



Rolls-Royce Springfield Phantom I Convertible Sedan by Hibbard & Darrin 1929.

- 1. Kom tillbaka till kontoret eller lämna företaget**
- 2. Tesla ska skära bort 10 procent av de anställda**
- 3. Elon Musk backar om uppsägningar på Tesla**
- 4. Det dröjer innan elbilar blir billigare**
- 5. BMW har ny plan för batteriåtervinning**
- 6. Nya detaljer om Volkswagen ID.1**
- 7. Alfa Romeos plan**
- 8. Porsche 718 Boxster T**
- 9. Mercedes EQE**
- 10. Rent lotteri vem som ska få 70 000 kr i klimatbonus**
- 11. Renault 4 1961–1994**
- 12. Microlino EV**
- 13. Marcus Ericsons plan för segerchecken i Indy 500**
- 14. Ferrari: Vi tog fel beslut**



1. Elon Musk: "Kom tillbaka till kontoret – eller lämna företaget!"

Av Michael Åhman.

Publicerad 2022-06-02 kl 17:06.

Teslachefen Elon Musk ställer sig inte i raden av företag som låter personalen fortsätta med distansarbete efter pandemin. Nej: "Den som vill jobba på distans måste också vara minst 40 timmar på kontoret – eller lämna Tesla".



Sedan coronapandemin nu verkar vara över har flertalet företag runt världen beslutat att behålla distansarbete för sina anställda.

Till dessa kan vi inte räkna Elon Musk och Tesla.

I ett PM som skickats till de anställda och nu sprider sig som en skogsbrand i sociala medier är det raka puckar från multimiljardären:

"Den som önskar att jobba från distans måste också vara på kontoret i minst - och jag menar minst - 40 timmar i veckan eller också lämna Tesla".

I PM:et skriver Musk också att distansarbetare "kan låtas jobba någon annanstans (än i hans företag)". Han ska också själv "granska och godkänna" varje enskilt fall där en anställd inte kan uppfylla miniminivån på kontorsarbete.

Det är nyhetsbyrån Reuters som skrivit nyheten, men de har ännu inte kunnat verifiera att PM:et är äkta. Tesla vill inte kommentera, och Musk själv gick inte att nå för en kommentar.

Tesla ansluter sig därmed till en våg av företag, däribland Google, som kräver att de anställda återgår till kontoret.

Det gör dock inte det företag som Musk (väl) nyligen köpt: Twitter.

Twitters vd Parag Agrawal twittrade (så klart) att kontoren skulle öppnas igen men att de anställda kunde fortsätta att jobba hemifrån om de så önskade.

"Där du känner dig mest produktiv och kreativ är var du ska arbeta, och det gäller även för att jobba hemifrån för all framtid", twittrade Agrawal den 3 mars.



Michael Åhman



42 Svenska Tesla Supercharger-stationer öppnade för alla elbilar.



Bomben: Tesla kan tvingas sluta ta beställningar.



Tesla slår leveransrekord – trots "exceptionellt svåra" förhållanden.

2. Tesla ska skära bort 10 procent av de anställda: "Superdålig känsla".

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 03/06/2022.

Tesla planerar att skära bort 10 procent av de anställda. Vd Elon Musk säger att han har en "superdålig känsla om ekonomin" i ett internt mejl, uppger [Reuters](#).



[Tesla](#) har omkring 100 000 anställda och biltillverkningen växer i snabb takt. Trots den branta tillväxten och att företaget slog lönsamhetsrekord kan 10 procent av personalstyrkan få sluta. Två dagar efter att Elon Musk krävt att alla anställda måste arbeta på plats efter pandemin kommer beskedet att 10 procent av jobben ska skäras bort i ett internt mejl som läckt ut till Reuters.

Elon Musk varnar för att ekonomin är på väg att han har en "superdålig känsla" om konjunkturen och ekonomin. Nyligen har han sagt att företaget har svårt att mätta efterfrågan på bilar, så omsvängningen verkar ha gått hastigt.

Innan Elon Musks varnings mejl med rubriken "Pausa alla anställningar över hela världen" gick ut hade Tesla 5 000 jobbannonser på LinkedIn. Det har också talats om att bygga ut fabrikena i Shanghai och Berlin. Vad som händer med de planerna är okänt.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

3. Elon Musk backar om uppsägningar på Tesla: Kommer öka.

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 05/06/2022.

Nu backar Elon Musk från uppgifterna att 10 procent av Tesla anställda ska skäras bort. – Det totala antalet anställda kommer att öka, men lönerna borde vara ganska oförändrade, twittrade Musk.



I torsdags skickade Elon Musk ett mejl till Teslas chefer att han hade en superdålig känsla om ekonomin och att 10 procent av personalen kunde behöva skäras bort. Bara två dagar senare verkar han ha ändrat sig. I ett svar till en twitteranvändare säger han i stället att det totala antalet anställda kommer att öka de närmaste 12 månaderna.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

4. Det dröjer innan elbilar blir billigare.

Av Annika Menckel 2 Juni, 2022.

Stigande priser på litium, kobolt och nickel kan innebära att det kommer att ta längre tid för elbilar att bli billigare än bilar med förbränningsmotorer.



Det kan dröja innan elbilar blir billigare.

En rapport från Bloomberg NEF menar att den plötsliga prisökningen av de metaller som krävs för att tillverka batterier, gör att det kan ta betydligt längre tid för elbilar att bli överkomliga i pris, skriver [Automotive News Europe](#).

Kostnaden för litium, kobolt och nickel har ökat kraftigt de senaste åren och äter upp elbiltillverkarnas marginaler.

Första prisökningen på 10 år

När efterfrågan på elbilar ökar hamnar tillverkarna i en svår sits. De måste absorbera de ökade kostnaderna eller föra över dem på konsumenten.

Enligt en rapport från BNEF, var prisnivåerna på batterier före prisrallyt sådana att de kunde elbilarna konkurrera med traditionella bilar utan subventioner.

Men det börjar nu förändras. Batteripaket väntas öka i pris för första gången på 10 år. En utbredd inflation kan också kraftigt försena tidpunkten då priset på vanliga batterier sjunker till 100 amerikanska dollar per kWh.

Carlos Tavares, vd för Stellantis, är en av dem som tidigare flaggat för att ökade råvarukostnader kan sakta ned elektrifieringen i fordonsindustrin. Han förutspår att industrin kommer att få problem med försörjning av batterier år 2025 eller 2026.

Läs även: Svettigt vid pumpen – priset på diesel höjs igen.

5. BMW har ny plan för batteriåtervinning.

Av Carl Södermark, Publicerad 2022-06-01, 11:23.

BMW Brilliance, sammankopplingen av BMW och kinesiska Brilliance Auto som tillverkar och säljer BMW:s personbilar i Kina, har börjat återvinna elbilsbatterier.



Tanken är en del i BMW:s mål att bli klimatneutralt till år 2050. Litiumjonbatterier som skickas till återvinning kommer värderas för att se om de kan återanvändas i arbetsfordon i deras fabriker. De som inte återanvänds kommer återvinnas för att få ut nickel, kobolt och litium som sedan används i produktionen av nya battericeller.

Kina kräver att högspänningsbatterier kan spåras för att sedan kunna återanvändas vid slutet av dess livscykel. BMW spårar idag högspänningsbatterier över hela deras verksamhet.

Enligt BMW själva ska satsningen sänka CO2-utsläppen med 70 procent jämfört med att använda nya råmaterial. Jochen Goller, chef för BMW Group Region China säger att det är viktigt och nödvändigt att trycka på mot en cirkulär ekonomi där man återanvänder och minskar efterfrågan på råmaterial.

