



Morgan Plus Six Roadster 2019.

- 1. Geely lanserar nya märket Radar Auto och en eldriven pickup**
- 2. Rimac Nevera nu redo ta sig an vägarna**
- 3. Volkswagen investerar miljarder i nytt batteriföretag**
- 4. Nya mjukvaruproblem för Volkswagen kan försena viktiga modeller**
- 5. Mercedes stäms för dieselfusk**
- 6. Elbilen släpper ut lika mycket som en V70**
- 7. Här är alla detaljer om Hyundais nya Saab-inspirerade elbil**
- 8. Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid**
- 9. Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 testad**
- 10. Gordon börjar med eldrivna kylleveranser**
- 11. Nu införs pristak för bonusbilar**
- 12. Stora försäljningsrasen för Renault**
- 13. Skattechock på diesel och bensin efter valet**
- 14. Teslas advokater hotar svensk bilverkstad för filmpublicering**
- 15. Har du råd att köpa den här bilbyggsatsen?**
- 16. Världens dyraste bil såld för 1,4 miljarder kronor**
- 17. Klassiskt bilmärke: Goliath**
- 18. Formel 1**

1. Geely lanserar nya märket Radar Auto – och en eldriven pickup.

Publicerat 2022-07-13 kl 12:20 (uppdaterad 2022-07-13 kl 12:32). Text Magnus Kvandal.

Volvo Cars ägarföretag Geely Holding lanserade på tisdagen ännu ett nytt bilmärke till sitt redan gedigna utbud. Det nybildade Radar Auto riktar sig till kunder som har en aktiv livsstil och gillar att vara ute i naturen – en målgrupp som har vuxit sig starkare i Kina under coronapandemin.



Det nybildade bilmärket ska tilltala en växande grupp vildmarksintresserade kunder i Kina.

Under en digital presskonferens presenterades Radar Autos första modell – en eldriven pickup-lastbil kallad RD6. Med 60 mils räckvidd blir det här en möjlig konkurrent till märken som Rivian, Ford och Tesla. Modellen ska sättas i produktion och lanseras på den kinesiska marknaden redan under det sista kvartalet i år.

Radar Auto har också planer på att komplettera utbudet med suvmodeller och fyrhjulringar.

Medan fordonstypen är den överlägset mest populära i USA har pickuper väldigt små marknadsandelar i Kina. De används i första hand av lantbrukare och är förbjudna på gatorna i många städer. Segmentet växer dock snabbt, och Radar Autos nya vd Ling Shiquan hoppas på att kunna sälja tre miljoner bilar i Kina år 2030.

– **Allt fler fler** människor vill ha en hälsosam livsstil med fler utomhusaktiviteter, samtidigt som förbuden lättas i flera städer. Det stöder tillväxten av pickuper, säger han till Reuters. Det är också möjligt att Geely introducerar pickup-modellen i USA framöver.

Geely Holding, egentligen Zhejiang Geely Holding Group, äger fler än 10 olika bilmärken inklusive Volvo Cars, Polestar, Lotus, Lynk & Co, Proton och Zeekr. Utöver bilar tillverkar de bland annat också motorcyklar och satelliter.



MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är Volvos nya elbilssyskon – säg hej till Zeekr.



Volvos ägare i franskt samarbete om laddhybrider.



Volvoägarens nya elbilplattform: "Bättre än Tesla".

2. Rimac Nevera nu redo ta sig an vägarna.

Publicerat av MARCUS ENGSTRÖM 13 juli 2022, kl 14:44.

Ett drygt år efter presentationen har första exemplaret av super-elbilen Rimac Nevera nu lämnat produktionsbandet.



FILM: <https://youtu.be/rX060yNCQPg>.

Mate Rimac, 34 år gammal från Kroatien, har gjort en resa som hela bilvärlden imponeras av.

2009 startade han sitt företag Rimac Automobili – och nu rullar den första produktionsklara [Rimac Nevera](#) ut ur fabriken.

Den helt eldrivna supersportbilen ska byggas för hand i upp till 50 exemplar per år. Hittills har 18 prototyper byggts och genomgått hela 45 krocktester.

Men vi tar det från början. Under sin gymnasietid vann [Mate Rimac](#) ett flertal priser för innovationer och elektronik, när han var 19 år elkonverterade han en [BMW E30](#) och slog flera världsrekord med den. Sen byggde han sin första supersportbil, [Concept One](#), 2011.

Han är inte bara duktig, han är envis också, under byggnationen av Concept One finansierades han av en icke namngiven kunglig familj från Mellanöstern, som under projektets gång krävde att han skulle flytta sin verksamhet till just Mellanöstern. Men eftersom Mate Rimac hade lovat att inte flytta företaget från Kroatien så blev det inget av med det, och han förlorade sin ende finansiär. Det löste han dock genom att utveckla elektriska drivlinor och elektronik åt andra biltillverkare – som även de blev imponerade av den unge kroaten. Med finansiärer som [Porsche](#), [Hyundai](#) och [Kia](#) kunde Rimac Automobili ta sig en bit från ruinens brant, och i november 2021 blev han utsedd till vd för [Bugatti Rimac](#), i ett partnerskap mellan Rimac Group, Bugatti och Porsche AG.



Men åter till Rimac Nevera, bilen som nu ska se den allmänna vägens ljus: Den började som **C Two**, en uppföljare till Concept One vars premiär var planerad till 2021. Så blev det inte. Däremot var det första framträdandet nyligen på Goodwood Festival of Speed i England där bilen med plakett "000" kunde ses i full fart uppför den berömda backen. Bilen gör 0-100 km/h på 1,8 sekunder och 0-160 km/h på 4,3...

Rimac Nevera är i princip helt och hållet utvecklad inhouse hos Rimac, inklusive samtliga elektroniska och effektstyrningssystem. Även infotainmentsystemet är egenutvecklat. Under de senaste fyra åren har nio prototypbilar förstörts i krocktester, samtidigt som företaget har växt och nu omfattar mer än 1 500 anställda vid huvudkontoret som fortfarande ligger i Kroatien.

Om du undrar så har bilen 1.914 hästkrafter. Det är ganska många.



Marcus Engström

3. Volkswagens storsatsning: Investerar miljarder i nytt batteriföretag.

Publicerat 2022-07-13 kl 17:24 (uppdaterat 2022-07-13 kl 17:35).

Text Magnus Kvandal.

Volkswagen gör som Tesla och bygger sina egna battericeller. Det nybildade dotterbolaget Powerco ska ha sin första batterifabrik redo för produktionsstart redan om tre år.



*Till vänster syns batterifabriken i Salzgitter, som den ska se ut när den står färdig.
Till höger Volkswagens vd Herbert Diess och Tysklands förbundskansler Olaf Scholz.*

Att ha en trygg tillgång till batterier kommer vara helt avgörande för biltillverkarna i framtiden. Volkswagengruppen, världens andra största biltillverkare, tar frågan på allvar. Tillsammans med sina samarbetspartners investerar de nu 21 miljarder kronor i det nybildade dotterbolaget Powerco, som i framtiden ska hantera all batteriproduktion åt jättekoncernen – och eventuellt även sälja batterier till utomstående företag.

I torsdags togs det rituella första spadtaget till den första av sex batterifabriker Powerco planerar i Europa. Fabriken hamnar i Salzgitter, en stad som under flera decennier varit Volkswagens centrum för förbränningsmotorer. Det innebär att företaget kommer att ha ett fortsatt starkt fäste i staden i framtiden – den nya fabriken väntas sysselsätta 5 000 personer när den tas i drift år 2025.

Förbundskanslern: "En bra dag"

Under en ceremoni inför byggstarten var Tysklands förbundskansler Olaf Scholz på plats i Salzgitter. Han menar att Volkswagens satsning är viktig för Tyskland.

– I dag är en bra dag för fordonsindustrin i Tyskland och Europa. Vi vill göra skiftet till elektromobilitet och vara en ledande industriell aktör. Volkswagen visar hur framtiden för hållbar, klimatkompatibel mobilitet kan se ut. Tillsammans lägger vi grunden för att forma denna framtid i Salzgitter, sa han.

När den första fabriken öppnar om tre år ska den ha en årlig produktionskapacitet på 20 gigawattimmar – tillräckligt för 250 000 elbilar.

Till år 2030 ska den totala kapaciteten växa till 240 gWh i de sex kommande europeiska batterifabrikerna. Det inkluderar även Northvolt och deras anläggning i Skellefteå.

