



Jensen SV-8 2001 – 2003.

- 1. Låser upp Teslan utan nyckel på tio sekunder**
- 2. 42 Svenska Tesla Supercharger-stationer öppnade för alla elbilar**
- 3. Bentleys nya modell kan få 1 400 hästkrafter**
- 4. Kias värsting gör 0-100 km/h på 3,5 sek**
- 5. Modern Chevelle SS med svensk design**
- 6. BMW M4 CSL är snabbaste BMW M-modellen någonsin**
- 7. Första testen av nya Volkswagen ID.5**
- 8. EU-trailers kan få tuffare krav**
- 9. Här är husbilen som drivs av solenergi**
- 10. Var fjärde mopedbil är inblandad i en olycka**
- 11. Saab 9-5 kombi hade gett Volvo en tuff match**
- 12. Volkswagens moderna tider**
- 13. Iso Isetta**
- 14. F1-stjärnans pinsamma krasch med Niki Laudas ikoniska Ferrari**
- 15. Max Verstappen vann Spanien GP**
- 16. Hamilton säker: Vi kommer att slåss om segrar i år**

1. Låser upp Teslan utan nyckel – på tio sekunder.

Publicerad 2022-05-23 kl 10:50. Text Erik Söderholm.

Säkerhetsexperter på konsultföretaget NCC Group har lyckats öppna och starta två Teslamodeller trots att nyckeln inte är i närheten. Det görs genom att utnyttja en sårbarhet i blåtandsuppkopplingen mellan bilen och en mobiltelefon.



Miljontals bilar kan vara drabbade av en säkerhetslucka som gör det möjligt att öppna bilen och köra iväg.

Tekniken går att använda även på andra märken, men "hackarna" demonstrerar tekniken på Tesla Model S och Model Y. Hackarna styr om kommunikationen som sker via tekniken Bluetooth Low Energy (BLE) mellan bilen och ägarens mobiltelefon och bilen "luras" att tro att ägaren är i närheten. Därmed blir bilen upplåst och går att starta.

– Allt som krävs är tio sekunder, och detta kan upprepas hur många gånger som helst, säger Sultan Qasim Khan, säkerhetskonsult och forskare på NCC Group.

För att lösa problemet måste bilarna uppdateras med ny hårdvara och mjukvara. Det räcker alltså inte med att bara uppdatera mjukvaran.

Än så länge finns inga bevis för att biltjuvar har lyckats utnyttja sårbarheten för att stjäla bilar. Tesla har inte kommenterat händelsen.

HACKARNAS TIPS

För att skydda sig mot den här typen av attack har säkerhetsexperterna tre tips.

- Biltillverkarna bör stänga av möjligheten att låsa upp bilen via mobiltelefonen när den varit inaktiv och legat stilla under en viss tid. Det kan göras genom att använda data från mobilens accelerometer.
- Biltillverkarna bör också se till att bilföraren måste göra något aktivt för att låsa upp bilen, till exempel trycka på en knapp i mobilappen.
- Bilägarna bör stänga av möjligheten att "passivt" kunna låsa upp bilen. Det är säkrare att låsa upp bilen aktivt, till exempel med en knapp, än att bilen låses upp när föraren närmar sig. *Källa: NCC Group*



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Hackaren avslöjar: Så kunde jag ta mig in i Teslabilarna.



Ryska elbilsladdare hackade: "Ära till hjältarna".



Påstår sig ha hackat 25 bilar – Tesla ska utreda.



BMW kan hackas med mobiltelefon.



2. 42 Svenska Tesla Supercharger-stationer öppnade för alla elbilar.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-05-23, 17:00, uppdaterad 2022-05-23, 09:16.

Teslas pilotprojekt växlas upp ännu en gång. Ett utvalt antal svenska Supercharger-stationer har nu öppnats för andra märkens elbilar. Med det blir även stationerna som öppnats upp i andra länder tillgängliga för svenska elbilister.



Nu kan svenska elbilister ladda på utvalda Tesla Superchargers i flera europeiska länder.

42 stationer med 542 snabbladdare, fördelade från norr till syd i landet, läggs nu till i Teslas pågående pilotprojekt med att [öppna upp ditt egna Superchargernätverket för alla elbilar](#) med rätt laddkontakt.

Med det har Tesla Superchargers över en natt blivit "det överlägset största snabbladdningsnätet i Sverige i dag (>150 kW)", skriver företaget.

Från början öppnades en antal stationer i Nederländerna i november 2021, följt av bland annat [Norge och Frankrike](#). Förutom Sverige utökas nu även piloten till ett antal stationer i Spanien, Storbritannien, Belgien och Österrike.

Svenska elbilister får samtidigt tillgång till samtliga öppna Superchargers i Europa, något som lär underlätta bilsemestrandet något.

Pilotprojektet genomförs enligt Tesla för att "uppmuntra fler förare att gå över till eldrift". "Fler kunder som använder Supercharger-nätverket möjliggör snabbare expansion", menar man också.

De stationer som öppnats har alla gott om ledig kapacitet och man lovar att inte öppna upp de som inte har det.

"Vi börjar med några utvalda stationer för att övervaka kapaciteten, upplevelsen och bedöma resultatet. Stationer med hög beläggning i dagsläget kommer inte att öppna", skriver Tesla i ett pressmeddelande.

Kräver app och rätt kontakt

För att kunna ladda en elbil av ett annat märke på någon av Teslas öppnade laddstationer behöver man ladda ned tillverkarens mobilapp. I appen går det sedan att hitta och manuellt aktivera stolpen man står vid efter att ha pluggat in sin elbil.

En förutsättning för detta är att ens elbil har en så kallad [CCS-kontakt](#), så pilotprojektet är inget för exempelvis den som kör Nissan Leaf – eftersom den snarare har en Chademo-kontakt.

Så mycket kostar laddningen

Tesla erbjuder ett abonnemang för de som inte kör Tesla på 129 kronor per månad. Då blir det rörliga priset per kWh lika mycket som för Tesla-ägare. Utan abonnemang ligger istället priset på i snitt 7,30 kronor per kWh, uppger Tesla.

Här finns de öppna laddarna

Vilka svenska Superchargerstationer som omfattas av Teslas pilotprojekt går att hitta [på en karta som finns på tillverkarens sajt](#).



Tesla fortsätter att öppna upp sitt laddnätverk för alla.



Tesla Supercharger öppnas för andra elbilar i Norge och Frankrike.



Nu öppnas Tesla Superchargers för alla elbilar – i Nederländerna.



Tesla Supercharger V3 kan få ännu högre effekt – V4 ”snart” på gång.



3. Bentleys nya modell kan få 1 400 hästkrafter – 0–60 mph på 1,5 sekunder.

Av Anders Nilsson 2022-05-23.

Ska klara av 0-60 mph på 1,5 sekunder.



Enligt uppgifter kommer Bentleys elbil ha 1 400 hästkrafter.

Bentley ska lanseras sin första elbil 2025, och nu har den brittiska biltillverkaren börjat avslöja detaljer om den kommande modellen.

I en intervju med [Automotive News Europe](#), berättar [Bentleys](#) vd, Adrian Hallmark, att [Bentleys första elbil som lanseras 2025](#), kommer ha upp till 1 400 hästkrafter och ska klara av 0–60 mph (97 km/h) på hissande 1,5 sekunder. Dock verkar inte accelerationen vara det huvudsakliga säljargumentet. Det finns också problem med att bilar accelererar för fort, för många gånger.

– Om vi har 650 hästkrafter med GT Speed idag, kommer vi dubblera det med elbilar. Men ur synvinkeln med accelerationen 0 till 60 mph, finns det en minskad njutning. Problemet är att det är obekvämt. Tjusningen med att det tar 2,4 sekunder att uppnå 60 mph, är stor cirka tio gånger. Därefter blir man illamående, sade Adrian Hallmark, till publikationen.

