



Qvale Mangusta 2000.

- 1. Kriget hotar däckindustrin**
- 2. Så mycket tjänar Volkswagen per bil**
- 3. Subaru släpper ingen ny STI**
- 4. Nissan GT-R försvinner från Europa**
- 5. Byd Seal avslöjad**
- 6. Audi A6 Avant e-tron blir Audis första kombi på el**
- 7. Lotus nyhet får AMG-muskler**
- 8. Maserati visar elbilen GranTurismo Folgore**
- 9. Världens första supersportbil för alla sorts underlag**
- 10. Nya Aston Martin V12 Vantage är den sista av sitt slag**
- 11. Lloyds lyxigaste lilla bil**
- 12. Tio saker du inte visste om Hispano Suiza**
- 13. Hamilton: Vi har ett fundamentalt problem**



1. Kriget hotar däckindustrin: "ofrånkomligt".

Av Carl Södermark.

Publicerad 2022-03-23, 12:49.

Experten varnar: kriget i Ukraina kan få konsekvenser "redan nästa vintersäsong."



Continental är en av flera däcktillverkare som valt att stänga sina ryska däckfabriker. Det kan få konsekvenser, varnar däckbranschen.

Kriget i Ukraina och de sanktioner som snabbt införts mot Ryssland har fått stora konsekvenser för världsmarknaden. [Priset på råolja har gungat](#) på sistone, med dyrare bränslepriser som följd. Och nu hotas ännu en produkt: bildäck.

– Om man inte lyckas lösa detta så kan vi se konsekvenserna redan till vintern, säger Fredrik Ardefors, vd på Däckbranschen Sverige till auto motor & sport.

Många av de stora däcktillverkarna har delar av sin produktionsverksamhet i Ryssland. Utöver de inhemska tillverkarna finner vi även stora internationella namn som Bridgestone, Continental, Nokian, Michelin, Pirelli och Yokohama.

I och med handelsblockaden blir det väldigt svårt, om inte omöjligt för tillverkarna att producera och leverera sina produkter. Dels på grund av de import-exportförbud som råder mellan EU och Ryssland men också till följd av att Ryssland kastades ur det internationella Swift-banksystemet.

Hur det påverkar konsumenter är både lätt och svårt att säga. Svaren ams får av branschvetare är olika, men enligt vad vi erfar håller många svenska leverantörer just nu på att hamstra vinterdäck inför den kommande säsongen.

Inför sommaren ser det dock lugnare ut, enligt Fredrik Ardefors. – Sommardäcken är i princip redan producerade och på väg ut till lager och distribution, säger han till ams.

Sommardäck har en mycket större och bredare marknad. Inte alla länder använder sig av vinterdäck och den europeiska konsumtionen av vinterdäck förlitar sig på Ryssland. Både tillverkade däck men Ryssland är också en stor leverantör av syntetgummit som används vid tillverkningen.

– Det finns en större risk för problem med leveranserna av vinterdäck till hösten, säger Fredrik Ardefors.

Det finns ingen riktig statistik på hur stor andel av däcken som vi använder i Sverige kommer från Ryssland. Statistiska centralbyrån, SCB, och Tullverkets siffror kan ge en bedömning att det ligger någonstans mellan 15% och 20%.

Långa leveranstider och besvärliga utbud är inte hela problematiken. En "ofrånkomlig" prisökning väntar också runt hörnet, menar Fredrik Ardefors.

– Dels blir det en större efterfrågan än tillgång, men vi har redan sett hur råvarorna ökar i pris, energikostnaderna stiger och transporten blir dyrare. Jag tror att vi kommer kunna få högre däckpriser, hittills har branschen kunnat parera en del men med dyrare ingångsvärden medföljer en prisökning, säger Fredrik Ardefors.

Likt under pandemin kräver situationen att vi alla går ihop och gör det vi kan för att minska trycket.

– Den här situationen kan hanteras genom att man kör lite mindre, tar hand om sina däck och använder dem lite längre innan man byter ut dem. På företagsnivå får man pussla med vad som finns i lager och att man omdisponerar produktion till andra fabriker, säger Fredrik Ardefors.

"**Sommarskorna**" som snart åker på är alltså inte lika påverkade av situationen, det är vinterkängorna du köpte för ett par år sedan som kan bli svåra och dyra att byta ut.

Så ställer sig däcktillverkarna till situationen

Continental stoppar produktionen i Ryssland men medger att deras ryska tillverkning enbart tillför 1% av deras globala omsättning.

– Vi letar efter nya möjliga ställen för att kompensera, säger ekonomichefen Katja Dürrfeld.

Nokians fabrik nära Sankt Petersburg flyttar produktionen av en del av deras viktigaste produkter till Finland och USA. Tidigare stod deras ryska produktion för runt 20 miljoner däck årligen, eller ungefär 80% och hade 1.600 anställda.

Pirelli, huvudleverantören för Formel 1, har två ryska fabriker som står för ungefär 10% av deras däcktillverkning. Än så länge visar Pirelli inga tecken på att de kommer stänga ner sin produktion i Ryssland men de har bildat en speciell "kriskommitté" för att följa utvecklingen av krisen.

Bridgestone avslutar sin tillverkning i Ryssland. Bridgestone uppger att produktionen står för ungefär fem miljoner däck årligen, eller 2% av deras globala omsättning.

Michelin stänger ner några av deras europeiska däckfabriker på grund av logistiska skäl. Exakt vilka fabriker det handlar om har de inte uttalat sig om. Michelin har 51 fabriker globalt i 18 olika länder, en av fabrikererna ligger i Davydovo, öster om Moskva.

Yokohamas fabrik i Lipetsk, 50 mil söder om Moskva fortsätter verksamheten som vanligt.



Vinterdäck vanliga vid dödsolyckor sommartid.



Förnuft & Känsla: 120 vintermil och däcktest med Porsche Taycan Turbo.



Intervju: Volvos däckexperter förklarar nya "Recharge-däcket".

2. Nya siffror: Så mycket tjänar Volkswagen per bil.

Publicerad 2022-03-23 kl 17:15. Text Erik Söderholm.

Volkswagen lyckas öka både omsättningen och vinsten trots att koncernen byggde betydligt färre bilar under förra året.



Det är ingen hemlighet att 2021 blev ett av de sämsta åren någonsin för biltillverkarna. Pandemin och [komponentbristen](#) var en minst sagt utmanande kombination.

Men trots att Volkswagen och alla syskonmärken byggde hela 2,4 miljoner färre bilar förra året jämfört med 2019, innan pandemin slog till, och 600 000 färre bilar jämfört med 2020 lyckades koncernen öka omsättningen med tolv procent samtidigt som rörelseresultatet nästan fördubblades.

Att omsättningen ökar trots färre sålda bilar beror på att koncernen säljer dyrare bilar. Generellt sett är elbilar fortfarande dyrare att köpa än bensin- och dieslbilar. Volkswagen tjänar i snitt 24 273 kr på varje såld bil, räknat på vinsten före skatt.

På den europeiska marknaden har Volkswagen en marknadsandel på 25 procent när det gäller elbilar. Var fjärde elbil som säljs är därmed en VW-produkt. Kriget i Ukraina kan dock påverka biltillverkaren mer än både komponentbristen och pandemin, enligt koncernchefen Herbert Diess.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volkswagenchefen: Ser inte Tesla som något omedelbart hot.



VW-chefen sågar vätgas: "Slöseri med tid".



VW-chefens hälsning: "Ska ta dina marknadsandelar".



VW-chefens tveksamma uttalande om elbilar.

BILSPORT**3. Subaru släpper ingen ny STI – klarar inte miljökraven.**

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2022-03-15 05:30.