Satsar själva – utan Northvolt

Men även om partnerskapet med Northvolt fortsätter, och Volkswagen alltjämt är största ägare i det svenska företaget, är Northvolt inte inblandade i Volkswagens egen batterisatsning – även om det var tänkt så från början. Partner för Salzgitterfabriken blir i stället det kinesiska företaget Gotion High-Tech. I en [kommentar till DI](#) säger Volkswagen att Northvolt "kommer att vara en självständig leverantör inom premiumsegmentet", men att de inte kommer vara en del i Powerco.

Återvinning – och standardisering

Målet med Powerco är att de ska ha ansvar för hela värdekedjan, inklusive återvinning av batterierna. Produktionen kommer alltså vara helt standardiserad – nästa fabrik, som byggs i Valencia, kommer alltså vara identisk med den första. De nya, enhetliga battericellerna ska användas i 80 procent av jättekoncernens bilutbud. Detta har en potential att dramatiskt sänka produktionskostnaden.

Volkswagens vd Herbert Diess kallar satsningen för ett "tekniskt och ekonomiskt mega-projekt.

– Vi lägger inte bara en grundsten idag, utan markerar också en strategisk milstolpe. Battericellsverksamheten är en av hörnstenarna i vår strategi New Auto som kommer att göra Volkswagen till en ledande leverantör av morgondagens hållbara, mjukvarudrivna mobilitet, sa han under ceremonin på torsdagen.

Volkswagen undersöker också möjligheterna att bygga ytterligare batterifabriker i Nordamerika.

Läs också:



Klart: Här hamnar Volvos och Northvolts batterifabrik.

4. Nya mjukvaruproblem för Volkswagen – nu kan viktiga modellerna försenas.

Publicerat 2022-07-13 kl 16:46 (uppdaterat 2022-07-13 kl 17:01). Text Magnus Kvandal.

Audis kommande flaggskeppsmodell, som baseras på konceptbilen Grandsphere, är en av modellerna som nu kan bli försenade. Nu kan nya, eldrivna flaggskeppsmodeller från Audi, Porsche och Bentley behöva skjutas upp.



Problem hos Volkswagengruppens mjukvaruföretag Cariad kan innebära att kommande modeller från både Audi, Porsche och Bentley blir försenade. Det uppger anonyma "källor med insyn" för den [tyska branschtidningen Automobilwoche](#).

Enligt uppgifterna till tidningen innebär problemen att Porsches kommande [elektriska Macan](#), och dess systemmodell Audi Q6 e-tron, hotas av förseningar. Båda dessa modeller ska enligt planen lanseras nästa år.

Även Audis kommande flaggskeppsmodell, som baseras på [konceptbilen Grandsphere](#), kommer enligt uppgift nu att skjutas upp till år 2027 – tre år senare än planerat. Även Bentleys planer på att bara sälja elbilar efter år 2030 är hotade.

Enligt Automobilwoche ligger Cariad långt efter schemat med mjukvaran till dessa nya modeller. Problemen ska röra utvecklingen av en 2.0-version av Volkswagengruppens programvara som ska vara kapabel till autonom körning på nivå 4, alltså helt utan mänsklig inblandning i vissa områden.

Nu kommer enligt uppgift en 1.2-version av mjukvaran användas i stället – som även den är försenad.

Källorna till Automobilwoche uppger att förseningarna orsakar frustration hos Audi och Porsche, som redan satt igång med förserieproduktionen av sina nya modeller trots att programvaran fortfarande saknas.

– Hårdvaran är utmärkt. Men mjukvaran saknas fortfarande, säger en källa på Porsche till tidningen.

Det här är inte första gången Volkswagen har problem med mjukvaran till sina bilar. År 2020 kom uppgifter om att lanseringen av VW ID.3 försenades på grund av ett [stort antal buggar i systemen](#).

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Audis lyxiga konceptbil är eldriven och självkörande.



Efter Taycan – nu testkör Porsche nästa elbilsmodell.



Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?

5. Mercedes stäms för dieselfusk.

PUBLICERAT av MIKAEL STJERNA och MATTIAS RABE 12 JUL 2022, KL 18:17.

En konsumentgrupp i Tyskland hävdar att Mercedes medvetet fuskat med avgasreningen.



Det är bland annat Mercedes GLC i 220 d- och 250 d-utföranden som anklagas för att innehålla fusk, det vill säga modeller med OM651-dieselmotor.

Det är Tysklands största konsumentorganisation Verbraucherzentrale Bundesverband, VZBZ, som anklagar Mercedes för att ha installerat speciella komponenter i avgasreningssystemen i [Mercedes GLK](#) och [GLC](#) med dieselmotorn OM651 [som tidigare har varit under lupp](#). Dessa komponenter uppges ha fått ner avgasreningvärdena i körcykeltester. I vanlig trafik var utsläppen dock högre.

Det domstolen i Stuttgart ska avgöra är om Mercedes medvetet har lurat kunder genom dessa avgasreningåtgärder. Om svaret är "ja", riskerar bolaget stora skadestånd. Beslutet kan nämligen bli prejudicerande för alla GLC- och GLK-ägare.

LÄS MER: [Mercedes anklagas för mer fusk i dieselbilar](#)

Twisten berör totalt 50 000 GLC/GLK-ägare och har blivit möjlig [efter det att Tyskland 2018 stiftade en lag som gav konsumentskyddsorganisationer rätt att ta tvister till domstol för enskilda konsumenters räkning](#). Detta för att undvika att höga kostnader ska avskräcka konsumenter från en prövning i domstol.

VZBZ har tidigare företrätt hundratusentals bilägare [i en enorm grupptalan mot Volkswagen](#).

Mercedes menar att anklagelserna är grundlösa och pekar på att samtliga tidigare stämningar har friat Mercedes i liknande tvister.

[Nya Mercedes GLC](#) presenterades för bara drygt en månad sedan. Den inkluderas inte bland modellerna som anses innehålla fuskanordningar. Marknadslanseringen av nya GLC äger rum senare i år.



6. Studie: Elbilen släpper ut lika mycket som en V70.

Publicerat av Carl Södermark 2022-07-11 kl 17:01.

GMC Hummer är en 4,1 ton tung pickup med ett batteripaket på 212,7 kWh. När den körs i USA har den ett koldioxidutsläpp på 212 gram per kilometer.



GMC Hummer är en elbil – men inte så värst miljövänlig.

Nya GMC Hummer EV är som det fullständiga namnet tyder på – en elbil. Trots det har en studie nu kommit fram till att om bilen körs och laddas i USA, så "släpper den ut" 212 gram koldioxid per kilometer (341 g/mile). Det är ungefär lika mycket som en Volvo V70 T5 från 2016 släpper ut under stadskörning.

Vi har tidigare rapporterat om att [köpare av nya GMC Hummer kan få vänta i upp till 17 år](#) innan de får sin bil. Samt att när den väl står levererad på uppfarten kommer den [väga 4,1 ton, med ett batteripaket på 212,7 kWh och kräva utökat körkort](#).

En studie gjord av American Council for an Energy-Efficient Economy (ACEEE) har mätt vad elbilen faktiskt släpper ut om man kör och laddar den i USA. GMC Hummer är en batterielektrisk bil, att den skulle släppa ut någon koldioxid från ett avgasrör är därmed helt uteslutet.

Det handlar om hur elen är producerad. Enligt studien ska 60 procent av elen i USA produceras genom förbränning av fossila bränslen. Med den siffran i åtanke kunde ACEEE räkna ut att GMC Hummer har en "upstream emission", eller utsläpp i tidigare led på 212 gram koldioxid per kilometer.

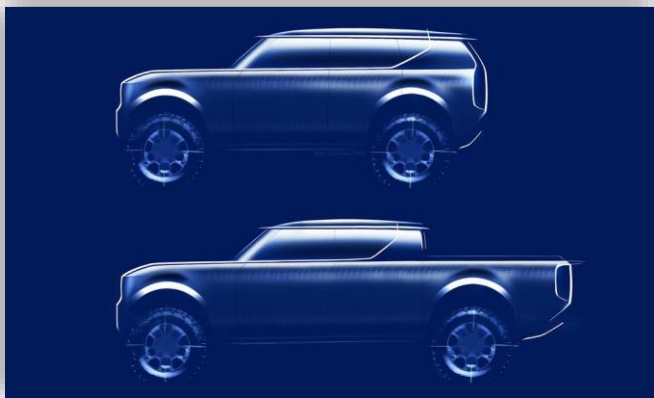
GMC Hummer kommer nog aldrig kallas förnuftig med tanke på den enorma förbrukningen men jämför man med storasystemen Hummer H1 som har ett koldioxidutsläpp på 552 gram per kilometer så är det småpotatis.