Baseras på PPE-plattformen

Den elektriska Bentleyen kommer börja tillverkas 2025 i dess fabrik i Crewe, England. Dock har det inte avslöjats några detaljer vilken karossform bilen kommer ha, men ska vara ett komplement till nuvarande [Continental GT](#), [Flying Spur](#) och [Bentayga](#). Modellen kommer baseras på [plattformen PPE](#), som Audi har utvecklat för Volkswagens-koncernens räkning.

Kostnadsmissigt kommer modellen ligga på nivåer runt 250 000 euro, motsvarande 2,6 miljoner kronor. Det är ungefär vad limousinen [Bentley Mulsanne](#) kostade som ny.

Den sista frågan man kan ställa sig, är vilken tjänstevikt modellen kommer ha. Redan nu har biltillverkaren problem med sina bilar, eftersom deras [Bentleys modeller börjar närma sig maxvikten](#) för vad som är tillåtet för B-körkortsinnehavare inom EU. Därför vill nu biltillverkaren ändra reglerna, så att förare med B-körkort får köra ännu tyngre fordon.

Relaterade artiklar



Bentley närmar sig maxvikt – vill ändra körkortsreglerna.



Då lanseras Bentleys första elbil.



Fräck cabbad Bentley.



Lyxiga Bentley Continental GT – 560 hästar.

4. Kias värsting gör 0-100 km/h på 3,5 sek – billigare än Tesla.

PUBLICERAT 18/05/2022.

AV MATHS NILSSON.

Snabbare än Teslas nya värsting Model Y Performance – men ändå lite billigare. Nya Kia EV6 GT gör 0-100 km/h på 3,5 sekunder och toppar 260 km/h – kvickare än Lamborghini Urus och Audi RS6 Avant.



[Nyligen testkörde Carup Teslas nya tysktillverkade värsting Model Y Performance.](#) Bilen ger mycket acceleration för pengarna med en prislapp på 783 990 kronor och en 0-100 km/h-tid på 3,7 sekunder.

Men det finns faktiskt en ny elbil som är lite billigare och som kör ifrån Teslas nya värsting. Kia EV6 GT kommer snart till Sverige och den toppar 260 km/h jämfört med Teslas 250 km/h. Och upp till hundra är den två tiondelar snabbare än Model Y Performance. Med en 0-100 km/h-tid på 3,5 sekunder kör EV6 GT ifrån många superbilar.

Kia EV6 GT ligger på 764 600 kronor, så det går att spara 20 000 kronor och ändå få en snabbare bil än Teslan. Räckvidden är dock lite kortare, upp till 424 km och det är möjligt att ladda från 10-80 procent på ned till 18 minuter.

Bilen är fyrhjulsdriven och har totalt 585 hästkrafter. De maximala vridmomentet är 740 Nm. Jämfört med vanliga EV6 har GT förstärkt hjulupphängning, förbättrad bromsprestanda, optimerad styrning och skräddarsydd fjädring ökar förarens kontroll samtidigt som inställningar är möjliga via Drive Mode Select. Antisladdsystemet kan helt stängas av medan ett dedikerat driftingläge skickar mer kraft till bakhjulen. Vi hoppas kunna återkomma med en duelltest för att se vilken av bilarna som är det bästa köpet.



Maths Nilsson

BILSPORT

5. Modern Chevelle SS med svensk design.

Text: Emanuel Gylling.

Publicerad: 2022-05-17 kl 14:09.

Den får inte heta Chevelle, inte officiellt i alla fall. Men formerna är där på Trans Am Worldwides nytolkning av den ikoniska SS-modellen.



Bakom designen står svenske Bo Zolland som genom åren har visat upp sina kreationer i Bilsport. Bo förklarar att han har varit "kraftigt involverad i designen utom taket och inredningen, samt gjort alla renderingar för bygget".



Det officiella namnet är 70/SS och under skalet är det i mångt och mycket en modern Camaro. Med hårdpumpade muskler, som anstår en Super Sport. Trans Am Worldwide kommer att erbjuda tre olika motoralternativ. Dels en 6,2-liters LT-1 på 450 hk, dels en 454 LSX med drygt 1.500 hk (!), och så mellanvalet, en 396:a med kompressor och än så länge okänt effektuttag.

Grundpriset för 70/SS är 150.000 dollar.



Emanuel Gylling



6. Officiell: BMW M4 CSL – snabbaste BMW M-modellen någonsin.

Av Anders Nilsson 2022-05-23.

40 fler hästkrafter än BMW M4 Competition.



BMW M4 CSL är den snabbaste serieproducerade BMW M-modellen någonsin.

Det har länge pratats om den. Nu är äntligen BMW M4 CSL här. Jämfört med M4 Competition har den 40 fler hästkrafter och väger 100 kilo mindre.

Det pratades om nya [BMW M4 CSL redan i höstas](#). Men nu är modellen här. BMW M4 CSL anländer i samband med att BMW M fyller 50 år. Den är skapat för bankörning. Flera av bilens egenskaper går att spåra tillbaka till [BMW M4 GT3](#).

Under motorhuven finns en twinturboladdad treliters rak sexa. Effekten är på 550 hästkrafter och 650 Nm. Det är 40 hästar fler än vad som finns i [BMW M4 Competition](#), samtidigt som vikten har minskat med 100 kilo, till 1 625. Kraften till bakhjulen går via en åtta-växlad M Steptronic-låda. Bilen klarar av 0–100 km/h på 3,7 sekunder och 0–200 km/h på 10,7. Toppfarten är 307 km/h. Det är med andra ord den snabbaste serieproducerade BMW M-modellen någonsin.

Snabbaste BMW M-modellen någonsin

Det är även den snabbaste BMW-modellen som någonsin har körts på Nordsligan på Nürburgring, med en varvtid på 07:20.2. CSL står för Competition, Sport, Lightweight.

[BMW](#) har bytt sätena till sportstolar och även tagit bort baksätet för att spara vikt. M4 CSL har även keramiska bromsar, samt lättmetallfälgar och fjädrar. Dessutom användes flera komponenter i kolfiberförstärkt plast.

Designmässigt har BMW:s visuella förändringar handlat om prestanda, och det betyder att designen har förändrats för att optimera kylningen och generera downforce. Som standard kommer bilen i Frozen Brooklyn Grey metallic som kompletteras med exponerade kolfiberytor och röda accenter.

Totalt kommer enbart totalt 1 000 exemplar tillverkas. Tillverkningen påbörjas i juli. De svenska priserna startar från 1 775 000 kronor.

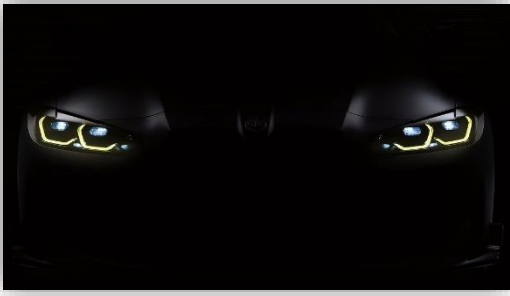


Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Grönfärgad BMW med bävertänder – 0-100 på 3,5 sekunder.](#)



BMW smygvisar M4 CSL.



Trimmad silvrig BMW M2 – 550 hästar.



Så blir nya BMW M4 CSL.



7. Premiär: Första testen av nya Volkswagen ID.5.

Av Martin Prieto Beaulieu 17 Maj, 2022.

Har ID.5, en eldriven SUV-coupé, de nödvändiga egenskaperna som man förväntar sig av en långfärdsbil? Klarar den att möta kundernas nya förväntningar och tuffa hållbarhetskrav?



På pressvisningen av splitternya VW ID.5 i Österrike var det utsikten som fick mest uppmärksamhet. Trots den nya snygga modellen så tog miljön andan ur oss.

Nu är det dags att känna lite på den kommande elbilen ID.5. En så kallad SUV-Coupe för långfärder. Vi fick möjligheten att pröva den på en pressvisning i Österrike och dessutom förmånen att träffa företagets utvecklingsingenjörer.

Ett bra sätt att gå djupare i analysen än det som finns med pressmaterialet. Informationsbroschyren för ID.5 på 20 sidor är fylld med värdeord och beskrivningar som påminner om **Susanne Ljungs** illustrerande beskrivningar i radioprogrammet Stil i Sveriges Radios P1.

