



Hotchkiss Convertible By Henri Chapron.

1. FN-chefen om larmrapporten: "En dödsstöt för fossila bränslen".
2. Northvolt vill bryta kobolt i Sverige.
3. Nissan stänger fabrik i två veckor.
4. Volkswagenchefen rasar mot Ionity.
5. Snart slut på klimatbonuspengarna för i år.
6. Audi visar upp konceptet Skysphere.
7. Svenska priserna på Mercedes-Benz EQS.
8. Nu kan Mercedes bilar varna varandra för potthål och fartgupp.
9. Test: MG EHS.
10. Toppola på amerikanska.
11. ASA 1000 GT.
12. Bristol.
13. Jean Todt med detaljer kring Michael Schumachers hälsa.

1. FN-chefen om larmrapporten: "En dödsstöt för fossila bränslen".

Publicerad 2021-08-15, 15:06, uppdaterad 2021-08-15, 17:02.

FN:s generalsekreterare Antonio Guterres uppmanar nu världens länder: Sluta använd fossila bränslen, innan de förstör vår planet.



I veckan presenterade FN:s mellanstatliga klimatpanel IPCC en ny rapport där man slår fast att den globala medeltemperaturen kommer nå eller passera 1,5 grads uppvärmning inom 20 år – 10 år tidigare än man uppskattade för bara tre år sedan, rapporterar [AFP](#) (via Omni).

I rapporten, som bygger på en sammanställning av klimatforskning från hela världen, konstaterar IPCC också att extrema väderhändelser som skogsbränder och översvämningar kommer bli vanligare fenomen framöver. Det gäller nu även om alla växthusgasutsläpp stoppas imorgon.

– **Ljudet från alarmklockorna** är bedövande och bevisen obestridliga. Växthusgaserna kväver vår planet och utsätter miljarder människor för omedelbar fara, sa FN:s generalsekreterare Antonio Guterres om rapporten i [ett uttalande](#) i måndags.

Målet om att begränsa uppvärmningen av den globala medeltemperaturen jämfört med år 1850 till 1,5°C sattes i det så kallade Parisavtalet 2015. Enligt den nya rapporten har vi redan nått 1,1°C, och det är därför mycket bråttom om målet ska uppnås.

– Denna rapport måste innebära dödsstöten för kol och fossila bränslen innan de förstör vår planet. Världens länder bör också avsluta all ny undersökning och produktion av fossila bränslen och ställa om subventioner av fossila bränslen till förnybar energi, fortsätter Antonio Guterres uttalande.

Han uppmanar därför världens ledare att se till att FN:s klimatkonferens i november leder till ännu hårdare utsläppsmål. De länder som redan nu drabbas av den globala uppvärmningens effekter bör också få finansiellt stöd, menar generalsekreteraren.

– Om vi förenar våra krafter nu kan vi avvärja klimatkatastrofen. Men, som dagens rapport visar finns det varken tid att förlora eller utrymme för ursäkter.

Rapporten går att läsa i sin helhet på IPCC:s sajt [här](#). Det är egentligen bara den första delen av en större rapport som ska presenteras nästa år, sju år efter att IPCC presenterade [den senaste](#).



Officiellt: EU föreslår förbränningsstopp om 14 år – vill ha laddare var sjätte mil.



Regeringen vill förbjuda nya bensin- och dieselbilar och fasa ut fossila drivmedel.



Nio länder kräver EU-förbud för bensin- och dieselbilar.



Wiggo Björck

2. Northvolt vill bryta kobolt i Sverige.

Publicerad 2021-08-15 11:35 (uppdaterad 2021-08-15 11:42).

Sverige har stora koboltreserver som kan brytas på ett hållbart sätt, menar företaget.



Northvolts batterifabrik och vd:n Peter Carlsson.

Den svenska batteriproducenten Northvolt vill att Sverige ska återuppta brytning av kobolt och bli en hållbar producent av det metalliska grundämnet. Det skriver [Dagens Industri](#).

– Det finns potential att på sikt få en geografiskt kompakt värdekedja. Det skulle vara bra för oss logistikmässigt, operationellt och miljömässigt, säger företagets kommunikationschef Jesper Wigardt till tidningen.

I dag bryts ingen kobolt i Sverige, men det förekom på 1700- och 1800-talen. Enligt Christina Wanhainen, professor i malmgeologi vid Luleå tekniska universitet, finns det fler än 50 kända koboltreserver i Sverige, både i gamla gruvor och på nya platser.

Grundämnet kobolt är en viktig beståndsdel i många av de batterityper som används i elbilar, mobiltelefoner och datorer. Det utvinns i dag till stor del i Kongo, där brytningen delvis förknippas med omänskliga arbetsförhållanden och barnarbete.

När bilindustrin ställer om till batteridrivna bilar kommer efterfrågan på batterier och nödvändiga råvaror att öka. Northvolts stora produktionsanläggning i Skellefteå är ännu inte i drift, men företaget har trots det mottagit investeringar på över 50 miljarder kronor och beställningar värda 230 miljarder – bland annat från biljätten Volkswagen.

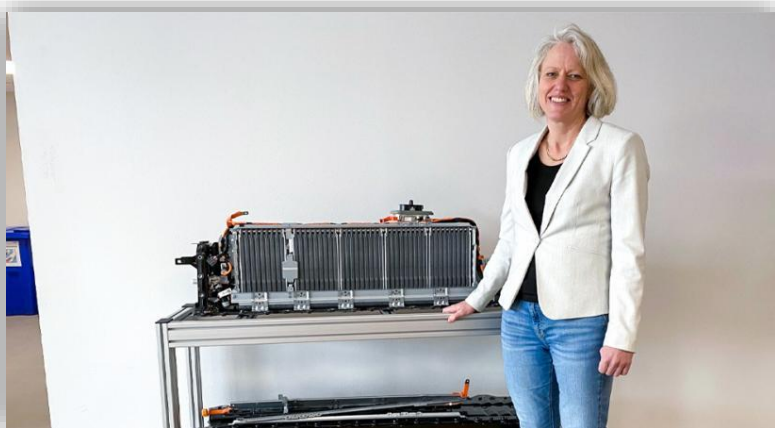
MER FRÅN VI BILÄGARE:



Miljardsatsar i Northvolt – här är nya batteriplanerna.