Nya GMC Hummer har galet lång väntetid.



General Motors patenterar dubbla laddportar för snabbare elbilsaddning.



Volkswagen ska utmana Tesla Cybertruck, Rivian R1T och Ford F150 Lightning med eldrivna Scout!



GMC Hummer EV väger 4,1 ton – kräver utökat körkort.

7. Här är alla detaljer om Hyundais nya Saab-inspirerade elbil.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 14/07/2022.

Inspirerad av Saab 92 och andra klassiska strömlinjeformade bilar. Nu släpper Hyundai alla detaljer om nya elbilen Hyundai Ioniq 6. Bilen får en räckvidd på hela 61 mil trots ett ganska litet batteri.



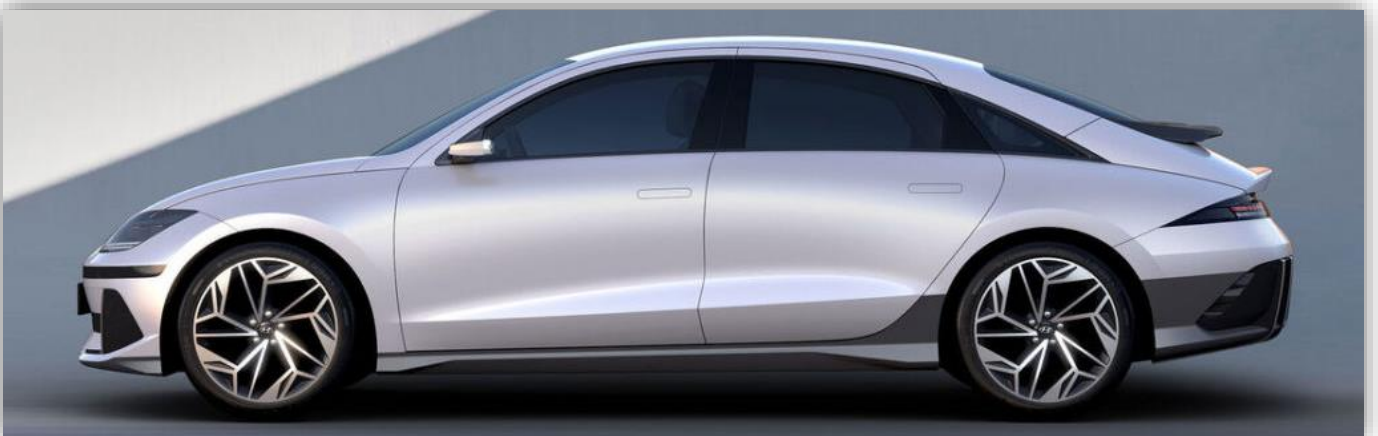
Nu har Hyundai släppt alla detaljer om sin nya elektriska sedan Ioniq 6, som blir en konkurrent till Tesla Model 3. Bilen får en extraordinär design där Hyundai blickat på ikoniska strömlinjeformade bilar som Tatra och Saab 92.

Den hala formen med en luftmotståndskoefficient på 0,21 gör att bilen kommer hela 61 mil trots att batteriet inte är större än 77,4 kWh. Det kan jämföras med Ioniq 5 som kommer drygt 50 mil med samma batteri. Hyundai Ioniq 6 blir en av de mest energieffektiva elbilarna på marknaden. Det finns även ett mindre batteri på 54 kWh.

Ioniq 6 med det större batteriet och långa räckvidden erbjudas med bak- och fyrhjulsdraft, det kommer att finnas en fyrhjuldriven toppvariant med en effekt på 325 hästkrafter. Den bilen gör 0-100 km/h på 5,1 sekunder.

Hyundai vill ge föraren total valfrihet och istället för förinställda lägen för styrning och gaspedal kan du ställa in alla precis som du vill ha det. Ägaren kan "fritt justera styrinsats, motorkraft, gaspedalkänslighet och drivlinjeläge" via infotainmentsystemet.

Ioniq 6 har både 400V och 800V laddning, vilket gör det möjligt att ladda från 10-80 % på bara 18 minuter. Precis som Ioniq 5 finns eluttag som gör det möjligt att ge ström till maskiner och andra elbilar. Bilen blir riktigt lång, 485 centimeter, vilket är något längre än crossovern Ioniq 5.



8. Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid.

Publicerat 7 juli 2022. Text och foto: Stefan Fredrikson.

Prisvärt charmtroll.



LÄSTID: 5 MIN

Vill du ha en 7-sitsig, laddbar bil med god komfort? Då finns det faktiskt inte så många alternativ, lika prisvärda som Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid. Dessutom kör du billigt på eldrift och har låg fordonsskatt.

- **Därför ska du slå till:** En härligt lyxig suv med bra komfort.
- **Detta bara älskar man:** Rymligt charmtroll för stora familjen. Prisvärd!
- **Men detta är uselt:** Aningen klen, inbyggd laddare på 3,3 kW.

Den första generationen Kia Sorento kom till Sverige 2002 och var en ganska hopplös, gammalmodig modell. Ändå tog svenskarna den till sina hjärtan och sedan dess har kärleken till Sorento bara vuxit.

Nu, 20 år senare, kör vi den fjärde generationen Sorento. Kia har varit flitiga och ständigt förbättrat modellen. Dessutom har Kia varit snabba med att införa laddbara modeller, som denna Sorento Plug-in Hybrid.

Trots sin storlek, med 7 sittplatser, känns Sorento pigg. Den sammanlagda systemeffekten på 285 hk och 350 Nm räcker till mer än väl i vardagen. Komforten är utmärkt och bensinförbrukningen måttlig med tanke på en tjänstevikt på nästan 2,2 ton.

Priset för Kia Sorento börjar vid 591400 kronor, vilket ju är en hel del pengar. Men en Volvo XC90 Recharge, även den 7-sitsig laddhybrid, har ett pris från 896000 kronor.

Det är ju inte varje dag som man kan "spara" 300000 kronor, så Kia är kanske inte helt fel ute? Läs vidare så ska vi se om Sorento Plug-in Hybrid är ett bra val för din familj!



Man får med sig halva knattegänget till fotbollsträningen med 7 sittplatser.

Kunglig komfort

Man hinner bara köra en stund för att tre goda egenskaper etableras hos Kia Sorento Plug-in Hybrid. Den är rymlig, väldigt bekväm och känns trots sin storlek pigg.

Väghållningen är inte det minsta sportig utan lite "amerikansk" med mjuka fjädringsrörelser. Känns helt rätt för den här biltypen. På dålig väg kan dock tyngden göra sig påmind och där är inte Sorento lika silkesmjuk i sina fjädringsrörelser.

Trots sin storlek och tyngd känns inte Kia Sorento speciellt stor. Styrkänslan är linjär men lite filtrerad, som den oftast är på bilar med elektriskt styrervo.

Framstolarna är kungligt sköna och varma dagar uppskattar man ventilationen som ingår i paketet Advance Plus. Då ingår även HUD (Head-Up Display), kamera med 360-graders vy och dödvinkelvarning. Den senare funktionen är ganska fiffig då den automatiskt visar en bakåtbild i huvudinstrumentet, antingen på vänster eller höger sida.

I den här utrustningsnivån förmedlar verkligen Kia Sorento en lyxig och ombonad känsla. Den upplevda kvalitetskänslan är mycket hög. Den diskreta LED-belysningen i inredningen gör också sitt till för att förmedla känslan av en modern, laddbar bil.

Liten men stark

En bensinmotor på bara 1,6 liter kan låta lite i en 7-sitsig suvmodell men Kia har turboladdat och dessutom stöttar elmotorn på ett utmärkt sätt. Kraften kommer från två håll men sys ihop på ett utmärkt, helt sömlöst sätt i automatlådan.

Automatlådan går att växla manuellt med paddlarna, om man känner för det. Men automatlådan fungerar fantastiskt fint, helt på egen hand. Så paddlarna blev efter ett tag ganska oanvända.