Senaste generationen av Subaru WRX kommer inte att erbjudas i STI-specifikation. Sportbilen har redan tidigare kritiserats för just avsaknaden av samma prestandainriktning som sina föregångare.



WRX:en har intagit en form som påminner mer om en crossover än en rallybil, som namnet allt som oftast förknippas med. En utveckling som inte enbart syns hos Subaru.

Anledningen till att man skippar en STI-modell för denna generation är miljölagar och bränsleekonomiska mål för tillverkaren. En STI med enbart förbränningsmotor skulle helt enkelt inte ta företaget i rätt riktning, menar Subaru.



GR Yaris för att mästra Nürburgring.

4. Nissan GT-R försvinner från Europa.

PUBLICERAD: 17 MAR 2022, KL 10:02.

En favorit hos många är Nissan "Godzilla" GT-R, men efter snart 13 år på europeiska marknaden är det slut på det roliga för modellen.



Nissan GT-R Nismo modellår 2020.

Nissans supersportbil GT-R är en långkörare av stora mått. Säg den supersportbil som hänger kvar nästan 15 år efter lanseringen i hemlandet Japan. Till USA kom nuvarande generation, R35 betecknad, under 2008 och till Europa under första kvartalet 2009.

Vad som gör GT-R extra imponerande är att modellen fortfarande står sig bra i konkurrensen. Det finns i dag vassare bilar, men "Godzilla", som GT-R ofta kallas, behöver inte skämmas trots sin ålder. Ta bara en sådan siffra som 0-100 km/h på 2,8 sekunder, inte speciellt många andra bilar knäcker den accelerationstiden.

Du kanske undrar hur vi upplevde GT-R när vi första gången lade vantarna på en i maj 2008? Då ska du läsa denna provkörningsrapport.

Men nu är det slut på det roliga. Vi har nåtts av beskedet att Nissan GT-R ska försvinna från den europeiska scenen på grund av att utsläppen inte är låga nog. Det stämmer dock inte riktigt.

Nissan Nordic bekräftar för Teknikens Värld att GT-R-produktionen för Europa avslutas under året och att det inte beror på utsläppsnivåerna utan på bullernivåerna. Nya regler för buller från fordon träder i kraft inom EU samt i Storbritannien den 1 juli 2022.

Enligt Nissan i Storbritannien avslutas produktionen redan i slutet av mars.



Nissan GT-R Nismo modellår 2020.

GT-R finns kvar på Nissans svenska hemsida. När den kan tänkas bli otillgänglig i vårt land finns det ingen information om. I dag kostar Nissan GT-R från 998 000 kronor. När GT-R kom till Sverige i inledningen av 2009 var ingångspriset 724 000 kronor vilket i dag motsvarar 857 000 kronor. GT-R har med åren blivit en aning dyrare, men så har modellen också uppdaterats och förbättrats flertalet gånger, inte minst prestandamässigt.



Nissan GT-R 50-årsjubileum modellår 2020.



Nissan GT-R 50-årsjubileum modellår 2020.



Mattias Rabe

5. Byd Seal avslöjad – siktar på Tesla och Polestar.

Publicerad 2022-03-23 17:15. Text Erik Söderholm.

Kinesiska Byd visar upp en ny modell som utmanar bland andra Tesla, Xpeng och Polestar.



Tesla Model 3 och Polestar 2 har fått ännu en rival – åtminstone på den kinesiska marknaden. Elbilstillverkaren Byd har visat upp en ny modell med ungefär samma karossform. Byd Seal är ännu inte premiärvisad officiellt men bilder på modellen har dykt upp hos kinesiska myndigheter. Köparna kan välja mellan en eller två elmotorer och får även det så kallade "Blade"-batteriet som Byd utvecklat och som ska vara mer utrymmeseffektivt, ha längre livslängd och vara säkrare än vanliga litiumjonbatterier.

Instegsversionen är bakhjulsdriven och har 204 hk. Det finns även en starkare version med 313 hk. Toppmodellen är fyrhjulsdriven och där är effekterna för de två elmotorerna totalt 422 hk, men det är oklart om motorerna ger toppeffekten samtidigt.

Byd Seal blir drygt tio centimeter längre och något tyngre än Tesla Model 3 men nästan på centimetern lika lång som Xpeng P5. Polestar 2 är 20 centimeter kortare än Byd Seal.

Det återstår att se om Byd Seal ska säljas utanför Kina. Märket är mitt uppe i en expansion till Europa och har redan [börjat säljas i Norge](#).



Erik Söderholm

6. Audi A6 Avant e-tron blir Audis första kombi på el.

Publicerad idag 12:02 (uppdaterad idag 13:07).

Text Maria Dahlin.

Audi har offentliggjort en konceptbil som sägs vara mellan 90 och 95 procent identisk med den färdiga elkombin som sätts i produktion 2024.



Koncept visar vägen för produktionsbilen som dyker upp 2024.

A6 Avant e-tron har nästan samma mått som nuvarande kombi-A6, med 4,9 meter i längd och 1,4 meter i höjd. Det enda som skiljer är bredden, elkombin är drygt en decimeter bredare.

Grunden den byggs på är nytvecklade av Audi och heter PPE, vilket står för Premium Platform Electric. PPE har konstruerats tillsammans med Porsche och har inbyggt 800-voltssystem. Det är samma finess som finns i bland andra Hyundai Ioniq 5, Kia EV6 och Porsche Taycan och möjliggör upprepade laddningar med hög effekt. På konceptet finns två laddportar, en på varje sida ovanför bakre hjulhuset. Men det är bara den vänstra som har CCS-uttag och möjlighet till snabbladdning med upp till 270 kilowatt. Med typ 2-laddare kan man ladda med upp till 22 kilowatt.

Batteriet på 100 kilowattimmar ska kunna ge en räckvidd på upp till 70 mil. Köpare har att välja på såväl fyrhjulsdrivna quattro-varianter som enklare, bakhjulsdrivna varianter av A6 Avant e-tron. Med två motorer blir den totala effekten 350 kilowatt och vridmomentet 800 Newtonmeter.

Istället för avgasrör baktill sitter två diffusorer och dessa breda kanaler har i syfte att optimera luftflödet. Audi skryter om att bilen har en luftmotståndskoefficient på 0,24 Cw. På konceptet sitter kamerabaserade sidospeglar.

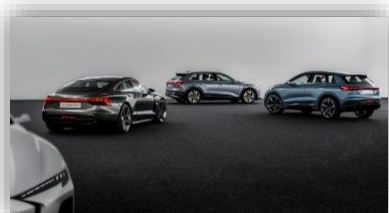


Än så länge finns inga uppgifter om bagageutrymmets storlek. Inte heller bilder på interiören finns tillgängliga än. Audi avslöjar dock att det finns plats för en frunk, alltså ett främre bagageutrymme under huven.

Det kommer också en eldriven [sedanvariant av A6 e-tron](#), vilket biltillverkaren offentliggjorde för drygt ett år sedan. Enligt Audis prognoser tror de att 40 procent av köparna kommer att välja kombi och 60 procent sedanen.



Maria Dahlin



Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?

7. Lotus nyhet får AMG-muskler.

Publicerad: 2022-03-17 08:45. Text: Emanuel Gylling.

Lotus Emira har presenterats med en mastig V6:a. Nu kommer en ny version med helt annan motorkaraktär – tyska, explosiva muskler.



Den här versionen av Emira får AMG:s M139 – den fyrcylindriga tvålitersmaskinen som sedan tidigare finns i Mercedes-AMG A45. Motorn är dock inte plockad rakt av från AMG:s lagerhyllor.



I det här utförandet lämnar den 360 hästkrafter och är omarbetad för mittmontering i Lotus Emira. Motorstyrningen är anpassad för att framkalla "äkt Lotus-karaktär". Den brittiska biltillverkaren har även tagit fram avgassystemet till bilen.

