17. Ekström matchar Kristoffersson.

Publicerad: 2021-07-05 15:46.

Text: Thomas Lindberg.**I år blir det Audi och Mattias Ekströms team KYB EKS JC för Johan Kristoffersson.**

Först slog Mattias Ekström ihop sitt EKS-team med Joel Christofferssons JC Raceteknik och nu knyter han Johan Kristoffersson som förare i en av teamets SuperCar-Audi S1. Målet är dubbla VM-titlar, individuellt för Johan och för teamet med Johan och belgaren Enzo Ide som förare.

Som förare nöjer sig Mattias själv den här säsongen med elektriska offroad-serien Extreme E och elektriska standardvagnsserien Pure eTCR med spanska Cupra.

Johan Kristoffersson jagar en fjärde titel med bröderna Timmy och Kevin Hansen i Peugeot 208, finländaren Niclas Grönholm och tidigare Europamästaren, ryssen Timur Timerzyanov i Hyundai i20 bland motståndarna.

VM-serien klickar igång på Catalunya-banan i Spanien och den 22-23 augusti kommer cirkusen till Höljes, där man i år räknar med att kunna ta in publik.

– Vi har löpande diskussioner med polismyndigheten och hoppas få ta in minst 3 000 personer. Men det blir inga kringarrangemang, säger Morgan Östlund i tävlingsledningen.



18. Helt nya F1-bilen för 2022 visad.

Publicerad 2021-07-16, 14:46, uppdaterad 2021-07-16, 16:31.

F1 skulle ha fått ett nytt reglemente i år. Pandemin fick till följd att förändringen sköts fram ett år. Nu har en fullskalemodell av det nya bilkonceptet visats upp.



Det är svårt att köra om i F1. Det beror på att aerodynamiken har blivit avancerad och den fartvinden som en bil skapar bakom sig blir "smutsig", eller turbulent. Följden blir att bakomvarande bil tappar marktryck.

Idag tappar bakomvarande bil cirka 35 procent av sin downforce när den ligger 20 meter (räknat från nosen på den främre till nosen på den bakre) bakom framförvarande. Minskat avståndet är downforcetappet 47 procent!

Sedan 2017 har F1-organisationen, tillsammans FIA, jobbat på ett nytt reglemente med radikalt annorlunda designade bilar som ska lösa detta problem – och några till.

Designskisser och skalmodeller visades upp redan 2020 och avsikten har hela tiden varit att de nya bilarna skulle införas i år. Pandemin gjorde att lanseringen sköts fram ett år, till 2022. Nu i veckan, samband med Storbritanniens GP på Silverstone, fick förarna för första gången se designkonceptet i fullskala.

Jag skriver designkoncept, för F1 ska inte bli en enhetsklass med identiska bilar. Det du ser här är grunden, efter regelboken. Men teamen kommer givetvis att sätta egen prägel på sina bilar, med unika designlösningar där så är tillåtet.

Det mest iögonfallande är den gigantiska framvingen. Men notera även vingarna/skärmarna över framhjulen, vars uppgift är att skicka iväg luften över bakvingen.

Fälgarna är numera 18 tum, mot tidigare 13. Det ger i sin tur en lägre däckprofil, något som blivit nödvändigt för att kunna garantera däcken hållbarhet (höga däcksidor bygger upp mycket energi/värme). Håller vi oss kvar vid hjulen noterar vi att däcksidor är tillbaka, något vi inte har sett sedan 2009. Däcksidorna ska försvåra för teamen att låta mängde med luft passera genom fälgarna, något som varit en stor källa till den smutsiga luften bakom bilen.



Om framvingen kan beskrivas som gigantisk är den bakre vingen betydligt mer modest. Funktionen med DRS (möjligheten att öppna vingen för att öka farten och komma ikapp/köra om framförvarande) är kvar. Dock vet vi inte exakt hur vingelementen ska röra sig, de ser väldigt fixerade ut.

På dagens bilar skapas downforce via extremt avancerade lösningar i på golvsektionerna på båda sidor om sittbrunnen. Det nya bilkonceptet ska i stället jobba betydligt mer med tunnlar under bilen.

Motorn, en V6 på 1,6 liter med turbo och hybridteknik, blir kvar. Däremot förnyas bränslet till 2022. Man går från dagens 5,75 procent etanolblandning till 10 procent, precis som på handelsbensinen med 95 oktan.