Det ska nämnas att en majoritet av batterierna som återvinns i nuläget kommer från avvisade produkter, tester eller utvecklingsprodukter. Målet är att på sikt eventuellt kunna inkludera uttjänta batterier från personbilar.

BMW:s mål kan liknas med svenska bjässen Northvolt och dotterbolaget Hydrovolts återvinningsfabrik i Fredrikstad i Norge. Fabriken har idag en återvinningskapacitet årligen på 12 000 ton batterier men till 2030 ska den siffran öka till 125 000 ton.



Läsarbrev: Vad ska det bli av alla batterier? Hur ska staten ersätta fordonsskatten?



Nya EU-regler ska ge renare batterier.



Volkswagen: Vi ska återvinna 97 procent av våra elbilsbatterier.



Tesla bötfällda i Tyskland – ska ha brutit mot regler för batteriåtervinning.



6. Nya detaljer om Volkswagen ID.1.

Av Anders Nilsson 2022-06-04.

Ska ersätta Volkswagen e-Up.



Volkswagen ID.Life.

Fler detaljer har börjat sippra ut om Volkswagen kommande elektriska instegsmodell. Den kommer ersätta e-Up och storleksmässigt som en Volkswagen Polo.

I maj visades de första [ritningarna på instegsmodellerna från Volkswagen](#), [Skoda](#) och [Cupra](#) upp. Nu har det framkommit nya detaljer om modellen som antagligen kommer kallas Volkswagen ID.1, rapporterar [Autocar](#).

Den tyska biltillverkaren [Volkswagen](#) visade i höstas upp en vision om hur en kommande kompakt elektrisk bil skulle kunna se ut, när de presenterade [konceptet ID.Life](#).

Nu har nya ritningar påvisat ett annorlunda utseende jämfört med de tidiga versionerna. Den har fått en mer slankare siluett och ett utseende som är mer likt [ID.3](#) och [ID.4](#).

Stor som Volkswagen Polo

Storleksmässigt ska den kommande modellen vara lika stor som [Volkswagen Polo](#). Den kommer använda sig av en modifierad version av plattformen som ID.3 baseras på, MEB Entry och kommer bli cirka 10 centimeter kortare. Enligt publikationen förväntas också bilen ha ett 57 kWh-batteri och en motor monterad på den främre axeln. Effekten uppges vara 231 hästkrafter, plus en räckvidd på närmare 40 mil. Accelerationen 0–100 km/h påstås klaras av på mindre än sju sekunder.

Modellen kommer ersätta [Volkswagen e-Up](#) och ska byggas i Spanien från 2025. Och som vi tidigare har nämnt, kommer syskonmodeller från Cupra, och Skoda tillverkas i samma fabrik. Enligt tidningen kommer bilen kosta cirka 17 000 pund, motsvarande 208 000 kronor.

Relaterade artiklar:



Volkswagen visar teckningar på nya instegsmodellerna.



Då kommer Volkswagen Volkswagen ID.3 GTX.



Klassisk Volkswagen perfekt för dagarna på racingbanan.



Ny Volkswagen ska konkurrera med Tesla Model 3.

7. Alfa Romeos plan: Samma driftsäkerhet som Lexus.

Publicerad 2022-06-02 kl 6:35. Text Erik Söderholm.

Alfa Romeo-chefen siktar på samma driftsäkerhet som hos Lexus och på fler billiga modeller.



Tonale är Alfa Romeos nya storsatsning.

Alfa Romeo har kanske aldrig varit något "massmärke", men de senaste åren har försäljningen gått ovanligt trögt. Hittills i år har bara 6 500 bilar registrerats inom EU vilket innebär att BMW registrerar 25 bilar för varje ny Alfa Romeo. Nu står förhoppningarna till [kompaktsuven Tonale](#) som Alfa Romeo hoppas ska öka försäljningen.

Märket ska också försöka lyfta driftsäkerheten som länge varit ett problem. Förra året kom Alfa Romeo på plats 28 av 32 på amerikanska JD Powers kvalitetsundersökning. Lexus och Toyota brukar hamna i topp, och nu uppger Alfa Romeo-chefen Jean-Philippe Imparato att det är dit han siktar.

– Mitt riktmärke när det gäller kvalitet är Lexus, säger han i en intervju med [Automotive News](#).

"Modellprogrammet vi jobbar på inkluderar fler och fler överkomliga bilar"

Trots att han bara varit märkeschef i 16 månader har han vänt förlust till vinst. En ny satsning på en digital servicebok som ska "låsas" med hjälp av blockkedjan och inte kunna modifieras i efterhand ska tillsammans med en femårig nybilsgaranti öka andrahandsvärdet.

Alfa Romeo ska dock inte "göra en Mercedes" och [bara fokusera på dyrare lyxmodeller](#). Alfa Romeo ska även satsa på billigare modeller, men alla måste vara lönsamma. Jean-Philippe Imparato vill erbjuda fler modeller för "alfisti" som vill ersätta sin Giulietta eller Mito.

– Låt mig vara tydlig: modellprogrammet vi jobbar på kommer inkludera fler och fler överkomliga bilar, säger han till [Wheels](#).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



”Vi ska ha så få skärmar som möjligt i bilen”.



Då slutar Alfa Romeo med förbränningsmotorer.



Premiär för modellen som ska rädda Alfa Romeo.

8. Porsche 718 Boxster T – Tant Gredelin på kosläpp.

Av Mikael Gullström.

31 Maj, 2022.

Aldrig tidigare har vi fått så många blickar och kommentarer kring färgen på en pressbil. Men den stora frågan – är det den optimala sommarcabben?



Få pressbilar har skapat så mycket känslor och kommentarer som färgen på Porsche Boxster T.

Tanken var att göra ett reportage om den ultimata sommarcabrioleten. Något som givetvis pressavdelningen på Porsche hakade på.

Men någonstans på vägen så missade man bokningen av pressbil och vi stod nu ute på huvudkontoret utan någon att testa. Med den rekordförsäljning som Porsche haft under de senaste åren så har vi en viss förståelse.

Snacka om överraskade

Som den väloljade tyska organisation man är så löste PR avdelningen det snabbt. "Vi har en annan Boxster T här men vi ber så hemskt mycket om ursäkt då den varken är nytvättad eller ny tankad" fick vi information om.

Det är ok – vi är ju ändå här så låt oss ta den till reportaget. Tvätta och tanka klarar vi alldeles utmärkt.

Men gissa vi blev överraskade när den lämnades över till oss – det här är ju en typ rosa Porsche? Ska vi köra en rosa Porsche en hel vecka?



Snygga och välavvägda linjer. Man vänjer sig till slut med färgen. Efter ett tag så börjar den till och med bli ok tillsammans med den grafitgrå accentfärgen på fälgar och sidodekaler.

”Du är modig du”

De var inte mycket att be för – bara ta nycklarna och åka iväg till närmaste mack för att tanka upp Boxstern. Redan där, efter fem minuter, kom den första kommentaren av en som tankade bilen bredvid: ”Du är modig du att köpa en sån” sa han spontant.

Jag fick urskulda mig med att den inte var min utan bara en pressbil. Då fick jag svaret ”Då vet du ju vad du skall skriva i varje fall” svarade han rappt.

Och visst hade han rätt. Det är svårt att skriva den här artikeln utan att kommentera färgen.