Växellådan är en 8-växlad DCT, anpassad speciellt för Emira.

Lotus anger priset till 60.000 GBP, motsvarande 745.000 kronor, och bilen lanseras under våren 2023.



Emanuel Gylling



Mittmotorförsedd britt



Helt ny sportbil från Lotus.



Elektrisk långloppsbil visar Lotus potential.



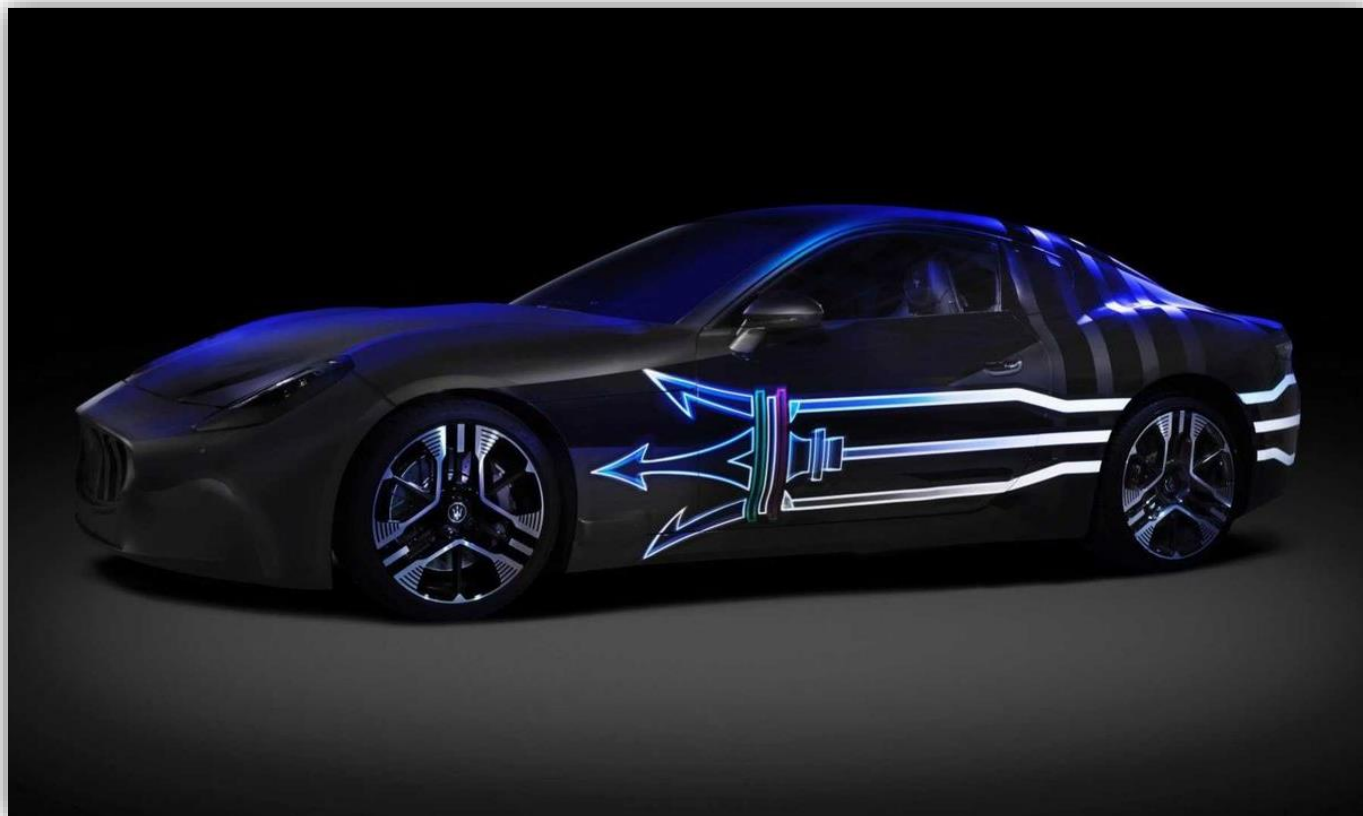
Lotus hedrar moderna klassiker.

8. Maserati visar elbilen GranTurismo Folgore.

AV BOBBY GREEN.

2022-03-23 KL 08:30.

Med väldigt lite maskering.



Maserati delar nu med sig av tre stycken bilder på GranTurismo Folgore som är deras första elbil. Den har nästan ingen maskering så det är inte svårt att se hur den kommer att se ut när den väl presenteras på riktigt. Precis som förra GranTurismo är det här en 2+2 och förutom med eldrift kommer den även att erbjudas med bensinmotor och som hybrid. Lite kul är det ändå att man väljer att visa elversionen först, speciellt när det handlar om en tillverkare som är känd för deras trevliga förbränningsmotorer. Men nu är det nya tider och då är det el som gäller oavsett märke.

Det här är alltså vidareutvecklingen av konceptet Alfieri som presenterades redan 2014. Designmässigt har mycket förändrats sedan dess och strålkastarna påminner nu väldigt mycket om de som sitter på MC20. Även bakljusen har lite känsla från den modellen. Nedanför vänster bakljus sitter även laddluckan till sladden.

Maserati har tidigare sagt att deras elbil som ska presenteras i år kommer att bli den starkaste Maseratin någonsin. Då snackades det om effekt på 659 hästar och en 0-100-tid på 2,5 sekunder. Versionen med förbränningsmotor väntas låna den dubbelturbomatade V6:an på 3,0 liter som sitter MC20. I den modellen ger motorn 630 hästar. Nya GranTurismo kanske även kan få ett V8:a-alternativ.



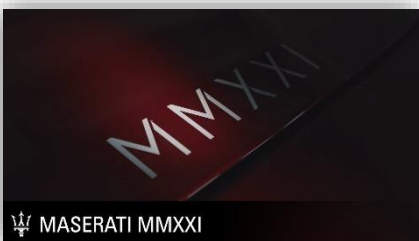
**Maserati Alfieri.
Kan det här vara nästa GranTurismo?**



**Förproduktionen av Maserati Alfieri drar igång 2020.
Kommer som ren elbil, sen.**



**Alla Maserati efter 2019 kommer att vara elektrifierade.
Och hälften av alla FCAs bilar 2022.**



**Så här låter Maseratis första elbil.
Inget klassiskt Maserati-ljud direkt.**



**Maserati återvänder till motorsporten.
Kommer börja tävla i Formel E 2023.**



9. Världens första supersportbil för alla sorts underlag.

Av Anders Nilsson.

2022-03-23.

Kördes av Sebastian Loeb i Dakarrallyt.



Originalt tävlade i Dakarrallyt. Nu har Prodrive skapat en produktionsversion av en supersportbil som klarar av att köra i ökningen. Vad sägs som 0–100 km/h på mindre än fyra sekunder, på ojämnt underlag?

Det brittiska racingstallet Prodrive har visat upp en ny skapelse i form av Prodrive Hunter. Den ser speciell ut, och det beror på att den baseras på ett fordon som tävlade i det klassiska Dakarrallyt, och som kördes av rally-legenden Sebastian Loeb. Dock är det här fordonet ännu mer extremt än tävlingsbilen.

Effekten som kommer från 3,5-liters V6-motorn är 50 procent högre än den som Loeb hade till sitt förfogande, samtidigt som fjädringen kan absorbera den tuffaste av all terräng. Det betyder att motorn numera är på 600 hästkrafter och 700 Nm. Dock är interiören en mer raffinerad upplevelse jämfört med tävlingsbilen och mer anpassat för vardagen.

