



Talbot-Lago T150C Cabriolet Spéciale 1938.

- 1. Miljöpartiet: "Förbjud nya bensin- och dieselbilar om fyra år".**
- 2. Toyota ska ösa in 14 miljarder dollar i batteriutveckling.**
- 3. Större batteri, elvärmare och starkare elmotor i Volvos laddhybrider.**
- 4. Nu kommer uppdaterade Skoda Kodiaq till Sverige.**
- 5. Volkswagen ID.3 GTX får 333 hästar och fyrhjulsdraft.**
- 6. Cupra presenterar Tavascan Extreme E Concept.**
- 7. Wei Coffee 01 är ny laddhybrid som slår räckviddsrekord.**
- 8. BMW iX5 Hydrogen debuterar på bilsalongen i München.**
- 9. Ferrari-feber i Sverige: Ökat 108 procent i år.**
- 10. Då lanseras efterträdaren till Pagani Huayra.**
- 11. Test: Fiat 500c Hybrid.**
- 12. Allt du behöver veta om vinterdäck: Dubb, friktion, däckbyte och märkning.**
- 13. Husbilen som har plats för en Bugatti Chiron.**
- 14. Adler Trumpf Junior.**
- 15. Otäck krasch mellan Hamilton och Verstappen i Italien.**



1. Miljöpartiet: "Förbjud nya bensin- och dieslbilar om fyra år".

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-09-13, 14:48.

Miljöpartiet vill tidigarelägga förbudet mot att sälja nya bensin- och dieslbilar till 2025. De vill också införa ett totalförbud mot försäljningen av fossila bränslen.



– **Nu är det klimatnödläge på riktigt.** Vi har fått en försmak i sommar vad konsekvenserna blir om vi inte klarar klimatmålet. Skogsbränder runt om i världen och översvämningar. Det här är bara början, säger språkröret Märta Stenevi (MP) med referens till FN-organet [IPCC:s tidigare larmrapport](#), till Aftonbladet.

Regeringen har som mål att förbjuda försäljningen av nya fossildrivna bilar 2030. Miljöpartiet vill tidigarelägga slutdatumet till 2025 och är stöd av Vänsterpartiet.

Som ett nästa steg vill partiet se att fossila bränslen förbjuds helt till år 2030.

Moderaternas är starkt kritiska och deras klimatpolitiska talesperson Jessica Rosencrantz skröder inte orden:

– Jag tvivlar inte på att Miljöpartiet vill väl, men deras politik leder till motsatsen. Man lägger all sin tid på små symbolfrågor som plastpåseskatt och elcykelpremier. De missar helt det stora perspektivet som är att Sverige kommer behöva dubbelt så mycket mer el till 2045 om vi ska lyckas ställa om. Att då lägga ner kärnkraft och tvinga Sverige att starta igång oljekraftverk mitt i sommaren, det är inte klimatvänligt, säger hon till Aftonbladet.



Höjd skatt för fler bensin- och dieslbilar att vänta 2022 – Regeringen vill fylla på klimatbonuskassan



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



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



Alrik: Laddhybrider är bra – om förarna laddar!



Magnus Fröderberg

Feber

2. Toyota ska ösa in 14 miljarder dollar i batteriutveckling.

AV BOBBY GREEN 2021-09-13 KL 18:30.

Innan årtiondet är slut.



Den eldrivna konceptbilen bZ4X.

Toyota meddelar nu att de planerar att investera inte mindre än 14 miljarder dollar i batteriutveckling innan årtiondet är slut. Pengarna kommer att gå både till litiumjon- och solid state-batterier. 2025 hoppas man kunna halvera produktionskostnaden och då ska även bilar utrustade med solid state-batterier rulla på vägarna. En fungerande prototyp utrustad med detta började provköras redan förra året. Dessa batterier kommer om allt går som planerat inte bara att hamna i rena elbilar utan även i hybrider.



Toyota presenterar bZ4x Concept.
Den första i deras elektriska bZ-serie.



3. Större batteri, elvärmare och starkare elmotor i Volvos laddhybrider.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-09-13, 12:36, uppdaterad 2021-09-13, 15:36.

Volvo släpper nu en ny, uppdaterad drivlina till sina laddhybrider i 90- och 60-serierna. Med mer batterikapacitet ska elräckvidden vara uppe i som bäst 9 mil. Andra nyheter inkluderar en starkare bakre elmotor och en elvärmare för kupén.



Volvo XC60 Recharge.

Batteripaketet i Volvo XC60, S/V60, XC90 och S/V90 Recharge förstoras med ett tredje lager celler. Kapaciteten blir därmed 18,8 kWh istället för dagens 11,6 kWh, meddelar tillverkaren.

Det ska räcka för en [beräknad räckvidd](#) på eldrift på "upp till 90 kilometer", skriver Volvo i pressmeddelandet utan att specificera vilken modell uppgiften gäller. Det kan dock förmodas gälla den mer lågbyggda och lätta S/V60.

– **Det är år 2021**, och människor ska inte längre behöva vara beroende av bensin eller diesel i sin vardagskörning. Våra senaste laddhybrider levererar all den elektriska räckvidd som behövs i de flesta människors dagliga liv, säger Henrik Green, teknikchef på Volvo Cars, i ett uttalande.

Som stöd för påståendet har man en undersökning från konsultbolaget Sigma som kom fram till att den genomsnittliga bilföraren inom premiumsegmentet kör mindre än 5 mil på en vardag. Den uppgiften baseras på statistik från Kina, USA, Frankrike, Tyskland, Italien, Spanien och Storbritannien.

Enpedalskörning ska nu också vara möjligt "på specifika modeller". Sedan tidigare finns funktionen hos [Volvos elektriska XC40](#) och [C40](#), men nu ska alltså även en del av märkets större laddhybrider kunna köras endast med gaspedalen.

Mer el-pulver i bak.



Volvo V90 T8 Recharge.

Volvos laddhybrider har sedan länge varit fyrhjulsdrivna med tre motorer. I fram sitter en turbo- och kompressormatad 2,0-liters VEA-bensinmotor gift med en automatlåda med inbyggd elmotor (88 hk/83 Nm). I bak sitter sedan ytterligare en elmotor.

I de snabbaste, betecknade T8, har kraftskillnaden mellan hjulaxlarna varit stor – medan hybridpaketet skickar 303 hästkrafter och 400 Nm till framhjulen driver den bakre elmotorn bakhjulen med 87 hästkrafter och 240 Nm.

Nu ökas det istället till 145 hästkrafter tack vare en ny elmotor. Systemeffekten i Volvos Recharge T8-bilar ökar därmed från 390 till 455 hästkrafter. Även de bensinsvagate [Recharge T6](#):orna får den starkare elmotorn, men där är ökningen av systemeffekten mindre: från 340 till 350 hästkrafter. Några vridmomentssiffror har inte delats ännu.

Volvo framhåller att den starkare bakre elmotorn ska ge deras laddhybrider bättre fyrhjulsdrift, något som mycket väl kan stämma – vår systersajt auto, motor & sport har i tidigare vintertest [kritiserat det äldre systemet](#) och kallat det oharmoniskt.

Får elvärmare

Volvo plockade nyligen [bort de kritiserade bränslevärmarna](#) från sina laddhybrider. Från och med årsmodell 2022 ska därför alla Volvos laddhybrider ha en elvärmare för kupén, bekräftar Volvos presschef Karin Wik till Recharge. Det ska göra det möjligt att köra dem helt på el även vintertid.

– Kupén värms alltså inte med bränsle, skriver Karin Wik i ett mejl till Recharge.

Även de övriga modellförändringarna gäller årsmodell 2022 som nu ska vara i produktion. Enligt Volvo ska de uppdaterade bilarna finnas till försäljning från och med idag, 8 september.

Tidigare har Volvo också meddelat att årsmodell 2022 av Volvo XC60 får det [Googleutvecklade infotainmentsystemet Android Automotive](#).

Volvo XC60 uppdateras – får omtyckta infotainmentsystemet.