På redaktionen försökte vi göra en snabb undersökning om vad vi skulle kalla färgen. Förslagen var många. Långt fler än vad **Bengt Grive** hade klarat av vid ett VM i konståkning. (Generationsfråga – kolla med era föräldrar)

Tant Gredelin it is

Alternativen haglade in på redaktionsbordet: Askrosa metallic, Yoggi Skogsbär metallic, Gammelrosa, begagnat Hubba Bubba och Tant Gredelin.

Efter en snabb sökning på **Elsa Beskows** gamla klassiker så var det den färgen som var mest lik. Så Tant Gredelin blev namnet på det här reportaget.

Är det ultimata sommarcabben?

Det finns många bilar som aspirerar på den titeln. Mazda MX-5 eller Alfa Spider är de två som trillade fram först i huvudet. Typiska sommarcabbar medans BMW- och Mercedes-cabbarna är lite för ”välpolerade”, i varje fall för min smak.

Orättvist eller inte – det får vi se i kommande tester. Epitetet sommarcabriolet är en bil som man, precis som namnet beskriver, kör främst på sommaren. Inte en vardagsbil man kör året runt.

Det räckte med att snabbt spola av Tant Gredelin med trädgårdsslangen för att se att Boxster inte är tänkt att vara vardagsbil i vårt klimat. Det kom in vatten på några ställen runt cabrioleten när vi skulle spola rent henne.



*Sköna och fasta säten som Porsche skämt bort oss med under åren.
I övrigt tydlig och logisk instrumentering – men skippa navigatören. Den är riktigt dålig.*

Det kan kanske vara en inställningsfråga för det är inget vi förväntar oss av en Porsche. Om man tänker sig en högtryckstvätt på höstkanten så ska man nog tänka om.

Med andra ord den perfekta sommarcabben då den inte kommer klara det svenska vinterklimatet. Ska man använda bilen vintertid väljer man 718 Cayman i stället – den går garanterat torrt i tvätten.

Förvalt arvet

Om sanningen ska fram så har jag inte kört en Boxster sedan de första bilarna började dyka upp i Sverige i slutet 90-talet.

Mittmotorkonceptet Boxster var från början en konceptbil som först visades upp på Detroitmässan 1993. Där fick den mycket stort intresse varefter man började utvecklingsarbetet tills den äntligen lanserades 1996.

Men när den väl började komma ut på svenska vägar i slutet 90-talet så blev det en succé av stora mått. Mittmotor, snabb och riktigt kul köra. Snart såg vi den nya "fattigmans-porschen" i vartenda gathörn i Stockholm.

Efter nästan 400 000 tillverkade Boxster så lanserade man 2020 den 4:e grundmodellen som tillsammans med coupéversionen Cayman fick modellnamnet 718.



Slank och smidig som man förväntar sig av en Porsche.

En vass linje på respektive flyglar är det enda som stör en för övrigt harmonisk design.

Väl bakom ratten

Tanken med 718 Boxster T (och Cayman T) är en lätt körmaskin som utan "extra allt" skall vara den modell som lockar till körglädje. Inga infotainmentsystem, automatlådor eller annat lull-lull.

Enligt Porsche är var tanken att efterlikna modellen 911 T från slutet 60-talet, en enklare 911-modell där T stod (precis som i dag) för Touring medan S stod för Super och L för Luxus. Med andra ord mer tillbaka till basic där man ska vara en tajt förlängning av föraren.

Och det var ju precis det vi ville testa – något att matcha mot exempelvis Mazda MX-5 som fortfarande efter 30 år kan vara den roligaste bilen per krona att köra på sommaren.

Maxustrustad Tant Gredelin

Ja, nu fick vi inte riktigt som vi ville. Det blev en maxustrustad Tant Gredelin med automatlåda och massa extra godis som exempelvis navigator som är hopplöst "oanvändarvänlig". (Porsche – hur tänkte ni?)

Men i stället för att ondgöra oss över att det var en automat så fick vi glädjas över att den vara utrustad med Porsches fina PDK-låda.

Vi letade snabbt upp knappen med stort K på ratten, dvs Porsches Mood-control, och satte i läge "Sport plus".

Skulle den att klara av att ersätta känslan av våra egna distinkta växlingar?

Som ett kosläpp

Gasen i botten och Tant Gredelin for iväg som på ett kosläpp och lämnade efter sig några härliga avgaspuffar när vi släppte på gasen.

Det här var ju inte vad vi hade väntat oss. Det här gav samma känsla och leende som att köra den första Boxstern 1999 – fast med mer pulver och kraft.

Den syrliga kommentaren vid bensinmacken borstade vi genast av oss och kryssade snabbt vidare genom storstadens infartstrafik.



Omisskännligt bakparti. Precis som på flyglarna fram följer de kantiga linjerna över karossen. Suffletten snyggt och prydligt nedpackad i linje med karossen. Givetvis elektrisk manövrerad, tar 7-8 sekunder att fälla upp eller ner.

Porsche säger själva att de med 718 T-modellerna har de lagt mycket fokus på körglädje och prestanda och det krävs inte många timmar bakom ratten för att konstatera att Porsches utvecklingsavdelning lyckats med sitt arbete.

Boxster T är dessutom utrustad med keramiska bromsar PCCB och 20-tumshjul som standard. Porsche hävdar själva att Boxster bromsar lika bra som en 911 något som vi efter några bromstester är benägna att tro på.

Motorn i Boxster T samma fyrcylindriga 2,0-litersmaskin med turbo som i vanliga 718 Boxster och Cayman ger 300 hästkrafter – skillnaden är att man fått två avgasrör i aktern i stället för ett.

Prestandan är med andra ord lika för Boxster T som för den vanliga. Med PDK-lådan inställt på Sport Plus gör hon 0-100 på 4,7 sekunder. Vilket är riktigt bra för fyra cylindrar och 300 hästkrafter. Toppfarten är 275 km/h

Många jämför med en 911

Allt beror ju på vilka referensramar man har – det kan vara enkelt att jämföra med en 911 men samtidigt så blir det fel.

Personligen tycker jag Porsche gjort helt rätt i positioneringen – Låt Boxster vara instegsmodellen och gör den härliga körglädjen tillgänglig för flera med ett lite mer tillgängligt pris.

Tröskeln har blivit högre

När man lanserade Boxster så var det den billigaste Porschen man kunde köpa och den var prissatt precis under 400 000 kronor. Med dagens penningvärde motsvarar det cirka 550 000 kronor.



*Precis som på tidigare Boxster så är det ganska bra plats för packning.
Här det bakre bagageutrymmet.*

Idag kostar däremot den [billigaste Porsche Boxster från 630 000 kronor](#) och Boxster T kostar från 760 000 kronor.

Det innebär att Porsche Boxster har blivit lite svårare att nå upp till ekonomiskt – vilket ligger fullt i linje med Porsches varumärkesidentitet.

Det är inte konstigt att Porsche är en av världens mest lönsamma biltillverkare – man kan ta betalt och det är många som vill frottera sig med det exklusiva varumärket.

Bästa Boxster genom tiderna?

Av fyra olika modellgenerationer och mängder av motoralternativ så är det en flera som ställer frågan – vilken är den bästa modellen av Boxster att köpa?

Vår numera bortgångne motorskribent **Håkan Nilsson** tvekade inte när vi diskuterade detta för något år sedan. Han var tvärsäker på att [718 Spyder var det absolut bästa alternativet](#) vilket han beskriver i sin test av den.

Bästa sommarcabben

Så frågan är hur står sig då vår Tant Gredelin som sommarcabb?