Den sekventiella växellådan har ersatts av en sexväxlad låda med paddlar. Enligt Prodrives uppskattning, kommer accelerationen 0–100 km/h gå på mindre än fyra sekunder och toppfarten ska vara närmare 300 km/h. Fordonet är utrustad med 35-tums offroaddäck som är designade att ge grepp även på ojämn terräng såsom sand, snarare än asfalt.



Kostar drygt 14 miljoner kronor

Bilen är byggd kring ett chassi i stål med hög hållfasthet, vilket ger en styv plattform, med möjlighet att både optimera fjädringen och samtidigt ha en rullbur som är godkänd av det internationella bilsportförbundet FIA.

Hjulupphängningen består av en dubbel länkarmsfjädring och två justerbara dämpare på 40 cm, som ska ge en mjuk färd på alla underlag. Bromsarna har sexkolvsok med ventilerade diskar.

– Vi beslutade oss för att göra supersportbilen Hunter så nära originalet som möjligt. Det handlar om att ge ägare möjligheten att uppleva hur det är att köra Loeb's Dakarbil genom öknen, men med alla bekvämligheter som en vanlig personbil har, och möjligheten att köra den från ditt hem, genom stan, till en valfri destination, säger David Richards, styrelseordförande för Prodrive.

Priset? 1,25 miljoner pund, plus moms, motsvarande 15,4 miljoner svenska kronor.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Monstret Aston Martin V12 Vantage – sista sucken för V12-motorn.



Så farliga är vinterdäck på sommaren.



Vändningen på bilmaknaden: “Ser en ketchup-effekt”.



Premiär för Audi A6 Avant e-tron Concept.



10. Nya Aston Martin V12 Vantage är den sista av sitt slag.

Av Magnus Kvandal, Publicerad i går, 16:42.

Modellen byggs i begränsad upplaga – och är redan slutsåld.



Aston Martin V12 Vantage lockar som namnet antyder med en ylande dubbelturbomatad V12-motor – och en duktigt stor bakvinge.

Aston Martin har lanserat en ny V12 Vantage – för sista gången någonsin. Modellen Vantage, märkets minsta sportbil, är normalt utrustad med en V8-motor. Men sedan 2009 har det också funnits en V12-version.

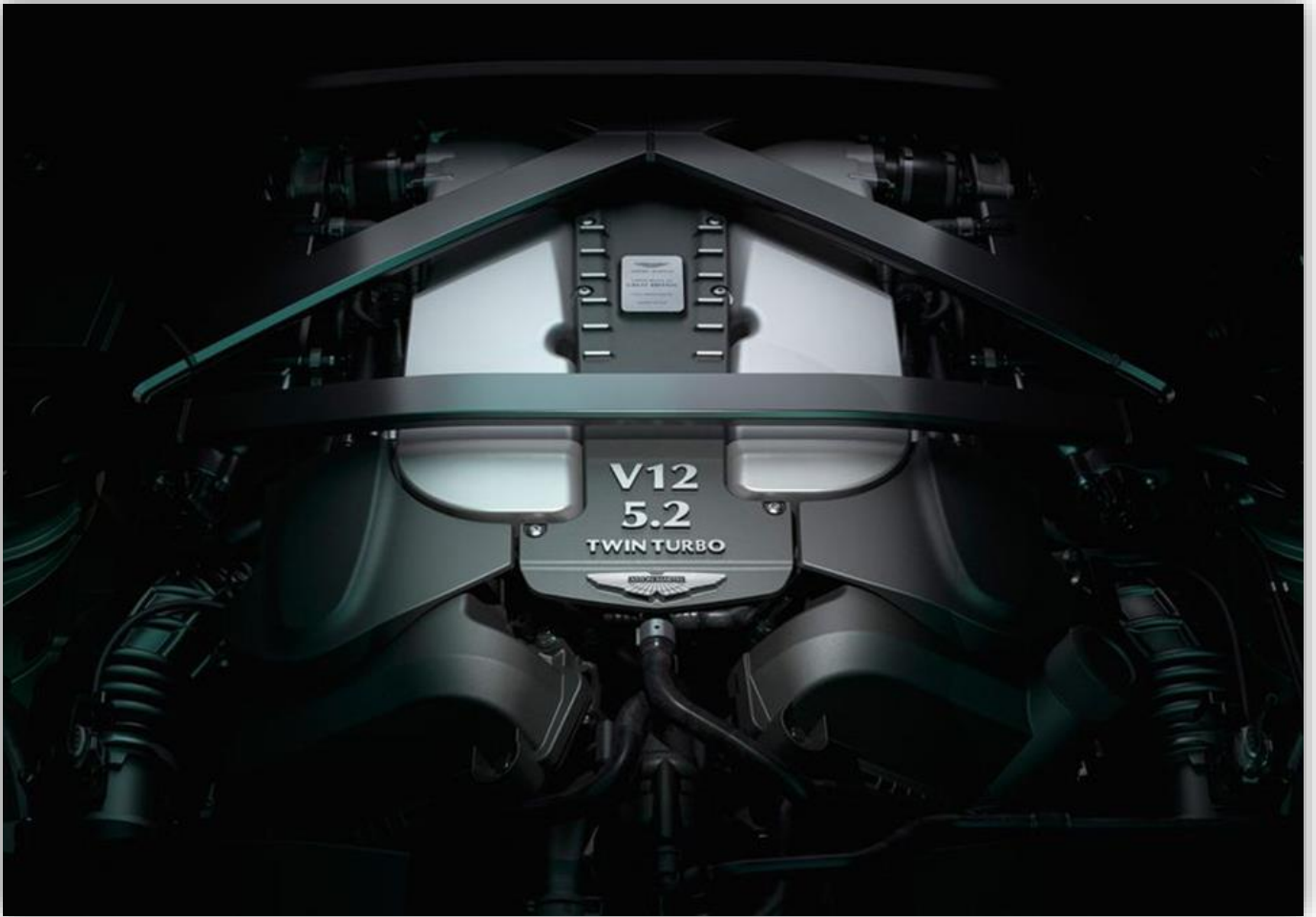
Den här senaste versionen blir dock den sista, enligt Aston Martin, som beskriver den nya bilen snabbare och häftigare än någonsin.

Motorn, samma 5,2-liters dubbelturbo som i de större modellerna, levererar 700 hästkrafter och 753 Nm. Kraften går till bakhjulen via en åttaväxlad dubbelkopplingslåda. 0–100 går på 3,5 sekunder, och toppfarten är 322 km/h.

Vid den hastigheten ska den enorma vingen på bakluckan generera 204 kilo marktryck – men den som inte tycker sig behöva det kan välja bort vingen helt.

333 exemplar av värstingmodellen ska byggas, och alla är redan sålda.

Nästa generations Vantage, såväl som DB11, kommer att vara eldrivna. Det bekräftade märkets vd Tobias Moers [i en intervju förra sommaren](#).







Bekräftat: Aston Martin DB11 och Vantage följs upp av elbilar.



Förnuft & Känsla – Aston Martin Vantage.



Bekräftat: Aston Martin V12 Vantage återkommer för sista svansång.



Magnus Kvandal

Klassiker

11. Lloyds lyxigaste lilla bil.

Publicerad 2022-03-23 kl 7:22. TEXT Mårten Carlsson.

Arabella - Isabellas lillebror blev sista bilen ut från Borgwards fabrik i Bremen.



Lloyd Arabella (1959-1961).