Volvochefen: ”Vi ska bli ledande på räckvidd och laddhastighet”.

Test: Här är bästa fyrhjulsdriften på svenska vintervägar.

4. Nu kommer uppdaterade Skoda Kodiaq till Sverige.

AV SANNE VÄLI-TAINIO PUBLICERAD: 09 SEP 2021, KL 09:02.

Skoda lanserar en uppdaterad version av Kodiaq som bland annat får nya terrängfunktioner och mer ergonomiska säten.



Redan i april i år [meddelades att Skoda skulle lansera](#) en uppdatering av suven Kodiaq. Det är nu dags – i november lanseras den på svensk mark.

Nyheter som presenteras är bland annat LED matrix-strålkastare som finns som tillval eller standard beroende på utrustningsnivå. Även nya säten med ventilation och massagefunktion är nytt, också som tillval, förstås. [Kodiaq](#) kan som vanligt beställas som sjuitsig.





Nya Kodiaq har gått att beställa i Sverige sedan juni, men ska lanseras i november då bilen kan provköras hos återförsäljarna. De motoralternativ som erbjuds i Sverige är bensinmodellen TSI 190 som kostar från 378 800 kronor samt dieselmodellerna TDI 150, från 366 700 kronor, och TDI 200 som börjar på 400 300 kronor. Samtliga motoralternativ kommer med sjuväxlad DSG-dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdrift.

Skoda meddelar att båda dieselmotorerna – TDI 150 och TDI 200 – kan köras med förnybara bränslet [HVO100](#) i tanken.



Sanne Väli-tainio



5. Volkswagen ID.3 GTX får 333 hästar och fyrhjulsdrift.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-07 kl 13:47.

ID.3 GTX blir en busbil som gör 0-100 km/h strax över 5 sekunder. ID.3 kommer även i fler specialversioner.



Märkeschefen Ralf Brandstätter med konceptbilen ID.X som nu ska gå i produktion.





[I maj visade VW-chefen Ralf Brandstätter upp konceptbilen ID.X.](#) Nu bekräftar han att den kommer i produktion, troligen som ID.3 GTX.

Volkswagen har lovat att fyrhjulsdrivna GTX-versioner av alla ID-modeller, och R-versioner av några utvalda. En R-modell av ID.3 ligger nära till hands, men först lär GTX komma.

Under bilmässan IAA i München lättade VW-chefen lite mer på förlåten kring hur ID.3-serien ska utvecklas. Han bekräftade att konceptet ID.X ligger till grund för en kommande fyrhjulsdreven modell, även om han inte ville bekräfta att namnet blir just GTX.

Han ville inte heller bjuda på några specifikationer, men sa att batteriernas fulla potential ska utnyttjas. Med ID.X lyckades Volkswagen få ut 333 hästkrafter ur drivlinan som ger 299 hk i [ID.4/ID.5 GTX](#). Egentligen skulle [ID.4/ID.5 GTX](#) få 306 hk, men effekten ströps för att ge längre räckvidd. ID.3 GTX är mindre familjebil och mer busbil än ID.4/ID.5 och därför prioriteras prestanda framför räckvidd.

De extra hästarna och 200 kg lägre vikt än vanliga ID.3 gör att ID.X kan ta sig från 0 till 100 km/h på 5,3 sekunder.

VW-chefen Ralf Brandstätter berättade också för de samlade journalisterna på bilmässan att Volkswagen håller på att utveckla en [cabrioletversion av ID.3](#).



Magnus Fröderberg



6. Cupra presenterar Tavascan Extreme E Concept.

AV BOBBY GREEN 2021-09-13 KL 10:30.

Hintar lite om produktionsversionen.



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

För två år sedan presenterade Cupra den eldrivna suven Tavascan. Nu presenteras Tavascan Extreme E Concept som är en version av bilen som man kommer tävla med i Extreme E. Det handlar om en nytolkning av tidigare e-CUPRA ABT XE1. Bilen ska även antyda lite av hur formspråket på den produktionsklara versionen kommer att bli, och som vi kan se har en hel del ändrats sedan konceptet. Givetvis kommer gatversionen inte på något vis att bli så här extrem men en del grejer ska man alltså plocka med sig. Under skalet på tävlingsbilen finns ett batteripack på 54 kWh och 0-100 km/h ska gå på runt fyra sekunder. Tavascan kommer att designas och utvecklas i Barcelona och lanseras 2024.



Cupra visar eldrivna suven Tavascan.
Koncept på MEB-plattformen.

7. Wei Coffee 01: Ny laddhybrid som slår räckviddsrekord.

Publicerad 2021-09-13 kl 7:12 (uppdaterad 2021-09-13 kl 8:43).

Volvo och Volkswagen kan snart få en tuff utmanare om laddhybridköparna. Den här konkurrenten från Kina lockar med betydligt längre elräckvidd.



Det har dykt upp mängder av nya bilmärken i Europa det senaste året – och de flesta fokuserar på elbilar och laddhybrider. Vi har till exempel sett hur brittiska sportbilmärket MG [väckts till liv med flera elsuvar](#) och vi har även provkört [flera nykomlingar från kinesiska DFSK](#).



Elräckvidden är upp till två eller tre gånger längre än i de flesta konkurrenter.

Nu ger sig jättekoncernen Great Wall återigen in på Europamarknaden med en ny strategi, nämligen att fokusera på premiumsegmentet istället för budgetbilar som i den senaste satsningen.



Först ut är bilmärket Wei som visar upp en laddhybridsuv. Än så länge går bilen under namnet Wei Coffee 01 – av oklar anledning – men den kan eventuellt byta namn framöver.

15 mil på en laddning

Kinesiska biltillverkare har fokuserat mer på elbilar än laddhybrider det senaste året – inget dumt beslut med tanke på att regeringen på sikt vill [trappa ned bonusen för laddhybridköpare](#), något som även andra länder kan göra.

Wei Coffee 01 har dock en ovanligt lång elräckvidd på 15 mil tack vare ett batteripaket på hela 41,8 kWh – mer än elbilen Nissan Leaf i sin billigaste version.

Elräckvidden kan eventuellt vara uppmätt enligt kinesiska NEDC-körcykeln och då är den överdrivet optimistisk. I så fall lär räckvidden snarare hamna på 10–12 mil som bäst, vilket ändå är en bra siffra för en laddhybrid.

Hög tekniknivå

Bilen har en elmotor på varje axel vilket gör den fyrhjulsdreven. Det finns även en bensinmotor på 2,0 liter. Systemeffekten är omkring 450 hk och 0–100 km/tim går på fem sekunder. Niostegad dubbelkopplingslåda är standard.

Teknikmässigt bjuder bilen på 5G-uppkoppling, ansiktsgenkänning, laserstrålkastare, 360-graderskamera, ljudsystem från Infinity, en head up-display som kan visa navigationspilar direkt i vägen och ett infotainmentsystem med 14-tumsskärm.

Först ut för Wei blir Tyskland, men märket kommer förmodligen även dyka upp i andra länder. Om försäljningen når 50 000 bilar årligen ska företaget bygga en Europafabrik. Priserna för Wei Coffee 01 börjar på 50 000 euro.

Great Wall premiärvisade också den [mindre och mer ungdomliga elbilen Ora](#) med retroinspirerad design som eventuellt kan bli aktuell i Sverige.

8. BMW iX5 Hydrogen debuterar på bilsalongen i München.

PUBLICERAD: 08 SEP 2021, KL 16:18.

Tim Dahlbacka.

BMW-gruppen jobbar vidare med sin satsning på vätgasteknik. Senast ut ur produktionsleden är suven iX5 Hydrogen som nu visas upp på motormässan i Tyskland.



BMW iX5 Hydrogen 2022.

Bilen i fråga har redan visats upp på en mässa i hemlandet, då när [eventet fortfarande hölls i Frankfurt för två år sedan](#). Sedan såg vi inte så mycket av den innan [bilen dök upp på ett vägtest i somras](#). Nu är det återigen dags för att presentera modellen på bilsalong, den här gången är det i München som BMW iX5 Hydrogen avtäcks för allmänheten.