Konsten att se genom reklamen

Broschyren är full med ord som kraftfull, enastående, perfekt och uttryck som 'lite kaxig men ändå vänlig look', 'mjuka och svepande', 'atletiska' 'muskulösa' mm.

Att få komma bakom dessa reklamuttryck och prata direkt med dem som utvecklar bilen gör resan värd besväret, och eventuellt även resans klimatpåverkan.

I en föränderlig värld ändras också på hur vi ser på bilar, hur de produceras och hur de används. Men kanske också hur de ska granskas och testas.



*Det är svårt att även med en bra kamera ge miljön rättvisa
– lika svårt som att koncentrera sig på bilen.*

En "Due Diligence"

Det finns inget bra ord, men kanske är affärsvärldens "due diligence" – att genomlysna och granska förhållanden inför en affärssuppgörelse – det som behövs också i bilbranschen.

Jag gör inga anspråk i denna artikel att fylla ett sådant begrepp som kräver djupare informationskällor än de jag haft tillgång till nu, men kommer beröra några frågor som jag anser är viktiga att ställa när en ny bil ska beskrivas mer ingående.

Kan en bilmodell bli geopolitik?

Det första jag tänkte, och det är inte konstigt alls med tanke på omständigheterna i världen idag, handlar om de *geopolitiska aspekterna*.

Det har länge uppmärksammas internationellt, bland annat av Amnesty International, att det finns viktiga frågor att ställa kring elbilarnas batterier och var de kommer ifrån, var man bryter råmaterialet, hur och var de tillverkas.

Inte ett ord om ursprung

Detta ledde till att stora biltillverkare började titta på frågan på allvar och konsumenterna att ställa obekväma frågor till bilförsäljare. I broschyren om ID.5 står det ändå inte ett ord om detta.

Bilar har tusentals komponenter som kan komma från världens alla kontinenter. Råmaterial, produktionsprocesser, sociala rättigheter och mycket mer längst hela varukedjan är viktiga saker att ta upp.

Företagets ägare och deras agerande i samhället och den internationella arenan är numera en del i valet av vilken bil du ska köpa eller leasa. Hur skulle det se ut annars?

Skulle en svensk kommun som hissar Ukrainas flagga framför stadshuset och säger sig vara emot diktaturer utan diskussion kunna köpa in en kinesisk bil till sin fordonsflotta?

Ja, vi lever i en svår tid om man vill ta fullt ansvar.



Nya VW ID.5 trivs på släta tyska motorvägar. Däremot vet vi från ID.4 att Stockholms urusla vägkvalitet blir en helt annan utmaning. Här gör sig ID-familjens ganska hårda chassisättning påmind. Tyvärr inget som ingenjörerna i Wolfsburg kan göra något åt.

Hållbarhet ur många perspektiv

Den andra aspekten av en mer kritisk granskning är det som slarvigt kallas för *miljö- och klimatgranskning*, något som vi bör lämna bakom oss.

Nej, nu är det omöjligt att testa en bil utan att titta på "systemet" ur *hållbarhetsperspektivet* och under bilens hela livscykel. Det innebär att både granska tillverkare och själva bilen in i fogarna utifrån dess påverkan på vår planet.

Ett bra verktyg att använda är de åtta hållbarhetsprinciperna inom ramverket för strategisk hållbar utveckling (FSSD), se faktaruta nedan.

Faktaruta FSSD:

FSSD (Framework for Strategic Sustainable Development) och hållbarhetsprinciperna (HP) har utvecklats i en kontinuerlig vetenskaplig samverkansprocess sedan början av 1990-talet. De definierar att ett hållbart system eller produkt inte bidrar till:

(i) Förorening av Naturen genom att systematiskt öka ...

HP1 koncentrationer av ämnen från berggrunden (t.ex. fossilt kol och metaller).

HP2 koncentrationer av ämnen från samhällets produktion (t.ex. dikväveoxider och freoner).

(ii) Fysisk förstörelse av Naturen genom att systematiskt öka ...

HP3 fysisk nedbrytning (t.ex. avskogning, överfiske eller asfaltering av vitala ekosystem).

(iii) Förstörelse av samhället genom att utsätta Människor för sociala strukturella hinder för

HP4 hälsa (t.ex. genom farliga arbetsförhållanden eller otillräcklig vila från jobbet).

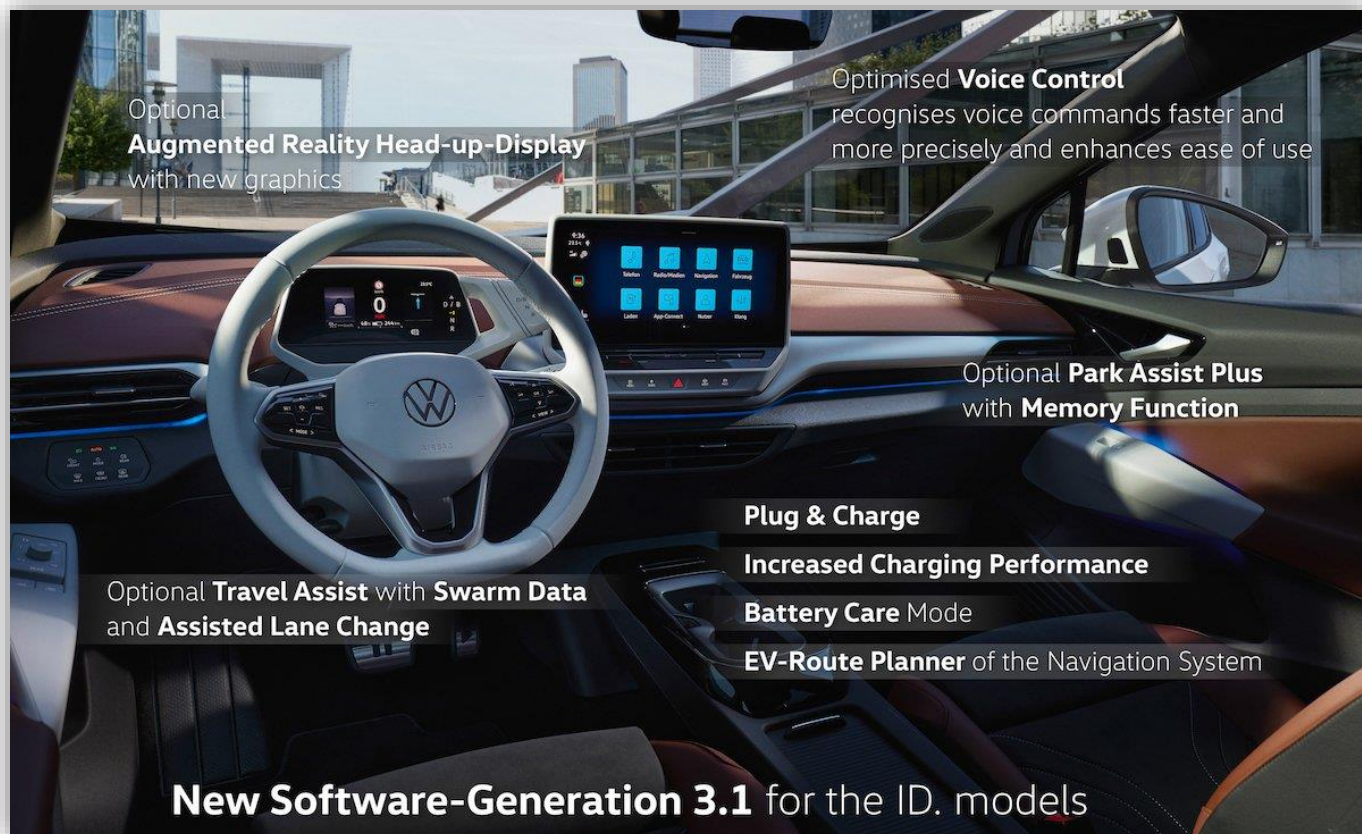
HP5 inflytande (t.ex. genom att undertrycka yttrandefrihet eller försumma åsikter).