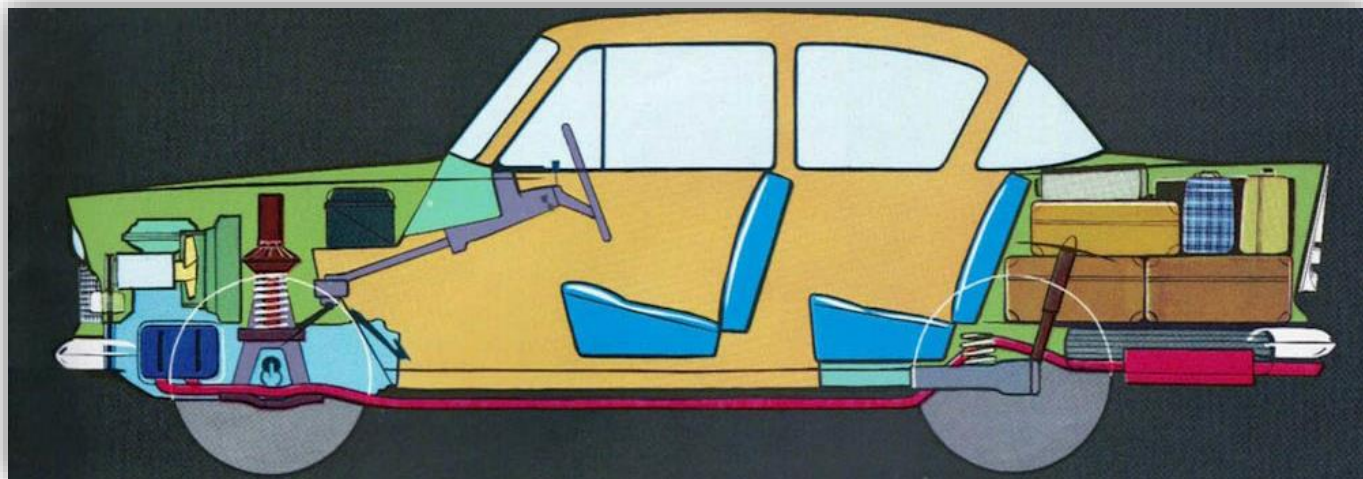
Lloyd hade en lång och lite krånglig historia bakom dig. Men vi hoppar fram till 1950, Lloyd återuppstod under Borgwards flagg och presenterade LP300. En enkel minibil som bestod till stor del av plywood och konstläder. Fram satt en liten tvåtaktsmotor på två cylindrar och 10 hästkrafter.

Sen kom LP400, ett nummer större och med riktig kaross följt av LP600 och Alexander som fick en fyrtaktsmotor.

Nu är vi framme vid 1959, Lloyd och de andra mikrobilarna som blivit så populära under femtiotalet var på väg ut. Med att folk fick det bättre ställt investerade man hellre i någon av de nya småbilarna som kommit - eller en Volkswagen typ 1. Modernare, rymligare och säkrare än minibilarna från Lloyd, Messerschmitt, Heinkel och där.

Borgward ville vara med i den matchen, en ny modern småbil skulle man statsa på. Den presenterades i augusti 1959 och lystrade till namnet Lloyd Arabella.





Lloyd Arabella hade en tilltalande och elegant kaross som var 380 centimeter på längden och 151 på tvären. Den drevs framåt av en ny 900cc fyrcylindrig boxermotor å 38 hästar. Till den kunde man få fyrväxlad manuell låda eller saxomat och drivningen var på famhjulen.

Här fanns alla moderna attribut som stora glasytor, panoramaruta och fenor på bakskärmarna som modet föreskrev 1959. Hela bilen hade tagits fram på mindre än två år.

I oktober 1960 kom en , eller rättare sagt två nya varianter, en med lite mindre effekt för att hålla priset nere och Arabella De Luxe som med större förgasare fick 45 hästkrafter. Det gjorde den till snabbast i gänget på sin tid. 0-100 gick på 23 sekunder och toppfart på 135km/h. Vilket även var raskare än större bilar som Ford Taunus till exempel.

De Luxen var mer påkostad med lite mer lister och ville hellre kallas Borgward än Lloyd. Den fick även Borgwards välkända romb i grillen.

Det blev dock en ganska dyr småbil. Om man ville ha en Arabella de luxe - och det ville man ju, så kostade den 5740 D-mark - vilket var drygt 1000 mark mer än en BMW 700 eller en Volkswagen.

Ett annat problem var att Arabella drogs med några barnsjukdomar - och hann aldrig förbi det stadiet förrän Borgwards konkurs 1961.

Främst var det bekymmer med växellådorna, och den blev även ökad för att läcka in vatten - i Tyskland fick den öknamnet Aquabella...

De problemen samt att det var just en Lloyd drog ner den annars så snygga bilens image betänkligt.

Dessa saker hade kanske kunnat rättats till om tid fanns, det gjorde det inte när Borgwards kontroversiella konkurs kom sommaren 1961.

Det framgångsrika märket Borgward försvann över en natt - fast inte helt.

Staden Bremen tog över hela Carl Borgwards koncern som konkursbo, och för att inte göra en betydande del av Bremens invånare arbetslösa i ett nafs drevs företaget vidare under en slags rekonstruktion. Några tidigare anställda fick tillfälle att leasa fabriken för att fortsätta viss produktion.

Vad man gjorde var att bygga vidare på Arabellan, som nu fick Borgwards namn över fronten.

Man hade gjorde 45549 stycken när konkursen kom. Under följande två åren rullade det ut ytterligare 1493 stycken som Borgward Arabella, de sista strax före semestern 1963.





Borgward Arabella (1961-1963).



Goliath Tiger 1100 1959.

Läs mer om:



Grattis Alexander!

Idag firar människorna att Alexander och Alexis har namnsdag. I bilvärlden finns ingen känd Alexis men väl två Alexander och dem har inte Klassikerkalendern missat. Lloyd Alexander och Alexander-Turner.



Instruktionsbok med glöd.

Torr, tråkigt illustrerad och inte sällan obegriplig. Så ser en instruktionsbok ut i de allra flesta fall. Men vi har hittat ett undantag: Lloyd!



Grattis Lloyd Arabella!

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gabriella och Ella har namnsdag hyllar vi Arabella!



12. 10 saker du inte visste om Hispano Suiza.

Denna artikel har översatts med AI och maskininlärning.

Hispano Suiza Fábrica de Automóvil S.A. är ett företag som går tillbaka till den "gamla tiden" i fordonshistorien, mellan 1904 och 1946 skapade de inte bara totalt 12.000 lyxiga högpresterande bilar utan också 50.000 flygplansmotorer i Spanien, tyvärr efter 1946 blev detta härliga namn något vilande ... fram till 2000, då superbilen HS21 visades i Genève, följt av K8 2001 och HS21-GTS 2002 som utvecklingar av HS21-versionen.



Hispano Suiza K8 2001.