Tekniken i BMW iX5 Hydrogen är en blandning av BMW eDrive och bränslecellsteknik. Bilen är baserad på [BMW X5](#) och elmotorn utvecklades ursprungligen för [BMW iX](#) och har en effekt på 375 hästkrafter. Vätgasen lagras komprimerad till 700 bar i två tankar, tillverkade i kolfiberförstärkt plast. Det tar runt tre, fyra minuter att fylla på dem och tillsammans rymmer de nära sex kilo vätgas.

– På lång sikt har bränsleceller potential att komplettera förbränningsmotorer, laddhybrider och batteridrivna elbilar, under förutsättning att vätgasen produceras med förnybar energi och att nödvändig infrastruktur finns på plats. Vätgasbilar kan till exempel bli ett attraktivt alternativ för kunder som inte har nära tillgång till laddningsinfrastruktur, eller som ofta kör längre distanser, säger Carl Lindwall, informationschef BMW Sverige.



Företaget tänker sig att bränslecellstekniken med rätt förutsättningar har möjlighet att bli en viktig hörnsten i BMW-gruppens utsläppsfria mobilitetsutbud. Framöver tros BMW i-varumärket att – utöver batteridrivna elbilar som [BMW i3](#), [BMW iX3](#), [BMW iX](#) och [BMW i4](#) – också komma att erbjuda vätgastbilar till kunder.

BMW iX5 Hydrogen har en planerad småskalig produktionsstart till slutet av 2022 där ett fåtal fordon är tänkta att användas för demonstration och ytterligare tester.



BMW iX5 Hydrogen 2022 GALLERIER 20 BILDER.



9. Ferrari-feber i Sverige: Ökat 108 procent i år.

Av Maths Nilsson.

7 September, 2021.

Sverige har fått Ferrari-feber. Nyregistrerade Ferraribilar har ökat med 108 procent hittills i år. – Ferrari har ett väldigt starkt modellprogram och nya kundgrupper väljer att investera i en Ferrari, säger Filip Larsson, vd för Autoropa till Dagens PS.



Ferrari har ökat 108 procent i nyregistreringar under 2021. Allra populärast är F8 Tributo.

På ett år har registreringen av nya Ferraribilar mer än fördubblats, upp 108 procent. 79 nya italienska fullblod har rullat ut på de svenska vägarna fram till sista augusti jämfört med 38 bilar ifjol, enligt [registreringsstatistik](#). Konkurrenter som Lamborghini och McLaren noterar också ökning, men bara med 15 respektive sju procent.

”Väldigt starkt år”

– Ferrari har ett väldigt starkt modellprogram. Vi är inne i nya segment. Ferrari Roma möter en ny kundgrupp som inte valt att investera i en Ferrari tidigare. Det kan också vara vissa säsongsvariationer när vi får bilarna levererade som gör att ökningen ser så stor ut. Det är ett väldigt starkt år för Ferrari, men det landar nog inte så högt när året summeras. Alla bilar som kommer hem till Sverige är sålda, säger **Filip Larsson**, vd för [Autoropa](#) som är auktoriserad importör och säljer nya Ferraribilar i Sverige.



Ferrari F8 Tributo är mycket uppskattad av märkets entusiaster.

Allra populärast är nya modellen Ferrari F8 Tributo. Hittills i år har 28 nya F8 registrerats i Sverige. Och det handlar om ett verkligt fullblod. Bilen väger 1405 kg och har en 3,9 liters V8 med dubbelturbo som ger 720 hk och 770 Nm i vridmoment. F8 växlas med en Formel 1-inspirerad dubbelkopplingslåda med sju steg. 0-100 km/h avverkas på snabba 2,9 sekunder och upp till 200 km/h tar det 7,8 sekunder. Toppfarten är hela 340 km/h. Prislappen tycks inte ha avskräckt kunderna: Crika 3,5 miljoner kronor.



Cockpit i en Ferrari F8 Tributo.



Åtta exemplar av Ferrari SF90 Stradale med 1000 hästkrafter har kommit till Sverige i år.

– Ferrari F8 Tributo har varit väldigt populär ända sedan den lanserades. Väntetiden är inte fullt så lång nu som när modellen lanserades. Om man beställer i dag så kan du nog få den till nästa säsong, men det kan jag inte garantera. Vi vet inte vår allokering till nästa år, säger Filip Larsson.

Alla nöjer sig inte med F8 Tributo. Åtta exemplar av Ferraris nya superbil SF90 Stradale har registrerats i Sverige under 2021. Prislappen ryktas vara omkring sex miljoner kronor. Bilen är bland det snabbaste du kan köra på allmän väg. Bilen har en V8 med dubbelturbo på 780 hk tillsammans med laddhybrid drivlina med tre elmotorer. Den kombinerade effekten är 1000 hk.

Snabbare än LaFerrari

Bilen går faktiskt att köra 25 km på enbart el, men det verkar väl roligare att accelerera från 0-100 km/h på 2,5 sekunder med V8:an inkopplad? Faktum är att SF90 är 0,7 sekunder snabbare runt Ferraris testbana Fiorano än den legendariska LaFerrari. Men ändå är SF90 21 sekunder långsammare än Michael Schumachers varvrekord från 2004 i en F1-bil.

– Jag är inte överraskad över det stora intresset. Det var väntat med en sådan fantastisk bil med 1000 hästkrafter. Det är en väldigt extrem bil som kostar mycket pengar, men den kostar långt mindre än vad sådana här superbilar har kostat tidigare. Därför blir det en bredare kundbas i Sverige. Nu är det kupéerna som levereras.

Ytterligare två exemplar har också registrerats av superexklusiva Ferrari Monza SP2. Bland de tidigare ägarna i Sverige finns **Zlatan Ibrahimovic** och **Per Gessle**. Ferrari Monza SP2 görs endast i 499 exemplar och priset är 14 miljoner kronor. Den som har fått köpa den öppna superbilen utan vindruta tros ha dragit en rejäl vinstlott. Modellen spås bli en eftertraktad samlarbil.

– Monza ingår i ett segment som heter Icona, det kommer att byggas fem olika modeller i det segmentet. Det är en bil som bara är för de mest genuina Ferrarisamlarna. Det kommer att komma fem bilar till Sverige totalt, avslöjar Filip Larsson.



Sverige får fem stycken Ferrari Monza SP. Bland ägarna finns Zlatan och Per Gessle.

Ett av världens Ferraritäaste länder

Sverige hör till världens Ferraritäaste länder. Faktum är att ungefär en procent av Ferraris produktion av nya bilar kommer till Sverige, trots att vi bara står för en dryg promille av världens befolkning.

– Sverige är ett Ferraritäast land, vi har byggt upp många lojala kunder under många år. Fabriken har byggt upp ett rankingsystem med många parametrar. Där ligger svenska Ferrarikunder bra till, det är väldigt roligt.

Under de senaste två säsongerna har Autoropa märkt att fler kunder än tidigare använder sina Ferraribilar mer och kör mer.

– Det är kul att kunderna använder sina bilar i större utsträckning än tidigare och är mer aktiva. Vi märker det på att antalet kundbesök med service har ökat. Det beror på att folk har varit hemma mera under pandemin, säger Filip Larsson.

Nya modellen Roma har lockat nya köpargrupper att investera i en Ferrari. Foto: Ferrari
Den som drömmer om en ny Ferrari till nästa sommar gör bäst i att skynda på lite. Den som beställer i dagarna har möjlighet att få bilen levererad till nästa sommar, om du har tur.

– Beställer man tidigt på hösten så finns det en större chans att få nästa år. Handpenningen är olika för olika modeller. Första depositionen brukar börja på 250 000 kronor. Sedan är det en andra deposition när bilen specificeras sex månader före leverans. De som köper en Ferrari förenas av ett enormt stort bilintresse. De förverkligar en dröm, det är inte bara en kul grej, säger Filip Larsson.

Ferrari-bilarna som är populärast i Sverige 2021.

Ferrari F8 Tributo 31 bilar.