Det finns olika, tekniska lösningar för att skapa fyrhjulskraft. Volvo XC60 T8 Recharge har en elmotor som bara driver på bakhjulen, vilket gör modellen fyrhjulskraftig enbart när man kör på både el och förbränningsmotor.

Sorento Plug-in Hybrid har däremot en "äkta" fyrhjulskraft där eldrift och bensinmotor gemensamt fördelar kraften till alla fyra hjulen. Det ger trygga vägegenskaper, speciellt vintertid, och god framkomlighet.



Sorento mäter "bara" 4,8 meter i längd och känns smidig i stadstrafiken.

Låg fordonsskatt

Bränsleförbrukningen i Sorento Plug-in Hybrid är måttlig, med tanke på bilens storlek. Men direkt supersnål är den inte, vid en längre etapp på landsväg så hamnade vi på 7,8 l/100 km.

Vid blandad körning i stan, där bromskraften går att utnyttja effektivare, körde vi dock betydligt snålare.

Kan man sköta det vardagliga pendlandet på enbart eldrift – räckvidden anges till 57 kilometer – så sjunker givetvis bensinförbrukningen till nära noll. Räkna dock med en kortare räckvidd i praktiken, är det kallt så kanske man kan hoppas på högst 4 mil.

Möjligheten att köra på ren eldrift, tillsammans med en årlig fordonsskatt på enbart 360 kronor, är två av de viktigaste skälen att välja en laddhybrid. Dessutom förväntar vi oss en måttlig värdeminskning, speciellt nu med ständig brist av laddbara inbytesbilar.

Värmepump saknas

Precis som hos den [mycket populära märkesbrodern Ceed SW Plug-In Hybrid](#) saknar Sorento Plug-In Hybrid värmepump. Tekniken kan liknas vid de luftvärmepumpar man har hemma, som kan alstra både värme och kyla.

Det innebär att Sorento måste starta förbränningsmotorn då och då, för att få värme i kupén. Känns ganska onödigt när man vill köra elektriskt och göra miljön en tjänst.

På tal om det elektriska så laddas batteripaketet på 13,8 kWh med en "ombordladdare" på 3,3 kW. Visserligen behövs det inte så mycket laddeffekt på en laddhybrid, men det känns ändå lite i underkant för en modern modell.

Att ladda från 0 till 100 procent tar 3 timmar och 43 minuter, enligt Kia, via en laddbox. Skulle man ladda via ett vanligt vägguttag med 10A (vilket inte är att rekommendera, på grund av risk för varmgång och brand) tar det 6 timmar.

Högt betyg för Kia Sorento

Då är det dags att summera intrycken av Kias stora charmtroll. Pendlar man inte allt för långt till vardags går det att köra på nästan enbart eldrift. Komforten är kunglig och Sorento känns pigg.

Har man behov av en 7-sitsig, laddbar bil för den stora familjen är Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid ett mycket trevligt alternativ. Eller rättare sagt – det finns inte många alternativ i den här prisklassen.

Ett alternativ, om man är redo att ta steget till en elbil, är [Mercedes EQB 350 4Matic](#) – som vi nyligen testade. EQB är också 7-sitsig, tillsammans med väldigt många andra goda egenskaper. Priserna börjar vid 622.900 kronor och efter 6 månader får man 70.000 kronor i bonus.



Ombonat, lyxigt och funktionellt. Sorento levererar en bra, upplevd kvalitetskänsla.

Båda bilmodellerna är sådana som vi verkligen kan rekommendera för familjer med behov av stort utrymme. Laddhybrid eller elbil – valet är ditt!

Extra läsning om miljöbonus:

Laddhybrider har fått en miljöbonus av staten men reglerna förändrades vid halvårsskiftet. Lite förenklat kan man säga att alla nya laddhybrider som registreras efter 1 juli 2022 får en halverad miljöbonus, maxbeloppet sänks från 45.000 till 20.000 kronor.

Förändringen innebär att miljöbonusen för Kia Sorento Plug-In Hybrid har sänkts från 22.846 till 8.600 kronor.

Men även om miljöbonusen sänkts har Sorento Plug-In Hybrid ändå en relativt låg förbrukning och framför allt låg fordonsskatt (360 kronor). Läs mer om förändringarna i artikeln ["Ska du köpa laddhybrid måste du skynda dig!"](#)

TEKNISKA DATA

Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid 2022

Motor: Rak fyra, turbo, bensen. 1.598 cm³. Toppeffekt 180 hk (132 kW) vid 5.500 rpm, 265 Nm vid 1.500–4.500 rpm. Sexväxlad automatlåda, fyrhjulsdraft. Elmotorn: 67 kW (91 hk), 304 Nm. Sammanlagd systemeffekt: 265 hk (198 kW) och 350 Nm.

Mått: Längd/bredd/höjd 4.810/1.900/1.700 millimeter. Axelavstånd 2.815 millimeter.

Tjänstevikt 2.174 kilo. Bagagevolym VDA 604/1.988 liter. Max dragvikt 1.500 kilo.

Däckdimension 235/55-R19. Batteristorlek: 13,8 kWh.

Prestanda: 0–100 km/h 8,7 sekunder. Toppfart 193 km/h. Bränsleförbrukning 1,6 l/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 38 g/km. Elektrisk räckvidd (WLTP) 57 kilometer.

Pris: Grundpris 591.400 kronor. Pris för denna bil med paketet Advance Plus Panorama: 666.300 kronor.

9. Däckstest: Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6.

Producerat av Karl Cajmatz 12 juli, 2022.

Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 har varit en favorit som kammat hem många däcktestvinst under sin livstid. Nu har den resan kommit till sitt slut, i och med lanseringen av dess efterföljare Asymmetric 6. Vi begav oss till södra [Frankrike](#) för att själva uppleva skillnaden.



Ledstjärnor under utvecklingen av den nya generationens Eagle F1 Asymmetric har varit den stadiga ökningen av vikt, effekt och vridmoment vi ser på bilmaknaden, vilken påskyndats av [elektrifieringstrenden](#).

Eftersom det är upp till däcken att hålla vår tids kvicka kolosser i schack har detta stora implikationer för däcktillverkarna.

Att eldrift blir allt vanligare höjer dessutom avsevärt kraven på två av de tre parametrar som ingår i EU:s standardklassificering av däck: rullmotstånd och bullernivå.

Ingen vill ju förlora sin räckvidd eller elmotorns tystnad till suboptimala däck. Jag återkommer till dessa frågor lite längre ned.

Hur ter sig Asymmetric 6 i regn?

Först ut för mig var nämligen att se hur Asymmetric 5 och 6 skiljer sig i termer av den tredje EU-parametern: våtgrepp, kategorin där det nya däcket har allra högst betyg.

Detta skulle utvärderas både genom att köra runt en bana och panikbromsa i väta.

I bromsgrenen hade jag svårt att uppnå den förkortning av bromssträcka från 90 blås på åtminstone en och en halv meter, som Goodyear säger sig uppnå i snitt.

Måhända att jag inte var tillräckligt bra på att placera en [BMW 5-serie](#) på bromsytan för att resultatet skulle leva upp till den standard som krävs i ett laboratorietest.

När kurvtagning stod på tapeten, och de olika däcken var monterade på en Cupra Formenter, var skillnaden däremot slående.



Karl Cajmatz begav sig ner till Frankrike för att testa nya Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6.

Det kändes som att köra två helt olika bilar, beroende på vilka däck som satt på.

Med Asymmetric 5 är greppförlusten mer progressiv, och däcken kommunicerar hela tiden hur nära gränsen man befinner sig.

De nya däcken släpper mycket mer plötsligt, men först efter betydligt högre belastning.

Det går helt enkelt att köra snabbare med Asymmetric 6 – vi har med ett sportigare däck att göra.

Nu kanske det låter som att Asymmetric 6 får bilen att vilja ta livet av en, men så är det förstås inte.

När det väl släpper börjar det nämligen med understyrning, åtminstone i en så välbalanserad bil som Formentor.

Att bakvagnen håller ett så fast grepp om underlaget är också det som ger upphov till den största skillnaden i hur däcken faktiskt känns.



BMW 5-serie fanns på plats när vi testade Goodyears nya däck.



Skillnaderna var tydligare på Cupra Formentor.

FILM: <https://youtu.be/YpRRvGe5wvQ>.