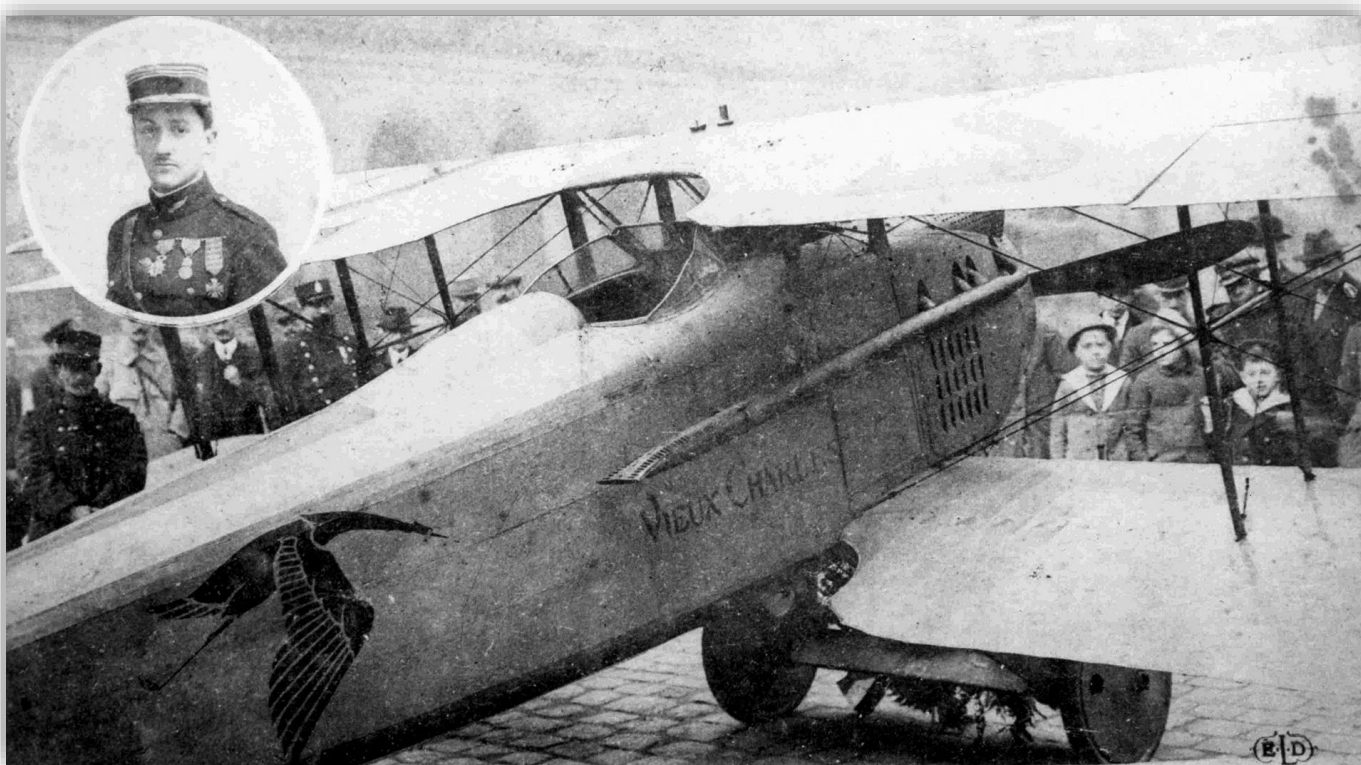
Men det finns mycket mer att veta om historien om denna glamorösa bilbyggare, så ta en titt på de 10 saker du kanske inte vet om dem är extraktet från deras senaste pressmeddelande nedan:

1 – Mer än 100 års historia

Hispano Suiza grundades den 14 juni 1904 av Damián Mateu tillsammans med Francisco Seix och den schweiziske ingenjören Marc Birkigt, som hade arbetat för två företag som hade föregått Hispano Suiza: La Cuadra och J. Castro. Birkigts erfarenhet i branschen var avgörande för att lägga grunden för Hispano Suiza.



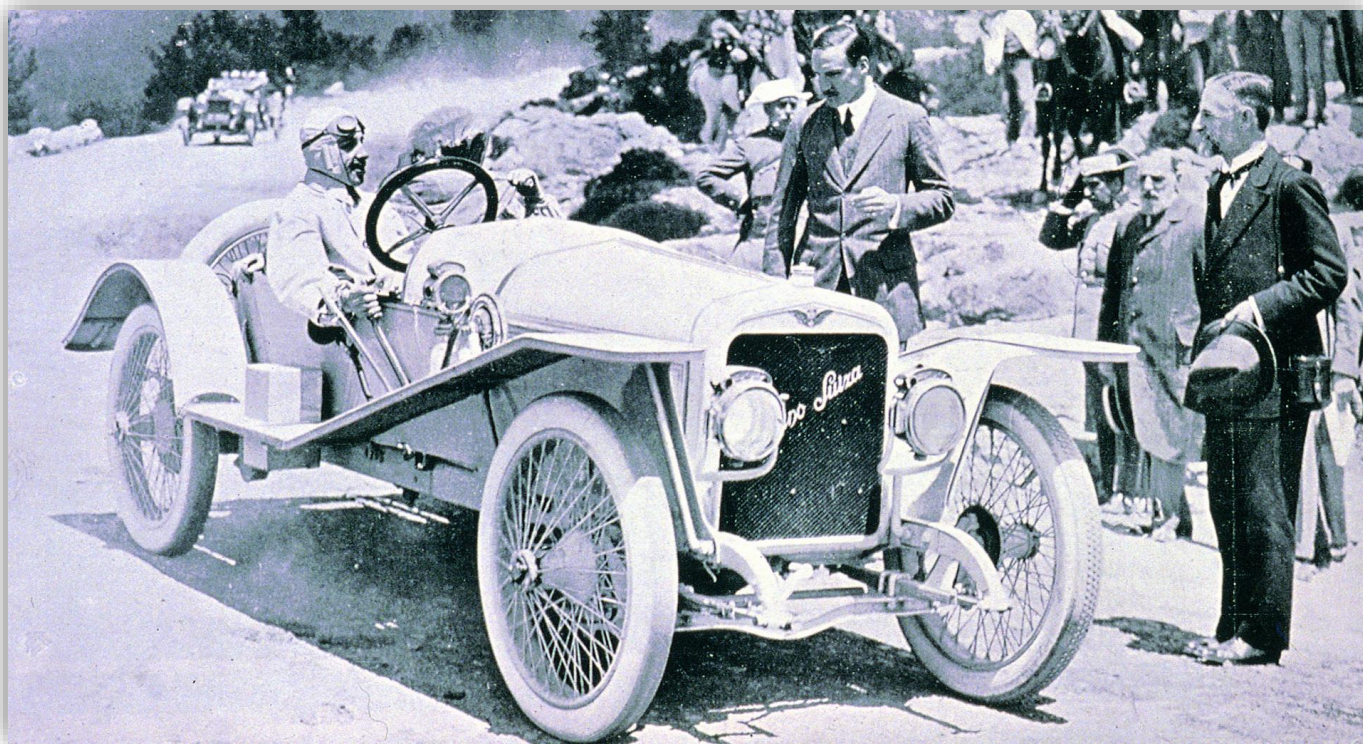
År 1905 skapade Hispano Suiza sitt första fordon, Armored Type Birkigt System, som var utrustat med en fyrcylindrig motor och 20 hk effekt, och som nådde en topphastighet på 87 km/h. Det följdes, ett år senare, av vad som skulle bli den första bilen med en sexcylindrig motor byggd i Spanien, en modell som levererade 75 hk kraft som slutförde Perpignan-till-Paris-rutten på 22 timmar, en bedrift som fick stor uppmärksamhet i media vid den tiden.



Georges Guynemer och hans stridsflygplan.

2 – Hispano Suiza producerade inte bara bilar under hela sin historia

Under första världskriget gick Hispano Suiza från att producera bilar till tillverkning av flygplansmotorer. Det var en period av stor framgång för företaget: de tillämpade sitt tekniska kunnande inom tillverkning och utveckling av fordonsmotorer på ett nytt område, vilket gav dem stora fördelar.



King Alfonso XIII of Spain with Hispano Suiza.