Ferrari 812 Superfast 16.

Ferrari Roma 16.

Ferrari Portofino 10.

Ferrari SF90 Stradale 10.

Ferrari Monza SP 2.

Ferrari 488 GTB 1.

Källa: Nyregistreringar via [Car.info](https://www.car.info)



10. Då lanseras efterträdaren till Pagani Huayra.

Av Anders Nilsson

2021-09-13.

Sexliters biturboladdad V12.



Pagani Huayra Roadster BC.

Efterträdaren till Pagani Huayra verkar vara på gång. Enligt den information som framkommit får den nya bilen en V12-motor från AMG som är kraftfullare än den i Huayra Roadster BC.

Den debuterade 2011 som ersättare till Pagani Zonda och tillverkades fram till 2018. Nu rapporterar [Top Gear](#) att efterträdaren till Huayra kommer anlända till marknaden 2023, ett par år försenad. Den levereras dessutom med en rolig nyhet, en turboladdad AMG V12a. Det är samma motor som sitter i Huayra Roadster BC, men blir antagligen ännu kraftfullare. Det ska sägas att Roadster BC levererar 790 rejäla hästkrafter och 1 050 Nm i vridmoment.

Bilen har det interna kodnamnet C10 och kommer ha en sexliters biturboladdad V12 som [Mercedes-Benz](#) prestandaavdelning AMG har tillverkat exklusivt för den italienska sportbilstillverkaren.

Motorn har byggts i samråd med Paganis kunder och självklart med AMG. När Pagani genomförde en undersökning med sina kunder var budskapet glasklart. De ville varken ha en hybrid-, eller elbilsversion av en ny Pagani. Dock fanns det önskemål om en lättare bil som var enkel att köra.

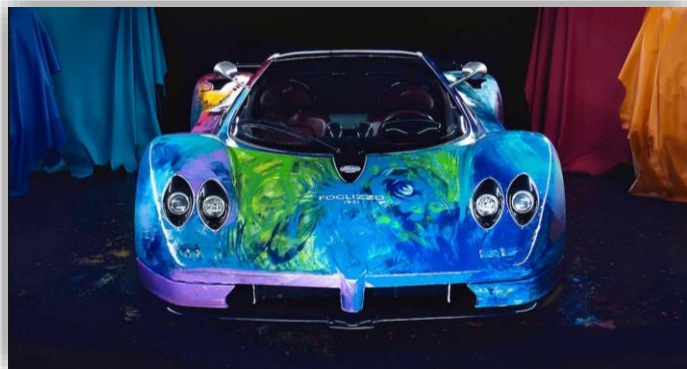
Relaterade artiklar:



Pagani Huayra Roadster en dyr hårtork.



Pagani Huayra Lampo hyllar Fiat Turbina.



Pagani Zonda blir målarduk.



17-åringen som kör lyxbilar värda 65 miljoner.

11. Test: Fiat 500c Hybrid.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg - 02/09/2021.

Charmig, utdaterad och läskigt långsam.



Vissa bilmodeller är så gamla att man nästan glömmer att de fortfarande tillverkas, och det gäller i synnerhet bilar som av någon anledning stannar i produktion trots att de har fått en efterföljare. Så är i högsta grad fallet med Fiat 500, som lever kvar i sortimentet som ett förbränningsmotor-bestyckat alternativ till nya [500e](#). Modellen har länge varit mycket populär hos fashionabla stadsbor, men är vid det här laget nästan 15 år gammal. I syfte att stävja ålderskrämporna har den nu utrustats med en elektrifierad drivlina och resultatet är Fiat 500 Hybrid. Låt oss lägga i Högsta Växeln och se om den trots sin ålder fortfarande har något vettigt att erbjuda.

Vid första anblick verkar Fiat vara väldigt stolta över den nya drivlinan, då det förefaller sitta Hybrid-emblem på i stort sett varje panel. Kanske är den en nymodig laddhybrid med en el-räckvidd tillräcklig för kortare innerstadsresor? Tyvärr märker man emellertid snabbt att skenet bedrar, för nya 500 Hybrid är inte alls en riktig hybrid, utan snarare den allra mildaste av mildhybrider.

Förbränningsmotorn är en liten trecylindrig historia på 1,0 liter, som med elektronisk draghjälp utvecklar fjuttiga 70 hk och 92 Nm och känns fullkomligt otillräcklig för moderna motorvägar. I mina veteranbilar är jag van vid att motorvägspåfarter kräver en viss planering för att undvika att bli mosad av en långtradare, men det var länge sedan jag stötte på det problemet i en modern bil. Men på vägar snabbare än 90 km/h kräver faktiskt 500 Hybrid att man verkligen planerar påfarterna ordentligt, annars finner man sig snabbt i den obekväma positionen av att sitta vid slutet av accelerationssträckan med en bil som känns totalt oförmögen att ta sig upp i medtrafikanternas hastighet. Ganska läskigt.



I stadstrafik passar drivlinan betydligt bättre, men den uppför sig fortfarande inte klanderfritt. För att bilen trots sin underdimensionerade motor ska hänga med trafikrytmen är utväxlingen i den sexväxlade manuella lådan nämligen helt otroligt låg. Detta ger förvisso önskat resultat, men leder också till ett evigt vevande med växelspaken, och växelkänslan är långt ifrån den trevligaste i branschen. För att bilen ska uppnå den angivna förbrukningen på drygt halvlitern per mil – vilket inte är särskilt bra för en bil med vikten av ett häftstift – vill den dessutom att man stundtals lägger ur växeln och rullar i neutral. Detta signaleras med ett N på instrumentbrädan.

Det är egentligen väldigt synd att drivlinan är så totalt undermålig för den moderna världen, för i övrigt är Fiat 500 fortfarande en riktigt trevlig stadsbil sin ålder till trots. De kompakta dimensionerna och fjäderlätta styrningen, som blir ännu lättare i City-läget, gör bilen lekande lätt att kasta runt på trånga gator och torg, och fjädringskomforten är oväntat god. Att man verkligen måste ta vara på all fart som man har lyckats att bygga upp gör även bilen riktigt rolig att kasta in i kurvor på lite snabbare vägar.





Interiören börjar självklart bli lite till åren med mycket hårdplast och halvdan passform, men så kan det även se ut på långt modernare vagnar i prisklassen och designen är fortfarande attraktiv. För att egga på illusionen att bilen gör någon större miljögärning alls är sätesklädseln tillverkad av återvunnet material. MMI-systemet har förvisso inte hängt med från starten, men är ändå inte mycket att hänga i julgranen, utan är långsamt, föga intuitivt och ger ifrån sig en mängd onödiga och störande pip.

Vår testbil var en 500c, vilket betyder att den var försedd med ett öppningsbart tygtak. Detta är förvisso väldigt metrosexuellt och självklart trevligt under varma somrardagar, men släpper också in ganska mycket ljud när man åker genom tunnlar. Jag undrar även hur kul det dåligt isolerade taket är att leva med under årets kallare månader.

Det känns på sätt och vis smått paradoxalt att det är den nya drivlinan som är den svagaste punkten för denna urgamla bil. Precis som när den kom fullkomligt osar den charm och karaktär, och är fortfarande härligt smidig i trång stadstrafik. Samtidigt känns den nya hybriddrivlinan som ett billigt trick för att hålla liv i en utdaterad modell i en värld med allt striktare miljökrav. Att Fiat försöker är förståeligt eftersom 500:an är deras stora kassako, men med de konkurrenter som finns idag är den tyvärr svår att rekommendera.

För- och nackdelar

- + Designen håller fortfarande
- + Smidig i stadstrafik
- + Charmig
- Läskigt långsam
- Utdaterat MMI-system
- Dåligt isolerat tak

BETYG

Helhet



SAMMANFATTNING

Fiat 500c Hybrid är fortfarande lika charmig och underhållande som när den kom. Drivlinan känns dock som ett billigt trick för att hålla modellen vid liv, och hänger inte riktigt med i den moderna trafikrytmen.