HP6 kompetens (t.ex. genom hinder för utbildning och personlig utveckling).

HP7 opartiskhet (t.ex. genom diskriminering eller orättvist val till positioner).

HP8 meningsskapande (t.ex. genom att undertrycka kultur eller samskapande av meningsfulla förhållanden).

Hade biltillverkarna varit bättre på att följa dessa direktiv så hade bilköparen fått med alla relevanta aspekter för hållbarhet. Därefter kan man bedöma geopolitiska aspekter och även se till de ekonomiska aspekterna.



Det har blivit komplicerat att köpa bil idag. Många funktioner och tillval som förutom en rejäl prislapp kräver en hygglig IT-mognad att använda samtidigt som man skall köra bilen.

Borde vara hygienfaktor för en biltillverkare – skärpning!

Grunden för en kritisk granskning av en kommande affär är dokumentationen. LCA-dokumentation som visar en produkts påverkan i ett livscykelperspektiv borde vara en hygienkrav för de biltillverkare som vill sälja bilar i Europa.

Jag vet att Volkswagen har gjort LCA-analyser för alla sina modeller men varför är de inte är transparenta med sina produkters hållbarhetsprestanda och visa detta för sina kunder?

Här finns det onekligen mer att göra. Tyvärr är VW är inte ensamma om att ha stora brister inom detta, det gäller många bolag i bilbranschen.

Köpa bil har blivit komplicerat

Men nu står jag här med nycklarna till den senaste generationens elbil. Nycklar nja, den lilla manicken kan du behålla i fickan. Bilen är så kallad "keyless".

Det tar en tid att bekanta sig med en ny bil, en modern sådan med många tekniska nyheter. Det känns lite som att flyga in sig på en ny flygplansmodell, något som piloter får göra.

När man som jag har några år på nacken, är det svårt vänja sig av med spakar och rattar och acceptera ett evigt klickade på skärmen.

Inte speciellt intuitivt – ganska låg UX

Alternativen är många och det är inte alltid intuitivt, ibland blir responstiden irriterande lång vilket tar fokus bort från vägen. När jag väl har identifierat alla menyer, knappar och hur de fungerar känns det mycket bättre och jag känner att jag kan slappna av.

Dags att luta sig tillbaka och testa bilens alla funktioner. Ett antal frågor kring den nya bilens funktion måste ställas:



Det krävs en hel del swipande och nytt handlag för att bli kompis med ID.5s inställningar och skärmar. Inte speciellt intuitivt och om vi ska vara ärliga ganska låg användarvänlighet.

En bil för långfärder

ID.5 är en så kallad långfärdsbil. Hur långa färder kan ingen precisera, åtminstone inte på plats. Vilka egenskaper ska en långfärdsbil ha undrar jag och ställer frågan till VW:s informationschef, **Marcus Thomasfolk**.

Jag får ingen riktig svar, men det handlar om färder och sträckor som tar mer än 2 timmar. Utifrån det tänker jag att avgörande egenskaper för en långfärdsbil är:

- Räckvidden*, att du kan köra långt
- Laddningseffekt* att du kan ladda fort under resan
- Komforten* i form av vägegenskaper, samt hjälpmedel av olika slag som gör resan behaglig och säker.

Kanske även *Ekosystemet* runt bilen som främst laddinfrastrukturen och andra tjänster också borde ses som viktigt för en långfärdsbil.

1. Räckvidden

Hur långt bilen kan köra på en laddning är ett resultat av bilens vikt, batteriet, verkningsgraden, aerodynamiken och var och hur du kör.

På pappret är siffrorna följande: ID.5 Pro Performance 512 km och ID.5 GTX upp till 488 km båda med svensk standardutrustning enligt det lagstadgade sättet att mäta – WLTP.

I instrumentbrädan framför ratten, kallad för 'ID. Cockpit', kan du se status på batterier både i procent och i kilometer kvar att köra.

Batteripaketet ligger på 77 kWh. De 49 eller 51 mil som det ska räcka ger ingen räckviddsångest på normala sträckor i alla fall.

2. Laddningseffekt

Tillsammans med räckvidden är laddningskapaciteten i bilen avgörande om man ska kalla bilen för långfärdsbil.

Laddningseffekten ligger på 135 kW för både ID.5 Pro Performance och ID.5 GTX. Det innebär att du kan ladda batterierna från 5 procent och upp till 80 procent (SOC) på 29-36 minuter.

På ID.5 Pro Performance motsvarande 390 km och för ID.5 GTX 320 km. Detta är minimum skulle jag säga idag när det gäller elbilar för längre sträckor.

I framtiden kan vi förvänta oss högre effekter i såväl bilarna som i själva laddstationerna.



Ingen stor skillnad mot ID.4 förutom i materialval och mittkonsolen. När man väl lärt sig alla funktionerna går det bättre – men hur slår man snabbt på radion?

3. Komforten

Komforten ligger delvis i bilen och dess väghållning, och delvis i säten, reglagen och inredningen i sin helhet. ID.5 oavsett version är byggd på samma plattform som ID.4.

Så här är det inget större skillnad förutom taklutningen. Bilen upplevs som en rejäl bil med “alla hjul på marken”. Det är när man svänger upp på E4, jag menar Autobahn, som bilen kommer till sin rätt.

Skillnaden ligger i mjukvaran 3.0 som innehåller några nya funktioner som *Travel assist (Tillval)*, funktionen håller bilen i mitten av körfältet, bilen håller koll hastighetsbegränsningarna och avstånd till framförvarande fordon.

Det går även att få hjälp med filbyten genom att bara använda blinkers och om omständigheterna uppfyller kraven för assisterat filbyte.

Är man generös av sig kan man dela anonymiserad information om vägförhållandena via molnet med andra av koncernens bilar och bidra till nästa generations automatiserade körning. Det är som Vehicle-to-Vehicle (V2V) och man får lite community-känsla här!

4. ‘Ekosystemet’ runt om bilen

ID.-bilarna tillhör laddnätverket Ionity som har 1 500 laddstationer i Europa, vilket ska utökas till 7 000 till år 2025. Det är inte det största men inte heller det minsta, och det byggs ut i någorlunda takt.

Det är svårt att jämföra just nu, utbyggnaden av laddinfrastrukturen går generellt sett för sakta. Det finns en ny funktionalitet “Plug and Charge” som sköter betalningen eller faktureringen åt dig.



Du behöver inga appar, dongles eller kort. Laddar du hemma erbjuder Volkswagen "Laddboxen ID. Charger" (max 11 kW, och laddar 100 % på 7 h 30 min) och laddtjänsten "We Charge".

Inom kort, som jag har skrivit om tidigare, kommer även Vehicle-To-Home-funktionalitet (V2H).

Det som verkligen saknas är ett erbjudande om att beställa solceller som motsvarar minst bilens energiförbrukning på säg 1 200 mil, vilket är genomsnittet i Sverige.

De fastighetsägare som redan satsat på att integrera sina solceller med laddstolpar till elfordon känner sig nog redan som en vinnare när priset på både elen och drivmedlet gått upp till följd av kriget mot Ukraina.

