



Jaguar E-Type V12 Roadster Commemorative Edition (Series III) 1974.

1. Dyrare köra elbil än bilsbil.
2. Nissan-chef ser inget slut på halvledarbristen.
3. Nissan storsatsar på el.
4. BMW:s nya monster-SUV: Rekordstark och lyxig.
5. Nya Suzuki S-Cross officiell.
6. Sexhjuliga hyperbilen som utmanar Koenigsegg.
7. Provkörning: Porsche Taycan Cross Turismo 4.
8. Test: Pininfarina Battista.
9. Tanka HVO100 i dieselbilen: Detta ska du tänka på.
10. Swedac stoppar Dekra som tvingas stänga alla besiktningstationer.
11. Schenker köper svenska Volta Trucks ellastbilar för miljarder.
12. Royal Enfield.
13. Klassiskt bilmärke: Studebaker.
14. Galet race ger galen VM-final.

1. Elpriscocken: Dyrare köra elbil än bilsbil.

Av Maths Nilsson.

29 November, 2021.

Elpriset slår rekord och gör det chockdyrt att ladda elbilen hemma. Laddar du när det är som dyrast är vissa elbilar just nu dyrare att köra än en bils- eller dieselsbil.



När det är som dyrast kostar en kilowattimme el sex kronor inklusive skatter och moms. De törstigaste elbilarna kan kosta omkring 20 kronor milen om du laddar när det är dyrast.

Elpriset slår alla tidigare rekord och det har aldrig varit dyrare att ha rörligt elpris. När det var som dyrast i går kväll kostade en kilowattimme 4,34 kronor i Stockholm på den [nordiska elbörsen Nordpool](#).

Till det ska läggas elbolagens påslag, skatter och moms. Det innebär att du kan få betala omkring sex kronor för en kilowatt om du har rörligt elpris per timme när allt är inräknat. Till det ska läggas fasta elavgifter som inte påverkas av din förbrukning.

Ingen billig laddning just nu

Den som har en elbil har vant sig vid att kunna ladda billigt hemma. Det brukar vara betydligt billigare att köra på el än på bensin och diesel. Men laddar du när det är som dyrast är de större och mest energislukande elbilarna just nu dyrare än en bil med förbränningsmotor.



Den elektriska Volvo XC40 kan vara dyrare att köra än en bensindriven när elpriset slår rekord.

500 kr för full laddning i värsta fall

Att ladda batteriet fullt kan kosta över 500 kronor när priset är som högst. I ett normalläge brukar det kosta omkring 100 kronor. Dessutom drar elbilen betydligt mer energi när det är minusgrader ute.

Dels går det åt mycket energi för att värma kupén, dels vill drivlinan ha mer ström när det är kallt och du använder vinterdäck. Dessutom brukar det vanligen gå åt 10 procent mer elektricitet för att ladda än vad batteriet laddar upp med.

Upp till 20 kr per mil för el

[En större elbil drar ofta över tre kWh per mil vid landsvägskörning på vintern.](#) Startar du elbilen när det är kallt och endast kör en kort sträcka blir förbrukningen ännu högre. Det innebär att elen till elbilen kan kosta närmare 20 kronor per milen om du laddar när det är som dyrast. Den som har elbil gör klokt i att ladda när spotpriset på el är som lägst, men även under lågpristid har elen närmast sig fyra kronor per kilowattimme inklusive skatt det senaste dygnet.

Trots att bensin och diesel är rekorddyra och kostar 17,79 respektive 19,62 kronor per litern kan bilar med förbränningsmotor just nu vara billigare än elbilar att köra. En Volvo XC40 drar omkring 0,75 liter per mil verklig förbrukning. Det ger en milkostnad på 13 kronor, medan den elektriska XC40 ofta drar över tre kilowattimmar per mil. Med de extrema elpriser just nu är det inte givet att elbilen är billigast att köra.



Maths Nilsson

2. Nissan-chef ser inget slut på halvledarbristen.

AV HUGO ENGSTRÖM 2021-12-06 KL 19:30.

Delvis på grund av nya covid-19-varianten omikron.



Halvledarbristen ser inte ut att vara på väg någonstans. Nissan-chefen Makoto Uchida säger att den nya covid-19-varianten omikron kan förvärra situationen ytterligare, han säger detta till BBC "Jag kan inte ge ett datum [för när bristen kan tänkas vara över]. Denna nya varianten kan pressa fram tiden ytterligare, så hur vi reagerar nu kommer att vara avgörande."

Vissa chip-fabriker var tvungna att stängas när pandemin startade i början av 2020, och ännu är inte balansen mellan tillgång och efterfrågan återställd. Samtidigt som fabrikerna stängde ökade efterfrågan av chip och komponenter, något som förvärrade situationen ännu mer.

Japan har stoppat inflygningar från utlandet som svar på omikron-varianten som först upptäcktes i Sydafrika.

Uchidas kommentarer om halvledarbristen kommer i samband med att Nissan visar upp sin plan för fordons elektrifiering, som inkluderar 23 elektrifierade modeller till 2030 och att 75 procent av företagets europeiska försäljning kommer att vara elfordon till 2026.



3. Nissan storsatsar på el – visar tuff utmanare till Tesla Cybetruck.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-06, 16:30.

Nissan investerar 241 miljarder i elektrifiering och ska lansera 15 elbilar fram till 2030. Det förhandsvisas med fyra nya konceptbilar.



Konceptbilarna Nissan Max-Out, Surf-Out och Hang-Out är en förhandstitt på Nissans (inte helt) elektriska framtid.

2030 ska hälften av Nissans globala försäljning vara elektrifierad, ett begrepp som kan innefatta allt från mildhybrider till batterielbilar. Ett lågt satt mål, kan tyckas, när konkurrenter som [Volvo istället siktar på att vara helt elektriska](#) till dess.

Fram till dess ska man i alla fall lansera 23 nya "elektrifierade" modeller, varav 15 elbilar. Som en förhandstitt på några av dessa visar man nu även upp fyra elektriska konceptbilar: pickupen Surf-Out, familjebilen Hang-Out och sportbilen Max-Out.

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

Nissan Surf-Out – med solid state-batteri?



Nissan Surf-Out har gott om udda designelement – precis som Tesla Cybetruck.



Nissan Surf-Outs digitala bakljus kan visa olika hälsningar.

Tuffa eldrivna pickuper går hem, i alla fall i flakbilens Mekka Nordamerika. En rad olika tillverkare har gett sig in i segmentet de senaste åren, däribland [Tesla med Cybertruck](#). Hitills har dock endast en "elpickis" nått hela vägen till (begränsad) produktion: [Rivian R1T](#).

Nu vill uppenbarligen även Nissan att vi ska tro att man har något dylikt på gång. Det luftiga konceptet Surf-Out bjuder både på ett rejält flak och avancerad "e-4ORCE" fyrhjulsdrift med två elmotorer. Motoreffekten ska gå att justera i flera steg, antagligen efter väg-lag.



Likt de andra två koncepten bygger Surf-Out på Nissan och Renaults gemensamma elbilsplattform CMF-EV som på sikt ska få V2G (Vehicle to Grid, tvåvägsladdning). Surf-Out kan därmed exempelvis kunna användas för att förse en semesterstuga med el.

Nissan Surf-Outs "flerstegade effekt och låga, platta lastutrymme syftar till att hjälpa dig åka vart du vill och förstärka din upplevelse när du kommer dit", skriver tillverkaren.