Northvolt satsar på litiummetallbatterier.



Northvolt och Volvo i samarbete – ska testa återvunna batterier.



Magnus Kvandal

3. Nissan stänger fabrik i två veckor.

Publicerad 2021-08-15 kl 16:02.

(uppdaterad 2021-08-15 16:09).

Nissan meddelade i dag att de kommer stänga sin bilfabrik i Tennessee i två veckor på grund av bristen på halvledare. Det är ett av de längsta produktionsstoppen i USA hittills, skriver Autoblog.



*En chipfabrik i Malaysia har drabbats av ett coronautbrott.
Nu stänger en amerikansk Nissan-fabrik i två veckor.*

Nissan säger att nedstängningen beror på ett coronautbrott hos en chipleverantör i Malaysia, men nämnde inte vilket företag det rör sig om.

Fabriken i Tennessee tillverkar sex olika modeller och har 6 700 anställda.



Magnus Kvandal

Läs också:



Volvo Cars stänger i Torslanda – igen.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos kluriga knep – för att klara chipbristen.



Volvochefen om chipbristen: "Blir tuffare och tuffare".



Chipbrist tvingar Audis personal till deltidarbete.



4. Volkswagenchefen rasar mot Ionity – "Sorgligt tillstånd".

Publicerad 2021-08-15, 13:25, uppdaterad 2021-08-15, 18:56.

Herbert Diess ryter till mot det egna laddnätverket: "Det här är allt annat än en premiumupplevelse!"



Bilsemestern genom det berömda Brennerpasset på den österrikisk/italienska gränsen med nya [Volkswagen ID 3 Pro S](#) gick inte helt som planerat för Volkswagens koncernchef Herbert Diess.

I [ett inlägg på sajten LinkedIn](#) kritiserar han nu Ionity, som hans bolag är delägare i, öppet. **Han berättar hur** han hade svårt att hitta en ledig laddare på vägen till sin destination i Italien. Vid Brenner ska det bara ha funnits fyra laddstolpar – "för få", enligt Diess, när "alla så klart stannar vid köpcentret".

– Så jag körde vidare mot Trento. Trots kritiken ifjol: ingen toalett, inget kaffe och en laddpunkt ur funktion/trasig. Ett sorgligt tillstånd, skriver Herbert Diess på LinkedIn.

– **Det var allt annat** än en premium-laddupplevelse, IONITY!

Flera VW-chefer kritiska

Volkswagengruppen tycks vara missnöjda med Ionity, som man var med (genom dotterbolaget Porsche AG) och grundade i 2016 tillsammans med Daimler, BMW och Ford som en mostvarighet Teslas Superchargenätverk. Herbert Diess är nämligen inte den första chefen inom koncernen att offentligt uttrycka sitt missnöje.

Ifjol kritiserade bilmärket Volkswagens marknadsföringschef Silke Bagschick Ionity [för dess dyra prissättning](#) efter att [nätverket infört en chockhöjning](#). I januari i år sa även Audis vd Markus Duesmann till tyska [Handelsblatt](#) att märket överväger att göra som Tesla och bygga ett eget nätverk.

Ett skäl kan vara att det gått mycket långsamt för Ionity, som i mars [bad sina ägare om mer pengar](#) för att sjösätta en stor expansion. Utav de 400 laddstationer (med drygt 2.400 laddpunkter) som Ionity ursprungligen räknade med att bygga fram till 2020 i Europa har man idag bara byggt ungefär 360.

[Tesla firade i mars invigandet av sin 601:a Superchargestation](#) i Europa, och snart ska tillverkaren även börja [öppna upp Superchargers för ägare av andra märkens elbilar](#).



Laddnätverket Ionity planerar stor expansion – ber om mer pengar från ägarna.



Så ska Tesla öppna upp Superchargernätverket för andra märken.



Ionity försvarar chockhöjningen.



Wiggo Björck



5. Snart slut på klimatbonuspengarna för i år – utbetalningar pausas.

PUBLICERAD: 2021-08-11.

Statistiken från bland annat BIL Sweden visar att det är många som väljer laddhybrid eller elbil när det är dags att byta bil. Intresset drivs säkert på av möjligheten att kunna få upp till 70 000 kronor i klimatbonus när du köper en elbil.



Men nu meddelar Transportstyrelsen att utbetalningarna pausas. De 2,91 miljarder kronor som de tilldelats för klimatbonus är helt enkelt på väg att ta slut.

Samma sak hände även förra året, men då först i oktober. Förra året var också beloppet som kunde betalas ut lägre med 1,76 miljarder kronor.

Den gången tilldelades Transportstyrelsen mer pengar och nu pausas alltså utbetalningarna i väntan på ytterligare tillskott.

– Vi har inga besked i dagsläget om nya budgetbeslut men när vi får nya anslag återupptar vi arbetet med att betala ut klimatbonusar. Den som redan har skickat in en ansökan ligger kvar i kön, säger Mats Einarsson som är verksamhetsutvecklare på Transportstyrelsen.

Hur stor klimatbonus köparen har rätt till beräknas på bilens utsläpp så länge det understiger 60 gram koldioxid per kilometer. Bilar med nollutsläpp, som elbilar, får 70 000 kronor i klimatbonus.



Carl Undéhn



6. Audi visar upp konceptet Skysphere.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-08-15 KL 10:00.

Är både en roadster och en GT.