5. Långfärder

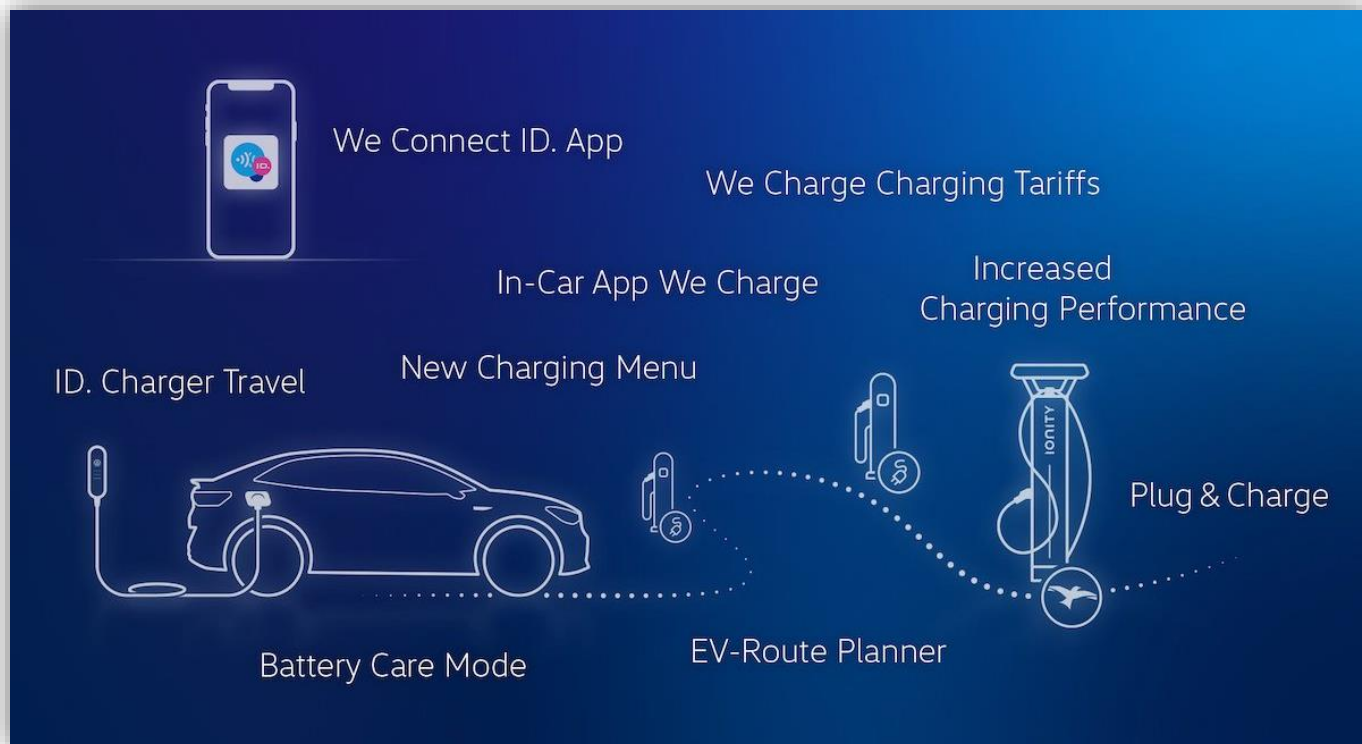
Yrkesförare har krav på vilotider och det är ingen som ifrågasätter rimligheten i detta. Tvärtom, vi förväntar oss att föraren på långtradaren som vi möter på vägen är pigg och alert.

När det gäller privatbilismen finns det inga sådana krav. När vi ska köra långt behöver vi själva se till att ta pauser, äta, gå på toa och ladda bilen.

För att detta ska gå smärtfritt ställs krav på bilens ruttplanerare. Så jag gjorde ett test och utan att jämföra med andra elbilar kan jag konstatera att det ser helt rimligt ut. Österrike – Stockholm, ca 1 800 km, 4 laddstopp på totalt 2 timmar, och en sammanlagd restid på ca 20 timmar.

Systemet visar var jag ska ladda, laddpunktens laddeffekt, om laddstationen har lediga platser, hur mycket kWh jag ska ladda och hur långt tid det tar.

Inga problem alls och lika smidigt som om jag skulle göra resan med en motsvarande bil med förbränningsmotor.



VWs ekosystem för laddning växer med fler funktioner.

Det finns självklart rum för förbättringar, t.ex. om man skulle kunna boka laddningspunkter, ett digital kösystem (så att man undviker bråk vid laddstationen).

Bilen är uppkopplad och vet exakt när vi kommer fram. Systemet skulle kunna hålla koll på bilen och boka en plats för att ladda efter den skräddarsydda rutten.

Det är inte frågan om utan när denna funktionalitet kommer. I framtiden kommer laddningen inte vara en issue. En annan diskussion jag hade med ingenjörerna vad om hur ruttplaneraren väljer rutten.

Tar man hänsyn till topografin när man räknar ut den bästa vägen? Anledningen är att den snabbaste och kortaste vägen inte nödvändigtvis behöver vara den mest energi- och tids-effektiva om man räknar in laddningen.

Ingenjören ler och kommer med en inlärd standardfras, – jag kan tyvärr inte kommentera våra framtida funktioner, ber dig att höra med pressavdelningen.

Slutligen...

Bilar är inte som de var förr, mekaniska, nu är det rullande datorer eller datorer med hjul – det handlar om 90 % mjukvara och 10 % hårdvara säger en av de många tyska utvecklingsingenjörerna jag fick träffa.

Med lite trix med mjukvaran har man t.ex. höjt laddningskapaciteten från 125 kW till 135 kW och minskat laddningstiden mellan 5-80 procent med 9 minuter för att nämna ett exempel.

Mjukvaran uppdateras over the air (OTA) och här ser inte bara Volkswagen möjligheten att uppgradera mjukvaran utan att sälja på oss nya funktioner och tjänster i framtiden.

Lite som det är på smartphones, "In-App Purchases". Bilen är alltid uppkopplad med "We Connect" och känner du dig ensam kan du alltid prata med bilen, "Hej ID." säg till Siri att meddela Alexa att stänga av spisen hemma!

Du kan gissa vad jag tycker om detta om att prata med bilen. Nästa steg är att bilen förstår dina gester.

	ID.5 Pro	ID.5 Pro Performance	ID.5 GTX
Motor	Permanently excited synchro machine on the rear axle	Permanently excited synchronous motor on the rear axle	Asynchronous motor on the front axle, permanently excited synchronous motor on the rear axle
Maximum power*	128 kW / 174 PS	150 kW / 204 PS	220 kW / 299 PS
Maximum torque	235 Nm	310 Nm	162 Nm (front) / 310 Nm (rear) Total torque: 460 Nm
Gearbox	1-speed gearbox, rear	1-speed gearbox, rear	1-speed gearbox, rear
Top speed	160 km/h	160 km/h	180 km/h
0 - 100 km/h	10.4 s	8.4 s	6.3 s
Battery energy content, net	77 kWh	77 kWh	77 kWh
Max. charging power AC/DC	11 kW / 135 kW	11 kW / 135 kW	11 kW / 135 kW
Charging time from 5% to 80% SOC (for DC charging)	29 min	29 min	36 min
Energy consumption (WLTP)	16.9 kWh / 100 km	16.9 kWh / 100 km	17.1 kWh / 100 km
Electric range (WLTP)	Up to 520 km	Up to 520 km	Up to 490 km
Length	4,599 mm	4,599 mm	4,582 mm
Width	1,852 mm	1,852 mm	1,852 mm
Height	1,613 mm	1,613 mm	1,619 mm
Wheelbase	2,766 mm	2,766 mm	2,766 mm
Drag coefficient	C _d 0.26	C _d 0.26	C _d 0.27
Luggage compartment capacity	549 l - 1,561 l	549 l - 1,561 l	549 l - 1,561 l
Max. trailer weight, braked with 8% gradient	1,200 kg	1,200 kg	1,400 kg
Turning circle	10.2 metres	10.2 metres	11.57 metres

”Vi har förbättrat Use Caset” berättade ingenjören på engelska med tysk brytning:

Vi har valt att låta laddfunktionaliteten få en egen app där du kan sköta alla inställningar. Bland nyheterna finns att du kan registrera och spara dina egna laddpunkter, hemma, på jobbet, på landet, vid båtklubben, mm. Sedan kan du konfigurera dessa, när du vill ladda, hur mycket du vill ladda, mm. Och så har vi ”ID. Charger Travel” den mobila laddboxen som underlättar för en säker laddning på olika destinationer.

Onekligen Intressant!

ID.5 letar upp en ledig parkering till dig

En annan funktion som är värd att uppmärksamma är ”Park & Assist Plus” som letar en ledig parkeringsplats och parkera bilen åt dig under vissa förutsättningar.