Under redovisningen av deras nya 2030-vision avslöjade även Nissan att man har ett så kallat solid state-batteri, eller fastfasbatteri, kallat ASSB på gång till någon gång 2028–2029. Den nya batterisorten, som även andra tillverkare lägger mycket utveckling på just nu, ska bland annat kapa laddtiden med en tredjedel, vara effektivare (lättare) och kosta mindre.

Av allt att döma kommer Nissan vänta tills det nya batteriet finns tillgängligt innan man släpper någon elektrisk pickup.

– **Batterier kommer att vara nyckeln till övergången.** Med mindre och tunnare batterier kan vi erbjuda flexibla paket, med mer dynamisk prestanda, och expandera till större segment – som pickuper, sa Nissans vd Makoto Uchida under den strömmade presentationen.

Nissan Max-Out



Nissan Max-Out (närmast, i mitten), är en tvåsitsig sportbil utan tak.

Även om den tvåsitsiga roadstern Max-Out bygger på samma grund som pickuper så framhäver Nissan andra fördelar med dess "skateboard"-konstruktion (med batterierna i golvet).

Förutom låg vikt och en låg tyngdpunkt ska sportbilen Max-Out erbjuda extra mycket stabilitet och komfort. Dessutom kan bilens två stolar justeras mycket långt i längsled eller fällas platt.

Nissan Hang-Out



Nissan Hang-Out har en bekväm och rymlig kupé med roterande stolar.

Minibussen Nissan Hang-Out påminner mer om tidigare koncept som [Mini Urbanaut](#) och [Hyundai Ioniq Seven](#) där den rymliga, flexibla interiören mer ska påminna om ett vardagsrum än en bilinteriör.

I den delvis automatiserade Hang-Out ska det dessutom att gå att se film på storskärm – när den är parkerad.

Nissan Chill-Out – nästa generations Leaf?



Nissans operative chef Ashwani Gupta och vd Makoto Uchida med konceptbilen Chill-Out.

Minst extrem i gänget är sedan konceptet Nissan Chill-Out som är en ganska konventionell crossoversuv som påminner en del om [Nissans kommande elbil Ariya](#).

Andra publikationer har spekulerat att det ytterst konventionella konceptet är en förhandstitt på nästa generations [Nissan Leaf](#), som lanseras i crossoverskrud 2025.

Likt pick-upen Surf-Out ska Chill-Out ha goda off-road-köregenskaper med samma "e-4ORCE"-fyrhjulsdrift som övriga koncept.



Rymmarchefen sågar Nissan: "tråkigt och mediokert".



Eluminator är coolest på SEMA – och du kan bygga din egen.



Rivian har byggt sin första leveransfärdiga bil.



Officiell: Tesla Cybertruck får futuristisk design och rostfri kaross – räckvidd upp till 80 mil.



Wiggo Björck

4. BMW:s nya monster-SUV: Rekordstark och lyxig.

Av Maths Nilsson 30 November, 2021.

BMW visar upp sin nya monster-SUV XM med 750 hästkrafter. Bilen är den första fristående modellen från sportavdelningen M sedan 1978. På flera sätt är den BMW:s mest extrema bil någonsin: Dyrast, lyxigast, starkast och tyngst.



BMW XM visar upp sig – bilen är på flera sätt BMW:s mest extrema någonsin.



Nya XM är den största M-bilen någonsin från BMW, bara några centimeter kortare än BMW X7.



Bakändan är minst sagt karaktäristisk.

För första gången sedan 1978 har BMW M tagit fram en egen unik modell. Då var det den smäckra superbilen M1, nu handlar det om en stor och tung SUV. I vanliga fall gör M sportversioner av BMW:s bilar, som M3 och M5, men nya XM är en helt egen modell.

BMW XM presenteras som ett koncept, men företaget bekräftar att bilen kommer att gå i produktion. SUV:en är minst sagt imponerande. Längden är 5,11 meter, bredden 2,20 och höjden 1,77 meter.

Det handlar om BMW:s mest extrema modell någonsin: Starkast, lyxigast, tyngst – och mest extrovert. Designen knyter an till BMW:s nya stil från elbilen iX, men har gjorts ännu mer extrem. Bilen har en hög front med grillnjudar som gjorts större än någonsin och fått belysning.



Bilen får gigantiska 23-tumshjul i de kvadratiska hjulhusen.



Det råder ingen tvekan om att nya XM har en förbränningsmotor när du ligger bakom.

De minimala strålkastarna får grillen att se ännu större ut. Kantiga veck över hela bilen gör att bilen signalerar kontrast snarare än harmoni. De fyrkantiga hjulhusen har gigantiska 23-tumshjul. Tanken är att ingen ska kunna missa att du köpt en BMW.

Fronten kommer på 7-serie

Den nya fronten kommer även att komma på fler lyxmodeller från BMW, bland annat ny 7-serien nästa år. Snygg eller inte, ingen kan anklaga BMW för att inte vara inkonsekventa.

BMW har till skillnad från många andra biltillverkare inte gått ut med något slutdatum för förbränningsmotorer. Och nya XM är ett tydligt statement för det.



En lyxig sammetssoffa till baksäte.



*Även taket är i sammet och har en speciell 3D-effekt.
Lounge är modeordet nummer ett för bilinredning just nu.*

Starkaste BMW:n någonsin

Bilen kommer med en stor V8-motor som i kombination med en elmotor och ett batteri ger 750 hästkrafter och 1000 Nm. Det är den starkaste drivlinan någonsin i en BMW, och bilen kommer få galet snabba prestanda. Det spekuleras i 0-100 km/h på tre sekunder. Enligt BMW ska bilen klara 80 km på enbart eldrift.



Förarplatsen påminner om nya BMW iX och har till skillnad från baksätet läderstolar.



Att blanda klädslar är något helt nytt.

Den som spanar in bilen bakifrån blir snabbt varse om att det inte är någon elbil. BMW XM har två gigantiska avgaspipor ovanpå varandra på vardera sida.

Invändigt är bilen en lyxig lounge i brunt läder och turkos sammet. BMW fortsätter med stilen från iX där tygytor dominerar känslan. Baksätet är överdådigt rymligt och draperat i mjukaste sammet. Innertaket har en speciell struktur med prismor som ger en 3D-effekt. Det verkar vara på väg att bli ute med svart läder och kolfiber även i sportiga bilar. Lounge är modeordet nummer ett för bilinredning.



BMW behåller den klassiska växelväljaren och sin iDrive-ratt.



BMW M1 kom 1978 och har inte mycket gemensamt med den nya monster-SUV:en XM.

Föraren har en horisontell skärm att titta på, som innehåller både instrument och pek-skärm. BMW behåller envist en del knappar och iDrive-ratten som styr infotainmentsystemet. Konceptet känns igen från BMW iX.

BMW kommer att presentera alla detaljer när den helt produktionsklara XM visas i slutet av året. Priset tros bli omkring två miljoner kronor, BMW:s dyraste modell någonsin.

Ja, BMW XM är något helt annat än BMW M1 som var M-divisionens första egna bil. XM lär väga dubbelt så mycket som sportbilen som kom för 43 år sedan. BMW M1 vägde 1300 kilo. Trots storleken kör XM ifrån M1 på alla sätt och vis. Men snyggare blir den aldrig.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och skriver bland annat för Dagens PS och CarUp.se

5. Nya S-Cross officiell – Suzukis elbil kommer 2025.

PUBLICERAD: 01 DEC 2021, KL 13:34

Suzukis första elbil ligger några år fram i tiden, i väntan på den lanseras en ny generation S-Cross.



Världens biltillverkare har kommit olika långt med att elektrifiera sin modellpalett, en av dem som har stått och stampat är Suzuki. Nu har emellertid märkets vd Toshiro Suzuki gjort klart att märkets första helt eldrivna bilmodell ska komma 2025.