Flexibilitet: filosofin bakom bättre grepp

Vid upprepade tillfällen påmindes jag om att ett däck inte har större kontaktyta med marken än en handflata.

Det betyder att ett däck som kan öka den kontaktytan vid påfrestningar ger bättre grepp utan att öka rullmotståndet när påfrestningarna upphör.

Sådan teknik introducerades med Asymmetric 3, under namnet Active Braking, men har sedan dess förädlats vidare från inbromsningarnas domän.

Nu får man mer kontaktyta ju mer man bromsar, alternativt gasar eller svänger.

Enkelt i teorin, men att få sådan flexibilitet att fungera med låsningsfria bromsar, anti-spinn och antisladd är, inte helt oväntat, en hel vetenskap.

Däckets förmåga att greppa under extrema påfrestningar testades med både den numera 510 hästkrafter starka [Tesla Model 3 Performance](#) och den lilla leksaken [Audi TTS](#).

Lägre ljudnivå, men framförallt inga maskingevär

För att begränsa däckbullret har man egentligen vidtagit två åtgärder.

Den ena är att fylla däckets med vad Goodyear kallar sin SoundComfort-teknologi, det vill säga ett lager av skummateriell som hindrar ljudvågor från att ta sig från slitbanan till fälgerna och vidare in via chassit till kupén.

Den andra åtgärden rör däckmönstret.

De vinkelräta spåren längst ut på kanterna har gjorts mindre och satts på ett ojämnt avstånd från varandra för att motverka resonans.

Skillnaden i officiell bullernivå är en till två decibel, beroende på hjulstorlek, men skillnaden i ljudets karaktär skiljer sig faktiskt märkbart.

Goodyears däckutvecklare spelade upp en ljudfil där Asymmetric 5 och 6 kontrasterades mot varandra.

Vid den jämförelsen låter det nya däckets mest som vanligt brus, medan ljudet från det gamla har lite maskingevär över sig.



Vi körde för kung och fosterland i Tesla Model 3 Performance.

Minskat rullmotstånd och bättre aerodynamik

Samma sak som möjliggör ökad kontaktyta vid påfrestningar, alltså en elastisk gummiblandning, bidrar till lägre rullmotstånd överlag.

Nyckeln är att få materialet att greppa utan att förlora energi i form av värme. Även däckmönstret spelar så klart sin roll.

Asymmetric 6 har också gjorts lättare än sin föregångare och minskar således ett fordon's ofjädrade vikt.

Vidare har det nya däckets blivit mer aerodynamiskt.

Mönstret går inte ut lika långt på kanten, dekorationen på däcksidorna har slipats ned och kanten mot fälgen har krympts för att minimera turbulens



Vi fick även ratta en Audi TTS.



Vad tycker moder jord om Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6?

Andelen förnybara material i gummiblandningen har ökat trefaldigt jämfört med Asymmetric 5.

Det gynnar i och för sig främst möjligheten till hållbar framställning av däck, eftersom det inte oskadliggör partiklarna som ändå frigörs i samband med slitage.

På den fronten handlar det mer om att få däcken att räcka längre.

Den saken har Goodyear jobbat på sedan några år tillbaka, för att nu anse sig vara jämbördiga med däckfabrikören de hänvisar till som *“sina franska kollegor”*.

Vad tycker vi om det nya däcket?

Såvida man inte är professor i däckkonometri kan man förstås inte dra några avgörande slutsatser efter isolerade tester av ett och samma däck.

Att Goodyear har kommit långt med att förbättra våtgreppet från sin redan hyllade föregångare är det enda som är riktigt uppenbart.

I övrigt kan jag mest bara konstatera att Goodyear verkar ta alla aktuella utmaningar som rör däckutveckling på största allvar.

Det ska bli intressant att se vilka bilmodeller som kommer att få däcket monterat som standard.

[Se om Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 finns i rätt dimensioner för din bil!](#)



Karl Cajmatz



10. Gordon börjar med eldrivna kylleveranser.

Producerat av ROGER ÅBERG 2022-07-13 kl 11:00.

Trevligare matleveranser i stan.



Gordon är ett leveransföretag och nu har man börjat testa en eldriven kylbil som är gjord för att leverera kylda och frysta matleveranser i stan. Tanken är att testa den i Stockholm under sommaren och att sedan ersätta alla de kylbilar man har i dag som är fossildrivna med denna, i alla fall i stadsmiljö.

– Vår nya eldrivna kylbil har en räckvidd som klarar runt 75 hemleveranser i citymiljö på en laddning. Dess storlek gör den perfekt för hemleveranser i city då den är liten nog för smågator och trånga parkeringar, samtidigt som den har lastkapacitet på hela ett ton, säger Elion Najim, Fleet Manager på Gordon Delivery.

Fordonet är framtaget av Svenska [e-tron](#) som gör olika typer av elektriska fordon för olika arbetssituationer. E-trons fordon finns i olika versioner som går mellan 30 och 70 km/h, de som går långsammare behöver endast ha elmopedkort för att köras.

Efter testperioden kommer man att beställa ytterligare 20 elkylbilar som ska rulla i Stockholm, Göteborg och Malmö. Man har som mål att ha 30 procent eldrivna leveranser i slutet av året.



Roger Åberg



11. Nu införs pristak för bonusbilar.

Publicerat av Anders Nilsson 2022-07-13.

Får max kosta 700.000 kronor.



Nu har det planerade pristaket för bonusbilberättigade elbilar införts.

Förra månaden meddelade regeringen att ett pristak för elbilar ska införas, om man ska vara berättigad bonus från staten. Nu har pristaket införts, men även gränsen för när en bil har rätt till bonus har sänkts.

I början av juni kom [beskedet från regeringen](#) att man hade klubbat igenom ett kommande pristak på elbilar, om man ska vara berättigad någon bonus från staten. Nu har pristaket införts.

Pristaket, som infördes 12 juli, innebär att en ny elbil max får **kosta 700.000 kronor**. Är prislappen högre än så, får man helt enkelt ingen bonus. Priset som ska gälla är det nypris som Skatteverket fastställer i sina föreskrifter.

Nivåerna för när man är berättigad bonus sänks

Även gränsen för när en bil är berättigad till en bonus, sänks från 60, till 50 g/km. Det innebär att det blir sänkt bonus för alla bilar som släpper ut koldioxid. Man utgår från 20 000 kronor, och sedan drar man bort 300 kronor per gram koldioxid som bilen släpper ut. Därmed blir bonusintervallet för fordonen mellan 19 700 och 5 000 kronor.

En annan justering som görs, är att den så kallade 35-procentsregeln tas bort. Det innebär att bonusen ska beräknas på samma sätt för både företag och privatpersoner. Den försäkringen om tidigare har krävts, har tagits bort.

Blir ännu strängare 2023

Något annat som är intressant, är att klimatbonusen för gasbilar fortsatt är 10 000 kronor. Detta är oavsett hur mycket koldioxid bilen släpper ut.

Nästa år är det tänkt att reglerna ska bli ännu mer stränga. Bland annat föreslås det att den maximala bonusen för laddhybriden bli hälften jämfört med idag. Även den maximala bonusen man kan erhålla för elbilar rekommenderas minska till 50 000 kronor.

	2021	2022	2023
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO2 gram/km)	60	50	50
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid (kr)	45 000	20 000	10 000

Källa: Regeringskansliet

Relaterade artiklar:



Klart: Pristak för bonusbilar.



Delade åsikter om sänkta bonusnivåer.



Klart: Riksdagen röstade för strängare bonus-malus.



Nya regler kring bonus-malus senareläggs.



12. Stora försäljningsraset för Renault till följd av Rysslands invasion.

Publicerat 2022-07-12, 11:27 av Jan Stepan.

Renault har drabbats rejält av den ryska invasionen i Ukraina. Den franska tillverkaren rapporterar väldigt låga försäljningssiffror till följd av att man drog sig ur Ryssland.



Renault dröjde med att helt stänga ner produktionen i Ryssland.

Renault rapporterar om en rejäl nedgång gällande försäljningen under det första halvåret. Efter att den franska tillverkaren fick stänga i Ryssland, som är Renaults näst största marknad, så sjönk försäljningen med hela 29,7 procent jämfört med samma period förra året.

Renault har fått en hel del kritik riktad mot sig sedan tidigare i år då tillverkaren dröjde med att helt stänga ner produktionen i Ryssland. Först i maj valde man att ge sig av helt, drygt två månader efter att Ryssland invaderat Ukraina.