2.5



TOTAL POÄNG

Fiat 500c Hybrid (2021)

- Motor:** 1,0-liters, 3-cylindrig bensinmotor + elmotor, systemeffekt 70 hk, 90 Nm.
- Kraftöverföring:** 6-växlad manuell växellåda, framhjulsdraft.
- Acceleration 0–100 km/h:** 13,8 sekunder
- Toppfart:** 167 km/h
- Vikt:** 980 kg
- Mått (längd/höjd/bredd):** 3571/1488/1627 mm
- Pris:** 149 900 SEK (Testbil ca 180 000 SEK)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Redaktionens hobbymeck med en förkärlek till bilar av det äldre och lite underligare slaget. Utöver bilar är det stora intresset segling. Kör för tillfället en Saab V4 från 1974, en Fiat 500 från 1971 och en BMW 523i från 1998.

12. Allt du behöver veta om vinterdäck: Dubb, friktion, däckbyte och märkning.

Publicerad 2021-09-13 6:31.

Dags att byta till vinterdäck? I den här artikeln har vi samlat allt du behöver ha koll på för att undvika misstagen. Läs på om dubbdäck, dubbfria friktionsdäck, när det är dags för däckbyte och vad märkningen egentligen står för.



Perioden när det är dags att byta till vinterdäck brukar vara stressig både för bilägare och däckverkstäder. Men för den som har koll på reglerna och vad som gäller kring olika typer av vinterdäck blir det betydligt smidigare.

Vi Bilägare har testat vinterdäck länge och i [vårt arkiv finns en mängd olika däcktester att läsa](#).

Tid för däckbyte: När ska jag byta till vinterdäck?

Det är krav på vinterdäck under perioden 1 december till 31 mars. Kravet gäller om det råder vinterväglag.

Det är tillåtet med dubbdäck 1 oktober till 15 april, eller om vinterväglag råder. Det är dock tillåtet med friktionsdäck, dubbfria vinterdäck, hela året, men det är ingen bra idé att inte byta till sommardäck på sommaren. Läs mer om varför nedan.

Vinterväglag innebär att det är is, snö, snömodd eller frost på vägen och om det uppstår frågetecken vid en poliskontroll är det polisen som avgör om det råder vinterväglag eller inte.

Ska jag välja dubbdäck, nordiska friktionsdäck eller centraleuropeiska friktionsdäck?

- Dubbdäck passar bäst för den som ofta kör på blankis. Nackdelen är att de knattrar och att de är förbjudna på vissa gator, vilket du kan läsa mer om nedan. Generellt sett är ljudnivån för dubbdäck högre än för friktionsdäck.

- Nordiska friktionsdäck är dubbfria däck som är utvecklade för svenska förhållanden med mycket snö. De är mindre bra på våt och torr väg. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.
- Centraleuropeiska friktionsdäck är dubbfria däck som är anpassade för europeiskt klimat, och som är populära i södra Sverige. De ger bra grepp på torr och våt väg men sämre grepp på snö och is. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.

Är inte alla däck lika bra?

Nej, även om alla däck ser ungefär likadana ut är alla däck definitivt inte lika bra. Tillverkarna har helt olika prioriteringar och de märken som satsar på lågt pris har tvingats kompromissa med andra egenskaper, som bromsförmåga och kurvgrepp.

[I våra däcktester som du kan läsa här](#) kan du tydligt se skillnaden mellan de bästa och sämsta däcken.

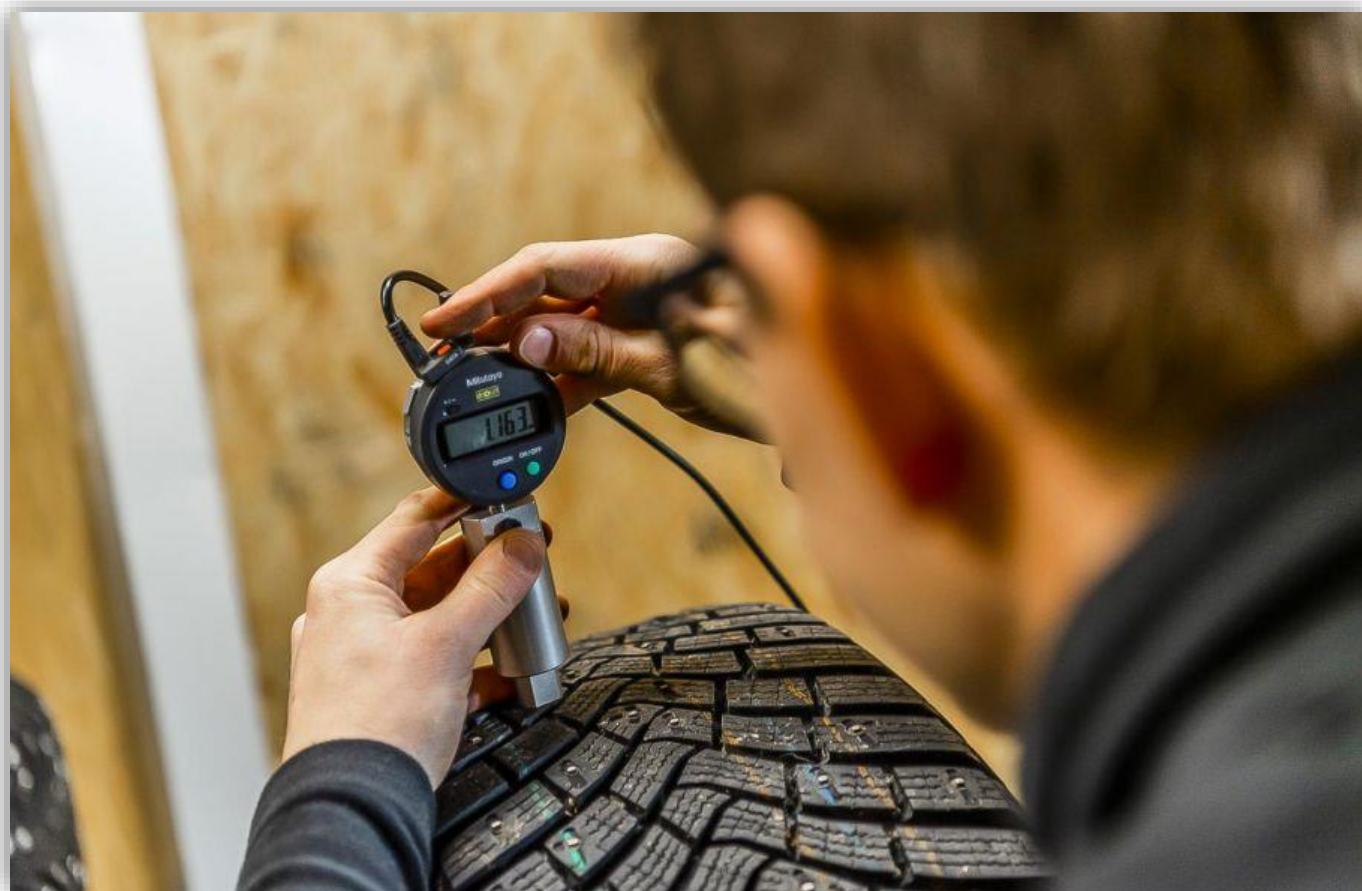
Varför skiljer det så mycket i pris mellan olika däck och däckvarianter?

Som vi skrev ovan är alla däck inte lika bra, trots att de ser ungefär likadana ut. Det kan skilja mycket pengar mellan ett så kallat premiumdäck och ett budgetdäck, vilket du kan läsa mer om här nedan.

Det kan också skilja mycket i pris mellan olika återförsäljare och däckhandlare för vad som ser ut att vara samma däck.

Säkerställ att du jämför exakt samma typ av däck med samma benämning och sifferkombination för dimension och storlek. Däcken ska också vara tillverkade samtidigt.

Olika däckhandlare har olika service. Vissa handlare kan ha sämre villkor än andra.



Mönsterdjupet ska vara minst tre millimeter, men de flesta däck tappar prestanda även med mer mönsterdjup än så.