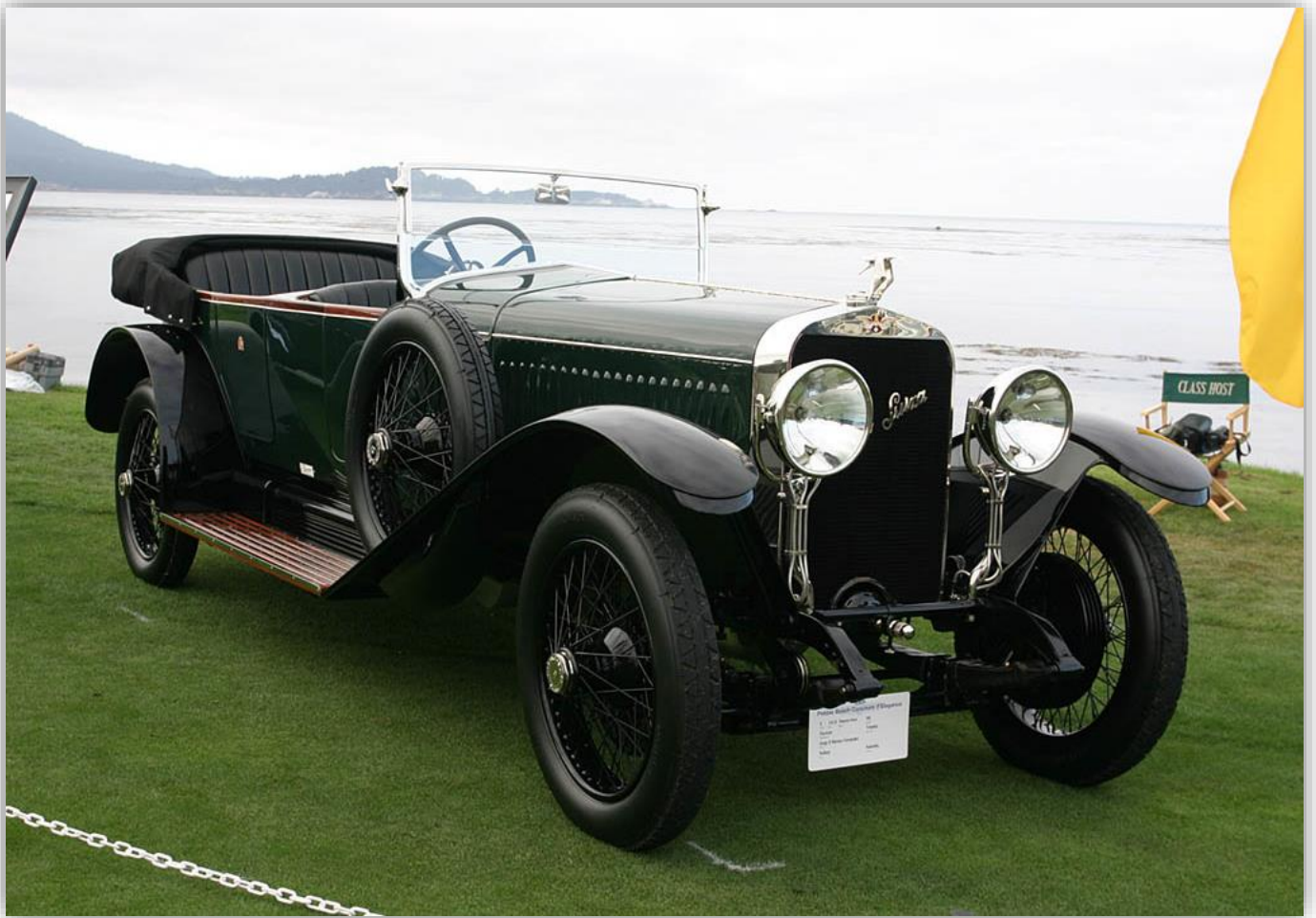
Historien om Hispano Suiza-bilar har alltid varit nära kopplad till kunder med hög köpkraft, en utsökt smak för lyx och en oöverskådlig passion för fordonsvärlden. Idag bevaras klassiska Hispano Suiza-bilar med stor omsorg i museer och privata samlingar runt om i världen.



5 – Hispano Suiza, inte bara en bil utan en tillgång av kulturellt intresse

Hispano Suiza 30-40 HP var en viktig modell i varumärkets historia, utvecklad av Birkigt som ersättning för 20-30 HK. Av alla som producerades fanns det en mycket speciell enhet specialbyggd för markisen av Zayas och kroppslig av Francisco Capella.

Denna modell använde ädla träslag och material som elfenben och silver. Ratten var placerad till höger, som det var brukligt då, och innehöll mahognydetaljer, elfenbenshandtag, fasad glas, automatiska persienner, fina vadderade stoppade säten, en parfymsspridare, vaser och många detaljer som betonade bilens elegans och exklusivitet. Det var en Hispano Suiza gjord för att mäta.



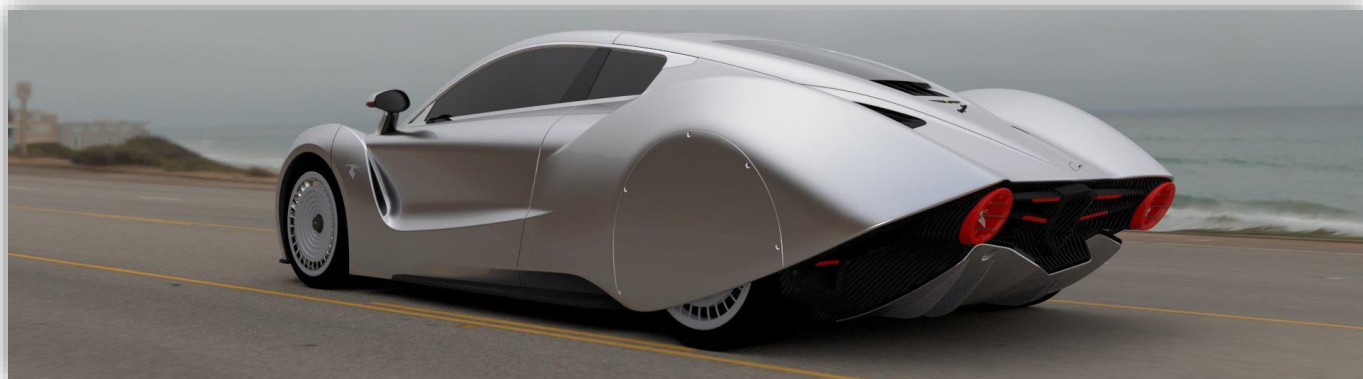
Modellen, efter att alla bilar som en gång tillhörde markisen av Zayas auktionerades ut, förvärvades av det spanska inrikesministeriet som förklarade den som en tillgång av kulturellt intresse 1988, som var den första bilen som uppnår denna status, som normalt beviljas monument och konstverk. Fordonet visades sedan på Museum of Automotive History i Salamanca (Spanien).



6 – Storken

Hispano Suizas emblem, storken, är en blinka till företagets arv som tillverkare av flygplansmotorer. Varumärket bestämde sig för att presentera det i alla sina modeller för att hylla Georges Guynemer, ett franskt jakt ess, som hade en stork målad på flygplanskroppen på sitt stridsflygplan under första världskriget, som drevs av en Hispano Suiza-motor.

År 1919 följde silver storken med den nya Hispano Suiza H6B i sin presentation på Geneva Motor Show och sedan dess presenterades den i alla varumärkets modeller, åtföljd av flaggorna i Spanien och Schweiz. 100 år senare flög storken igen vid Carmens presentation, återigen på Geneva Motorshow.



7 – Carmen

Carmen är namnet som Hispano Suiza har gett till fordonet med vilket det gjorde sin comeback till fordonstillverkningens värld. Det är en modell som redan har gjort historia; den mest tekniskt avancerade som har konstruerats, tillverkats och utvecklats i Spanien. Valet av namn är inte bara en tillfällighet: det är en hyllning till Fru Carmen Mateu, barnbarn till Damián Mateu - grundare av företaget - och mor till den nuvarande presidenten för Hispano Suiza, Miguel Suqué Mateu.

"Namnet Carmen är en hyllning till vår mor. När vi diskuterade vad vi skulle namnge det nya fordonet tänkte vi omedelbart på Carmen och familjen älskade det ", förklarade Miguel Suqué Mateu. " Hon sa alltid till mig att hon ville se Hispano Suiza ryta på gatorna igen, och jag är säker på att hon skulle vara mycket stolt över det. Signaturen på baksidan av fordonet är hennes ursprungliga signatur."