Vi kan konstatera att hon är vansinnigt kul att köra och i den här färgen passerar man ingen obemärkt. Utvecklingsavdelningen på Porsche har gjort ett fantastiskt bra jobb.

Vid sidan av en cabriolet som släpper in vatten så är våra enda synpunkter de billiga dörrhandtagen och den riktigt dåliga navigatorn man installerat. Så skippa det tillvalet och använd din mobil i stället. Dörrhandtagen är märklig detalj där man försökt göra Boxster "sportigt lättare" genom att sätta band som dörrhandtag i stället för vanlig handtag.

Visst spar det några gram, men herre gud, då kan vi hitta mängder av delar man kunde gjort den viktbesparingen på i stället. Man får snarare se det som en gimmick som blev fel.

De är de enda plumparna i protokollet på en i övrigt rolig, spänstig och alldeles underbar sommarcabriolet.



Den främre "frunken" ger oss ännu mer plats än det bakre bagageutrymmet.

Hjärnan skriker NEJ – hjärtat skriker JA

Men den stora frågan är om den är dubbelt [så bra som Mazda MX-5](#)? Idag världens mest tillverkade sportcabriolet och där man får en ny bil för drygt 350 000 kronor?

Hjärnan skriker NEJ, men hjärtat och magen skriker JA. Inget snack om saken att Boxster i 718-förpackning är snabbare, roligare och bättre bil än ikoniska MX-5an. Men det blir inte en så överlägsen seger man kan tro.

MX-5 hamnar fortfarande högt på listan och till ett 300 000 kronor lägre pris. Det gör det svårt att hitta mer körlädje per krona om man vill köra cabriolet till sommaren.

Men om budgeten tillåter så blir Porsche 718 Boxster T det självklara valet och gärna i den här färgen då Tant Gredelin gör att du garanterat kommer bli dagens samtalsämne.

Dagens PS omdöme om Porsche 718 Boxster T:

Ekonomi 3 av 5

Drygt 750 000 kr för en roadster är i häftigaste laget. Porsche lever stort på attraktivt varumärke och högt andrahandsvärde.

Körkänsla 5 av 5

Mittmotor med fantastisk körlädje. Trots en relativt liten motor så har man lyckats skapa en grym körmaskin.

Kvalitet 3 av 5

Detaljerna drar ner kvaliteten ordentligt. Läckande cabriolet, urusel navigation och gimmick till handtag. Här kan Porsche betydligt bättre.

Helhetsupplevelse 4 av 5

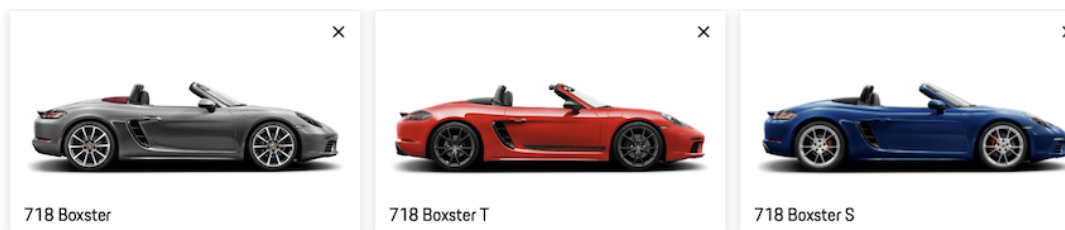
Man kan förlåta mycket med den fantastiska körlädjen. Vi kanske hade otur med den här bilen men tyvärr påverkar de tre plumparna i protokollet helhetsintrycket. Man måste kunna förvänta sig mer av en bil för över 700 000 kronor. Testveckan lämnar ändå ett stort leende efter sig – för visst är det kul det är att köra en bil som tycker om att bli körd.



Svårt att inte ha ett leende på läpparna när vi cabbar av, möter vårsolen och kryssar fram på småvägarna. Här trivs Boxster riktigt bra.

Fakta Porsche 718 Boxster T

Välj upp till 3 modeller för jämförelse:



	Manuell	PDK	Manuell	PDK	Manuell	PDK	
Pris			Från 630 000 kr		Från 763 900 kr		Från 799 500 kr
Effekt (kW)			220 kW		220 kW		257 kW
Effekt (HK)			300 HK		300 HK		350 HK
Acceleration från 0 - 100 km/h			5,1 s		4,9 s		4,4 s
Acceleration från 0 - 100 km/h med Sport Chrono-paket			—		4,7 s		4,2 s
Maxhastighet			275 km/h		275 km/h		285 km/h
Förbrukning blandad (modellserie) (WLTP)*			9,7 - 9,4 l/100 km		9,2 - 8,9 l/100 km		9,9 - 9,6 l/100 km
Förbrukning viktad (PHEV modellserie) (WLTP)*			—		—		—
Elektrisk förbrukning blandad (modellserie) (WLTP)*			—		—		—
Elektrisk förbrukning kombinerad (viktad) (modellserie) (WLTP)*			—		—		—
CO ₂ -utsläpp blandad (modellserie) (WLTP)*			220 - 212 g/km		208 - 202 g/km		224 - 218 g/km
Höjd			1 281 mm		1 262 mm		1 280 mm
Bredd			1 801 mm		1 801 mm		1 801 mm
Längd			4 379 mm		4 379 mm		4 379 mm
Hjulbas			2 475 mm		2 475 mm		2 475 mm

Källa: Porsche.se

Test: Porsche Taycan GTS Sport Turismo – vill ha NU.



9. Mercedes EQE.

Av Redaktionen. Publicerad 2022-06-01, 16:11.

Bättre än S-klass!



FILM: <https://youtu.be/Qle9qdj-IMQ>.

Det är dags för lillebror till [Mercedes EQS](#) att tackla Ös We Ring. 2,3 ton tung och 292 hk.

Peder är på ett strålande humör och gillar Mercedes eldrivna nykomling medan Alrik älskar att formen fyller sin funktion. På banan överraskar bilen på många vis, positivt och negativt.

Är den bättre än Tesla och vilken skulle Peder välja? Svaren är kanske överraskande. Grundpriset startar på 800 000 kronor och testbilen går lös på över 1,1 miljoner!

För pengarna får man en stor bil med en WLTP-räckvidd på 55–63 mils räckvidd som kan ladda närmare 40 mil på 25 minuter.

Komforten är riktigt bra, speciellt om man väljer till den adaptiva fjädringen. Ett annat bra tillval är bakhjulsstyrningen som gör bjässen lättparkerad och riktigt smidig i svängarna.

Men blir det en bra taxibil och hur mycket kan en taxichaufför spara per år genom att ladda ström i stället för att tanka diesel? Se filmen så vet du!

10. Rent lotteri vem som ska få 70 000 kr i klimatbonus.

PUBLICERAT 02/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Införandet av sänkt klimatbonus för laddhybrider och dyra elbilar försenas men ingen vet hur länge.



För bilköparna blir det rena lotteriet vem som ska få bonus. Får du din bil på rätt dag kan du vinna 70 000 kronor i bonus.

– Det är inte beslutat än men det förväntas tas beslut 9 juni, säger Mats Einarsson, verksamhetsutvecklare på Transportstyrelsen, till Carup.

Beslutet med att införa ändrade bonusregler för elbilar och laddhybrider har dragit ut på tiden. Regeringen skulle ha fattat beslut tidigare i vår och förändringen skulle börjat gälla från 1 juli. Nu står det klart att införandet försenas, men hur länge vet ingen. För den som väntar på leverans av en ny bil blir det rena lotteriet.