Renault meddelar i samband med de dystra försäljningssiffrorna att man nu säljer sin majoritetsandel (67,69 procent) i ryska AvtoVAZ, som äger bilmärket Lada. Köparen blir ryska vetenskapsinstitutet, däremot har Renault en sexårig option på köpet och kan därmed välja att köpa sina andelar tillbaka.

Tillverkaren meddelar att även bristen på vissa delar, som exempelvis halvledare, är anledningen bakom raset. Renaults operativa chef Fabrice Cambolive tror dock på bättre dagar och meddelar att produktionen av halvledare borde öka under det andra halvåret.



Nissan blir kvar i Ryssland – men förlänger produktionsstopp.



Renault kan bryta ut elbilarna – och bilda nytt, börsnoterat företag.



Renault pausar produktionen av Megane E-Tech Electric.



Renault kan lansera "världens viktigaste elbil" i Europa – så billig blir den.

13. Skattechock på diesel och bensin: Stor höjning efter valet.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 13/07/2022.

Tre veckor efter valet i september ska skatten på bensin och diesel höjas med 1,31 kronor per liter. Nuvarande skattelättnad är bara tillfällig – för att förlänga sänkningen måste riksdagen extrainkallas i sommar. – Vad vi vet idag så blir det en höjning från 1 oktober, säger Jessica Alenius, vd på Drivkraft Sverige till Carup.



De höga priserna på bensin och diesel i Sverige har satt fart på inflationen och grävt djupa hål i plånboken hos många. Lantbrukare, åkerier och butiker får högre kostnader och höjer priserna på mat och andra varor. Arbetsresorna har blivit 1000-tals kronor dyrare för många svenskar.

Tre veckor efter valet den 11 september ska skatten på bensin och diesel höjas med 1,05 kronor per liter plus moms. Det innebär en höjning med 1,31 kronor per liter vid pumpen för både diesel och bensin. Skattesänkningen som gjordes 1 maj i år är endast tillfällig till och med 30 september och idag finns inga förslag, promemorior eller ändringsbudgetar från regeringen om att sänkningen ska fortsätta. Att en ny regering ska hinna tillträda efter valet och ändra på skatten innan 30 september är högst osäkert.

– Det vi vet idag är att det är en tillfällig skattesänkning, och att drivmedelsskatterna ska justeras tillbaka till vad som gällde innan. Vad vi känner till idag så blir det en höjning från 1 oktober med 1,05 kronor plus moms, säger Jessica Alenius som är vd för branschorganisationen Drivkraft Sverige som företräder drivmedelsbolagen i Sverige.

Drivkraft Sverige tillstyrkte den tillfälliga sänkningen i sin remiss i våras, och är inne på att regeringen och dess samarbetspartier bör överväga att förlänga sänkningen efter den 30 september.

– Med tanke på att vi redan har relativt höga drivmedelspriser och att det geopolitiska läget kan vara instabilt även efter 1 oktober bör man fundera på om det är rätt läge att höja skatten till den tidigare nivån.

För att en förlängning ska kunna ske måste finansutskottet bereda frågan och riksdagen fatta ett beslut. Men just nu har riksdagen sommarledigt och återsamlas inte förrän 27 september, tre dagar innan bränsleskatterna höjs. Med bara 10 veckor kvar till skattehöjningen talar mycket för att höjningen slår igenom. Ledamöterna har visserligen beredskap för extra beslut under sommaren, men idag finns inget sådant planerat.

– Det finns inga sammanträden inplanerade och det ligger inget i pipeline som vi har hört, säger Ann-Charlotte Thunved, föredragande på riksdagens Finansutskott, till Carup.

Hittills har finansminister Mikael Damberg eller andra politiska företrädare inte gett några besked om vad som ska hända när den tillfälliga sänkningen löper ut om 10 veckor. Carup har sökt pressansvariga hos finansminister Mikael Damberg, men de har inte återkommit.

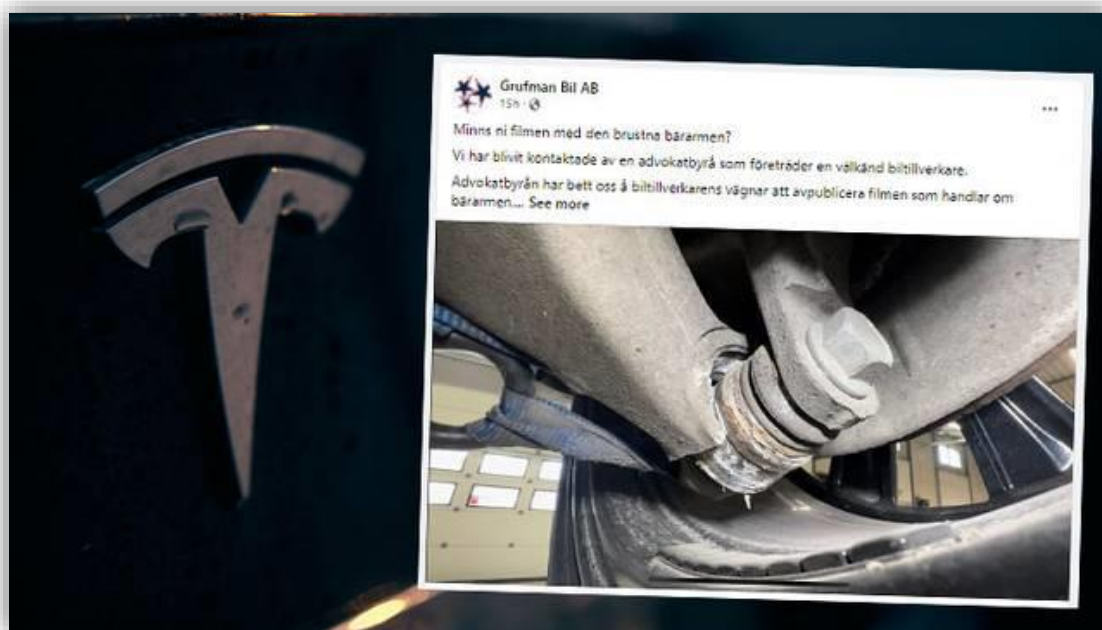
NyTeknik

14. Teslas advokater hotar svensk bilverkstad för filmpublicering.

Publicerat 2022-07-12 kl 13:24.

Av Anders Frick.

Bilverkstaden i Järfälla publicerade en film med en Teslabil som hade brusten bärarm. Nu tar verkstaden ned filmen efter att ha blivit kontaktade av Teslas advokatbyrå.



Brustna bärarmar är ett känsligt ämne för Tesla. Bilar av modellerna S och X från 2017 och tidigare har haft felaktig konstruktion och materialval av flera länkar (samma sak som bärarm). Felet är så allvarligt att kinesiska myndigheter för två år sedan tvingade Tesla att återkalla omkring 30 000 äldre Teslabilar för att åtgärda problemet.

I Sverige rullar dock fortfarande många Teslabilar med äldre konstruktioner – och en av dem, en Tesla Model S från 2016, drabbades nyligen av brusten bärarm. Bilägaren tog till spännband för att kunna förflytta bilen till verkstaden, Grufman bil i Järfälla.

En medarbetare på Grufman filmade Teslabilen och publicerade sedan på sociala medier, med uppmaningen till Tesla att ”fixa er skit nu innan någon dör!”.

”Tesla har fortfarande inte valt att göra en återkallning på dessa bärarmar trots att de är livsfarliga. Bilar kan åka av vägen och folk kan bli skadade av att Tesla ignorerar problemet. Detta måste lösas nu”, sa medarbetaren i filmen, som blev Grufmans mest sedda Youtube-film någonsin.

”Syftet att skapa uppmärksamhet”

Uppmaningen togs inte väl emot av Tesla, som bad sin advokatbyrå att kontakta Grufman för att avpublicera filmen om bärarmen. Advokatbyrån skriver bland annat följande:

”Dessa felaktiga påståenden och det budskap som förmedlas har givits stor spridning vilket dels innebär skada för [vår klient], dels riskerar att vilseleda konsumenter”, samt:

”Det framstår vidare för [vår klient] som uppenbart att användningen av [vår klients] varumärke i inläggen synes vara motiverad av syftet att skapa uppmärksamhet kring verksamheten vid Grufman Bil AB vilket skulle innebära att Grufman Bil AB otillbörligt göra bruk av [vår klients] renommé för egen vinning”.