Offentliggörandet gjordes under en premiärvisning av tredje generationen [S-Cross](#) som liksom andra Suzuki-konstruktioner finns som mildhybrid. Trots att man vara [tidigt ute med att lansera mildhybridteknik](#) så har man halkat på efterkälken i elektrifieringsracet. Nyligen adderades förvisso två elektrifierade modeller i sortimentet, hybriderna [Swace](#) och laddhybriderna [Across](#), men de är i grunden Toyota-modeller.

Toyota blir med största sannolikhet också vägen när det gäller Suzukis första elbil. Nyligen presenterades [bZ4X](#) som även kommer i skepnad av en Subaru i form av modellen [Solterra](#). De tre japanska märken har sedan ett par år tillbaka [knutit tätare kontakter med varandra](#) och ska dela en hel del teknik framöver. Huruvida Suzukis elbil blir mer eller mindre en [Toyota bZ4X](#) med Suzuki-embler återstår dock att se.

Nya S-Cross ska i alla fall tillverkas i Ungern och når den europeiska marknaden redan i år, till Sverige kommer den i februari 2022. Bilen har märkets beprövade bensinmotor på 1,4 liter i kombination med fyrhjulsdraft samt finns i två utrustningsgrader och med automatlåda som tillval.



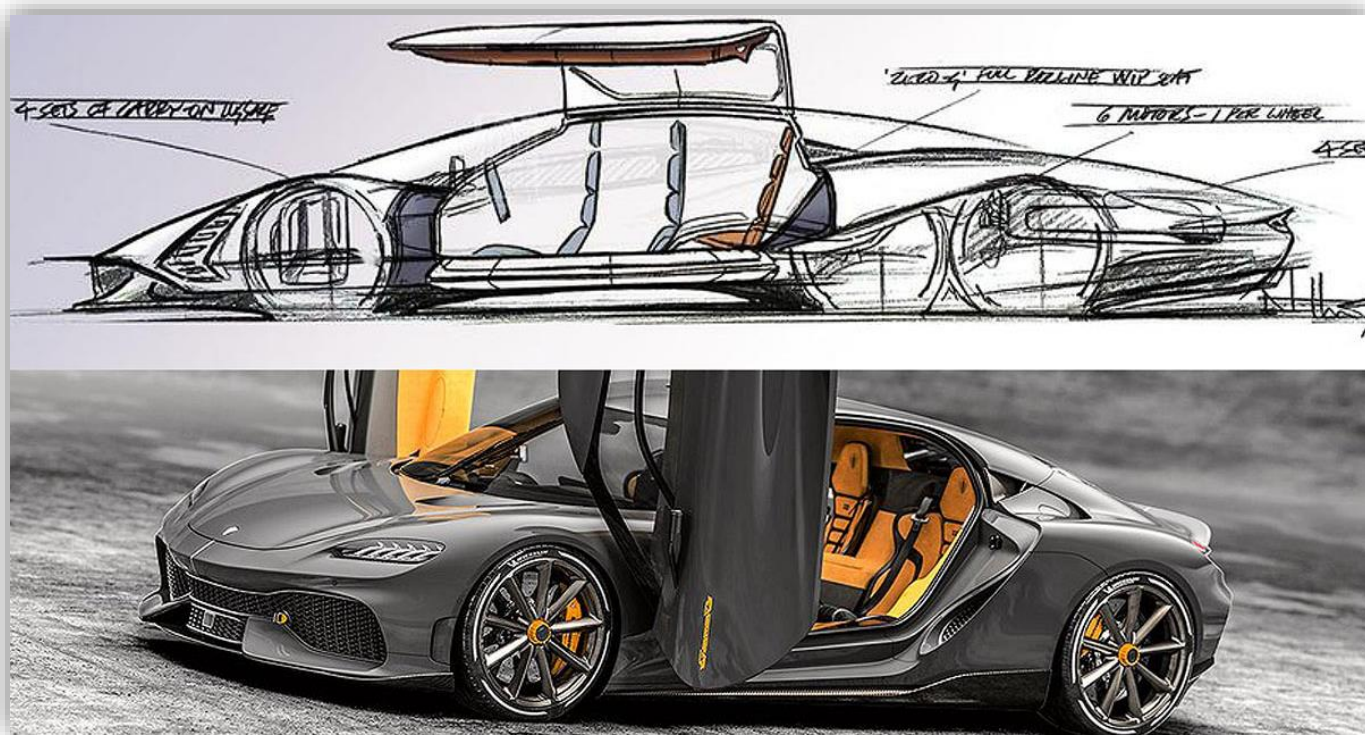
Peter Klemensberger

6. 6-hjuliga hyperbilen som utmanar Koenigsegg.

Av Maths Nilsson.

1 December, 2021.

Här är den nya fyrsitsiga hyperbilen som ska utmana Koenigsegg Gemera. Hennessey Deep Space har sex hjul och sex elmotorer på sammanlagt 2400 hästkrafter. – Jag tänkte att om fyra elmotorer är bra, kanske sex är bättre, säger grundaren John Hennessey till [Robb Report](#).



Koenigsegg Gemera får konkurrens av Hennessey om vilken som är världens snabbaste fyrsitsiga bil.

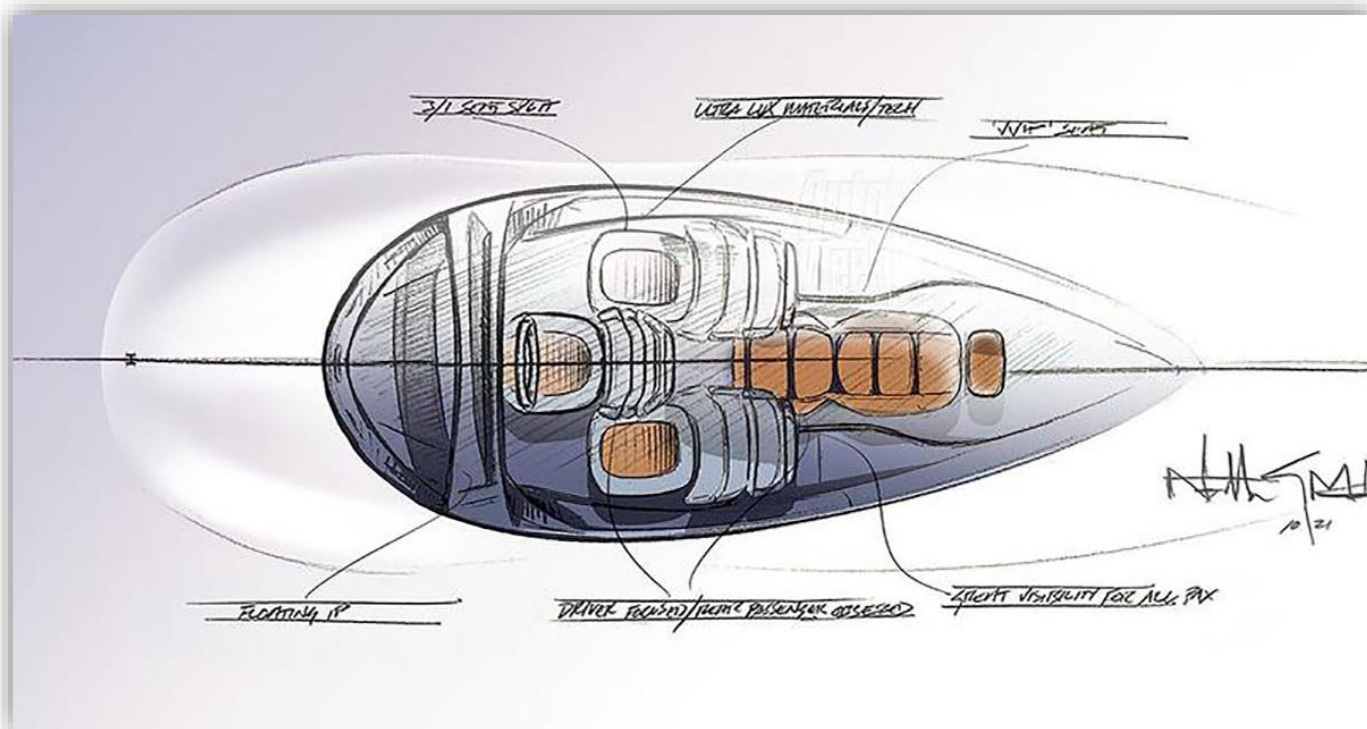
Förra året presenterade svenska Koenigsegg [den snabbaste fyrsitsiga bilen någonsin i form av Koenigsegg Gemera](#). Den svenska bilen toppar 400 km/h och gör 0-100 km/h på 1,9 sekunder.