Det krävs dock att det är andra generationens etanol, framtagen med ett hållbarhetstänk som ger nästan noll koldioxidavtryck.

Visst är det spännande med en ny era för Formel 1. Men också lite typiskt att årets säsong ser ut att bli den första sedan 2014 som inte domineras av Mercedes ...



Joakim Dyredand



19. Fredagsfilm: Bästa motorljuden någonsin – från radtreå till W16.

Av Patrik Lundin. Publicerad 2021-07-23, 12:25.

Skruva upp ljudet och njut av de bästa motorljuden i historien – vilken är din favorit.



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

Som petrolhead kan man njuta av motorljud i alla dess slag. Från små radtreor, raka sexor och V10:or.

I denna film har någon hjälte plockat russin i kakan och satt ihop en diger lista. Utan att avslöja för mycket kan vi säga att med på listan finns Audis klassiska radfemma, BMW:s ikoniska raka sexa och Lamborghinis mästerliga V12.

Vilken är din favorit? Och saknar du någon på listan?



Patrik Lundin



20. Lewis Hamilton och Max Verstappen – inför Ungern GP.

26 juli, 2021, kl. 14:50.

Efterspelet av kollisionen mellan Lewis Hamilton och Max Verstappen fortsätter. Red Bull funderar fortfarande över en protest. – Med tanke på hur svår olyckan var och hur milt straffet var analyserar vi all data och har också rätt att kräva att beslutet omprövas, säger Red Bulls stallchef. – Därför ser vi över alla bevis igen och överväga vilka alternativ som finns.



Kampen mellan Verstappen och Hamilton.

Stämningen mellan Red Bull med teamchef Christian Horner och motorsportkonsult Helmut Marko på ena sidan, samt Mercedes med stallchef Toto Wolff på den andra är fortsatt [väldigt ansträngd efter kollisionen på Silverstone](#). Nu tar Christian Horner tar till orda i en lång [kolumn på Red Bulls hemsida](#):

– Jag måste svara på de citat jag har sett från Toto, där han har kommenterat det vi har sagt kring att Hamilton orsakade olyckan och påstått att de är ”väldigt personliga”, skriver Horner.

– Jag vill vara tydlig. Detta är en kollision mellan två av världens bästa förare. När din förare befinner sig på sjukhuset, det ännu inte är fastställt om han är skadad och i sådant fall hur svåra hans skador är, bilen är kvaddad och domarna har bestraffat en förare för att incidenten är det naturligt att känslorna kommer in, oavsett om du känner dig förfördelad eller som en vinnare. Jag anser att det är orättvist att kalla Max för ”överdrivet aggressiv”.

Max Verstappen och Lewis Hamilton i kamp om VM.

Han hänvisar till att Max Verstappen, vid sidan av Mick Schumacher och Fernando Alonso, är den enda föraren utan någon straffpoäng på licensen. Jämförelsevis har Lewis Hamilton fyra straffpoäng medan Landå Norris och Sergio Perez har åtta var. Vid 12 straffpoäng stängs föraren av i ett lopp. Straffpöngen försvinner ett år efter att de tillförts till licensen.

– Den 17-åriga Max Verstappen som Hamilton hänvisar till är inte den Max Verstappen vi ser i dag. Lewis Hamilton inte är den samma som han var när han debuterade, skriver Horner.

– Ingen av förarna kompromissar med sin körstil. De är båda två väldigt kompetenta förare och har mycket erfarenheter båda två.

Stor besvikelse på Mercedes

Han påtalar också att han fortfarande är besviken över Mercedes firande efter loppet.

– Mercedes team var medvetet om allvaret i incidenten. De visste att Max befann sig på sjukhuset och behövde undersökas ytterligare, säger Horner.

– Jag kan inte förstå att man inte informerar sin förare om situationen. Även för att skydda sin förare om det är så att de inte visar den återhållsamhet som krävs i samband med firandet. Framförallt när det är resultatet av en incident som han straffats för. Hamilton har mött sin jämlike i en bil som kan konkurrera och jag håller med om att båda förarna måste respektera varandra, men Hamilton var för aggressiv i söndags.

Lewis Hamilton med fem tunga helger

Mercedes Toto Wolff är av en annan åsikt och anser att Hamilton fick besked om att Verstappen var okej redan under racet.