– Det är inte beslutat än men det förväntas tas beslut 9 juni. Som jag förstått så kommer pristaket på 700 000 kronor gälla för personbilar. Då beslutet ska tas minst en månad innan lagen börja gälla så är det mao inte 1 juli som den nya lagen kommer börja gälla ifrån utan tidigast 10 juli om beslutet tas 9 juni, säger Mats Einarsson på Transportstyrelsen.

Den som väntar på leverans av en ny elbil som kostar över 700 000 kronor kan därmed gå miste om hela bonusbeloppet på 70 000 kronor om bilen levereras på fel dag. Bilar med ett högre grundpris än 700 000 kronor får ingen bonus alls när regeln införs. Och den som har tur att få leverans före det okända datumet kan vinna 70 000 kronor på regeringens bonuslotteri.

Även köpare av laddhybrider kan vinna eller drabbas av den märkliga kortsiktigheten hos regeringen och klimat- och miljöminister Annika Strandhäll. Fram till ett okänt datum kan köparen få bonus på upp till 45 000 kronor, efter datumet sänks bonusen till maximalt 20 000 kronor. Utsläppsgränsen för att få bonus sänks från 60 gram per km till 50 gram. Men inte ens Transportstyrelsen vet alltså när och många köpare av laddhybrider riskerar nu att oförskyllt tappa 10 000-tals kronor, medan de som har tur att få bilen på rätt datum kan få pengarna. Carup har sökt klimat- och miljöminister Annika Strandhäll.

Carups åsikt: Att ge bilköparna och bilföretagen så här kortsiktiga förutsättningar och låta det vara ett lotteri vem som ska få bonuspengar är rättsosäkert och föraktfullt mot den som vill ta ansvar och köpa en klimatvänligare bil. Om regeringen är minsta seriösa borde bonusgränser och sänkt bonus införas först vid nyår.

11. Renault 4 1961–1994.

Publicerad 26 augusti 2015 (uppdaterad 29 augusti 2015). Text Jon Remmers.

Kaross av formpressad luft och silkeslen motor. I sin brist på utanpåverk signalerade Renault 4L att det stora överflödet rymdes i huvudet på den som körde. Exakt rätt i tiden när den anlände – kanske än mer rätt idag?



Välkomna till dagens kurs i praktisk Marxism! Ämnet vi ska behandla är hur marxistiska principer kan användas för att förklara försäljningsframgångarna för Renault 4 – samt varför du snarast bör köpa dig en dylik. En av Marx mer grundläggande teser är att på var händelse i världen, stor som liten, följer en reaktion. Om du tappar en gaffel på golvet kommer den sannolikt att plockas upp. Om hela världen under ett världskrig varit svältfödd på konsumentprodukter och krom – kommer världen att önska sig konsumentprodukter och krom när kriget är slut. Det finns en växelverkan mellan allt som sker. Om Citroën når god framgång med att tillverka en liten enkel bil för massorna – kommer Renault att svara med en värdig konkurrent. Den värdiga konkurrenten Renault 4 presenterades på Paris-salongen 1961, efter ett minst sagt omfattande utvecklingsarbete. Succén var monumental redan från dag ett och bara två år senare passerades Citroën 2CV i försäljningsstatistiken. Renault hade inte bara skapat en konkurrent. Renault 4 gjorde det mesta vad den lite enklare men snarlikt uppbyggda 2CV gjorde – fast bättre.

Bestick, krom och växelverkan? Förklara dig!

Renault hade förmodligen ingen aning om det. Men reaktionen på decenniet då välstånd var något som gärna skulle synas, skulle bli ett något mer återhållsamt sextiotal. Värdet av ett intellektuellt kapital började växa ikapp betydelsen av ett ekonomiskt kapital. Man skulle inte längre fästa sig för mycket vid materiella ting. Större värden knackade på dörren – gemenskap, empati, det rationella och väl genomtänkta. Nytankandet hade sitt epicentrum i den franska universitetsvärlden och allt eftersom decenniet förflöt migrerade det vidare till andra europeiska länder. Vilken bil symboliserade bättre än någon annan det rationella och väl genomtänkta i bilvärlden? Renault 4 anlände i exakt rätt tid.



Berätta om det genomtänkta i bilvärlden, flumputte!

Fyra dörrar, fyra sittplatser, fyra hjul och fyra franska skattehästar. Varken Camus eller Sartre hade kunnat formulera saken tydligare. Drivlinan består av en konventionell vattenkyld radfyra ärvd från föregångaren Renault CV4. Den sitter monterad bakom växellådan och drivningen sker på det främre hjulparet. Drivlina, fjädring och styrning är fästade vid en separat bottenplatta, som karossen fästs vid medelst ett skruvförband. Mer än så behöver du egentligen inte veta.

Jo, jag vill faktiskt veta mer.

Okej, det är torsionsstavar som står för svajet i kurvorna. De första åren var växellådan treväxlad, från 1968 års modell fick den fyra växlar. Utvecklingsarbetet på Renault 4 inledes redan 1956. Man försökte sig först på att montera motorn på tvären, för att spara plats, men till slut bestämde man sig för längsmontering. Redan vid lanseringen fanns flera modeller att välja på. Den enklaste hette Renault 3 och hade en motor på bara 603 kubikcentimeter. R4 med 747 kubikcentimeter stor motor var lite mer påkostad och R4L bjöd på något mer flärd. Det är L:et som gett upphov till vårt svenska smeknamn "Laban". Renault 4 – eller R4 kom att tillverkas i en rad olika utföranden genom åren. Den separata bottenplattan gjorde det lätt att montera andra karosser. Grundkonstruktionen ändrades mycket lite.

Och att köra?

Förvånande vuxen för att vara så barnslig! Dörren är tillverkad av formpressad luft och du drar igen den med ett pricksäkert plaff. På golvet finns tre pedaler. En av dem är koppling och du grubblar kanske lite kort över om det inte är den längst till vänster (vilket det är). Med höger fot trampar du prövande på den, du rycker lite på måfå i knoppen som sticker ut under panelen i hopp om att få i den där växeln som man startar på. Trean var det visst? Eller ettan? Ovikligt. Kör du R4L ägnar du dig åt större motiv i livet än franska växellådor. Med fantomvarv på den lilla spetan till motor släpper du upp pedalen och studsar-sneddar ut över först ett torg, sedan en cykelbana innan du nästan klipper korggubben när du rundar gathörnet över trottoaren. Om det inte regnat hade du förmodligen cyklat. Som i föregångslandet Kina.

Var det bara kryptokommunister som körde R4?

Nej, verkligen inte! Lantbrevbärare, professorer i existentiell ergonomi, arkitekter, lantbrukare, reklamfolk och helt vanliga unga barnfamiljer. Alla med behov av en universalbil fann något älskvärt i R4.



Kanske är modellens stora styrka att den både är ett livsstilsval – och en mycket kompetent bil. Det enda gemensamma draget hos köparna var att de var ganska ointresserade av bilar. Köp slit och släng var mottot. Det här var bilen som inte krävde sin motorman för att hanteras. Inga smörjnipplar att tillse var fjortonde mil. Kylsystemet var slutet och att kontrollera glykolblandningens bärighet var snarast att betrakta som en överloppshandling. Man fyllde bensen i tanken, och i bästa fall lite olja i motorn då och då. När stålet inte maktade mer skrotade man och köpte ny.

Det låter ju miljövänligt. Kan man laga?