FILM: <https://youtu.be/0McQmw0h5mQ>.

Audi har visat upp ett rätt så spektakulärt koncept som man kallar för Skysphere vilket är en eldriven bil vilken kan transformeras för att fungera både som en roadster och GT (Grand Tourer).

Med hjälp av en slags teleskop-funktion blir det möjligt att flytta fordonets hjulbas vilket gör ekipaget cirka 25 centimeter längre. Audi skriver i ett pressmeddelande om sin "transformers-bil": "Med knapptryckningen kan föraren dra nytta av sin frihet och välja sin egen körupplevelse, antingen styr de sin 4,94 meter långa e-roadster själva i "Sports" -läge med en reducerad hjulbas, medan bakhjulsstyrningen säkerställer att fordonet förblir extremt smidigt trots sina dimensioner. Eller så kan de välja att bli chaufförer i en 5,19 meter lång GT i det autonoma körläget "Grand Touring" medan de njuter av himlen och landskapet, det maximala benutrymmet och de tjänster som erbjuds av ett sömlöst integrerat digitalt ekosystem."

Audi Skysphere är som sagt ett koncept och lär sannolikt inte hittas hos någon Audi-handlare framöver. Att en del av grejerna i Skysphere dyker upp i framtida Audi-modeller är väl dock inte helt omöjligt. Om transformers-funktionen är en av dem återstår att se.

På bilden ovan visas Audi Skysphere i GT-läget och här nedan hittas bilder som visar bilen i både roadster- och GT-läge.



7. Officiella: Svenska priserna på Mercedes-Benz EQS.

Publicerad 2021-08-15, 11:11, uppdaterad 2021-08-15, 12:44.

Mercedes nya elektriska flaggskepp släpps i två modeller. Även den enklare börjar på en bra bit över miljonen.



Mercedes-Benz EQS Edition 1.

Mercedes nya elektriska flaggskepp EQS lanseras nu på den svenska marknaden. Det rör sig inledningsvis om två modeller som båda har ett batteripaket på 107,8 kWh (netto). Enligt tillverkaren ska den (med rätt utrustning) som bäst ha en [räckvidd enligt WLTP-kör-cykeln](#) på hela 77 mil.

Insteget är bakhjulsdrivna EQS 450+ med en systemeffekt på 333 hästkrafter och 568 Nm. Den har, av Mercedes bilkonfigurator att döma, snarare en räckvidd på drygt 74 mil i grundkonfigurationen med 19-tumsfälgar. Förbrukningsciffran vid blandad körning ska då vara 16,7 kWh/100 km.

Maxeffekten vid snabbladdning är 200 kW och Mercedes uppger att det då ska ta 31 minuter att ladda fullt. Efter en kvart ska tillräckligt med energi finnas för drygt 30 mils körning. AC-ombordladdaren är på 22 kW, tillräckligt för att ladda 10–100 procent på drygt 5 timmar hemma med rätt wallbox.

EQS 450+ börjar på 1 247 600 kronor, minus den statliga bonusen på 70 000 kronor. För ytterligare 209 000 kr kan man lägga till lanseringspaketet Edition 1 med en rad olika exteriöra och interiöra AMG-stylingdetaljer så som 20-tumsfälgar, en frontspoiler och en speciell bakkjol med inbyggd diffusor.



Mercedes-Benz EQS har ett 400-voltssystem och slår därmed inga snabbladdningsrekord. Exempelvis Hyundai och Kias nya elbilar har 800-voltssystem som medger mycket snabbare laddning.

Steget upp är fyrhjulsdreven EQS 580 4Matic för 1.575.000 kronor (exkl. bonus) som bjuder på 523 hästkrafter och 855 Nm. Acciden 0–100 km/h kortas då till 4,3 sekunder (EQS 450+: 6,2 sekunder). Något annat som krymper är räckvidden: 66 mil i grundkonfigurationen.

Det högre utrustningspaketet Advanced Paket Plus (105.000 kr) ingår i priset. Det inkluderar bland annat panoramatak, Thermotronic-klimatanläggning, ett 360-graders backkamerasystem, Burmeister 3D-ljudanläggning, Förarassistanspaket Plus (aktiv farthållare) och de nya Digital Light-strålkastarna som kan projicera bilder i vägbanan.

En kuriös detalj är att samtliga EQS kommer vara utrustade med fyrhjulstyrning från fabrik. Rent mekaniskt kan de svänga upp till 10 grader på bakaxeln. För ovan nämnda priser medges dock bara som mest en styrvinkel på 4,5 grader. Resterande 5,5 grader kan låsas upp digitalt med en trådlös uppdatering (OTA) om man betalar en prenumerationsavgift, som åtminstone i Tyskland ligger på ungefär 12.000 kr för 3 år eller ungefär 5.000 kr för 1 år.

De första EQS-bilarna ska enligt Mercedes dyka upp här i Sverige nu i augusti. Det verkar dock som att en del av bilarna kommer att sakna vissa funktioner vid leverans, på grund av [komponentsbrist](#). Med "rätt" utrustning i bokad i [bilkonfiguratoren på Mercedes sajt](#) dyker följande varning upp:

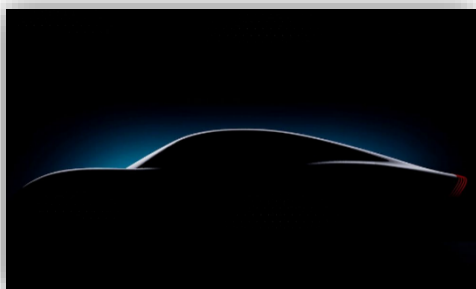
"Vissa bilar kan på grund av försörjningsbrist temporärt få begränsad tillgänglighet till kommunikationsmodulen (LTE). Det som framför allt berörs är Mercedes me connect-tjänsterna inklusive nödanropssystemet (eCall)."