Om det inte vore nog kan du även spara en position med tillhörande parkeringmanöver. När man närmar sig en sparad parkering frågar bilen om du vill att den ska ta över helt och hållet, t.ex. vid din parkering, garage eller uppfart.

Bilen utför de sista 50 meterna till din parkering med en precision på +/- 15 cm. I båda fallen behöver du bara övervaka proceduren.

Bilarna kommer kommunicera med varandra

En annan intressant funktion är så kallad Car2X-teknik och vad är nu detta? Det handlar om en teknik och standard som möjliggör att bilar kommunicerar med varandra direkt och lokalt.

I realtid kan det varna andra bilar om det uppstår kritiska trafiksituationer, stående bilar eller andra hinder eller om en ambulans eller annat utryckningsfordon är i närheten.

Detta brukas kallas för "cooperative driving" och syftar till att samordna trafiken.

Grym Head-up display

Centralskärmen i all ära, men det som tilltalar mig med ID.-familjen är att allt som behövs för att köra bilen finns samlad framför dig.

ID Cockpit och så Head-Up-Display-funktionaliteten med Augmented reality, dvs förstärkt verklighet (AR), växlaren, och de vänstra knapparna vid ratten, har nu utökats med fler anvisningar.

Allt som behövs projiceras i framrutan och helt plötsligt känner du dig som en pilot på en F-14 Tomcat precis som Tom Cruise på filmen "Top Gun".

Krångligt swipande

Det är mycket "swipande" i ID.5. Ibland blir det svårt att förstå, ska man trycka på pilen eller ska man swipa över pilen?

När jag lyfter problemet med den unga tyska utvecklingsingenjören som tittar helt oförståelig på mig. Det här är tydligen alla under 30 ser som självklarheter.

Hur ska jag på ett smart sätt ta mig ur denna pinsamma situation?

Kan detta ha att göra med att Volkswagen siktar på integrera nya appar i infotaimentsystemet där swipande kan komma till användning?

– Aha, säger jag, ID.5 är "Tinder Ready" (dating-appen Tinder)? – Jag kan tyvärr inte kommentera våra framtida funktioner, ber dig att höra med pressavdelningen, säger ingenjören.

Mer tid för granskning

Det skulle kräva betydligt mer tid att granska ID.5 mot FSSD:s alla åtta hållbarhetsprinciper något som vi skulle kunna göra längre fram på Institutionen för strategisk hållbar utveckling vid Blekinge Tekniska Högskola (BTH).

Baserad på liknande studier på elfordon är det ingen tvekan att elbilen är mer hållbar än traditionella bilar med förbränningsmotorer som drivs med fossila drivmedel.

Det finns dock mycket kvar att förbättra längs produktens olika faser, materialens cirkularitet och inte minst vad det gäller de sociala hållbarhetsaspekterna i komponenternas produktionskedjor.

Som på räls

Hur var den då att köra? Jo, ID.5 går som på räls på både autobahns raka sträckor som på Alpernas vackra och slingrande småvägar.

Man sitter komfortabelt både fram och bak. Den eleganta coupén är spaciös och funktionell. Räckviddsångest tillhör det förflutna och med alla tekniska finesser blir körningen säker på alla sätt.

Jag kan slappna av, njuta av färden och den oslagbara utsikten. Nu kanske jag börjar låta som Susanne Ljung, men jag kan rekommendera dig att provköra ID.5 själv och avgöra.

I stadsmiljö känns bilen något överdimensionerad, men den är som gjord för långa färder. Det kan mycket väl handla om din nästa bil.



Fakta om VW ID.5

Obs, båda modellerna har dragkrok, 1 000 kg respektive 1 200 kg i släpvagnsvikt. En prestanda som räcker gott och väl i Sverige och resten av Europa



Martin Prieto Beaulieu

Projektledare inom hållbara transporter på Institutionen för strategisk hållbar utveckling, TISU, vid Blekinge Tekniska Högskola (BTH). Marinarkeolog med stort intresse för träbåtar och det rörliga kulturarvet. Aktiv i Träbåtssällskapet Skeppsmyrans och Båthistoriska Riksförbundet.

8. EU-trailers kan få tuffare krav: "En säkerhetsrisk".

Publicerad 2022-05-23 6:30. Text Erik Söderholm.

Långtradare kan snart få särskilda krav för att undvika "fällknivseffekten", som kan ge trafikstörningar och leda till olyckor.



De senaste åren har så kallade EU-trailers orsakat allvarliga trafikproblem på vintrarna. De korta dragbilarna med släp kan fällas ihop som en fällkniv där lastbilen vrider sig och blivit omöjlig att kontrollera.

För att minska risken för olyckor och trafikskott ska regeringen anmäla ett nytt förslag till EU-kommissionen. Det handlar om att lastbilen ska ha tillräckligt med tryck på drivaxeln.

För tunga lastbilar med två axlar, varav en är drivande, och som har ett eller flera släp ska lasten fördelas så att minst 25 procent av ekipagets sammanlagda bruttovikt belastar den drivande axeln. Ett annat alternativ är att den sammanlagda bruttovikten som hjulen på släpet överför till vägbanan inte överstiger 1,5 gånger den sammanlagda bruttovikten som hjulen på lastbilen överför till vägbanan.

Det nya förslaget välkomnas av Sveriges Åkeriföretag där branschorganisationens vd Rickard Gegö säger att korta dragbilar utgör en säkerhetsrisk på vintern. Men han poängterar också att lastbilarna måste kontrolleras så att reglerna följs.

– Införs nya regler är det av största vikt att detta även kontrolleras. I vårt remissvar tillstyrkte vi även att ett straffansvar av både förare och fordonsägare skulle införas. Det måste vara kännbart att fuska, speciellt när andras liv äventyras, säger han.

Om förslaget träder i kraft ska det gälla under perioden 1 december till 31 mars.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



60 långtradare fastnade – trots krav på vinterdäck.



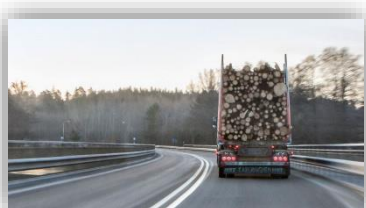
Extralånga lastbilar välkomnas: "Mycket glädjande".



Efter olyckorna: Hårdare tag mot EU-trailers på vägarna.



"Förbjud tunga lastbilar från att köra om".



Regeringen vill tillåta ännu längre lastbilar.



9. Här är husbilen som drivs av solenergi.

Av Anders Nilsson 2022-05-23.

Har en räckvidd på upp till 73 mil.



Stella Vita har en räckvidd på upp emot 73 mil en solig dag.

Ett studentprojekt har skapat världens första husbil som drivs helt av solenergi. Snart ska de ge sig ut på en roadtrip genom Europa.

Husbilar finns i alla dess former, och med jämna mellanrum kommer det intressanta innovationer på området. Exempelvis finns [Beauer 3XC](#). Det är en cylinderformad kapsel som kan placeras på en skåpbil. När fordonet står still kan utrymmet, genom ett knapptryck expandera till tre gånger sin ursprungliga storlek, fiffigt.

Nu har ett gäng studenter från universitetet i nederländska Eindhoven, [Solar Team Eindhoven](#), skapat den första solcellsdrivna husbilen: Stella Vita. Teamet påstår att fordonet genererar tillräckligt mycket solenergi och el att leva med och även köra på.

När Stella Vita står stilla, ska det vara enkelt att laga mat och röra sig. Taket fällt upp och då fälls även extra solpaneler ut. Totalt kommer det finnas 17,5 kvadratmeter med solpaneler. Interiören ska vara designad så att den är så effektivt och lätt som möjligt.

Har en räckvidd på upp till 73 mil

I september ska de ge ut sig på en roadtrip genom Europa för att testa konceptet i verkligheten. Enligt uppskattningar har husbilen en räckvidd på upp till 73 mil när det är en riktigt solig dag.