Vad är skillnaden på budgetdäck och premiumdäck?

I våra [däcktester](#) märks en tydlig skillnad mellan så kallade premiumdäck, som ofta är dy

rare och kommer från välkända varumärken, och billigare budgetdäck. Du får helt enkelt vad du betalar för.

Eftersom däcken är det enda som kopplar ihop bilen med vägen är det viktigt att inte snåla. Den som inte har råd med nya premiumdäck kan istället välja förra årets modell från ett välkänt märke som brukar vara rabatterade.

Våra däcktester visar tydligt att så kallade budgetdäck har längre bromssträcka och sämre köregenskaper än dyrare däck. De kan också växla snabbt mellan olika beteenden vilket är farligt, framför allt för en ovan förare.

Inget däck kan vara bäst på allt. Att balansera alla moment som ett bra vinterdäck måste klara av är det som skiljer de etablerade däcktillverkarna från uppstickarna.

Vad gäller kring dubbdäcksförbud?

Vissa städer har infört särskilda förbud mot körning med dubbdäck. Anledningen är att dubbdäck kan riva upp partiklar ur asfalten som är hälsofarliga i stora mängder.

Du som ofta kör på gator med dubbdäcksförbud gör klokt i att istället välja ett friktionsdäck, ett dubbtfritt vinterdäck. Den som kör med dubbdäck i en förbudszon kan stoppas av polis som skriver ut böter.

Vad är ett åretrunddäck?

Åretrunddäck är tänkta att sitta på bilen året runt, oavsett årstid. De säljs in med argument som att bilägaren slipper byta däck och att köregenskaperna är lika bra på sommaren som på vintern.

Det fungerar dock inte i praktiken. Enligt våra tester är åretrunddäck betydligt sämre och mer osäkra än vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren. De har längre bromssträcka och sämre köregenskaper.

Eftersom åretrunddäcken dessutom sitter på bilen året runt slits de snabbare. Det innebär att du oftare måste köpa nya däck.

Vad är lagligt mönsterdjup?

Ett vinterdäck måste enligt lagen ha minst 3 millimeter mönsterdjup, annars blir greppet för dåligt. Men många däck tappar mycket av greppet redan innan dess, så gränsen ska ses som en absolut minimigräns.

Är mönsterdjupet mindre än 5–6 millimeter blir vinterdäcket betydligt sämre på att leda bort slask. Även isgreppet blir sämre.

Du kan mäta mönsterdjupet med en femkrona. Håll ned femkronan med toppen av femman nedåt i däckets mönster. Om mönstret går djupare än avståndet mellan kronans kant och toppen på femman är mönsterdjupet större än 3 millimeter.

Var ska de bästa däcken monteras?

Om dina däck är olika slitna ska de bästa däcken monteras bak. Men skillnaden mellan fram- och bakdäcken får inte vara för stor – det ger farliga köregenskaper.

Anledningen att du ska montera de bästa däcken bak är att bilen då behåller greppet bättre på bakvagnen än framvagnen. Det ger mindre risk för sladd.

Hur kan jag ta hand om vinterdäcken för att de ska hålla längre?

- Förvara däcken svalt och mörkt, liggande på varandra eller hängande i fälgen. Häng dem inte i själva däck.

- I Vi Bilägares däcktester brukar vi köra in dubbdäck drygt 50 mil, varav de första 10 under 80 km/tim.

- Undvik att vrida på ratten när bilen står stilla för att inte slita på dubbarna.

- Kör med rätt däcktryck. Det står i bilens instruktionsbok.



Så här stor är skillnaden i bromssträcka mellan vinterdäck och sommardäck på sommaren.

Kan jag köra med vinterdäck på sommaren?

Rent tekniskt och lagligt finns inget hinder att köra på dubbfria vinterdäck på sommaren. Dubbdäck är dock förbjudet under perioden 16 april till 30 september så länge det inte råder vinterväglag.

Det är dock ingen bra idé att köra på friktionsdäck på sommaren. De är inte anpassade för de varma temperaturerna vilket ger längre bromssträcka och osäkra köregenskaper. Dessutom slits däcken snabbare vilket gör att du måste byta oftare.

I våra tester är bromssträckan betydligt längre för ett friktionsdäck på sommaren än med ett vanligt sommardäck.

När bilen med sommardäck i [vårt test av vinterdäck på sommaren](#) fått stopp från 80 km/tim, höll bilen med vinterdäck fortfarande en fart på 50,7 km/tim – en hastighet som kan resultera i en riktigt otäck olycka! Hade färden skett i 110 km/tim hade skillnaden varit ännu större och krockvåldet dödligt.

Läs också: [Så farliga är vinterdäck på sommaren](#)

Vad står siffrorna för på däckets?

Det finns en mängd bokstäver och siffror på sidan av däcken som kan vara bra att ha koll på. I vårt exempel använder vi ett däck av dimensionen 205/55 R16 91V DOT0120.

205: Däckets bredd på den bredaste delen i millimeter.

55: Höjden på däckets, anges i procent av bredden.

R: Radialdäck.

16: Fälgens diameter.

91: Belastningsindex. I det här fallet motsvarar siffran 91 en högsta belastning på 615 kilo.

V: Hastighetsindex. Hur snabbt däckets får köras. V står för 240 km/tim.

DOT 0120: Tillverkningsår. Däckets är tillverkat vecka 1 2020.

Vissa däck kan ha andra beteckningar som exempelvis kan visa att däckets är särskilt utvecklat för en viss biltillverkare eller att det är extra lättrullande för lägre bränsleförbrukning.

Beteckningen XL innebär att däckets är extra förstärkt och tål tyngre last.

M+S innebär att däckets är ett vinterdäck.

Vad står EU-märkningen för på däckets?

Alla däck som säljs inom EU måste märkas med information om bränsleförbrukning, våtgrepp och buller (utanför bilen). Deklarationen använder samma bokstavssystem som finns exempelvis på vitvaror, det vill säga bokstäver där A är bäst och G är sämst.

Bränsleförbrukning innebär att man mäter rullmotstånd. Skillnaden mellan A och G är drygt 0,6 l/100 km. Skillnaden mellan B och E, två klasser, är att E kan ha upp till 0,31 l/100 km högre förbrukning.

Våtgrepp anges för bromsning från 80 till 0 km/tim. Från A till B ökar bromssträcka med tre meter, från B till C med ytterligare fyra och E kan ha upp till tolv meter längre bromssträcka än ett A-märkt däck.

Mellan högsta klassificering A och den lägsta F är skillnaden 18 meter. Men man säger också att skillnaden mellan klasser som ligger efter varandra är en billängd (tre till sex meter).

Bullermärkningen baseras på vägljudet uppmätt utanför bilen när den kör förbi. Detta säger inget om bullernivån inne i kupén. Bilar reagerar olika beroende på vilka frekvenser som däcken förstärker genom chassit.

Det finns extra bullerdämpande däck, fråga din däckhandlare om det erbjuds i din dimension.

Vad är bultcirkel?

Alla fälgar passar inte på alla bilar. Bultcirkeln visar antalet bulthål och hur stor cirkeldiametern är. Exempel: bultcirkeln 5/100 visar att fälgen har fem bulthål med 100 som cirkeldiameter.

Vad är rotationsriktning?

Vissa däck har en särskild pil som visar åt vilket håll de ska monteras. Pilen ska peka åt det håll bilen ska köras åt.

Vilket är det bästa vinterdäcket?

[Det kan du se i våra däcktester.](#) Vi testar däck i egen regi i norra Sverige och går på djupet för att säkerställa högkvalitativa däcktester.

För att säkerställa repeterbara resultat kör vi kör varje testmoment i vinterronderna minst två gånger, med omvänd körordning mellan däcken. Med jämna mellanrum använder vi ett så kallat referensdäck som alla jämförs emot, för att fånga upp hur underlaget och greppnivån ändras över tid.



Oktober och november är högsäsong för däckbyttarna. Se till att vara ute i god tid.