Den rejäla MBUX "Hyperskärmen" som täcker hela instrumentbrädan är också standardutrustning på Mercedes-Benz EQS 580 4Matic.



Första bilderna på Mercedes-Benz EQE.



Mercedes Vision EQXX ska slå räckviddsrekord – minst 1000 km på en laddning.



Wiggo Björck



8. Nu kan Mercedes bilar varna varandra för potthål och fartgupp.

Publicerad 2021-08-15, 16:42.

Uppåt 3 miljoner Mercedes-bilar, tillverkade 2016 eller senare, kan ta emot varningar om förarna aktiverar en molntjänst.



*Nya Mercedes S-Klass, C-klass och EQS
kan nu även meddela äldre Mercedes-bilar om hinder i vägbanan.*

Nya Mercedes C-klass, S-klass och EQS kan alla upptäcka sina potthål och fartgupp i vägbanan. Med molntjänsten "Car-to-X Communication" aktiverad kan de dessutom skicka vidare informationen om så att andra Mercedes-bilar i närområdet får upp varningar i hålen/guppen i sina navigationssystemen.

Systemet spelar också upp ett varningsljud ungefär 10 sekunder i förväg om bilen är på väg att köra på ett potthål eller väggupp.

Molntjänsten ska nu gå att aktivera i alla Mercedes passagerarbilar tillverkade tidigast 2016, meddelar tillverkaren. I dessa äldre bilar kommer varningsmeddelandet bara nämna en "trafikhändelse". I nya C-klass, S-klass och EQS kommer föraren få veta om varningen gäller ett potthål eller ett fartgupp.

De nyare modellerna upptäcker potthål och fartgupp genom att registrera plötsliga fjädringsrörelser. Algoritmer används sedan för att räkna ut om bilen kört över ett potthål eller ett fartgupp.

Mercedes-Benz increases road safety with Car-to-X Communication. New: pothole and speed bump detection



En till ny "Car-to-X"-funktion i C-klass, S-klass och EQS är sidvindsassistenten som kan hjälpa föraren hantera kraftiga sidvindar med riktade broms- och styringrepp. Systemet varnar sedan bakomvarande Mercedes-bilar som har Car-to-X aktiverat om vindbyarna.

Den uppdaterade Car-to-X-tjänsten använder likt andra smarta funktioner bilarnas inbyggda mobilsurf. Ett Mercedes Me-konto krävs för att kunna aktivera systemet, som är gratis de första 3 åren. Därefter kan man förnya det mot en avgift.



Wiggo Björck

HÖGSTA  VÄXELN

9. Test: MG EHS.

Av Karl Cajmatz - 08/08/2021.

Över förväntan, men utan konkurrenskraft.



MG är ett märke som förknippas med sportiga bilar. Mest kända är modellerna MGA, den efterföljande MGB och sedermera MGF, men märket har också använts för att särskilja de sportiga varianterna av diverse vardagsvagnar från British Leyland. Faktum är att det var på den vägen det hela började med Morris Garages på 1920-talet. Som det anstår ett äkta brittiskt bilmärke har det så här ett sekel senare gått fullständigt åt pipsvängen. Nu ägs MG av kinesiska SAIC, som kränger kompakta stadsjeepar så att det sjunger om det. Vi har äntligen fått lägga vantarna på laddhybriden MG EHS i hopp om att få se varför. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om SAIC är för MG vad Geely blev för Volvo!

För att undvika förvirring vill jag inledningsvis poängtera att modellen som MG har sålt drivvis av under sommaren är den superbilliga elbilen ZS, och alltså inte föremålet för den här recensionen. Utan att ha provkört ZS vågar jag påstå att framgångsreceptet är så enkelt som kombinationen av en blygsam prislapp, ren eldrift och ett varumärke som osar av sexig tidlöshet. Endast det sistnämnda står EHS till förfogande.

För den här prylen får du punga ut omkring 400 000 kronor, och det betyder att man ställer sig i mer eller mindre direkt konkurrens med modeller från mer väletablerade tillverkare. Har man inte behovet av att kunna köra kortare sträckor på ren el, eller saknar möjlighet att ladda hemma (och därmed har begränsad nytta av en laddhybrid över en fullhybrid) kan man få en [fullsmetad Hyundai Tucson](#) för ungefär samma pris som denna instegs-EHS. Laddhybrider är generellt sett lite dyrare, men min poäng är att MG har lagt ribban högt för sig.



Därför är det till MG:s fördel att mitt första intryck är ett av positiv överraskning. Sätenas konstläder och de övriga materialvalen inne i kupén imponerar med sin mjukhet, samtidigt som spakarna bakom ratten har fantastiskt logiskt utformade reglage. Jag känner inte samma entusiasm inför knapparna av pianotangentslag framför växelväljaren, men vill inte utesluta att det kan vara en vanesak.

Till det mindre bra hör de glappiga knapparna på ratten och det omåttligt sega infotainmentsystemet. Det sistnämnda vägs i alla fall delvis upp av möjligheten att använda Android Auto eller Apple Carplay, men inte helt. Tiden mellan att man ändrar ljudvolym och att detta bekräftas av en animation på skärmen, kan till exempel ibland vara längre än den vissa bilar tar på sig från 0–100. Det finns förresten ett ytterligare, ljudrelaterat problem i form av att man inte hör något i sina Bluetooth-telefonsamtal, såvida man inte höjer tillräckligt för att få ta farväl av sina trumhinnor så fort man lägger på och bilen återgår till att spela musik.

När jag väl rullar i väg och för första gången får uppleva drivlinan känner jag också tydligt att det här är en nykomling i PHEV-gemet. I låga hastigheter rycker det som om man skulle ha haft en glappande släpvagn efter sig (vilket man definitivt inte har eftersom bilen inte tycks gå att utrusta med dragkrok). Vidare är den regenerativa inbromsningen av sådant slag att den – åtminstone av siffrorna i instrumentklustret att döma – inte påverkas av att man trycker på bromspedalen.