Grufman tog därför beslutet att avpublicera filmen. Grufman förklarar själva sitt beslut i ett Facebookinlägg:

”Det är lätt att hamna i ett läge där det blir ett självändamål att skaffa likes och ryggdunkar. Dit skall vi aldrig komma. Målet med våra filmer är i grunden att våra tittare skall *lära* sig något, och eventuellt skratta lite. Av den anledningen avpubliceras nu filmerna om bärarmen på alla sociala plattformar, dels för att nyhetsvärdet med att ha filmerna kvar är lågt, dels för att vi eventuellt kan hamna i en juridisk knipa som kostar onödig tid och pengar (även om vi sannolikt har rätt), dels för att ansvariga myndigheter redan huggit på bollen och förhoppningsvis tar den vidare och slutligen så har gemene man fått upp ögonen att problemet finns och kan vidtaga adekvata åtgärder på sitt fordon.”

Läs mer: [Rapport sågar e-bränslen – anser att eldrift är överlägset.](#)



Anders Frick

RELATERADE ARTIKLAR:

[Nu körs robottaxi i kommersiell drift.](#)

[Rapport: Toyota leder loppet mot solid state-batterier.](#)

[Kina förbjuder Teslabilar i badort – oro för spioneri.](#)

15. Har du råd att köpa den här bilbyggsatsen?

Publicerad av Karl Cajmatz 13 juli, 2022.

Den här bilbyggsatsen kostar 250 000 pund, det vill säga en bra bit över 3,1 miljoner kronor. Varför? Därför att den råkar vara en Aston Martin DB2, dessutom den första riktiga produktionsbil som Aston Martin byggde under David Browns ledning.



Bilbyggsats är kanske att ta i. Det rör sig om en bil som har plockats isär, renoverats bit för bit, och förberetts för ihopmontering på grund av att den är så speciell. Nästan alla delar som behövs för att bygga upp bilen ingår.

Historien om Aston Martins första DB2

År 1950 började historien om Aston Martin på allvar. David Brown, vars initialer fortfarande ger namn åt [märkets flesta modeller](#), hade börjat bli varm i kläderna.

Efter det totala misslyckandet med sin första bil, DB1, hade han förvärvat Lagonda och på så vis fått med sig W.O. Bentleys raka sexa och designern Frank Feeley, som utgjorde viktiga ingredienser till DB2.

Ämnet för den här artikeln har chassinummer LML/50/11 och var den första av sju bilar som producerades 1950. Den ska ha beställts av en bilhandlare i Palm Beach, men använts av självaste Dan Brown innan den levererades.

Bilhandlaren körde DB2:an en kort tid innan han gjorde vad han var bäst på och sålde den vidare. Den nya ägaren var racingamatören David Hirsch, som kom att ställa upp i den första upplagan av Sebring 12-timmars år 1952.

Hirsch fortsatte att ställa upp i tävlingar under några år innan åldern gjorde sig påmind och bilen föll av radarn. När den dök upp på nytt var det med en ny drivlina och efter ett antal omlackeringar.

Bilköparguiden

16. Officiellt: Världens dyraste bil såld för 1,4 miljarder kronor.

Publicerad 23 maj 2022.

Det byggdes bara två Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé och nu har en av dessa sålts. Priset blev svindlande 1,4 miljarder kronor! Därmed är det världens i särklass dyraste bil. Mercedes ska placera pengarna i en miljöfond.

**LÄSTID: 3 MIN**

När man pratar om "världens dyraste bil" så brukar det oftast handla om en Ferrari 250 GTO från 60-talet. Eller möjligtvis en klassisk Bugatti som bytt ägare i hemlighet.

Då har det handlat om bilar för några hundra miljoner kronor. Summor som gör att de nya ägarna oftast föredragit att vara anonyma.

Så verkar det även vara den här gången, när Mercedes bekräftar ryktena om försäljningen av en 300 SLR Uhlenhaut Coupé från 1955, men inte avslöjar något om den nya ägaren. Bilen är en av två tillverkade och den såldes för 135 miljoner euro, cirka 1,4 miljarder kronor med dagens valutakurs!

Är det Bernie Ecclestone?

Försäljningen genomfördes av Mercedes och auktionsföretaget [RM Sotheby's](#) den 5 maj i Mercedes museum i Stuttgart, som då hölls stängt. En handfull noggrant utvalda bilsamlare – färre än 10 – flög in med sina privata jetplan och bjöds på lunch, sedan startade budgivningen.

Bilen ifråga har chassinummer 0008/55, den andra bilen som byggdes under överinseende av motorsportchefen Rudolf Uhlenhaut.



Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé tillverkades bara i två exemplar.

Köparen påstås vara en engelsk motorsportprofil, uppger försäkringsbolaget Hagerty, och då blir det svårt att undvika den forna F1-chefen Bernie Ecclestone. 91-åringen har länge odlat ett stort intresse för klassiska bilar, inte minst de med en treuddig stjärna i fronten. Bernie Ecclestone har dessutom "råd", då hans förmögenhet sägs ligga på över 30 miljarder kronor.

Svensken Ola Källenius, koncernchef för Mercedes-Benz Group AG, berättar att köpesumman för den unika samlarbilen ska gå till forskningsfonden "Mercedes-Benz Fund":

"Med 'Mercedes-Benz Fund' vill vi uppmuntra nya generationer att följa i Rudolf Uhlenhauts innovativa fotspår och utveckla ny fantastisk teknik, särskilt sådan som stöder de kritiska utsläppsmålen för koldioxid och resursbevarande metoder," sa Ola Källenius i sin kommentar. En del av pengarna i fonden ska gå till stipendiat till forskarstudenter.

En måsvinge bara till skalet

Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé W196S tillhör en exklusiv grupp tävlingsbilar – kallade för "Silverpilarna" – som tillverkades under 1954–1955. Några var coupémodeller med de klassiska måsvingarna och en del var öppna roadsters.

Ytligt sett såg 300 SLR Uhlenhaut Coupé ut som en "vanlig" Måsvinge 300 SL, som bilarna kallades på grund av sina speciella dörrar. Men i själva verket var 300 SLR en renodlad racebil med all tänkbar, avancerad teknik som fanns på den tiden. Lättviktsmaterial höll nere vikten till strax under 1.000 kilo.

Istället för den vanliga, raka sexan som Mercedes brukade använda så hade 300 SLR Uhlenhaut Coupé en rak åttacylindrig motor på 3,0 liter. Toppeffekten angavs till 310 hk, en imponerande siffra på den tiden. Mercedes använde inte skivbromsar, som Jaguar nyss infört, utan hade jättelika invändiga trumbromsar.

Silverpilarna var extremt framgångsrika och Juan Manuel Fangio blev mästare i dåtidens Formel 1 både 1954 och 1955. Stirling Moss vann klassiska landsvägsloppet Mille Miglia i maj 1955 och en månad senare var Mercedes Silverpilarna uppställda för det som såg ut som en säker seger i 24-timmarsloppet i Le Mans.



83 personer dog i Le Mans

Men de som kan sin motorsporthistoria vet att Le Mans, 11 juni 1955, bara är ihågkommen för en sak. Den fruktansvärda olycka som orsakades av Pierre Leveghs Mercedes 300 SLR.

Pierre Levegh körde in i långsammare bilar som var på väg att tanka och flög i 240 km/h upp på en jordvall mellan startrakan och huvudläktaren. Hans Mercedes for som en projektil genom åskådarleden, 83 personer dog och över 150 skadades. Även Pierre Levegh omkom. Det var och är fortfarande den värsta olyckan någonsin inom motorsporten

Som en konsekvens av detta drog sig Mercedes ur all motorsport under mer än 30 år. En bidragande orsak till att just Silverpilarna från 1954 och 1955 är så högt värderade, då de var de sista racebilarna som Mercedes tillverkade under en mycket lång tid.

[Läs mer om världens dyraste bil på Mercedes specialsajt för 300 SLR Uhlenhaut Coupé.](#)



Motorsportchefen Rudolf Uhlenhaut gav namn till de ovanliga racebilarna.

17. Klassiskt bilmärke: Goliath.

Publicerat 25 oktober 2010.