Nu presenterar amerikanska Hennessey ett nytt projekt som kan utmana Koenigsegg om vilken som är den snabbaste fyrsitsiga hyperbilen.

Hennessey Project Deep Space får sex hjul. Bilen blir helt elektrisk och har sexhjulsdraft och 2400 hästkrafter. Prislappen blir 27 miljoner kronor per bil när produktionen startar 2026.

Liknar en miniubåt

– Jag antar att bilen kommer att klara 0-100 km/h under 2 sekunder, men det här är inte tänkt att vara en ren 0-100-missil, [säger John Hennessey](#).



Sätena i Hennessey Deep Sea sitter i diamantform.



Koenigsegg Gemera framstår som en ganska normal bil jämfört med Hennessey Deep Sea.

Namnet Deep Space kommer sig av att kupén mest av allt liknar kabinen i en mini-ubåt. Föraren sitter längst fram med två passagerare bakom och den fjärde passageraren ligger på ett säte längst bak.

Stort bagage

Precis som hos Koenigsegg finns det rejäla lastutrymmen. Trots den extrema prestandan får fyra golfbaggar och fyra resväskor plats i bagageutrymmena fram och bak. Förutom Koenigsegg är siktet inställt mot Bugatti-Rimac.



Rimac och Bugatti hör också till konkurrenterna.

– Bugatti-Rimac kommer sannolikt att ha något i kategorin lyxiga fyrsitsiga elbilar. Men jag är ganska säker på att detta kommer att vara den enda sexhjulsdrivna bilen med 2 400 hk och sätena i ett diamantmönster. Vi har lärt oss att exklusivitet resonerar med våra kunder, och vi vill vara mer exklusiva än någon annan i rummet, berättar John Hennessey för Robb Report.

100 miles räckvidd

Räckvidden hos bilen ska ligga på närmare 100 mil och den första beställningen har redan kommit in, uppger Hennessey.

Hennessey har redan den tvåsitsiga hyperbilen Venom F5 i produktion. Nästa år ska den bilen utmana Koenigseggs och SSC:s hastighetsrekord.



*Hennessey har redan hyperbilen Venom F5 i produktion.
Nästa år ska den försöka slå hastighetsrekord.*

7. Provkörning: Porsche Taycan Cross Turismo 4 – ”En maskin man önskar sig”.

Av Felix Björklund 2021-11-20 07:00.

Ett alternativ för de familjer som bara vill ha det bästa. Cross Turismo är den storväxta systemen till Taycan – och som kombi blir el-Porschen förvånansvärt mångsidig, skriver Felix Björklund som har provkört bilen.



”Hej, jag skulle vilja ha en elbil i kombitappning”. För många svenska bilköpare som tänker överge förbränning är det en fullt logisk fråga. Men vad skulle svaren bli? Volvo – ”nej, det har vi inte”, VW – ”nej tyvärr”, Kia – ”Sorry”. Här erbjuds bara crossovers.

Den enda biltillverkare som kan svara upp på den mest Svenssonmässiga av frågor i dagsläget är hör och häpna ... Porsche.

De som tycker att man ska bli vid sin läst har kanske svårt att förlika sig med tanken att behöva överge Volvo för att få sin kombi levererad av det tyska märket känt för sportbilar. Men så är verkligheten och självklart tog Ny Teknik ut Sveriges ännu så länge enda eldrivna kombimodell på en tur.

Design

Med Taycan tog Porsche tanken om Panamera och stöpte om den. Alltså en fyrdörrars grand tourer, men med några nya detaljer. Detsamma gäller när man sätter skuff på elbil-en.

Cross Turismo kan alltså sägas vara värpt från samma höna som Panamera Sport Turismo. Baken är mer utdragen och voluminös, men även om det gör bilen större är designgreppet smart för den ser inte alls så stor ut i verkligheten som man kan förledas att tro när man ser den på bild.



Men en viktig sak skiljer Panamera-kombin och Taycan-motsvarigheten. Den förstnämnda har tillägget Sport Turismo, den senare Cross Turismo. Skillnaden är att elbilen har svarta plastdetaljer kring hjulhus och nere vid spoiler/splitter. Alltså samma stilgrepp som många tillverkare har använt på sina "terrängifierade" versioner av vanliga bilar. I Porschefallet får man dock fråga hur sund den person är som skulle ta sin Cross Turismo ut i skogen.

För skillnaden i det fallet jämfört med snudd på ban-mässiga Taycan är ett körläge för grus – samt en markfrigång som har ökats med två centimeter. Det senare kan förvisso utökas till tre centimeter med ett tillval, men utan att vara allt för nedvärderande så låter paketet "Offroad design" som att det har en annan inriktning än att klara grov terräng.

Inuti bilen är det inte mycket som skiljer sig från vanliga Taycan. Det är samma upplägg med digitalt förarkluster kompletterat med en infotainementskärm i mitten och en digital manöverpanel i mittkonsolen. Därtill finns det på tillvalslistan en extraskärm för passageraren så att hen kan agera dj under färd.

Sätetspositionen är i och med den högre markfrigången något lyft jämfört med vanliga Taycan. Men med det sagt, du får inte samma "sitta ovanpå-position" som vissa crossover och liknande bjuder på. Nej, här sitter man djupt, och även om det kanske inte är den här bilen man ska flänga runt på bana med så har du alla möjligheter att justera säte och ratt som om du skulle.

I baksätet är det bra med utrymme. Cross Turismo är inte strikt fyrsitsig, däremot krävs det nog att den som sitter i mittsätet är väldigt smal om höfterna. I det här avseendet är denna kombi inte passande för den större familjen ...

Och så det kritiska, vad extra får man i bagageutrymme? Ja, i vanliga Taycan går det att packa in 366 liter bak – här får du plats med 446. Därtill kan du kasta in ytterligare 81 liter i frunken. Och utöver att vara större så blir hela utrymmet bak mer lättillgängligt i och med att öppningen är större.



Teknik

Taycan Cross Turismo bygger på samma grundarkitektur som Taycan samt Audi E-tron GT: plattformen J1. Modellen erbjuds än så länge i versionerna 4, 4s, Turbo och Turbo S. Alltså är samtliga fyrehjulsdrivna med dubbla elmotorer, en per axel. Den bil vi testar är inestet, modellen 4. Men med det sagt är detta ingen budgetbil – utan mer "von" än Svensson, men det är å andra sidan ingen skillnad från märkets övriga produkter.