Något annat jag lägger märke till först när jag är på vägen är att backspeglarna som jag precis har vinklat till perfektion skymmer en fjärdedel av sikten genom framrutan. Det här beror till viss del på att själva speglarna är stora, och att de sitter ihop med den där stora klumpen av sensorer som numera behövs för att en bil ska kunna få fem stjärnor i Euro NCAP (vilket MG EHS har). Inga dåliga saker i sig, men det blir allt annat än bra i kombination med boven i dramat: den på tok för höga sittpositionen. Känslan är att den här bilen är utvecklad med hänsyn till kortväxta människor, som kan leva utan såväl europeiska säkerhetsstjärnor som elektriskt inställbara säten. En liten detalj på samma tema är att döda vinkeln-varningslamporna är på tok för små för att sitta innanför dörren. Man lägger inte ens märke till dem när man riktar blicken in i någon av sidospeglarna.

Men det inledningsvis positiva intrycket är inte helt bortblåst i och med att man börjar köra. Även om man bortser från lullull som elektrisk förarstol, adaptiv farthållare och filhållningsassistent är komforten faktiskt förvånansvärt hög, oavsett hastighet. Bilen känns varken burkig eller bullrig, och fjädringen sväljer ojämnheter med bravur. Här får MG ett rejält plus i kanten för att de inte frångått varumärkets själ bara halvhjärtat, utan helt och hållet (till skillnad från [Ford med Mustang Mach-E](#)). I en liten SUV med gröna ambitioner tar jag svampighet och halvdan styrning över sportiga köregenskaper, till priset av stötighet, alla dagar i veckan.

Man ska nämligen inte låta några siffror lura en till att tro att det här är en snabbfotad pjäs. Drivlinan är egenutvecklad och bevisligen inte kalibrerad för vare sig prestanda eller mjukhet. Elmotorn maskerar inte över huvud taget de klenare områdena längs bensinmotorns kraftregister. Dess fulla potential verkar man endast få tillgång till i rent eldriftsläge.

Att automatlådan är tiostegad betyder förresten att bensinmotorn är kopplad till en sexstegad låda och att elmotorn jobbar via ytterligare fyra växlar. Exakt hur detta fungerar och varför det här är bra kan jag inte säga. Från förarplatsen imponeras jag varken av bränsleekonomin eller fartresurserna. Däremot stör jag mig på en kraftleverans som närmast kan liknas vid en politisk debatt mellan Xi Jinping och Boris Johnson, utan tolk.

Som jag nämnde är det endast när man kör på ren eldrift man verkar ha nytta av batterikraften. Tyvärr får man inte köra i bilens så kallade EV Mode när man vill. Nästan varje gång man startar säger bilen att läget är otillgängligt, och om man väl lyckats aktivera det är det bara en tidsfråga innan EHS bestämmer sig för att det ändå vore bäst att snurra i gång bensinmotorn i alla fall. Gångse teori (baserat på begränsade efterforskningar på internet) är att bilen inte har någon kupévärme såvida inte förbränningsmotorn är i gång. Att detta skulle vara ett så stort problem som det uppenbarligen är under den sista veckan i juli är minst sagt illavarslande.

Sammantaget upplever jag inte EHS som särskilt välutvecklad, åtminstone inte för den här marknaden. Modellen imponerar på flera punkter, men har ett antal stora brister och en prislapp som gör att den alltså stannar kvar i skuggan av mer väletablerade konkurrenter. Med det sagt uppmuntrar jag satsningen MG, men avråder från denna modell. I stället blickar jag förväntansfullt fram mot att få testa både säljsuccén ZS och den kommande Marvel R.

[Bygg din egen MG EHS här!](#)

För- & nackdelar

- + Komfort
- + Kvalitetskänsla interiört
- + Android Auto & Apple Carplay
- Drivlina
- Kasst infotainmentsystem
- Sikt framåt & döda vinkelvarnare

MG EHS Comfort (2021)

Motor: 1,5-liters, 4-cylindrig, bensin + elmotor, sammanlagt 258 hästkrafter, 480 newtonmeter

Kraftöverföring: 10-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 6,9 sekunder

Toppfart: 190 km/h

Elektrisk räckvidd: 52 km

Vikt: 1812 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4574/1664/1876 mm

Pris: 372 500 SEK (testbil ca 380 000 SEK)

Extra med utrustningsnivån Luxury (29 000 SEK):

- Panoramaglastak
- Delläder
- Stämningshöjande interiörbelysning
- 360-graderskamera

Konkurrenter

[Hyundai Tucson Plug-In Hybrid](#)

[Volkswagen Tiguan eHybrid](#)

[Volvo XC40 T5 Recharge](#)

[Peugeot 3008 Hybrid4 GT](#)

BETYG

Helhet

★ ★ ☆ ☆ ☆

SAMMANFATTNING

MG EHS känns förvånansvärt gedigen i grunden och hade kunnat skaka om marknaden ordentligt med en skälig prislapp. Tyvärr är priset ungefär samma som för mer etablerade konkurrenter. EHS har långt fler brister än man kan överleva med i Hyundai Tucsons division.

2

★ ★ ☆ ☆ ☆

TOTAL POÄNG

10. Toppola på amerikanska.

Publicerad 2021-08-15 kl 7:10. Text **Mårten Carlsson**.

Chevrolet Blazer var det perfekta friluftsfordonet - nu gick den att få med övernattningsmöjlighet också.



I slutet av sextiotalet kom mer och mer livsstilsfordon. Fritidsfordon som Ford Bronco, IH Scout, Dodge Ramcharger och inte minst Chevrolet Blazer.