– När Lewis körde förbi olycksstället frågade han direkt om Max var ute ur bilen eller inte. Då fick han svaret att Max hade lämnat bilen själv, förklarar Wolff för Motorsporttotal.com.

– Den enda informationen som vi hade var att Max var okej och därför fanns det ingen anledning att prata med Lewis om det igen.

Han påpekar att teamet inte hade firat segern om Max hade varit skadad.

– Det är klart att när man är känslös när man vinner ett lopp på hemmaplan efter fem tunga helger.

Max Verstappen leder VM

Även inför Ungern GP kommer att snacket att handla mycket om kollisionen mellan Lewis Hamilton och Max Verstappen. På vad som sagts och gjorts efter det.

– Ungern kommer att bli en annorlunda utmaning för vår bil och för teamet. Vi är motiverade och vill behålla ledningen i mästerskapet. Max funderar inte längre på Silverstone och pratar bara om vad som händer på banan. Han är fast besluten att lägga det som hänt bakom sig och använda det som motivation för resten av säsongen. Så känner även vi som team, skriver Horner.

[I gårdagens blogg](#) kunde du se Hamiltons tankar inför Ungerns GP och Toto Wolff varnar för fler incidenter mellan Lewis Hamilton och Max Verstappen.

– Det var säkerligen inte den sista gången som de kämpar om en placering, säger Wolff till motorsporttotal.

– Förhoppningsvis kan de köra på ett sportsligt sätt. Klarar de inte av det kommer vi att få se ytterligare kollisioner.

Efter tio av de 23 planerade loppen leder Max Verstappen med åtta poäng över Lewis Hamilton. Ungerns GP är den sista deltävlingen innan sommaruppehållet.

Snabba nyheter

Det ryktas om att säsongen 2022 kan starta med två deltävlingar i mellanösten. Australiens GP som tidigare arrangerat premiären har lämnat återbud vid två tillfällen, 2020 och 2021. Därför F1 tänker om.

Enligt [Auto, motor und sport](#) planerar man nu för tester i Barcelona (23-25 februari) därefter lika många testdagar i Bahrain (11-13 mars) innan det blir en premiär den 20 mars 2020. Då finns det möjlighet att testa de nya 18-tumsdäcken i de något kallare förhållandena i Europa och sedan i betydligt varmare förhållanden i Bahrain. Tidningen skriver också andra deltävling kan köras i Saudiarabien (27 mars), i Jeddah där F1 kör för första gången i december 2021.

McLaren har ett försprång på Ferrari i kampen om tredjeplatsen i konstruktörsmästerskapet. Inför tävlingen i Ungern handlar det om 15 poäng och till helgens tävling kommer det brittiska stallet med flera uppdateringar för att säkra placeringen i det ekonomiskt så viktiga mästerskapet.

Det är en tuff kamp och enligt Carlos Sainz, Ferrari, är McLaren, den svåraste bilen att passera.

– Tyvärr har det hänt vid ett par tillfällen i år att jag har suttit fast bakom en McLaren De är snabba på rakorna och enormt starka i utgången av kurvorna. Det gör att de troligen är en av de svåraste bilarna att köra om. säger spanjoren.

I morgon väntar en blogg med däckval och tider inför helgen.

Tack för att du tar dig tid och läser.



21. Får Saudiarabien årets sista Sprint?

27 juli, 2021, kl. 14:10.

Nu laddar vi för Ungern GP i Formel 1 2021 och väntar på svar kring Verstappens motor och vilka konsekvenser det får för årets VM. Men innan dess får vi ta tag i dagens stora snackis.



Verstappen vann första F1 sprint.

Saudiarabien vill arrangera säsongens sista F1 Sprint och öppnar för att ta hand om finalen 2021. – Jag skulle gärna se det i Saudiarabien, säger prins Khalid Bin Sultan Al Faisal som är promotor för eventet.

Han var i Storbritannien och såg premiären av The F1 Sprint för två veckor sedan och är överväldigad över spänningen. F1 Sprint ska genomföras i Italien, på Monza, i början av september och därefter är det tänkt att den typen av kval ska genomföras ytterligare en gång i år innan FIA utvärderar årets test.

– Jag njöt av det som åskådare och promotor. Det är bra. Det blir fler race och det är mer action under lördagen och du har fortfarande ett kval. Vi är ett av de länder som gärna skulle arrangera att The F1 Sprint. Beslutet ligger hos Formel 1, säger han till tyska [motor-sport-magazin](#).