Definitivt! På kontinenten är intresset för de här bilarna betydligt större än i Sverige och det finns många specialister. Delarna är billiga och det mesta finns att tillgå utom det verkligt småttiga. Tillgången är bättre för bilar tillverkade under sjuttioalet än för de verkligt tidiga. Skruvar gör du själv. Vet du inte hur så är en R4 den perfekta bilen att lära sig på.

Men du säger att den är kompetent?

Renault 4 är precis allt den behöver vara, varken mer eller mindre. Du får inte köra snabbare på svenska vägar än den ungefärliga toppfarten. Du har inte råd att storhandla fler matkassar än vad bagagerummet rymmer. Du tankar helst inte fler än de 26 liter som tanken rymmer. Möjligen kan du skaffa ett barn till utöver vad som får plats i baksätet, sedan är det definitivt skåpbilsversionen Fourgonnette som gäller. Renault 4 upptar inte mycket utrymme i världen, men i det lilla utrymmet ryms påtagligt mycket bil.

Ehh, okej, men varför ska jag köpa en idag?

Se dig omkring! Reaktionen på 1960 – och 1970-talets entusiasm för det intellektuella kom att bli ett åttital som åter flöt på ytan. Och på många sätt dröjer vi oss kvar där. Bilarna blir fortfarande bara större. Karoslinjerna harmonierar om möjligt än mindre idag än för fem – eller femton år sedan. Plastmaterial i obekväma färger och digitala finesser du inte i din vildaste fantasi trodde du behövde. Vi väntar med spänning på reaktionen. Den kommer! Kanske en helt analog bil, inte ett kilo för tung men ruvandes på oändliga brukskvaliteter? En som åter låter oss uppleva bilism i sin renaste form. I väntan på den kan man ju alltid köpa sig en Renault 4L. Ett uppkäftigt spretande finger i trafiken som säger: "jag har gjort ett medvetet val, vilket val har du låtit andra göra åt dig?"



Renault 4 Safari 1975–78.

Jag är obehagligt övertygad! Bara att shoppa loss?

Knappast. En tråkig baksida av det där med att inte fästa sig vid materiella ting, var att man därmed kunde behandla det materiella lite hursomhelst. Det finns välbevarade bilar. Ofta ägda av någon Lidingöbo som mest parkerat sin 4L framför villan för att markera att pengar minsann fanns i sådant överflöd att han inte behövde bry sig om flärd. Men de flesta Renault 4L som annonseras ut idag är tämligen sorgliga skepnader. Kanske måste man blicka utomlands för att knipa ett riktigt trevligt exemplar. Renault tillverkade 4L i hemlandet Frankrike fram till 1986. Därefter fortsatte produktionen två år i Slovenien och Marocko. Det hann bli över åtta miljoner bilar. I Sverige såldes den sista 1981.

HÅRDFAKTA

Renault 4 1972

Nypris: 13 980 kronor

Värde idag: 30 000 – 40 000 kronor*

Motor: Rak fyrcylindrig med stötstänger, två ventiler per cylinder. En förgasare. Vattenkylning. Volym 845 cm³. Max effekt 34 hk DIN (25 kW) vid 5 000 r/min. Max vridmoment 57 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Pannelpak.

Mått: Axelavstånd 240–245 cm. Längd/bredd/höjd 370/149/153 cm. Spårvidd fram/bak 128/124 cm. Vikt 790 kg. Tank 26 liter.

Fjädring/hjulställ: Längsgående torsionsstavar fram, tvärgående bak, svingarmar bak. Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Kuggstång. 3,8 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10 m.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 135 SR 13.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor fram och bak. Ej servo.

Fartresurser: Toppfart 121 km/h. Acceleration 0–100 km/h 27,5 s.

Förbrukning: 0,77 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyr.

**Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.*

RESERVDELAR OCH SERVICE

Du kan fortfarande hitta delar på skroten. Annat via entusiaster. Vissa detaljer går faktiskt också att handla via de vanliga återförsäljarna som Autoexperten och Mekonomen. Annars är Autofrance i Helsingborg ett hett tips, autofrance.se 042-201620

CHECKLISTA: KOLLA DETTA INNAN DU SLÅR TILL!

Bottenplatta

Bottenplattans kondition bör vara avgörande för köpet. Börja med att kontrollera rambalkarna där de bakre hjulupphängningarna är fastskruvade. Känn efter på insidan av stötdämparen. Plåten ligger dubbel och rostar gärna. Att laga på rätt sätt kräver omfattande demontering. Lyft på alla mattor och kontrollera hur golvet mår, särskilt i hörnen. Firman Melun Retro i Paris tillverkar helt nya bottenplattor.

Kaross

Baskärmarna var från fabriken tätade med karosskitt. När skärmar byts händer det ofta att kittningen hoppas över med påföljande risk för rost i infästningen. Motorhuvens framkant är utsatt. Rost i ovankant av framskärmar sprider sig lätt till innerskärmar. Båda är skruvade på plats, så en reparation är relativt enkel. Reparationsplåt finns att köpa, vissa delar till senare bilar faktiskt från Renault. Men om bilen du tittar på är i behov av så pass omfattande reparationer – tittar du verkligen på rätt exemplar?

Motor/drivlina

Ett enkelt sätt att kontrollera motorns servicehistorik är att skruva av oljelocket. Vad du ser där under ska helst inte vara en solid kaka av förkolnade oljeavlagringar. Även kylvätskan i ett helt slutet kylsystem behöver ibland bytas. Om inte riskerar man korrosionsskador på kylare och motorns innandöme. Har det gjorts och hur mår kylarslangarna? Något rassel från ventiltransmissionen är normalt. Åsikterna går isär om huruvida blyersättning är nödvändig eller inte. Håll koll på drivknutsdamaskerna. Om de går sönder slits knutarna fort. Det är sällan mekaniken som skickar en R4 till skroten. Med 700 kilo tjänstevikt är belastningen på de mekaniska komponenterna låg och så länge bilarna inte får förfalla håller de mycket bra.

Inredning

Värdera en komplett och intakt inredning högt! Utförandena har varit många och det kan vara mycket svårt att återställa en inredning i dåligt skick. Mycket lite finns nytillverkat.

Bromsar/hjulupphängning

R4 fick tvåkrets bromssystem först 1972 och skivor fram under åttiotalet. Som alltid med enkretssystem måste allting som kan läcka vara i bästa skick. Som alltid med trummor fram måste det vara korrekt justerat om bilen ska bromsa rakt.



Renault 4 La Parisienne 1963–67.

Småbilsklubben

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

12. Microlino EV.**18.09.2021**

Kommer du ihåg den roliga bilen som heter [BMW Isetta](#) ? Och du har säkert hört talas om elbilen [Microlino](#) .



Micro Mobility Systems-teamet går så hastigt mot massproduktionen av sin elbil. Den [första prototypen](#) visades redan 2016 och samlade in mer än 4500 förbeställningar till 2018. På IAA Mobility Munichs bilmässa debuterade äntligen produktionsmodellen och produktionsstart utlovades före årets slut.

Den slutliga Microlino behöll LED-remorna fram och bak, som på de senaste prototyperna. Fönstren är inte sänkta, utan rutschkanor. Det infällbara taket från Magna Car Top Systems manövreras manuellt. Det kommer att vara standard för toppversioner eller ett alternativ för billigare versioner.

Mikrobilen rymmer två personer och upp till 230 liters bagageutrymme. Rattstången är fixerad i golvet och inkluderar en digital instrumentpanel. Som utlovat byttes de fysiska plastbrytarna ut mot en mikropekskärm. Den är integrerad i aluminiumstången. Företaget noterar att detta ger "mer flexibilitet" i produktionen med sparande minimalistisk design.