Likheterna mellan Goliath och Maybach är inte stora men de finns. Båda märkena har levt två gånger och båda har byggts, och byggs i viss mån fortfarande, i Tyskland. Men medan Maybach stod för superlyx spelade Goliath på andra planhalvan, dock inte alldeles utan förtjänster.



Goliath Tiger 1100 1959 är en unik tvåsitsig 61 hk sportkupé.

De första Goliath-bilarna byggdes 1931 och var tre- och fyrhjuliga varuvagnar. Samma år kom också en trehjulig personvagn, men den tillverkades bara till 1933 då firman åter lade all kraft på att bygga lätta distributionsvagnar.

År 1950 återupptogs personbilstillverkningen. Goliath ingick i Doktor Carl F. Borgwards bilimperium i Bremen och den första efterkrigsmodellen var en riktigt intressant liten bil.

Visst, det var ingen stor vagn men de tekniska specifikationerna var intressanta. Modellen kallades GP 700, vilket ju onekligen var löftesrikt.

Siffrorna syftade förstas på cylindervolymen, som var 688 cc, och GP, för Grand Prix, antydde att bilen var snabb.

Det var den inte. Med sin tvåcylindriga lilla tvåtaktare toppade en Goliath en fin dag precis 100 knutar. Att ta sig dit tog två minuter.

Ändå var motorn 24 hästkrafter stark – det var nästan tre gånger så mycket som i den samtida Lillcittran, som dock var väsentligt lättare men inte lika snabb. Goliath-bilen var inget lättviktsbygge. Tom vägde bilen 940 kilo och med fullt lass 1 315 kilo.



Goliath GP700 1950-55.

Goliath-bilarna var framhjulsdrivna, precis som tvåtaktskamraten Saab, och var redan från början fyrväxlade med rattspak. Standardkarossen var en täckt tvådörrars men åren 1951 och 52 byggdes också ett antal småeleganta cabrioletter.

Från januari 1952 salufördes även en kombiversion. Modellserien byggdes fram till 1957.

Märkets piffigaste modell presenterades 1951 och kallades GP 700 Sport. Dess utseende hade avsevärda likheter med Porsche 356, vilket säkert inte var någon slump.

Denna sportcoupé byggdes i ett fåtal exemplar och visades, bland annat i Stockholm, mest för att göra reklam för Goliaths direktinsprutning, som tillsammans med den vindslippriga karossen resulterade i en toppfart runt 120 km/tim.



Goliath Sport 1951-53.



Goliath 900 1955-57.

Bytte namn till Hansa

Bensininsprutningen var något Goliath ville satsa på och redan i slutet av 1951 levererades en del vanliga 700-bilar med insprutning och kallades då 700 E, för Einspritzung.

Fram till 1957 byggdes Goliath med denna motorstorlek, men 1955 hade firman lanserat en modell med större motor, en 886-kubikare som kallades 900 E och var 40 hästar stark.

Betänk att Volkswagen vid denna tid stoltserade med sin 34-hästare. Betänk också att Goliath hade motor med insprutning och drivning fram – vilken av dessa bilar låg i framkant på utvecklingen? Just det, inte märket som överlevde.



Goliath GP 1100 1957-58.



Goliath Jagdwagen Typ 34 1957-60.

Medan de hittills nämnda modellerna varit tvåcylindriga tvåtaktare kom 1957 en helt ny serie Goliath-bilar. De såg ungefär likadana ut som föregångarna men hade fyrcylindriga fyr-takts-boxermotorer!

Lättmetallmotorn hängde här framför de drivande framhjulen. Även denna serie byggdes i sedan- och kombiutföranden, men istället för en cabriolet erbjöds de ivriga köparna en fräsig liten coupé.

Motorerna var på 1 100 kubik och gav 40 respektive 55 hästkrafter, med en respektive två förgasare. Insprutandet hade man lagt ner.

Av skäl som förlorat sig i historiens dunkel bytte Goliath 1958 namn till Hansa 1100. Varken tekniskt eller estetiskt var det någon större skillnad mot föregångaren. Kritiker menar dock att Hansa-bilens konstigt svängda blanklister inte precis gjorde bilen vackrare.

Sista Hansa-modellen hette också 1100 och var en ganska trivsamt bil med hyfsat hög byggkvalitet. Den serien byggdes från augusti 1959 till sommaren 1961 då hela det en gång så fina Borgward-imperiet störtade samman.



Hansa 1100 Coupe.



18. GP-racen som är hotade.

Publicerat av Anna Andersson 19 juli, 2022, kl. 09:44.

Det är raceweek och dags för Frankrike GP i F1 2022. Detta kan bli det sista GP-loppet på Paul Ricard.



Verstappen, Hamilton och Räikkönen på pallen efter Frankrike GP i F1 2018.

Många av er kommer inte ens att skaka på huvudet, för Paul Ricard är en bana som få älskar. En bana med flera hektar avåkningszoner, utan naturliga grusfällor eller murar. En bana byggd för att testa bilar, där det går att hitta närmare 180 olika bansträckningar mellan 825 meter och 6 km långa.

Men det som är oroande är att det är fler klassiska lopp som ännu inte har något kontrakt för 2023, bland annat Monaco, Frankrike, Österrike och förarfavoriten Spa-Francorchamps.

– Spa får inte försvinna. Det är en fantastisk bana och jag vet inte en enda förare som inte älskar den banan, säger Sebastian Vettel, Aston Martin, till motorsporttotal.com.

Max Verstappen, Red Bull, håller med:

– Spa är min favoritbana, det är en fantastisk bana för en F1-bil med det flytet som den har genom de snabba kurvorna.

Det finns ingen kalender för F1 2023, men 20 lopp är bekräftade och F1 räknar med max 24 GP under 2023. Dessutom pratas det om Sydafrika och en stadsbana i Nice. Här kan du se listan över [VM i F1 2023](#).

– Jag har hört en kommentar från Stefano Domenicali (F1:s chef) och han sa i princip att Frankrike förtjänar ett Grand Prix, det tycker jag också om inte annat för att ordet Grand Prix är franskt, säger Esteban Ocon., Alpine

– Och om det inte fungerar på Paul Ricard så kan vi hitta en annan bana där vi kan köra Frankrike GP.

En sekvens från FrankrikeGP i F1 2021:



FILM: <https://twitter.com/i/status/1548994410246979592>.

Frankrike GP i F1 2022 – alla tider:

Fredag:

Träning 1 kl 14.00

Träning 2 kl 17.00

Lördag:

Träning 3 kl 13.00

Kval kl 16.00

Söndag:

Frankrike GP i F1 2022 kl 15.00

Precis som vanligt kan du följa samtliga pass i [F1-live](#) på målservice, med tider och mästerskapsställning, resultat och liknande. Under kval och race så är jag med och kommenterar live.

Korta nyheter

Hos Aston Martin fortsätter problemen och teamet funderar nu över om det är dags att släppa årets säsong och fokusera helt på 2023.

– Det är ett svårt beslut. Vi vill naturligtvis inte avsluta året i den situation som vi befinner oss i just nu, men samtidigt får detta inte påverka nästa säsong, säger stallchef Mike Krack till motorsporttotal.com.

MOTORNYTT

– Uppdateringarna har fungerat, de har tagit oss framåt, men steget är inte tillräckligt stort och vi har heller inte löst det grundläggande problemet.

När det gäller Sebastian Vettel vill teamet absolut fortsätta att arbeta med honom, men de räknar inte med att det blir något beslut förrän F1 har startat om efter sommarlovet som pågår under augusti.

Enligt Fernando Alonso är Formel 1 fortfarande för tråkigt. Han anser att det bara är två team och fyra förare som kan vinna.

– F1 är för förutsägbart. Det handlar om Ferrari och Red Bull. Det är bara Charles Leclerc, Carlos Sainz, Max Verstappen och Sergio Perez som kan vinna, säger han till [NOS](#).

– Jag vet inte någon annan sport som det är så i.

Nåja han har antagligen inte ägnat allt för mycket tid åt fotbollens Champions League där Real Madrid har vunnit fem av de tio senaste upplagorna...eller så glömde han bara bort det....

Skriver de med en liten ögonblinkning eftersom Alonso är ett stort fan av just Real Madrid.

Är Ferrari och Red Bull nu på samma nivå? Läs gårdagens [F1-blogg](#) om just det ämnet, samt om Felix Rosenqvists första pallsuccé för McLaren.

SLUT