I Cross Turismo 4 ger drivlinan 280 kW/380 hästkrafter som grund – och 350 kW/476 hk vid så kallad overboost. Dessa leds ned på båda axlarna vilket innebär att effekten fullt utvecklad ska kunna ge accelerationsresor 0-100 km/h på 5,1 sekunder.

Vidare är även växellådeuppsättningen densamma som på Taycan. Det betyder enväxlad låda för frammotorn och en med två växlar för bakmotorn. Fördelen med det här är att man dels kan få en effektivare drivlina, men även den roliga effekten att man känner av hur bilen växlar när man trycker på – alltså lite som en traditionell bil.

I övrigt är Cross Turismo även i sitt mest påvra utförande en renodlad lyxbil. Visst, det är en hel del tilläggskrävs på den testbil vi rattar. På det tekniska kontot kan skrivas, fyrehjulsstyrning, adaptiva strålkastare samt en ombordladdare för 22 kW. Och skulle man vilja så går det att tillvalskryssa så det står härliga till.

På vägen

En resa i en Porsche börjar redan på håll. Stegen till bilen är lika mycket en "körupplevelse" som när man sätter sig bakom ratten och trycker på gaspedalen. Likaså är känslan i ratt och säten.

Men växelväljaren ... varför störde jag mig inte mer på den förut? Den är ju inte alls särskilt välpositionerad eller användarvänlig. En brytare halvt gömd bakom ratten.

Med Porsche-emblem i nosen och ett rejält hästkraftsantal är det lockande att från start ge sig iväg med ett däckstjut och skrocka åt bilens accelerationsvillighet. Man jag håller mig och smyger ut från parkeringsplatsen. Och även om det inte innebär några G-krafter, så har Porsche lyckats väl i att leverera känsla även i det här registret.



I takt med att det finns utrymme för lite mer pedalföring ökar vi farten. Även här är Porschen föredömlig att ratta. Den är komfortabel utan att vara degig, stram utan att vara hård. Runt Stockholms gator flyter den fullkomligt fram, den gäspar åt broskarvar och lägger ojämnheter bakom sig snudd obemärkt. Aha, var det ett kabelgupp jag körde över?

Är jag förvånad? Icke – förväntningarna på märket, samt även på en bil med en sjusiffrig prislapp, är högt satta.

Cross Turismon är dock markant mer avslappnad än vanliga Taycan. Det här är även en sådan bil som är så pass vadderad att du lätt skulle kunna ligga på maxhastigheten 220 km/h utan att baksätesspassagerare lägger märke till det.

Men även om jag säger att en Porsche levererar närvaro i de flesta hastigheter måste ju även bilens dynamiska egenskaper utforskas. Jag vet, det är en tråkig del av jobbet, men det ska ju göras.

På en sträcka jag ofta väljer i stunder som dessa rattar jag i Sport Plus-läget och drar iväg. Chassit är väldigt bra och vägen ska vara bra skev för att "sportbils-bilden" ska spricka.

Som ovan nämt är förväntningarna högt ställda. Tyvärr känns det att Cross Turismo 4 är något fattigare på effektkontot än de andra Taycaner jag har testat. Ett konstaterande som känns absurt med tanke på att bilen har en maxeffekt med boost på snudd 500 hästar. Dock är inte den självsäkra lätthet som märkets sportbilar har lika närvarande.

Eller om jag ska omsätta det i siffror. Accelerationen 0-100 km/h går på 5,1 sekunder – en Volvo XC40 gör samma resa på 4,9 ... Visst, det går att få sin Cross Turismo med närmare 800 hästkrafter, och i den vagnen riskerar man inte att generas av lådan från Göteborg.

Men med enbart en 4 i modellbetäckningen är inte Cross Turismo rätt vapen att spela allan vid rödljusen med. Fördelarna som dock även den tamaste av Cross Turismos kommer med är att den är genom-komfortabel. Om man kan hålla ångan uppe så glider bilen fram otroligt bekymmersfritt.

Lika bekymmersfritt är det inte att lämna tillbaka bilen. Det här är en maskin man önskar på garageuppfarten. För Porsche Taycan Cross Turismo kommer med mycket ha-begär även i "budgettappning".

Jag är maktlös inför faktumet att jag bara kört runt med lånta fjädrar.



Summerat

Vanliga Porsche Taycan är en fantastisk bil, med tillägget Cross Turismo får du en variant som är mer komfortabel och praktisk. Och dessa tillägg gör inte bilen på något sätt sämre. Definierad som vardags allround-bil lever Taycan mer än väl upp till vad man kan förvänta sig. De familjer som får åka runt så här kan skatta sig lyckliga. För dem som dock vill ha lite mer sprutt i lådan så är det nog smart att titta på modellen 4S eller nya GTS.

Fakta Porsche Taycan Cross Turismo 4.

Pris: från 1 140 000 kr.

Pris testbilen: 1 602 600 kr.

Drivlina: Två elmotorer, en per axel.

Systemeffekt: 280 kW/382 hästkrafter – 350 kW/476 hk med boost-funktion.

Max vridmoment: 500 Nm.

Acceleration 0-100 km/h: 5,1 sekunder.

Topp hastighet: 220 km/h.

Batterikapacitet: 93,4 kWh.

Snabbladdningskapacitet: 276 kW.

Ombordladdare: 11 kW/22 kW som tillval.

Räckvidd: 389 - 456 km.

Officiell förbrukning: 2,24-2,26 kWh/mil.

Förbrukning under test: 2,8 kWh/mil.

Årsskatt: 360 kr.

Bagageutrymme: 446 liter.

Frunk: 84 liter.

Max släpvagnsvikt: N/A.

8. Nick Heidfeld testar Pininfarina Battista – leverans 2022.

PUBLICERAD: 01 DEC 2021, KL 20:27 av PETER KLEMENSBERGER.

Battista är Automobili Pininfarinas första bilmodell. En eldriven supersportbil med en prislapp som tycks vara felskriven. Nästa år är det dags för leverans och här är Formel 1-föraren Nick Heidfelds utlåtande.



2018 offentliggjorde Pininfarina att de förutom att formge bilar även skulle bli [en egen tillverkare under namnet Automobili Pininfarina](#). Nu sluttetas den första modellen Battista och det med hjälp av Formel 1-expertis: tyske Nick Heidfeld, med 185 Grand Prix-lopp på meritlistan. Han har även kört i den elektriska Formel E-serien vilket kommer till pass här då Battista är en 1 900 hästkrafter stark eldriven supersportbil.



Nick Heidfeld och Battista.

FILM: <https://youtu.be/jyY95MUhBa4>.



Battista ska bara byggas i 150 exemplar.

Leveranserna av de 150 bilarna med en prislapp på 1,98 miljoner euro, över 20 miljoner kronor, var satt till att börja 2021 men nu är det klart att det kommer att ske först i början av nästa år. Nick Heidfeld har tidigare kört en prototyp med 80 procent av motorstyrkan på bana men nu görs de sista testerna på allmän väg i Italien med en produktionsklar bil.

Det handlar om ett bygge i aluminium och kolfiber som med sina fyra elmotorer tar sig 0 till 100 km/h på under två sekunder och till 300 km/h på tolv sekunder för att toppa på 350 km/h. Drivlinan är framtagen av [Rimac Automobili](#) och batterierna har en kapacitet på 120 kilowattimmar vilket ska räcka till 50 mils körning, enligt tillverkaren. Laddningskapaciteten är 250 kW.