Flyttas årets final av F1?

Saudiarabien är dock intresserade av mer än så. Dels ett lopp i början av säsongen 2022 och dels att ta över årets final från Abu Dhabi. Det skriver RaceFans.net. Anledningen är att de som reser från Abu Dhabi till Storbritannien behöver sitta i karantän i två veckor och majoriteten av teamen har sin bas i Storbritannien. Det skulle innebära att majoriteten av F1:s medarbetare måste sitta i karantän över jul eftersom det sista loppet avgörs den 12 december.

Det är det inte så många som är intresserade av, men samtidigt har Abu Dhabi i sitt kontrakt att de ska arrangera säsongsfinalen.

– Igen har nämnt ett sådant byta för oss. Om det hjälper F1 kommer vi att fundera över om vi skulle kunna lösa det, säger prinsen.

Han öppnar också för att arrangera två lopp i år, om det inte är någon annan som kan ta över arrangörskapet från Australien.

– Allt löper enligt planen. Om vi ska arrangera ytterligare ett lopp innan det datum då det är tänkt att vi ska köra vår premiär så kan vi göra det också, säger prins Khalid.

Däckvalet till Ungern GP i Formel 1 2021

Pirelli väljer samma däck som förra året, C2, C3 och C4. Då valde förarna en strategi med ett eller två stopp. Ni minns väl hur Lewis Hamilton valde en strategi med två stopp. Max Verstappen gjorde däremot bara ett och kort innan målgång gick Hamilton förbi. Dock ska vi komma i håg att förarna startade på blöt bana.

– Det är många snabba kurvor, men utan rakor där däcken kan kylas ned. Det gör att banan är mer krävande för däcken än vad den verkar i ett förstaläge. Föraren behöver ta hand om däcken väl, framförallt på den mjukare gummiblandningen, säger Pirellis Mario Isola.

– Det gör att det inte alltid är den uppenbara däckstrategin som är den bästa utan omständigheterna kan påverka den individuella strategin. Det är en av anledningarna till att det ofta blir spännande lopp i Ungern

Ungern GP – helgens tider:

Fredag:

Träning 1 kl 11.30.

Träning 2 kl 15.00.

Lördag:

Träning 3 kl 12.00.

Kval kl 15.00.

Söndag: Ungern GP i Formel 1 start kl 15.00.

Snabba nyheter inför Ungern GP i Formel 1 2021

Vad händer med Valtteri Bottas och hur ser hans framtid ut? Toto Wolff berättade nyligen om sina tankar kring [Bottas framtid](#) och när finländaren kan förvänta sig ett besked i förra veckan.

Wolff som i ett tidigare skede var manager åt Bottas förtydligar nu att han tänker hjälpa honom att hitta en ny styrning. Det kan även tolkas som om det är George Russell som blir kollega till Lewis Hamilton 2022.

– När vi kommer till den situationen att vi väljer att ge en annan förare chansen är det inte bara mitt förhållande till honom som gör att jag vill gikälpa honom, det är också mitt ansvar. Han har en ljus framtid framför sig och det har han också förtjänat, citerar Wolff av [motorsporttotal.com](#)

Måste Verstappen byta motor?

Ni är många som frågar om Verstappen kommer att kunna använda sin motor från Honda i helgen. Svaret på den frågan är att inte ens Honda tycks veta. RacingNews365 citerar en talesman för den japanska motortillverkaren som säger att:

– Vi vet antagligen inte innan Ungern GP. Det svåra är att veta om det går att tävla med den eller om vi enbart kan använda den som avlastning på fredagarna. Med alla de tekniska begränsningar som finns är det svårt att avgöra innan motorn har startats om igen.

Om Red Bull inte kan använda den motorn igen behöver de sätta in den tredje motorn för säsongen, samtidigt som det är 13 lopp kvar. Det betyder att det finns en stor risk för att Verstappen behöver använda en fjärde motor under hösten och det skulle betyda att han får en bestraffning och flyttas tillbaka i starten av loppet vilket kan få stora [konsekvenser i kampen om VM-titeln](#).

Ett stort tack till er alla som läser, tar er tid att klicka in och kommentera. Det värmer och hjälper till att hålla bloggen vid liv.

SLUT