– De är framtiden, nästa generation och kan uppmuntra och påskynda övergången till en mer hållbar framtid. För att påskynda denna övergång kommer vi att inspirera så många människor i Europa som möjligt för en hållbar framtid på vår resa, säger Kjell Ravenberg, teamchef för Solar Team Eindhoven, i ett pressmeddelande.



När Stella Vita står stilla går det utan problem att röra sig inomhus och sova.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Husbilen som blir tre gånger så stor på ett knapptryck.



Då kan vi få se Opels nya flaggskepp.



Husbilen som har plats för en Bugatti Chiron.



Cupra lanserar ny suv – baseras på Audi Q3.



10. Försäkringsbolag varnar för mopedbilar var fjärde är inblandad i en olycka.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-05-23, 14:55.

Mopedbilarna är överrepresenterade i olycksstatistiken, enligt försäkringsbolaget Ifs siffror. Nu varnar bolaget för mopedbilarnas bristfälliga krocksäkerhet. – Det är viktigt att föräldrar tar ansvar, säger Ifs motorexpert Johan Granholm.



Mopedbilar råkar ofta ut för skador, enligt försäkringsbolaget Ifs statistik.

Antalet mopedbilar har ökat kraftigt i Sverige de senaste fem åren. Sedan 2018 har beståndet ökat med nästan 50 procent, enligt siffror från statliga Trafikanalys. Koncentrationen är störst i Osby i Skåne där det finns 8 mopedbilar per 1 000 invånare, följt av Danderyd (drygt 8) och Upplandsbro (cirka 5).

Inte helt oväntat har det ökade beståndet också lett till en ökning i antalet skador, enligt If. Pandemiåret 2020 var dock lugnt, med en minskning i antalet skador som lär ha berott på att flera skolor hade hemundervisning.

Sedan small det. 2021 anmäldes en skada på var fjärde mopedbil försäkrad hos If. Det innebär att skadefrekvensen nu är tillbaka på ungefär samma nivå som 2019, noterar man.

"Falsk känsla av trygghet"

"Även om det i regel är säkrare att sitta i en kaross, jämfört med exempelvis på en vanlig tvåhjulig moped, ger detta en falsk känsla av trygghet", skriver If. Många mopedbilar saknar nämligen viktiga säkerhetssystem i dag, något även Nationalföreningen för trafiksäkerhet upplyst om.

Plastkarosser är vanliga, vilket ger ett dåligt krockskydd. Dessutom har många mopedbilar sämre säkerhetsbälten. Det är inte heller ovanligt att de saknar eller har bristfälliga versioner av krockkuddar.

Samtidigt får mopedbilarna – som begränsas till 45 km/h – köras på allmänna vägar, där andra fordon får köras i upp till 100 kilometer i timmen. En krock kan därför få katastrofala följder.

Kort trafikutbildning

Mopedbilar får köras av 16-åringar och kräver bara AM-behörighet, precis som EU-mopeder. Det innebär en utbildning på 12 timmar varav fyra timmars praktisk träning på en vanlig moped. Samtidigt tar mopedbilen mycket större plats på vägen. Det ligger ett stort ansvar på föräldrar till barn som har mopedbil, menar If:s expert.

– **Det är viktigt att föräldrar** tar ansvar för sina barns säkerhet. Om ditt barn kör mopedbil, åk med i passagerarsätet och se till att barnet kör tryggt. Glöm inte heller att testa olika väglag och väder. Diskutera trafiksäkerhet hemma och öva regler tillsammans, säger Johan Granholm.

Ifs tipslista för säkrare körning av mopedbil

- Välj en så säker mopedbil som möjligt, säkerheten kan variera mellan olika tillverkare.
- Som förälder, åk med barnet ut då och då. Framför allt i början tills barnet fått körvana. Åk även med i olika väglag och väder.
- Byt till vinterdäck (det finns idag inget krav på vinterdäck men If rekommenderar däckbyte för ditt barn och andras säkerhet).
- Använd alltid säkerhetsbälte.
- Följ alltid trafikreglerna.
- Var uppmärksam på trafiken i din närhet.
- Var aldrig fler personer i fordonet än vad som är tillåtet.
- Var extra försiktig när du kör kvällstid.



Miljöpartiser vill tillåta 45 km/h för A-traktorer.



Test avslöjar: Populära "bilen" är livsfarlig och extremt smutsig.



11. Video: "Saab 9-5 kombi hade gett Volvo en tuff match".

Publicerad 2022-05-11 11:08, uppdaterad 2022-05-11 15:20 av **Magnus Fröderberg**.

Alrik provkör 2012 års Saab 9-5 SportCombi – en familjebil som tyvärr aldrig kom, men som hade gjort succé.



Vi fick aldrig prova nya Saab 9-5 SportCombi. Saabs olyckliga konkurs kom i vägen för lanseringen. Nu har vi äntligen fått möjlighet att se vad kombibilen går för.

Alrik är imponerad:

– Saab 9-5 kombi hade gett Volvo V90 en tuff match. Särskilt i Sverige.

Hade kombin kunnat rädda Saab? Den frågan ger Alrik sitt svar på i videon:

FILM: <https://youtu.be/7Qjn87MeX3I>.



Magnus Fröderberg

12. Volkswagens moderna tider.

Publicerad 2022-05-23 15:00.

Text Björn Meyer.

Bilen som ingenjören Ewald Praxl och formgivaren Claus Luthe delade vårdnaden om visades som NSU-prototyp 1969.



Med lånegods från NSU började Volkswagen att ta sig in i den nya tiden; boxerns dagar kunde börja räknas.

När VW:s interna kvarnar malt var det som en Volkswagen den gick i produktion i augusti 1970. Äntligen en modern bil, sa man i Wolfsburg. I Neckarsulm höll man sig för skratt. Fast även om märket gick i graven levde fordonstillverkning kvar i staden där de två floderna möts.

Med facit i hand vet vi att K70 aldrig blev någon milstolpe i Volkswagens försäljningshistoria men den öppnade dörrarna, för ny teknik och för att släppa i väg det luftkylda arvet i riktning mot pension. I broschyrmaterialet är Volkswagen inte sena att påpeka den moderna konstruktionen, med överliggande kamaxel, fjäderben, kuggstångsstyrning och individuell bakvagnsupphängning.



Två varianter erbjöds först, båda på 1,6 liter: En på 75 hk och en på 90 hk. 1973 kom den förstorade versionen på 1,8 liter i K70 LS, med jämna 100 hk i effekt.



Volkswagen K70LS (Typ 48) 1973–75.

Småbilsklubben

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

13. Iso Isetta.

27.10.2021

Små bränslesnåla lastbilar och skåpbilar var extremt populära i europeiska länder i mitten av 1900-talet. Italien, Tyskland, Frankrike och andra länder som höll på att återhämta sig från förödelsen efter andra världskriget var begränsade i resurser, det rådde brist på bränsle och entreprenörer uppskattade varenda krona.



Efter att ha insett efterfrågan på sådan utrustning beslutade det italienska företaget Iso SpA, som tillverkade kylskåp och etablerade produktionen av den berömda Isetta, att skapa en minilastbil baserad på denna lilla roliga stadsbil.

Den befintliga karossen förkortades baktill och placerades på en ram av runda och fyrkantiga rör. Motorn var placerad baktill under en lastplattform. Den sista har en lucka för reparation och underhåll av motorn.

Med en blygsam effekt av en 1-cylindrig 240 cc 10 hk motor transporterade denna lilla arbetsnarkoman upp till 50 kg last i hastigheter upp till 60 km/h. Det var mycket efterfrågat bland bönder, bagare, mejerister, butiksägare - alla de som ofta var tvungna att transportera små sändningar med varor längs de smala gatorna i europeiska städer.

I Italien hette lastbilen Isetta. Efter produktionsstarten 1954 började den bli populär utanför landet, så monteringen etablerades i Spanien, Frankrike, Belgien och naturligtvis i Tyskland efter att BMW köpt Isetta från italienare.