– I dessa tester har jag fått möjlighet att köra med full motorstyrka och kraften under accelerationen är överklig. Förare kommer aldrig att tröttna på upplevelsen, oavsett hur många gånger de kör, säger Nick Heidfeld som understryker att detta är en gatbil som är snabbare än en Formel 1-bil.

Han spar inte på berömmet heller när det kommer till väguppträdande, fattas bara.

– Battistas uppträdande på testbanan Nardo imponerade på mig tidigare i år så jag hade höga förväntningar när vi kom ut på vägen. Testet visade att målet med att skapa en ny typ av super GT-bil som fungerar på alla underlag har nåtts. Komfort och fjädring känns perfekt och styrningen är neutral. Som racerförare är just styrningen en känslig punkt och här känns den lätt men samtidigt närvarande – direkt men ändå mjuk, summerar han.

Formel 1-förare och supersportbilar för 20 miljoner kan tyckas var långt, långt borta men här finns en svensk jordnära anknytning. Per Svantesson började som 16-åring bygga bilar i Torslanda – i dag är han vd för Automobili Pininfarina. Förra året gjorde vi en intervju med honom i samband med att Battista visades upp i en hangar på Bromma flygfält i Stockholm. En intervju som vd:n öppnade med "Frågan är inte hur länge jag kan prata om den här bilen utan hur länge du orkar lyssna! Jag är ju något av en bilnörd..."

[Hela intervjun kan du läsa här.](#)

9. Tanka HVO100 i dieselbilen: Detta ska du tänka på.

Publicerad 2021-12-06 kl 10:39 (uppdaterad 2021-12-06 kl 10:40).

Text Fredrik Diits Vikström & Erik Söderholm.

En ny bokstavskombination har dykt upp på macken. HVO100 är den fossilfria dieseln som lovar lägre utsläpp för vanliga dieselbilar. Men det finns viktiga saker att känna till innan du tankar HVO.



*Tanka dieselbilen med växtolja och slaktavfall?
Tänk på att HVO100 inte är godkänt för alla bilar.*

En vanlig dieselbil kan bli betydligt snällare mot klimatet – genom att byta bränsle.

Sedan några år tillbaka säljs ren HVO, så kallad HVO100, i Sverige. Det är ett syntetiskt bränsle som görs på växtoljor och slaktavfall. Pumpar finns numera på ganska många mackor runt om i Sverige och, lite i skymundan, har denna bokstavskombination seglat upp till att bli ett av Sveriges vanligaste drivmedel.

Vad är HVO?

HVO är ett förnybart bränsle som liknar vanlig diesel. Bokstäverna står för Hydrerad Vegetabilisk Olja men beteckningen är lite missvisande eftersom bränslet både kan tillverkas av växtoljor och animaliska fetter från slaktavfall.

Råvarorna processas med vätgas under högt tryck och hög temperatur och bildar en syntetisk diesel, HVO, som antingen kan blandas med fossil diesel eller användas i ren form, HVO100.



*Mer än hälften av all HVO som tillverkas i världen kommer från finska Neste.
Bland annat från fabriken i Borgå, fem mil öster om Helsingfors.*

Vad är skillnaden mellan HVO och fossil diesel?

Rent kemiskt finns stora likheter med fossil diesel. Den viktigaste skillnaden handlar om råvarorna. Eftersom HVO100 framställs av förnybart material minskar utsläppen av klimatpåverkande koldioxid.

– HVO100 tillverkas till stora delar av restprodukter och avfall. Det gör att klimatnyttan blir väldigt stor, säger Marianne Pettersson, handläggare på Energimyndigheten.

Enligt bränslebolagens branschorganisation Drivkraft Sverige, tidigare SPBI, är HVO i stort sett en kopia på fossil diesel.

Vad innehåller HVO?

Det kan framställas av många råvaror. Ingredienserna i bränslet som säljs i Sverige är framför allt olika slags avfall och restprodukter. 2017 kom 39 % från så kallad PFAD (en restprodukt från palmoljetillverkning), 38 % från slaktavfall, 11 % från råttolja, 5 % från palmolja, 4 % från majsolja, 2 % från raps, och 1 % från soja och korn. 5 % av råvarorna kom från Sverige.

Hur mycket minskar koldioxidutsläppen med HVO?

Förbränning av HVO100 och vanlig diesel ger lika stora utsläpp av koldioxid, men eftersom HVO100 är gjort på förnybara råvaror tillförs ingen ny koldioxid till atmosfären som späder på växthuseffekten.

Energimyndigheten har räknat ut att en genomsnittlig diesebil som tankas med vanlig, fossil diesel släpper ut 157 gram koldioxid per kilometer. Med HVO100 i tanken sjunker siffran till 22 g/km. En minskning med nästan 90 procent.

HVO kan också blandas med fossil diesel.

Har HVO andra utsläpp än koldioxid?

Även om HVO100 är bättre för klimatet än fossil diesel rent koldioxidmässigt kvarstår ett problem: utsläppen av kväveoxider och partiklar.

Kväveoxider, som förorenar luften i närmiljön och orsakar hälsoproblem, är den stora anledningen till att det talas om diesel förbud i städer.



– **Det kan finnas** små skillnader men generellt är HVO100 väldigt nära fossil diesel i specifikationen, vilket gör att utsläppen av kväveoxider och partiklar inte påverkas så mycket, säger Håkan Johansson, klimatsamordnare på Trafikverket.

Vad är nackdelarna med HVO?

Ren HVO är inte godkänt som drivmedel för många dieslbilar. Även om bränslet liknar vanlig diesel avviker det från den europeiska standarden för diesel. Densiteten är lite för låg.

Detta ställer till problem. De flesta biltillverkare kräver att deras dieslbilar ska tankas med ett bränsle som uppfyller alla krav som finns i standarden. Tankar man något annat, till exempel HVO100, gäller inte längre bilens garantier.

Vanlig diesel blandat med upp till 50 procent HVO hamnar dock inom specifikationen och får därmed användas med bibehållen garanti.

Ett annat problem är bristen på HVO. Tillgången på råvaror är begränsad och Sverige använde redan för några år sedan en tredjedel av den globala produktionen. Råvaror från palmolja tillverkning kan också, enligt ett förslag från regeringen, vara på väg att stoppas från att användas i HVO. Dessa kritiserar för att bidra till skövling av regnskog.

Bristen på HVO väntas driva upp priserna. I augusti 2021 kostade HVO100 drygt en krona mer per liter än fossil diesel. För en bilist som kör 1 500 mil om året med en dieslbil som drar 6 l/100 km motsvarar det 900 kr om året.

Sverige fick nyligen [dispens från EU att fortsätta skattebefria ren HVO](#) under 2021, men vad som händer därefter är oklart.

– **Om det blir full** skatt går priset upp med sex kronor litern. Det skulle döda HVO100 som bränsle, säger Ulf Svahn på SPBI. Slutsatsen som många drar är att det behövs nya råvaror till HVO.

Vilka bilar kan tanka HVO?

Bränslet går att använda i vanliga dieselmotorer. Men för att garantin och försäkringen ska gälla måste bilen vara godkänd för HVO. I tabellen längre ned kan du se vilka bilar som är godkända.

Rent generellt är det oftast nya dieslbilar som blir godkända för HVO. Biltillverkarna vill inte bekosta tester av äldre dieselmotorer. Flera läsare som tankar HVO i bilen trots att det inte är godkänt har hört av sig till Vi Bilägare och uppgett att de inte stött på några problem. Men garantin och försäkringen kan alltså upphöra att gälla och vi kan inte ta ställning till vilka tekniska komponenter som kan skadas.

BILARNA SOM KLARAR HVO100

Audi: Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

BMW: Samtliga dieslbilar som är tillverkade från mars 2020.