"Efternamnet" Boulogne, som används för den kraftfullare versionen av Carmen, är inte heller en tillfällighet. Det är en hyllning till de segrar som uppnåddes av Hispano Suiza H6 Coupé i Georges Boillot Cup, som hölls i den franska staden Boulogne-sur-Mer för ett sekel sedan.



8 – En bil gjord för att tävla

Hispano Suiza Carmen och Carmen Boulogne har utvecklats på racerbanorna. För skapandet av denna mycket speciella modell, som presenterades på 2019 Geneva Motor Show, hade Hispano Suiza stöd av QEV Technologies, ett motorsportföretag som byggde den första bilen som fortsatte att vinna förartiteln i Formel E-mästerskapet.

Således Hispanoen Suiza Carmens drömkapacitet, typisk av en tävlingsbil. Dess 1 019 CV effekt – 1 114 CV i Boulogne-versionen – och dess mindre än tre sekunders acceleration från 0 till 100 km / h, gör den till en av de mest kraftfulla och snabbaste vägbilarna i världen.



Hispano Suiza Carmen Boulogne.

9 – Hispano Suiza har en före detta F1-förare i sitt

teamEfter att ha slutfört design- och tillverkningsprocessen överlämnade Hispano Suiza ratten till en tidigare Formel 1-förare: Luis Pérez-Sala. Pérez-Sala har varit ansvarig för att utveckla modellen på banan och på vägen sedan Hispano Suiza-comebacken tillkännagavs, och har arbetat för att se till att den utvalda gruppen ägare av den nya Hispano Suiza känner sig som racerförare.

Förutom Pérez Sala deltog Pablo Suárez, en erfaren rally- och rallycrossförare med utbildning som motorsportingenjör, också i utvecklingsprocessen och vittnade om skapandet av ett autentiskt konstverk på hjul.

10 – Möjligheten att skapa dina drömmars

bilEach Hispano Suiza Carmen är unik. Tack vare varumärkets Unika skräddarsydda program har kunderna tillgång till en mängd olika alternativ för att skapa den modell de har drömt om hela sitt liv. Det finns 1 904 möjliga kombinationer, så inga två Hispano Suiza är lika.

Kunderna kan välja mellan tre huvudkonfigurationer som återspeglar nyckelvärdena i varumärkets DNA – Elegans, Arv och Sport – och baserat på dessa kan de välja olika färger och material för bilens interiör och exteriör, för att ge en personlig touch till designen och anpassa den till deras individuella smak. Färger har valts och namngetts i en hyllning till varumärkets historia, och inkluderar Peralada Green, Swiss Red, Xenia Gray, Birkigt White eller Begur Blue, bland andra.

Hispano Suiza är en del av Peralada Group, som representerar toppen av lyx inom gastronomi och underhållning genom sin globala portfölj av kasinon, restauranger, hotell, golfbanor, vingårdar, musikfestivaler och marinor.



13. Hamilton: Vi har ett fundamentalt problem.

21 mars, 2022, kl. 06:38.

Av Anna Andersson.

Lewis Hamilton var trea i Bahrain. Trots det har han inga förhoppningar inför Saudiarabien Grand Prix 2022 som avgörs på söndag. – Vi har ett fundamentalt problem, säger han.



Lewis Hamilton.

Ferrari vann dubbelt i Bahrain, Red Bull nollade och Mercedes tog plats tre och fyra. Med tanke på hur Mercedes lät inför premiärenhelgen borde det kännas som en vinst, men det handlade bara om att begränsa skadorna.

Den sjufaldige världsmästaren Lewis Hamilton tror inte att teamet har någon chans att vinna i Saudiarabien. På en bana där teamet tog två pallplatser för ett par månader sedan.

– Bilen var väldigt svårkörd och det kunde ha varit ännu värre, säger han.

– Jag tror att det kommer att ta lång tid innan vi kan lösa det. Jag hoppas att vi kan få till några förbättringar de kommande racen.

Enligt stallchef Toto Wolff blev teamet lite lurade av testerna i Barcelona som gick bra, för att sedan upptäcka flera problemområden under de tre testdagarna i Bahrain. Sedan dess har teamet gjort framsteg, men det är en bra bit kvar innan stallet är där det vill vara – i toppen.

– Vi måste förstå hur vi ska kunna hämta all den potential som vi hoppas finns i den här bilen, säger Wolff till motorsporttotal.

– Först därefter kan vi jobba med nya delar som kan ge mer prestanda.

Faktum är att nya delar inte hjälper speciellt mycket om man inte förstår hur bilen fungerar och hur man ska lösa de problemområden som finns.

Tider Saudiarabien Grand Prix i Formel 1**25 mars**

Träning 1 kl 15.00-16.00

Träning 2 kl 18.00-19.00

26 mars

Träning 3 kl 15.00-16.00

Kval kl 18.00-19.00

27 mars

Saudiarabien Grand Prix 2022 19.00-21.00

Däckval Saudiarabien Grand Prix 2022

Det har bara gått fyra månader sedan F1 var i Saudiarabien senast, det var ett kval där Max Verstappen kraschade i Q3 och ett lopp som Lewis Hamilton vann efter en bra fajt med Verstappen.

Den här gången används däcken C2-C4 vilket är ett steg mjukare än i Bahrain. Banan är en av de snabbaste i kalendern och den har flera rakor, men även om asfalten är förhållandevis ny är ett bra grepp.

– Jeddah bjuder på en helt annan utmaning jämfört med premiären i Bahrain, det beror på banans karaktär, sett till layout och asfalt. Förarna får andra däck den här helgen så att de kan hantera de utmaningar som finns på den här banan, den är faktiskt nästan lika snabb om Monza, säger Pirellis Mario Isola.

– Teamen har inga erfarenheter av varken de nya bilarna eller däcken i Jeddah, dessutom är förhållandena något annorlunda jämfört med när vi var här senast i slutet av förra året.

Han påpekar att den andra träningen kommer att bli väldigt viktig när det gäller att samla data eftersom det är det enda passet som hålls under samma tid som kval och race, med andra ord under jämförbara förhållanden sett till temperatur på asfalt och luft.

Återigen har vi ett race i strålkastarnas sken framför oss.

Snabba nyheter

Är Sebastian Vettel tillbaka i Saudiarabien? Det kan inte ens teamledningen svara på. Vettel är kvar i Schweiz och teamchef Mike Krack har inget besked:

– Han var med i debrefingen på länk, säger han till motorsporttotal.

– Vi får se hur han mår de kommande dagarna. Vi hoppas att han snart är tillbaka.

Men Aston Martin har nog större problem än så. Premiären var riktigt illa för teamet.

– Det var en negativ överraskning, säger Krack.

I dag är det dags för oss att spela in säsongens andra avsnitt av vår F1-podd, Plattan i Mattan. Har du några frågor eller funderingar? Lägg dem i kommentarerna eller på twitter #PlattaniMattanF1. Då finns chansen att vi tar upp dem i veckans podcast.

I söndags kom beskedet om att den tidigare racerföraren Reine Wisell har gått bort vid en ålder av 80 år. Han tävlade i Formel 1 under 1970-talet och inledde med en pallplats för Lotus på Watkins Glen. Jag gjorde en intervju med honom förra året där han berättade om sin tid inom Formel 1. [Du kan läsa den här.](#)



Åren 1910-1911 levererades fyra olika postbilar till Göteborg. En av dessa var den skåpbil tillverkad av Tidaholms Bruks AB. Den hade en 4-cylindrig Fafnir-motor, högsta hastighet var 25 km/tim.

SLUT