Det kommer att finnas tre nivåer: Urban, Dolce och Competizione. Urban kommer endast att finnas tillgänglig i Santorini White eller Amsterdam Orange cikir med ett blanksvart tak. Tyginteriören kan göras i svart eller antracit. Den andra nivån kommer att lägga till Paris Mint, Milano Red och Zurich Blue kroppsfärger, och taket kommer att vara vitt. Infinity LED-strips och taklucka kommer att vara standard för denna nivå, och interiören är valfritt klädd i eko-läder. Toppversionen kommer att erbjuda matta nyanser av Gotham Anthracite, London Green och Torino Aluminium tillsammans med ett mörkt tak.



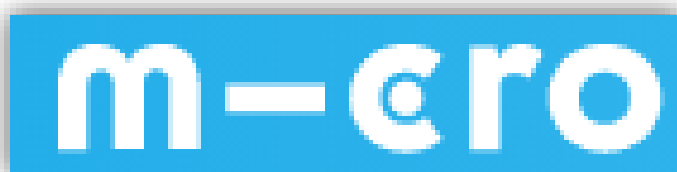
McPherson fjädring används fram och bak. Vikten på bilen utan batterier är 435 kg. Det finns lite information om själva batterierna. Det är känt: det kommer att ta från tre till fyra timmar att ladda batterierna upp till 80 %.

Vid normal drift genererar elmotorn 17 hk och 118 Nm, men under en kort tid kan effekten ökas till 25 hk. Bilen accelererar till 50 km/h på fem sekunder. Acceleration upp till de första hundra är omöjlig att mäta – toppfarten är begränsad till 90 km/h.

Det finns tre batterialternativ att välja mellan: med en kapacitet på 6, 10,5 och 14 kWh. De kommer att ge en räckvidd på 95, 175 respektive 230 km. Intressant nog är batteriernas laddningsförmåga annorlunda – versionen på 10,5 kWh laddas längre än de andra. Förmodligen kommer detaljer om dem att dyka upp senare. Modellen är inte tänkt att ha avancerade säkerhetssystem.

För att montera elbilen grundade det schweiziska företaget sin egen produktionsavdelning i Turin, Italien, kallad Microlino Italia. Partnern är CECOMP-studion.

Det är värt att notera att utgångspriserna inte har förändrats sedan de första omnämnan- det för några år sedan – bilen är tillgänglig från €12 500. Nu är företagets fabrik redo att producera 7 500 bilar om året, men senare kommer den att kunna nå större volymer. Samtidigt är antalet förbeställningar idag cirka 24 000 och de första Microlinos kommer att gå till Schweiz och Tyskland. Kunderna måste ha tålamod igen, även om de uppenbarligen inte behöver vänja sig vid det.



13. Marcus Ericsons plan för segerchecken i Indy 500.

Av: Anna Andersson publicerad: 31 maj.

Segern i Indy 500 har gjort Marcus Ericsson till en legendar. Gett honom en ring, en bil och en enorm segercheck på 30 miljoner kronor. För Sportbladet avslöjar han vad han ska göra med pengarna.



När Marcus Ericsson korsade mållinjen som förste förare i den 106:e upplagan av Indianapolis 500 skrev han in sig i historieböckerna. Han får sitt namn inpräntat på banan och kommer alltid att vara inbjuden till den klassiska tävlingen.

Men han fick också en Corvette Z06 av 2023 års modell som sägs vara värd mer än en miljon kronor och ungefär 30 miljoner kronor i prispengar.

– Jag hade inte ens tänkt på det, inte en enda sekund. Jag blev inte medveten om det förrän vi var på galamiddagen efter segern. Då gick det upp för mig att det också var en segercheck, säger han till Sportbladet.

”Svår att greppa”

30 miljoner. Är en seger verkligen värd så mycket pengar?

– Det är helt klart en fantastisk summa, svår att greppa. Först och främst ska de delas med teamet och killarna som jobbar med bil nummer 8 och andra människor i min närhet. Men det är ändå en extremt stor summa pengar, säger han.

– Samtidigt är det inte därför som jag håller på med racing, jag har aldrig kört för pengarna utan jag har kört för att jag älskar det och i det här läget upplever jag att segern och det faktum att jag vann är otroligt stort i sig. Jag är verkligen stolt över det.

Vad ska du göra med dina pengar då?

– Det vet jag inte heller, jag får ju en bil också. Jag får säkerhetsbilen och det känns riktigt häftigt, så någon bil behöver jag inte köpa.

Men det blir en annan investering.

– Min flickvän och jag har tittat på hus i Indianapolis och nu kanske det är dags att slå till, sedan vet jag inte. Jag har inte tänkt så långt, jag har inte haft en minut att fundera eller ens ta in allt detta, säger Marcus Ericsson till Sportbladet.

– Iris pendlar än så länge. Hon har en lägenhet i Köpenhamn och har åkt fram och tillbaka här under våren. Hon skulle faktiskt ha åkt tillbaka i dag för att ta sin examen, men hon bestämde sig för att skjuta upp den till augusti och det är jag så tacksam över. Det är fantastiskt att få dela detta med henne.

För Ericsson fortsätter nu säsongen med en deltävling i Detroit kommande helg. På den bana där han tog sin första pallplats 2019 och vann sitt första lopp 2021.

– Det känns otroligt skönt, är det någon bana man ska komma till efter en seger i Indianapolis 500 så är det den. Där trivs jag.



14. Ferrari: Vi tog fel beslut.

Av Anna Andersson 7 juni, 2022, kl. 06:21.

Inför F1 i Baku 2022 erkänner Ferrari att teamet gjorde fel. Att det var deras egna misstag som kostade [Charles Leclerc](#) segern i Monaco GP.



Charles eller Max?

Den stora snackisen efter Monaco GP handlade om hur Charles Leclerc kunde missa segern och rasa ner till position fyra. Han själv kunde inte heller förstå vad det egentligen var som hände. Varför teamet tog inom honom för intermediates på varv 18 för att byta till intermediates? Han hade ledningen och han hade banposition.

Men teamet blev lite osäkert. Det valde att svara på det depåstopp som Sergio Perez och Red Bull gjorde två varv tidigare då han bytte till intermediates. Men det var ett felaktigt beslut, aktionen ledde till att Leclerc föll ner bakom Perez.

– Vi gjorde misstag i våra beräkningar och vi tog fel beslut, citeras Ferraris teamchef Mattia Biotto av [motorsporttotal](#).

– Nu måste vi se vad som fick oss att göra de misstagen. Vi underskattade både farten på intermediatesen och den fart som våra motståndare hade.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1530968211297927168>.

Vi gjorde misstag

Nästa misstag kom ett par varv senare när stallet, efter mycket förvirring, kallade in Leclerc i depån på samma varv som teamkollegan Carlos Sainz kom in. Det kostade mycket tid och Leclerc föll ner bakom Max Verstappen till plats fyra, en placering han höll in i mål.

– Vi skulle ha tagit in Charles tidigare, eller låtit honom försvara sin position på banan, erkänner Binotto.

MOTORNYTT

Ferri har tappat sitt flyt kampen om VM-titeln. Max Verstappen leder förar-VM med nio poäng före Charles Leclerc och Red Bull har även ledningen i konstruktörsmästerskapet.

Nu väntar en helt annan typ av stadsbana än den vi såg i Monaco. F1 i Baku 2022 betyder en tur till huvudstaden i Azerbajdzjan, med säsongens längsta raksträcka på 2,2 km där förarna kommer upp i närmare 350 km/timmen.