Dom var korta med rejäl markfrigång, gick att få med fyrhjulsdraft och en mängd olika tillval och dekorer som skulle visa hur mycket 'leisure' du var.

År 1976 kom Chevrolet Blazer och syskonmodellen GMC Jimmy med alternativet för friluftsfolket - Blazer Chalet.

Ett påhängt hus i glasfiberarmerad plast. I detta fanns ett litet kök med gasspis, ismaskin, vattentank på fem gallon och sovplats för två. Full ståhöjd var det med. Enligt reklamen kunde en person på 195 cm stå upprätt – med baseballkeps på! Huset kom från Chinook Mobilodge inc.

Prislappen på hela rasket var saftiga 9 426 dollar med än dubbla priset för en vanlig Blazer. Ännu mer kunde man spendera på sin fyrhjulsdrivna campingstuga - option package two innebar ett gas eller eldrivet kylskåp och option package three var möjlighet för två extra bäddar.

Blazer Chalet, som hos GMC hette Casa Grande baserades på fyrhjulsdrivna chassin, på motorsidan fanns 350" eller 400" att välja på. Reservhjulet fick flytta från sin vanliga plats till en hållare i fronten.

Den praktiska lillstugan kom dock bli ett rätt ovanligt tillbehör, Blazer och Jimmy sålde bra med 86838 respektive 18551 stycken sålda i 1977 års tappning.

Chalet och Casa Grande erbjöds åren 1976-77 och det såldes bara drygt 1 800 av dessa.

11. ASA 1000 GT.

Publicerad 2021-08-15 kl 7:12. **TEXT Mårten Carlsson**

MINIFULLBLOD

Den nätta sportcoupén som i hemlighet var en Ferrari!



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

Men det skedde inte bakom ryggen på Enzo Ferrari - ingen gick bakom på Il Commendatore...

Tvärtom var han den som drev på projektet, men det var underförstått att det inte skulle stå Ferrari på den.

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

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

Motorn hade nu borrats upp till 1032cc och det var en intressant liten pjäs. I korta drag kan man säga att man mejslade ut fyra cylindrar ur den stora Colombo V12:an.

För chassi hade man den tiden största expert i lönelistan - Giotto Bizzarrini. Han höll ju samtidigt på med en ny racerbil hos Ferrari, den kommande 250GTO.

Så den nya Ferrarinan fick ungefär samma uppbyggnad.

För design vände man sig till Bertone och där tog en ung Giorgetto Giugiaro sig an uppdraget.

Bertone fick dessutom kontraktet att bygga de färdiga karosserna i aluminum.



Upplägget med att sälja en enklare mindre sportbil från Ferrari - som inte fick heta Ferrari sägs varit följande.

Vid den här tiden var Ferrari ett av de största och mest framgångsrika namnen på tävlingsbanorna. Man segrade i nästan allt men det kostade också en hel del att driva cirkusen.

Tanken var att intäkterna från den här modellen skulle skjutas in i Scuderia Ferrari. Man hade en plan att sälja 3-4000 bilar om året.

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

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

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

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

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

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

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

Ingenting fick skvallra om att det här var en förklädd Ferrarimotor.

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

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



Men två egenskaper var mindre bra - priset, och att den såldes under ett helt okänt namn. Den skulle ju inte säljas genom någon Ferrarihandlare, men de flesta gjordes det ändå. De flesta ASA-bilarna hamnade hos Luigi Chinatti som var Ferraris agentur i Amerika. Där kostade den lilla bilen nästan 6000 dollar - drygt 50% mer än en ny Corvette med insprutningsmotor.

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

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





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

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

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





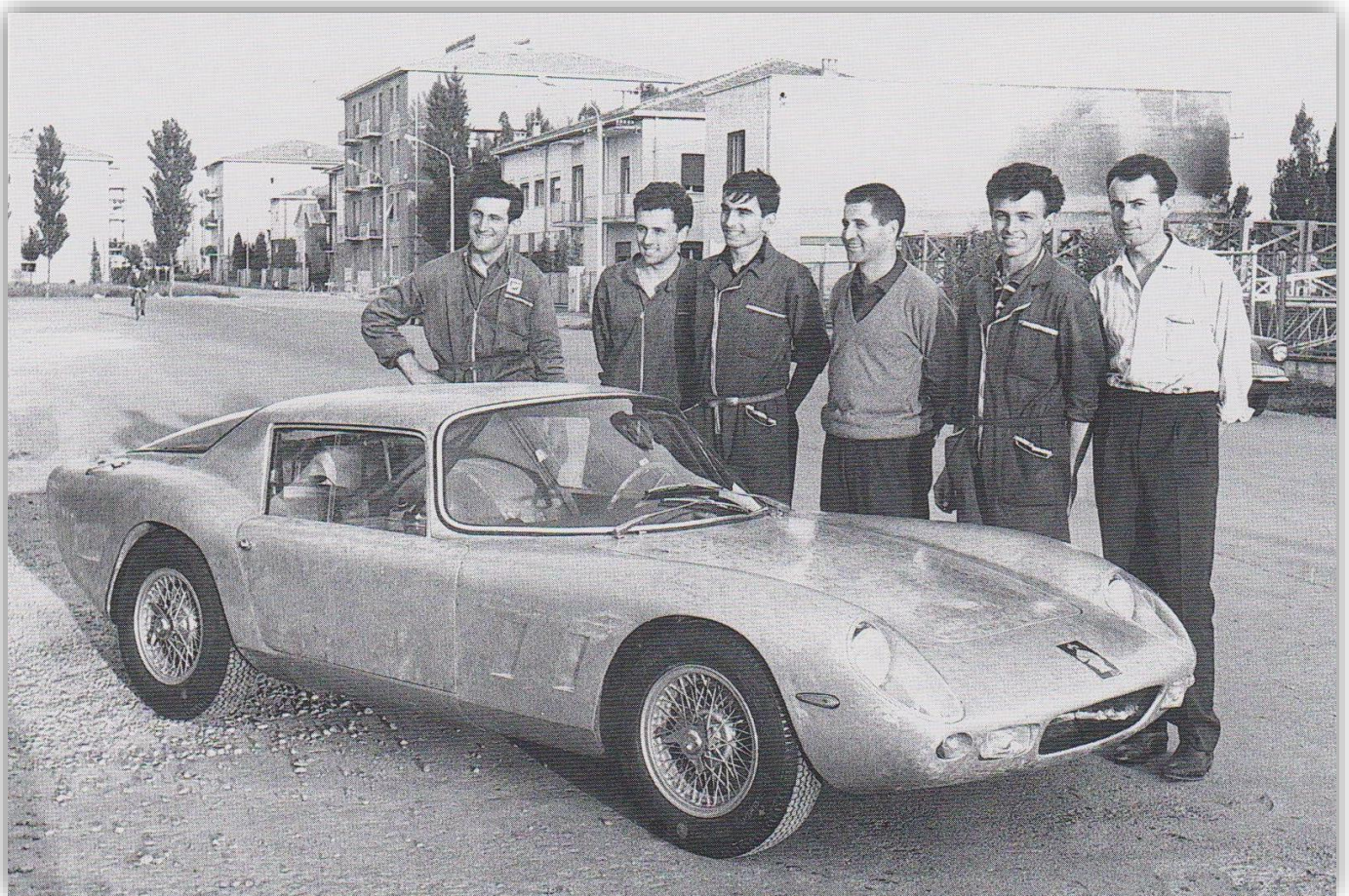
ASA stängde kontoret 1967 - det blev aldrig den framgång man hoppats på. Tävlanget gav inte heller något drag åt märket.