Citroën: Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

Cupra: Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

Dacia: Sandero och Logan som producerats från mars 2020. Duster som producerats från oktober 2020.

DS: Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

Ford: Skåpbilar av modellerna Transit, Transit Custom och Transit Connect med 1,5- eller 2,0-liters dieselmotor som producerats från juni 2019. Ranger med 2,0-litersmotor byggda från februari 2019.

Isuzu: HVO100 är godkänt för den senaste generationens pickuper, årsmodell 2017 och nyare.

Mercedes: Tillåter HVO100 i en taxiversion av E-klass (E 220 d) som fått effekten sänkt från 194 till 163 hk. Vito Tourer/V-klass med 136, 163 eller 190 hk byggda från oktober 2016.

Mini: Samtliga dieslbilar som är tillverkade från mars 2020.

Nissan: Alla dieselmodeller från 2006.

Opel: Grandland X och Combo med dieselmotor från modellår 2019.

Peugeot: Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

Renault: Clio och Mégane producerade från vecka 48 2018. Grand Scénic från vecka 49 2018. Espace från vecka 3 2019. Koleos från vecka 3 2019. Kadjar från vecka 8 2019. Talisman från vecka 9 2019.

Seat: Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

Skoda: Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

Toyota: Modellerna Proace och Proace Verso, som är utvecklade tillsammans med franska PSA-gruppen, får tanka HVO100.

Volkswagen: Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022, inklusive transportbilar.

Volvo: Bilar på nya CMA- eller SPA-plattformen med fyrcylindriga dieselmotorerna D3, D4 och D5. XC90 från 2015. S90, V90, V90 Cross Country från 2016. XC60 från 2017. V60, V60 Cross Country från 2018. XC40 från 2018.

Läs också:



Kritiserat nyhetsinslag om "fossil" HVO100-diesel.

10. Swedac stoppar Dekra som tvingas stänga alla besiktningstationer.

PUBLICERAD: 01 DEC 2021, KL 16:31.

Fordonsbesiktningsföretaget Dekra tvingas omedelbart stänga samtliga sina stationer i Sverige efter att myndigheten Swedac har återkallat företagets licens. Dekra har valt att överklaga Swedacs beslut.



Redan i september meddelade Swedac, den svenska myndighet som utför kontroller samt ackrediterar företag inom fler olika områden, bland annat fordonsbesiktningsmarknaden, Dekra Automotive AB om att återkallande av ackreditering övervägdes. I dag togs beslutet om återkallandet – med omedelbar verkan. Det betyder att Dekra tvingas stänga samtliga sina stationer i Sverige redan i dag.

– Swedac har fattat återkallandebeslutet med underlag från bedömningar utförda av Swedacs bedömarlag. Vi ser att företaget brister i sitt arbete på flera punkter och därmed inte lever upp till de krav som ställs, säger Michael Johansson, enhetschef för fordon och kontroll på Swedac.

På Dekras hemsida kan man läsa att företaget har valt att överklaga Swedacs beslut om att återkalla företagets ackreditering. De anser nämligen att beslutet har tagits på felaktiga grunder.

Enligt Dekra ska kunder som har tid bokad bli kontaktade av kundtjänst för ombokning samt att kunder som har betalat i förväg för besiktning ska återbetalas.



Mattias Rabe

11. Schenker köper svenska Volta Trucks ellastbilar för miljarder.

Av Daniel Jacobs.

30 November, 2021.

Logistikbolaget Schenker lägger den största ordern på helt elektriska lastbilar hittills i Europa – de köper svenskt från Volta Trucks med en beställning på 1470 stycken.



Schenker ska köpa 1470 Volta Trucks.

Tyska Schenker, en av världens ledande leverantörer av logistik tjänster och ledande inom europeisk landtransport, och svenska Volta Trucks inleder ett "storskaligt" samarbete, meddelar bolagen i ett pressmeddelande.

Det är enligt bolagen är den största och viktigaste ordern hittills på ellastbilar i Europa. "Vi har många utmaningar att övervinna på vägen mot koldioxidneutralitet. Det storskaliga partnerskapet med Volta Trucks tillåter oss att avsevärt öka takten i elektrifieringen av vår flotta och investera i grönare transportlösningar, vilket för oss närmare vårt mål om koldioxidneutral logistik", säger Cyrille Bonjean, exekutiv vicepresident för landtransport på Schenker i ett pressmeddelande.



Volta Trucks grundare och styrelseordförande Carl-Magnus Norden hoppas på att ett samarbetsavtal med tyska DB Schenker ska utmynna i en stororder på 1 500 ellastbilar på tre år.

Tester i norra Finland och i Sahara

Avtalet innebär att Schenker har lagt en deposition och förbokat 1470 ellastbilar på 16 ton styck från Volta Trucks. Det är en så kallad avsiktsförklaring, som omvandlas till en riktig order efter att DB Schenker utvärderat produkten i sina tester och anpassat terminaler och depåer. Testerna ska ske under april–juni 2022, bland annat i extrema förhållanden i norra Finland och i Saharaöknen.

Med tanke på att en sådan lastbil kostar miljontals kronor så rör det sig om en potentiell miljardorder för Volta Trucks.

”Jag är glad att välkomna DB Schenker som kund hos Volta Trucks. Att arbeta med DB Schenker på Europas största helelektriska lastbilsorder visar det förtroende som stora fraktdistributörer har för vår förmåga att leverera ett nollutsläppsfordon i världsklass i tid och till högsta möjliga kvalitet”.

Ger en känga till Sverige

Det blir dock inte i Sverige som lastbilarna kommer att rulla.

”Vi börjar med London och Paris. Sedan startar vi upp i Madrid, Milano och i Rührområdet. Vi tittar också på Hamburg och så kommer vi antagligen att serva Rotterdam och Haag”, säger Volta Trucks grundare och styrelseordförande Carl-Magnus Norden till TT ([länk till Folkbladet](#)).

Han ger också en känga till Sverige, och jämför med att Paris beslutat om dieselförbud från och med 2024 samt att Frankrike och Tyskland erbjuder kraftiga subventioner vid inköp av eldrivna lastbilar.

”I Sverige är det mycket prat, men det är inte mycket stöd till den här omställningen. Sverige borde kunna vara mycket mer i framkant, tycker jag”, säger han.

12. Royal Enfield.

Av Linus Bankler. 27 november, 2021.

Indisk/engelska Royal Enfield showade loss med en riktigt stor monter, full med glittrande retrohojar. Nyheten till EICMA var Classic 350 som en mer kromad och klassisk version av den tidigare presenterade Meteor 350.



Helt nya Royal Enfield Classic 350.

Ett urval av övriga hojar ser ni i nedan färgsprakande galleri och vi låter bilderna tala för sig själva!

ROYAL ENFIELD



13. Klassiskt bilmärke: Studebaker.

Publicerad 29 december 2010 (uppdaterad 29 december 2010). Text Redaktionen.

Åtskilliga bilmärken har startat sin verksamhet med att tillverka trampcyklar. Så icke Studebaker, som var långt före velocipedryttarna genom att från 1852 tillverka prärieskonare och andra vagnar.



De båda bröderna Henry och Clem Studebaker visade sig inte bara vara duktiga smeder och vagnmakare utan också skickliga affärsmän – och förutseende! Deras första bilar var nämligen eldrivna.

Nåja, det var också många andra bilmärken vid det förra seklets början. Studebaker byggde sina första bilar 1902. Två år senare satte man också en bensindriven modell i produktion, men Studebaker-elbilar tillverkades faktiskt ända till 1912.