Som ni ser har hytten den enda dörren i fronten. Interiören liknar passagerarversionen. Under 8 års produktion på alla fabriker översteg den totala produktionskvantiteten av Isetta 160 tusen exemplar. På vissa ställen användes de till och med som ambulanser och brandbilar.

14. F1-stjärnans pinsamma krasch med Niki Laudas ikoniska Ferrari.

PUBLICERAT 17/05/2022. AV MATHS NILSSON.

Hemmaföraren Charles Leclerc råkade ut för en pinsam incident när han uppvisningskörde i Monaco Historic Grand Prix 2022. Han kraschade in i barriären med Niki Laudas gamla F1-bil, en Ferrari 312B3 från 1972. – När du redan tror att du har haft all världens otur i Monaco så försvinner bromsarna på en av världens mest ikoniska F1-bilar, säger Leclerc på Twitter.



FILM: <https://youtu.be/X0xKh6L5RMU>.

Om två knappt två veckor körs Monacos Grand Prix, men redan i helgen så kördes en uppvisningstävling med gamla bilar. Ferraris stjärnförare Charles Leclerc som råkar vara från Monaco fick köra Niki Laudas ikoniska bil från 1972. Det slutade med en dyrbar krasch.

Bilen kraschar in i en barriär och får skador bland annat på bakvingen. Enligt Leclerc var det bromsarna som försvann på den gamla bilen.

– Nej, men jag tappade bromsarna. Jag tappade bromsarna! Jag bromsade och först var pedalen hård, och sedan föll den i golvet”, säger Leclerc. Förhoppningsvis har monegasken mer tur i det riktiga racet den 29 maj.



Maths Nilsson

15. Max Verstappen vann Spanien GP – och leder VM.

Av: Anna Andersson.

PUBLICERAD: 2022-05-23 KL 16.47. UPPDATERAD: 2022-05-23 KL 17.00.

En trasig motor tvingade Charles Leclerc att parkera. Den gav Max Verstappen segern i Spanien GP och även ledningen av VM. – Det var inte helt enkelt i början, men vi vände på det tillsammans, jublar världsmästaren.



Max Verstappen.

FILM: <https://youtu.be/2HczJcxEmQQ>.

Spaniens GP i Barcelona innebar 66 utmanande varv i en oerhörd hetta där vinden också kom att spela en viktig roll. Charles Leclerc, Ferrari, tog täten från pole position och bakom honom gjorde Red Bull Max Verstappen ett ödesdigert misstag i kurva fyra där han redan på det nionde varvet tappade greppet om bilen och med vindens hjälp for ut i gruset.

– Jag körde av, vinden kom bakifrån och jag tappade bilen. Därefter hade jag också problem med min DRS, den kom och gick hela tiden. Det var knepigt, erkänner Max Verstappen efter loppet.

Misstaget på det nionde varvet kostade honom två placeringar och i täten kunde VM-ledaren Charles Leclerc ta greppet om loppet.

Det behöll han fram till varv 28 när motorn plötsligt gav upp.

– Jag fick ingen varning alls. Det var något som gick sönder och jag tappade all fart på en gång, säger Leclerc till motorsport-total.com.

– Nu måste vi hitta problemet och lösa det.

Max Verstappen leder VM i F1

Det öppnade upp för Red Bull och Max Verstappen. Den regerande världsmästaren kunde jaga i kapp täten och med hjälp av en tydlig stallorder tog han också ledningen i loppet.

– Det är väldigt orättvist, men okej, meddelade Sergio Perez när han fick beskedet om att han var tvungen att släppa förbi sin kollega.

Verstappen tackade för hjälpen och gick förbi på varv 49. Den omkörningen gav honom inte bara segern i Spanien utan också ledningen i förar-VM.

– Det var ett race med en svår start och ett riktigt bra slut, säger Verstappen.

Den regerande mästaren tog sin första seger i Spanien sedan 2016, då han vann i sin debut för Red Bull efter det att Mercedes båda förare Lewis Hamilton och Nico Rosberg kört i hop under inledningen av loppet.

Sergio Perez slutade tvåa och säkrade Red Bulls andra dubbelseger för säsongen, Mercedes George Russell slutade trea, Ferraris Carlos Sainz fyra och Mercedes Lewis Hamilton körde in som femma före Valtteri Bottas, Alfa Romeo.

Formel 1 reser nu vidare till Monaco där säsongens sjunde VM-deltävling, Monaco GP, avgörs redan på söndag den 29 maj.



Anna Andersson

LÄS VIDARE:



Ny mardröm för Lewis Hamilton.



16. Hamilton säker: Vi kommer att slåss om segrar i år.

Av Anna Andersson.

22 maj, 2022, kl. 22:40

En punktering tvingade Lewis Hamilton in i depå reda på det första varvet av Spanien Grand Prix i F1. Då var han redo att ge upp. 65 varv senare var han femma. – Det finns ingen tvivel, vi kommer att slåss om segrar i år, säger han.



Dagens förare – enligt den officiella omröstningen.

Efter incidenten med Kevin Magnussen under inledningen av Spanien Grand Prix i F1 gick Lewis Hamilton i depå. Han hade en punktering och kom ut nästan längst bak i fältet. Han var nästan en minut efter ledande Charles Leclerc och var uppgiven när han kontaktade Mercedes över radion:

– Killar, det är lika bra att vi parkerar bilen och sparar motorn.

Svaret han fick var dock inte det han hade förväntat sig.

– Nej. Fortsätt. Vi räknar med att du kan nå poäng, plats åtta som max, enligt våra beräkningar, svarade hans team.

Lewis Hamilton fortsatte och som han gjorde det. Britten, som vunnit sju VM-titlar i Formel 1 körde upp sig till plats fyra. En placering han hade kunnat hålla om inte teamet beordrat honom att släppa förbi Carlos Sainz, Ferrari, eftersom det fanns en risk att bilen skulle överhettas vid en direkt racingduell och att det därför var bättre att säkra plats fem än att försvara sig.

Spanien Grand Prix i F1 – Mercedes comeback?

Kollegan George Russell körde in som trea och Lewis Hamilton som femma. Det var ett stort steg framåt för Mercedes. Kanske fick stallchef Toto Wolff nu de svar som han letade efter när stallet kom med ett nytt stort uppdateringspaket till Barcelona.

– Detta var ett stort tecken på att vi är på rätt väg, sa Lewis Hamilton efter Spanien Grand Prix i F1.

– Utan incidenten med Magnussen så hade jag varit med och fajtats med Red Bull om segern.

Han fortsätter:

– Detta ger mig verkligen hopp om att vi vid en viss tidpunkt kommer att vara med och slåss om segrar.

Han förklarade också att han, efter incidenten med dansken, trodde att det skulle vara omöjligt att ta poäng och att han därför ville spara motorn till kommande tävlingar.

– Jag fattade först inte vad de menade när de sa att jag skulle kunna ta en åttondeplats. Jag tänkte att de var allt för optimistiska.

Vattenläcka bakom problemet

Efter loppet förklarade Toto Wolff att det var en vattenläcka som gjorde att man beordrade Hamilton att släppa förbi Sainz.

Max Verstappen, Red Bull, vann efter en stallorder och det var ganska givet att Red Bull skulle be Sergio Perez släppa förbi sin kollega och ta andraplatsen som en lojal teamkompis. Verstappen slåss om VM, det gör inte Perez. Segern gav den regerande mästaren också ledningen i VM eftersom Charles Leclerc, Ferrari, nollade. Det skiljer nu sex poäng till Verstappens fördel. Vill du läsa mer om [loppet gör du det här](#).

Förresten var det i sjätte loppet 2001 som Ferraris Rubens Barrichello tvingades släppa förbi Michael Schumacher. Det var i Österrike och på den tiden innehöll VM 16 lopp. Perez fick också order om att släppa förbi Verstappen i det sjätte loppet – men nu består VM av 22 lopp.

Om en vecka är det dags för Monaco GP, men redan nu kan du passa på att fylla i hela kalendern. [Du har den här](#).

Sedan är det också dags för Indy 500 nästa helg. [Veckans schema hittar du här](#).

SLUT