Trots att det var en enastående bil gick det trögt. Några 3000 bilar om året blev det aldrig tal om, man hade byggt ungefär en bil i veckan som mest.

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

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

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



ASA 1000 GTC-Scuderia Elmo Silver.

12. Klassiskt bilmärke: Bristol.

Publicerad 24 november 2010. (uppdaterad 24 november 2010).

Text Redaktionen.

Precis som exempelvis Saab är sprunget ur flygindustrin är det också med det engelska bilmärket Bristol.



Bristol 400.

FILM: <https://youtu.be/ibUuts8-I0s>.

Stora maskiner byggdes av Bristol Aeroplane Company och det gick bra för firman så länge kriget rasade och tyskarna sköt ner det ena planet efter det andra. Efter krigsslutet var det inte lika lukrativt att vara flygmaskinstillverkare och, som så många andra, fick Bristol Aeroplane Company se sig om efter annat.

Den första Bristol-bilen kallades 400 och var tekniskt sett en engelsk version av den före kriget så uppskattade BMW 327/328 med sexcylindrig motor på 1 971 cc.

Bilen hade individuella hjulupphängningar fram, kuggstångsstyrning och centralsmörjning, det senare en detalj som i synnerhet engelska biltillverkare har varit mycket förtjusta i.



Bristol 401.

Inga utsmyckningar

Fronten var starkt BMW-influerad medan resten av karossen var synnerligen engelsk i linjerna, och med det menar jag linjer från 30-talet.

Medan 400-produktionen fortfarande pågick lanserades en ny vagn från Bristol. Modellnamnet blev 401 och mekaniken var i princip densamma som förstlingens. Karossen såg däremot helt annorlunda ut, så när som på BMW-fronten.

Bristol 401 var ritad hos Carrozzeria Touring i Milano och byggd enligt deras patenterade lättviktssystem i aluminium. Även 401 var en tvådörrarskupé, men kallades ibland saloon. Det var en ganska rymlig bil och inte var den liten på utsidan heller.

Aerodynamik var vad man tänkt på vid formgivandet. Därför fanns det praktiskt taget inga utsmyckningar alls på karossen. Dörrhandtagen var till exempel försänkta knappar.

Formen gick igen i 402, men det var en öppen version, byggd i futtiga 20 exemplar, medan 401 tillverkades i 650 ex. Bristol fortsatte sedan sin numrering med 403 till och med 409, vilket väl talar emot det gamla påståendet att Peugeot skulle ha mutats in tresiffriga tal med nolla i mitten.



Bristol 404.



Bristol 407.

Ifrågasatta former

403-modellen var praktiskt taget identisk med 401 men hade en något vassare motor. Med 404, som byggdes i 44 exemplar åren 1954–55, lanserades en ny front, där grillen ersatts av ett stort hål. Distinkt kanske, men inte särskilt snyggt. Fortfarande användes den gamla BMW-motorn och likadant var det i 405 Saloon och 405 Drophead Coupé.

Saloonen var en skojig bil med några av bilvärldens smalaste bakdörrar. 297 sådana vagnar byggdes och 43 cabrioletter. Med 405 införde Bristol en liten besynnerlighet: reservhjulet placerat i ena framskärmen och detta har man sedan fortsatt med, modell efter modell.

Sexan trimmades litet då och då, men riktig fart på Bristol blev det inte förrän 1962 då modell 407 begåvades med en 250-hästars Chrysler V8-motor i samarbete med en trestegad Toqueflite-automat.

När Bristol-bilen lanserades 1947 fick den många lovord. Senare versioner respekterades också, men formgivningen var det många som ifrågasatte. Individualistisk är det vänligaste man kan säga om senare tiders Bristol.



Bristol 412 1975–78.



Bristol 603 1976.

Ingen livlig export

412-modellen byggdes i relativt blygsamt antal åren 1975–82 och var en kantig kreation, ritad av Zagato och driven av Chrysler-motor. Samtidigt byggdes modell 603, en fastback-saloon med mer traditionella linjer – båda bilarna hade samma sorts chassi som använts sedan märkets debut 1947.