Sex cylindrar

Vid det laget började intresset för denna typ av bilar att falna. Studebaker Bros. konstruerade nu ett antal olika modeller, men tog det ovanliga greppet att låta andra firmor bygga dem på beställning.

1913 lanserades emellertid två modeller, som byggdes i företagets hemstad, South Bend, Indiana. Efterfrågan visade sig god och redan 1915 producerade företaget mer än 45 000 bilar, ungefär som Saab just i år...

Studebakers 20-tal dominerades av ganska stora sexcylindriga vagnar. Liksom de flesta andra tillverkare var också Studebaker först med ett och annat, eller åtminstone nästan.

Hydrauliska framhjulsbromsar erbjöds till exempel 1925 och de blev standard året därpå. Märkligt nog gick man tillbaka till mekaniska bromsar 1927.

I slutet av 20-talet introducerades modellnamnen Dictator och Commander. De skulle användas i många år, fast efter andra världskriget var Dictator inte längre politiskt gångbart.



Studebaker Dictator Roadster 1935.

Sensationella karosser

Studebaker hade under en tid ett par billigare systemmärken. Det ena hette Rockne och var uppkallat efter den norskfödde collegefotbollsspelaren och -tränaren Knute Rockne som dessvärre omkom i en flygkrasch samma år som bilar med hans namn började få viss spridning.

För Studebaker, liksom för så många andra biltillverkare, blev 30-talet delvis knepigt men man lyckades rida ut stormarna och knöt 1939 industridesignern Raymond Loewy till sig. Han hade inte bara ritat Lucky Strike-paketet utan också ett strömlinjeformat lokomotiv.

Som bildesigner gjorde han stor lycka. Hans Studebaker-karosser från 1946 klassades som sensationella. Mest anmärkningsvärt var att bakrutorna gick runt hörnen och att bilarna såg ungefär likadana ut fram som bak!



Studebaker Commander 1947.



Studebaker Starliner coupe 1953.

Studebaker trodde in i det längsta på stora sexor, men till slut, 1951, kom äntligen en V8 med toppventiler. Raymond Loewy överträffade sig själv med de tidiga 50-talarna, som var vackrare än nästan allt annat från USA.

Tyvärr lyckades man ganska snart krångla till de enkla och vackra formerna. Krångligt blev det också när Studebaker gick samman med Packard 1954 – en blind ledde en annan blind.

Det var inte lätt att vara liten när Detroit och Dearborn var på krigsstigen.

En seg bil

Ändå lyckades Studebaker mirakulöst nog hålla sig flytande en bra bit in på 60-talet. Då hade man i slutet av 50-talet byggt en del ganska flådiga fenvidunder med förgylld blankvara. Måtta och sans återvände dock och med den tvåkopsdesign, som inte alla uppskattade.



Studebaker Golden Hawk 1958.



Studebaker Avanti R2 1963.

En intressant modell var Studebaker Avanti, en sportcoupé med plastkaross och presenterad 1962. Utseendet var en smula eget, signerat Loewy, men Avanti visade sig vara märkligt livskraftig.

Långt efter att de sista vanliga Studebaker-bilarna, då med Chevrolet-motorer, tillverkats 1966, fortsatte oberoende firmor att bygga Avanti-bilar och tycks göra så än idag.

För några år sedan byggdes Avanti i Mexiko, både som coupé och som cabriolet. En riktigt seg bil!



Studebaker Daytona Sport Sedan 1966



14. Galet race ger galen VM-final.

5 december, 2021, kl. 20:42 av Anna Andersson.

Lewis Hamilton vann Saudiarabiens GP efter stor dramatik. Nu väntar en VM-final där de två VM-kombatanterna har exakt samma poäng.



Verstappen vs Hamilton.

VM-kampen mellan Lewis Hamilton och Max Verstappen fortsätter att ligga på gränsen – och över den.

Saudiarabien GP var inget undantag.

Polesättaren Lewis Hamilton tog starten, kollegan Valtteri Bottas följde med och bakom de två Mercedesbilarna var det otroligt disciplinerat och städat. Det var först när Mick Schumacher kraschade på varv tio, som förhållandena i täten förändrades.

Mercedes tog in Lewis Hamilton i depå, Bottas drog ner på tempot för att kunna göra ett dubbelt depåstopp medan Red Bulls VM-ledare Max Verstappen stannade kvar på banan. Han tog över ledningen bakom säkerhetsbilen och fick sedan göra sitt depåstopp i samband med den efterföljande rödflaggen som kom på varv 13.

Hamilton körde på Verstappen i Saudiarabien GP

Den gången var det dock inte fråga om någon städad omstart. Hamilton och Verstappen kubbades om ledningen, Verstappen tog en liten genväg vilket gjorde att Hamilton tappade ner till position tre, men där bakom körde Haas Nikita Mazepin in i Williams George Russell, men även Red Bulls Sergio Perez blev påkörd.

Det gjorde att loppet återigen flaggades rött.



Hamilton jagar Verstappen.

FILM: <https://twitter.com/i/status/1467597429491044361>.

Verstappen tog chansen och bytte till mediumdäck, medan Hamilton behöll de hårda däcken. I den pausen erbjöd sedan tävlingsledaren Michael Masi Red Bull den tredje startposition i omstarten, vilket gav Esteban Ocon, Alpine, pole position, före Hamilton och med Verstappen som trea. Mediumdäcken gav Verstappen ett bättre grepp och trots tre bilar i bredd tog han starten.

Där hade racet kunnat få en lugn avslutning, men på varv 37 drogs temperaturen upp igen.

Lewis Hamilton som behövde vinna loppet för att ta in poäng på Verstappen satsade allt och kom nästan förbi i en mycket tajt situation. Verstappen tryckte till och Hamilton reagerade över radion:

– Han är galen den killen, skrek den flerfaldige mästaren.

Verstappen bestraffad

Tävlingsledningen bestraffade Verstappen och meddelade Red Bull att deras förare skulle ge Hamilton positionen. Verstappen stannade till – men Hamilton såg inte det utan körde istället på Verstappen.

– Jag förstod inte varför han bromsade så hårt, jag körde in i honom, säger Hamilton efter loppet.

– Jag fick inte beskedet om att han skulle släppa förbi mig förrän efteråt. Det var väldigt förvirrande.

Max Verstappen såg situationen på ett helt annat sätt:

– Jag saktade ner för att han skulle köra om, jag höll till höger. Han körde inte om och då blev det kontakt.

Därefter fortsatte bataljen, Verstappen släppte förbi Hamilton, men tog över ledningen igen fick en bestraffning på fem sekunder innan han släppte förbi Hamilton och racet återigen lugnades ner.

Det var ett mycket dramatiskt lopp för alla inblandade, men resulterade i att Hamilton tog segern före Max Verstappen och han tog också den extra poängen för det snabbaste varvet.

– Det var ett väldigt händelserikt race där det hände många saker som jag absolut inte håller med om, men det är som det är. Jag slutade tvåa i alla fall, sa Verstappen efteråt.

Det gör att den förare av Max Verstappen och Lewis Hamilton som går först i mål i Abu Dhabi om en vecka blir världsmästare 2021.

Snabba nyheter

Valtteri Bottas gav allt på den sista rakan i sitt 100:e lopp för Mercedes. Det gav honom en tredjeplats, en tiondel före Esteban Ocon. Det var Bottas 67:e pallplats. [Här är resultatlistan.](#)

Mercedes tog poäng med båda sina bilar, men Red Bull tog bara poäng med en bil. Det gör att Mercedes lär vinna konstruktörsmästerskapet 2021.

SLUT