13. Husbilen som har plats för en Bugatti Chiron.

Anders Nilsson 2021-09-13.

Har en stereoanläggning värd 300 000 euro.



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

Det kan vara en av de mest lyxiga husbilarna som någonsin har tillverkats. Den har plats för en sportbil, har ett fullutrustat kök, inklusive en espressomaskin.

[I augusti skrev vi om de mest lyxiga husbilarna](#) som fanns till salu på Bytbil. Men frågan är om inte Volkner Mobil ändå tar priset.

Nyligen har den tyska husbillstillverkaren släppt en video (som du ser nedan) på sin nya modell Performance S. Den har ett extra garage där du fälla ut din Bugatti Chiron (eller annan bil för den delen) som har förvarats inuti fordonet. Den har dessutom en utskjutningsbar vägg, vilket resulterar i ännu mer plats när husbilen är stillastående. På taket finns det solpaneler och en kapacitet på 1 800 amperetimmar.

Det lilla men flexibla bilgaraget sköts med hjälp av hydraulik. Föraren kör sin bil upp på plattformen som sedan glider in inuti husbilen. Det betyder att du kan ha en extra bil med dig på resan utan att behöva ta med en extra släpvagn.

Inuti husbilen finns en stereoanläggning från Burmester som är värd 300 000 euro. Det finns förvaringsutrymmen för tallrikar och koppar som automatiskt fälls fram. Den har även en fantastisk dusch för den som behöver fräscha upp sig. Hela hytten är täckt av vitt läder och det finns fina träslag runt om i husbilen.



Självklart vore husbilen inte komplett utan ett fullutrustat kök. Det inkluderar en induktionshäll, ugn, mikrovågsugn, kylskåp, diskmaskin och så klart en espressomaskin (vad anars?). Som tillval finns även kylskåp för dina vinflaskor.

LÄS MER: [Efterfrågan på begagnade husbilar ökar kraftigt](#)

Husbilen är 12 meter lång. Kunderna kan få en sötvattentank på mellan 750 och 1 000 liter. Kunderna kan välja mellan en [Volvo](#)-motor med 454 hästkrafter, eller en [Mercedes](#)-motor på 424. Båda alternativen har en automatlåda.

Om du är intresserad av husbilen är den definitivt inte gratis. Prislappen ligger på 2,035 miljoner euro, motsvarande 20,7 miljoner svenska kronor.

Relaterade artiklar:



[Lyx-husbilen som designats av Porsche.](#)



[Här är de lyxigaste husbilarna på Bytbil.](#)

14. Klassiskern: Adler Trumpf Junior.

Publicerad 13 oktober 2010.

(uppdaterad 23 december 2015).

Adler är det tyska ordet för örn och det har använts som varumärke på allt från cyklar och skrivmaskiner till personbilar. Tillverkningen av bilar startade år 1900, men redan tidigare hade Adler gjort komponenter till Benz.



Adler Trumpf Junior 1934 – 1941.

Adler var inget stort märke i Sverige, men det skulle bli! De egentliga framgångarna började med presentationen av modellen Trumpf på Genève-salongen 1932. Trumpf var framhjuldriven och hade individuell fjädring som konstruerats av H.G. Röhr, en man som även hade ett eget bilmärke åren 1928–35.

Framhjulsdraft låg i tiden och framför allt höll DKW på att göra sig känt för detta. Modellen Trumpf med 1,5-litersmotor följdes året därpå av en 1,7-litersversion, men det var Trumpf Junior, lanserad 1934, som blev en verklig fullträff för Adler.

Här var den fyrcylindriga motorn på futtiga 995 cc men utvecklade ändå 25 hk vid 4 000 varv. Jämför det med VW 1200 från de första efterkrigsåren!

100 000 bilar

Trumpf Junior var i många stycken mycket lik DKW-bilarna och liksom detta märke erbjöd man ett antal olika karosstyper. Detta var nätta små vagnar med vackra proportioner och harmoniska linjer. Liksom Dekorna blev Trumpf Junior mycket uppskattade också här i landet.

Karosserierna tillverkades på olika håll. Den täckta modellen och den så kallade cabrio-coach-karossen byggdes av Ambi-Budd i Berlin. Detta företag gjorde också en del av de fyrsitsiga cabriolet-karosserna medan resten byggdes av Karmann.



Adler Trumpf 1.7 AV Cabriolet (1933–1936).



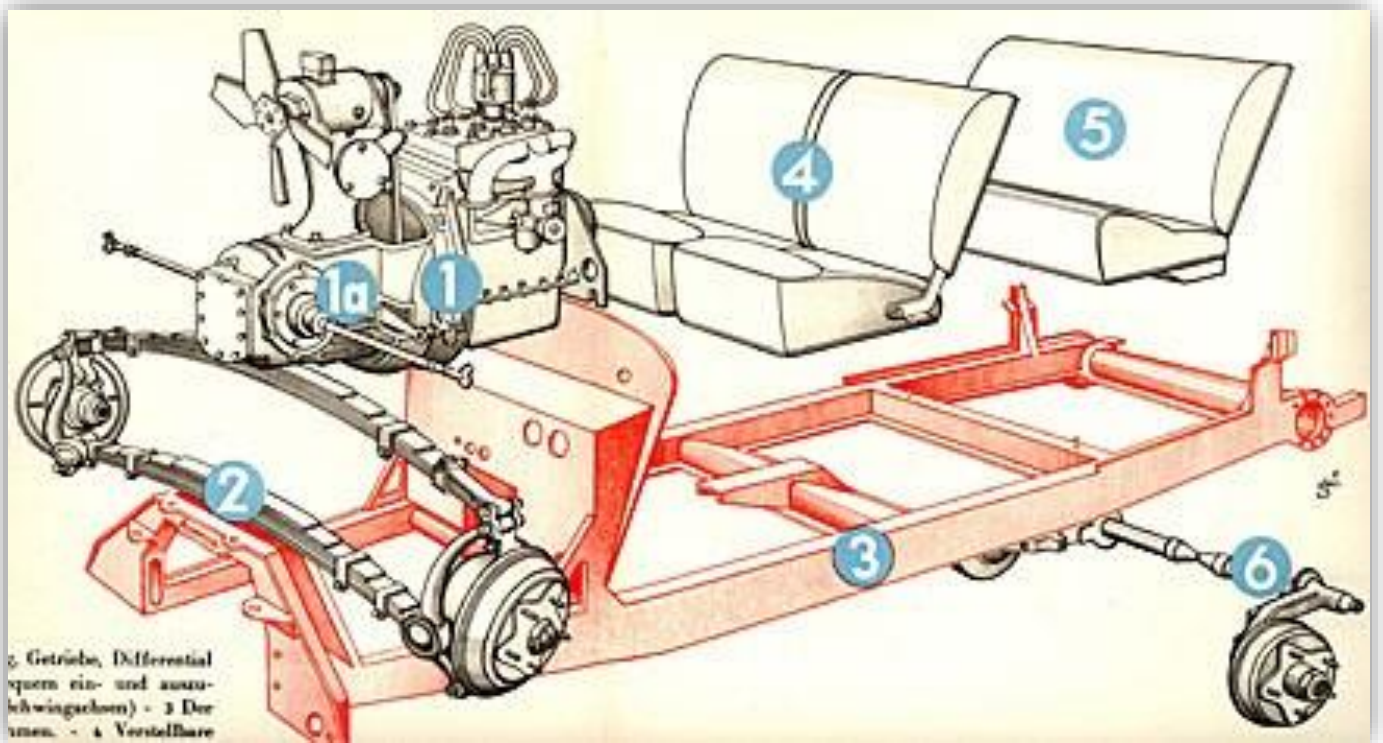
Adler Trumpf 1.7 EV Karmann Body; 1936.



Adler Trumpf Junior Sport 1935.