Först 1980 kom en Bristol med ett "riktigt" modellnamn, Beaufighter. Senare kom Britannia och Brigand. Alla dessa namn hade man lånat från Bristols tidiga flygplanstyper. Dagens grundmodeller heter Blenheim och Fighter.

Bristol har aldrig kommit upp i några volymer, men intressant nog finns firman kvar än idag. Häromåret beställdes en ny Bristol av en svensk och det lär ha varit den första vänsterstyrda bilen företaget byggt på 27 år. Ingen livlig export precis!



Bristol Beaufighter 1985.



Bristol Fighter 2004-2011.



Bristol Blenheim 1994-97.



Bristol Blenheim 3G 2002.



Bristol Bullet är den första modellen från företaget efter [konkursen](#) 2011. Under den [retro-inspirerade karossen](#) finns ett [kolfiberchassi](#). [Motor](#) och [växellåda](#) kommer från [BMW](#). Bilen visades för publik första gången vid [Goodwood Festival of Speed](#) i [juni 2016](#) och produktionen startar under [2017](#). Bristol planerar att bygga 70 bilar till minne av sitt 70-årsjubileum. Priset hamnar på 2 800 000 [SEK](#).

Den [3 mars 2011](#) meddelades det att företaget försatts i [konkurs](#). Dagen därpå kom beskedet att 22 av de 27 anställda (samtliga vid fabriken) hade sagts upp. [Konkursförvaltaren](#) försökte att sälja företaget. Ny ägare blev Kamkorp Autokraft som ingår i Frazer-Nash. Till märkets sjuttioårsjubileum planerade man att bygga sin första nya modell på många år, [Bristol Bullet](#) med motor från BMW. Planerna stannade vid en enda prototyp och i mars 2020 gick företaget återigen i konkurs.



13. Jean Todt med detaljer kring Michael Schumachers hälsa.

13 augusti, 2021, kl. 08:10.

Snart kan du se Michael Schumacher i en ny dokumentär. Den 15 september släpps den av streamingtjänsten Netflix. Det är den enda dokumentär som familjen har stöttat.



Michael Schumacher i ny dokumentär.

Hustrun Corinna och barnen Gina och Mick, som numera själv kör Formel 1, ska enligt Netflix bidra med väldigt personliga intervjuer. Filmen är 112 minuter lång och ska ge en helt ny inblick i personen Michael Schumacher.

I filmen kommer också Jean Todt, tidigare teamchef för Schumacher hos Ferrari och nuvarande president i det internationella bilsportförbundet, brodern Ralf, som också tävlade i Formel 1, samt Mr F1 Bernie Ecclestone till tals. Även tidigare konkurrenter som Sebastian Vettel, Mika Häkkinen, David Coulthard och Damon Hill intervjuas. Andra F1-profiler som Flavio Briatore, Willi Weber, Luca di Montezemolo och Piero Ferrari ger även sin bild av Michael Schumacher.

Michael Schumacher i ny dokumentär

Tysken som kom från gruvområdet i Kerpen tog sig ut i världen via team som Jordan, Benetton, Ferrari och slutligen Mercedes, men samtidigt var han extremt privat när det gällde hans familjeliv.

Schumacher avslutade sin karriär för andra gången år 2012 då han ersattes av Lewis Hamilton och han har faktiskt haft en viktig roll i de framgångar som Mercedes har haft sedan 2014. Han var med och byggde upp teamet efter Mercas återkomst till F1 2010 och även om han inte var framgångsrik på banan satte han ramarna inom teamet.



Michael och Corinna Schumacher.

De senaste åren har det varit tyst kring Michael Schumacher. Han skadades svårt i en skidolycka i december 2013 och familjen har inte kommunicerat några närmare detaljer kring hans hälsotillstånd sedan dess. Han har hunnit fylla 52 år och vårdas numera i hemmet i Schweiz.

– Tack vare läkarnas arbete och hustrun Corinna, som ville att han skulle överleva, lever han fortfarande, säger Jean Todt enligt [Sport Bild](#).

– Men det har fått följder och just nu kämpar man mot dessa följde . Vi hoppas att saker och ting långsamt blir allt bättre.

Todt har tidigare berättat att han har en fortsatt nära kontakt med familjen Schumacher, att han ser Mick nästan som sin egen son och att han besöker Schumachers hem två gånger i månaden. Ofta tittar han och Michael på Formel 1 tillsammans och han har också varit ett stöd för Corinna.

– Efter skidolyckan den 29 december 2013 har jag tillbringat mycket tid tillsammans med Corinna. Hon är en fantastisk kvinna och leder familjen. Det här hade hon inte räknat med. Det hände så plötsligt och hon hade inget annat val, säger Todt till tidningen.

Present från familjen

Snart visas alltså Michael Schumacher och hans liv upp i ny dokumentär. Tysken vann sju VM-titlar i Formel 1, fem av dem med Ferrari. Han vann 91 GP-lopp och är en av de största stjärnorna i sportens historia.

Samtidigt som han hade många riktiga rivaler och extremt hårda fajter på banan var han väldigt mjuk och omtyckt vid sidan av.

– Dokumentären är en present från familjen till en älskad make och pappa, förklarar Schumachers manager Sabine Kehm.

Formel 1 har fortfarande sommarbreak, allt arbete som har med bilarnas utveckling att göra är förbjudet och fabriken är stängda. I helgen lägger F1-bloggen därför fokus på IndyCar och deltävlingen i Indianapolis. Du hittar en artikel med kommentarer från Marcus Ericsson och Felix Rosenqvist [här](#).

[Där finns också helgens tider och streamingmöjligheter.](#)

Vill du läsa mer F1? [Läs inlägget om Reine Wisell.](#) Det är den första av ett flertal artiklar om tidigare svenska F1-förare som kommer att presenteras här på bloggen.

SLUT