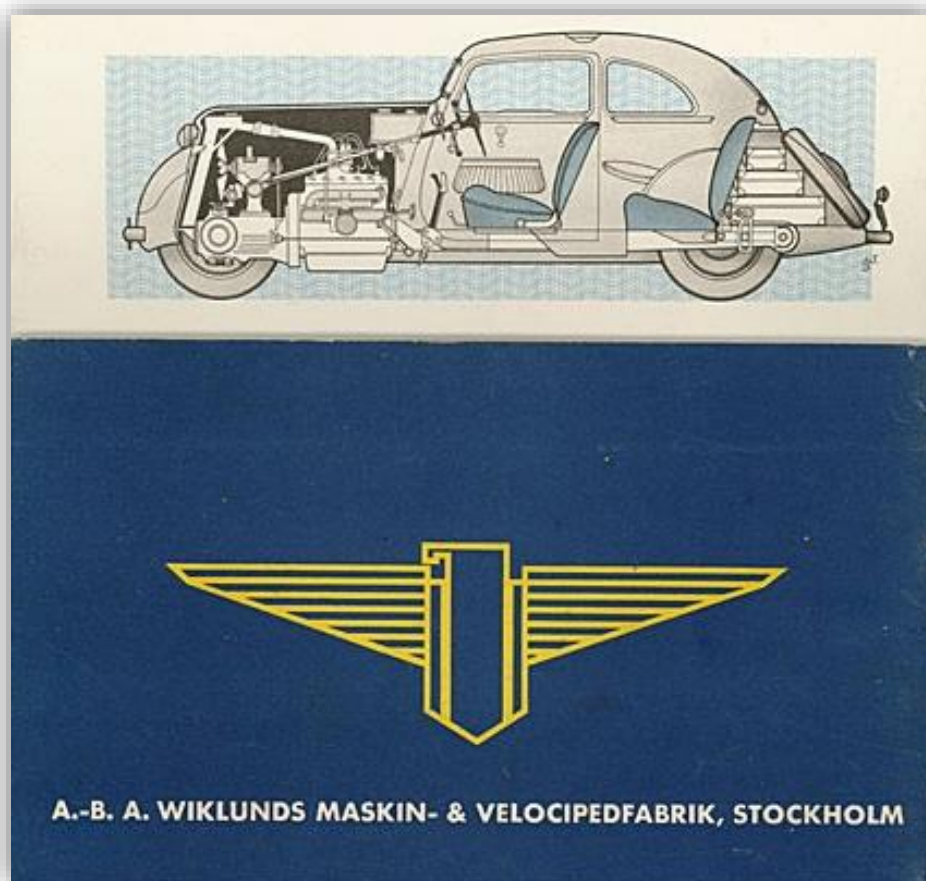


Banracer baserad på Adler Trumpf Junior 1936 på Nürburgring.



Det sades allmänt att man skulle vara tvungen att dela på motor och växellåda på Adler Trumpf Junior för att byta fläktrem, men det fanns remmar som kunde skarvas ihop med nitförband.

Mekaniken rätt avancerad med 1930-talets mått mätt.



Byggnadssättet gav bra viktfordelning och låg tyngdpunkt. Den fyra växlarna manövrerades med rattspak, men handbromsen satt mitt på golvet. Bromsarna var mekaniska. Emblemet var en stiliserad örn - Adler är tyska för örn. Generalagent var anrika Wiklunds som också sålde Packard.





F1-BLOGGEN

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



15. Otäck krasch mellan Hamilton och Verstappen i Italien.

12 september, 2021, kl. 15:48

Lewis Hamilton körde för seger i Italien GP. Max Verstappen lika så. Då körde Verstappen över Hamilton i en mycket otäck kollision.



Kollisionen mellan Hamilton och Verstappen.

Kampen om VM-titeln är enromt tuff och när Daniel Ricciardo tog ledningen av Italien GP återfanns Verstappen och Hamilton som tvåa och trea.

Redan under det första varvet av såg Max Verstappen till att det inte fanns någon plats för Lewis Hamilton och de båda var inblandade i en tajt batalj. Efter ungefär hälften av loppet gick Verstappen i depåstopp, men tappade ungefär elva sekunder efter ett riktigt dåligt hjulbyte.

Hamilton och Verstappen kolliderar i Italien GP

Därefter fick han jobba sig uppåt i fältet och på det 26:e varvet var Mercedesen med Lewis Hamilton på väg ut på banan efter sitt depåstopp. Återigen var det kamp mellan dem och den här gången var det britten som inte klev undan. Det resulterade i en otäck krasch.

– Han lämnade ingen plats, rasade Verstappen över radion.



Hamilton räddar Hamilton (VPlay)

Hans bil flög Lewis Hamiltons bil, golvet slog i det förarskydd (halon) som numera skyddar föraren. Därefter träffade hjulet på samma ställe och frågan är om inte det stora hjulet snuddade vid Hamiltons hjälm?

– Det är inte första gången halon räddat livet på förare sedan den infördes, säger den tidigare racerföraren Björn Wirdheim i V-plays sändning.

Båda bilarna bröt Italien GP och tävlingsledningen har gett Verstappen tre platsers nedflyttning i starten av nästa race.

Detta gör att kampen om VM-titeln är lika jämn när VM kommer till Ryssland den 26 september. Det är fem poäng till Verstappens fördel efter 14 av 22 lopp. [Här är VM-tabellen.](#)

Daniel Ricciardo vinner igen

Daniel Ricciardo är tillbaka i toppen. Han tog starten av Italien GP och styrde sedan loppet.

– Det gick bra i går och jag visste att även om jag starten skulle det inte vara en given seger, men jag tror inte att någon av oss hade förväntat sig att vi skulle leda nästan från start till mål. Det var säkerhetsbilar och allt möjligt, säger han efteråt.

– Jag hade en känsla i kroppen redan i fredags och det kändes som om det kunde komma ut något riktigt bra ur detta,



Ricciardos första seger med McLaren.

Det är hans första seger i McLaren. Hans första seger sedan Monaco GP 2018. Då tävlade han för Red Bull.

– Tack alla för att ni har stöttat mig och till alla som trodde att jag hade lämnat, jag gick bara åt sidan, jublar Ricciardo efter målgång.

Första dubbelsegern på elva år

Ricciardo, som har haft en tung inledning hos McLaren, tog även det snabbaste varvet och han vann före sin teamkollega Lando Norris. Det var McLarens första seger sedan 2012 och teamets första dubbelseger sedan Kanada GP 2010. Om jag räknat rätt är det också den första dubbelsegern för något team i år. Dubbelsegern tog McLaren ett stort steg mot tredjeplatsen i märkes-VM. Teamet tog 43 poäng och är 13,5 poäng före Ferrari i sammandraget.

[Här är resultatet.](#)

Mercedes Valtteri Bottas körde upp sig från sista led till prispallen. Den nya motorn gav verkligen resultat och Bottas visade ett fajting face vi inte sett på väldigt länge. Vi hade också två Ferraribilar på plats fyra och fem hemma på Monza och George Russell tog nya poäng för Williams. Vilken prestation vill du lyfta fram efter loppet?

AlphaTauri vann på Monza för ett år sedan, i år kom Yuki Tsunoda inte ens till start och fjolårets vinnare Pierre Gasly försvann redan under inledningen av loppet. En tung helg för det italienska teamet.

Den *riktiga* mopeden
Monarpeden →
 har kommit!

Monark monarpeden, med katalogbeteckning M 32/FP 50, är kedjedriven och *alltigenom specialkonstruerad* för största åkkomfort och trafiksäkerhet. Sålunda är den utrustad med teleskopgaffel och swingsadel som gör åkningen underbart mjuk, och vidare är motorn placerad så att den ger monarpeden dess förnämliga balans samtidigt som den är "ur vägen", varigenom risken för oljestänk från motorn eliminerats. Och motorn, av det berömda ILO-fabrikatet, är på 48 cc och 0,8 hkr, varför Ni åker uppför även branta backar utan att behöva hjälpa till med tramporna. Monarpeden är som en riktig moped skall vara: elegant, lättåkt, bekväm, driftsäker.



*Se den hos
 Monark
 försäljaren*

AB CYKELFABRIKEN MONARK
 VARBERG

SLUT