Här är en riktigt klassisk omkörning som vi också snackar om i podden, Plattan i Mattan, som kommer ut i morgon onsdag.

I morgondagen får du en guide till Azerbajdzjan GP i Formel 1, men redan i dag får du tider och Pirellis däckval.



The image is a screenshot of a Twitter post from the official Formula 1 account (@F1). The post includes the text "THREE cars. ONE move." and a reference to a tweet by @danielricciardo from 2017. The main content is a video showing a first-person perspective from the cockpit of a Red Bull F1 car on the Baku street circuit. A play button is overlaid on the video. The video shows the car's front wing, the driver's helmet, and the track ahead with a green bridge structure. The post is timestamped "12:23 em · 5 juni 2022" and has 14,1 thousand likes and a reply.

Formula 1 
@F1 

THREE cars. ONE move.

[@danielricciardo](#) licked the stamp and sent it on the streets of Baku in 2017! 😊✉

[#AzerbaijanGP](#) [#F1](#)

 [Titta på Twitter](#)

12:23 em · 5 juni 2022 

 14,1 tn  Svare

FILM: <https://twitter.com/i/status/1533393944985452545>.

Tider för F1 i Baku 2022

Fredag:

Träning kl 13.00-14.00

Träning 2 kl 16.00-17.00

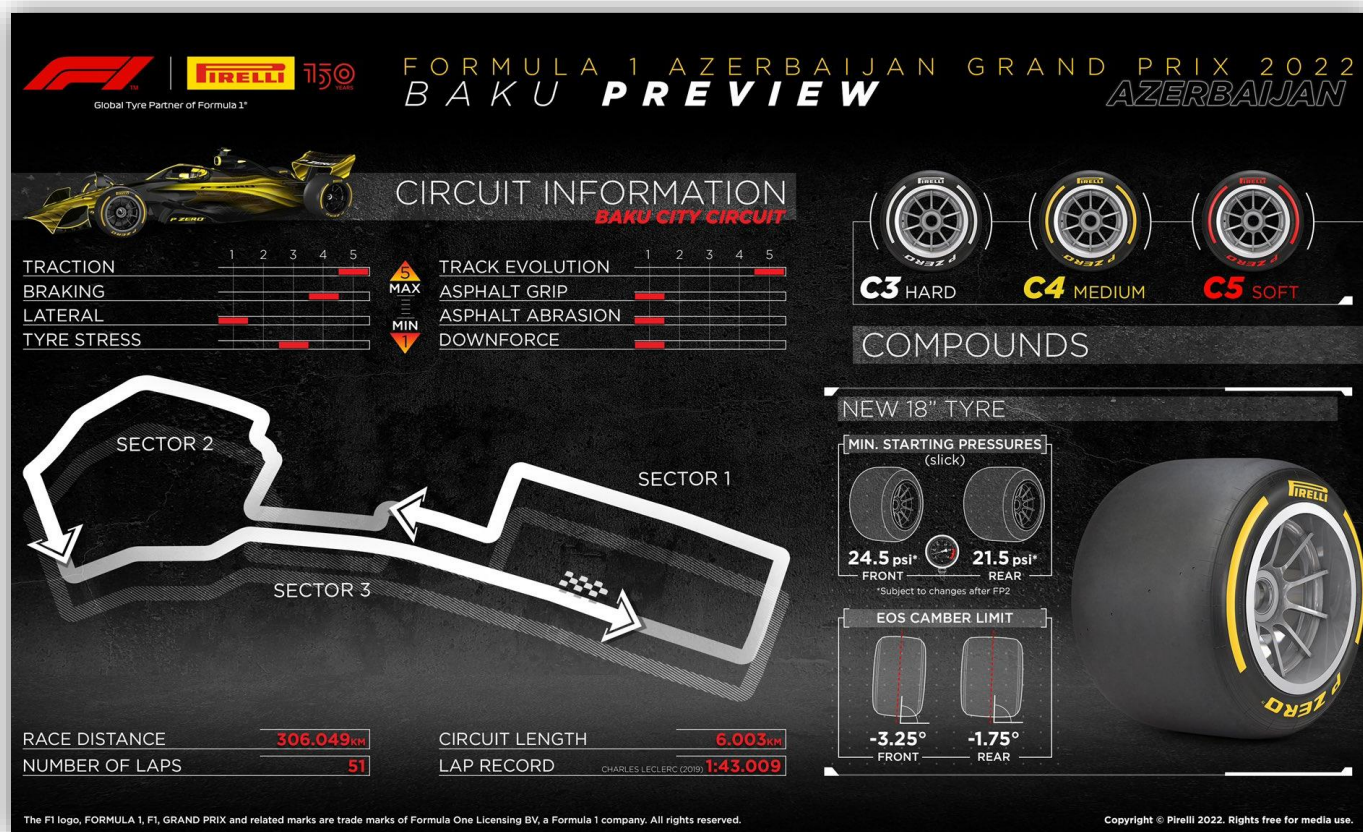
Lördag:

Träning 3 kl 13.00-14.00

Kval kl 16.00-17.00

Söndag 12 juni:

Race start kl 13.00.



Däckval F1 i Baku 2022

Snabba raksträckor, tajta kurvor och ett par väldigt tekniska partier som kurva nio i den gamla delen av staden. Banan är extremt snabb, Valtteri Bottas nådde upp till 378 km/timmen i en Williams år 2016 och till F1 i Baku 2022 väljer däcktillverkaren Pirelli de tre mjukaste gummiblandningarna.

– Nyckeln i Baku handlar om degradering, att hitta rätt balans mellan fram- och bakdäcken. De långa rakorna som kyler ner däcken, men du måste ha tillräckligt varma framdäck för att få rätt fäste, samtidigt får backdäcken inte bli för varma eftersom det är lätt att de överhettar, säger Pirellis motorsportchef Mario Isola.

– Det är alltså väldigt ojämn temperatur i däcken på den här banan, det är en väldigt speciell bana med ett par olika tekniska utmaningar och de är samma för alla.

Givetvis följer du kval och race med livekommentarer i [Målservice F1](#).

I gårdagens blogg kunde du läsa om [Max Verstappens](#) tankar kring framtiden och varför han inte vill testa Indy 500.

Svenskkollen

– Det har varit en helt perfekt helg, helt enkelt, säger Linus Lundqvist.

– Vi har haft det under kontroll från början till slut och jag har kunnat köra med ganska goda marginaler.

Han har nu ledningen med 84 poäng när IndyLights, precis som IndyCar, reser vidare till Road America i Wisconsin.

Dino Beganovic fortsätter att imponera. Efter två andraplatser på Paul Ricard i Frankrike har han nu utökat ledningen i Formula Regional European Championship till 63 poäng när fyra av tio deltävlingar är avslutade.

– Det är fantastiskt att kunna förlänga min pallsvit ytterligare och det är ganska otroligt att vi faktiskt aldrig varit sämre än tvåa i något av de här åtta första loppen. Det är mer än jag hade förväntat mig den här helgen, på en bana där vi tidigare inte har varit särskilt bra. Jag är både glad och stolt över teamet som äntligen lyckats knäcka koden här, och att lämna Paul Ricard med en pole position och två andraplatser känns väldigt skönt, säger Dino Beganovic.

Nästa deltävling körs på holländska Zandvoort om två veckor.



Linus Lundqvist tog en dubbelseger från pole position när IndyLights tävlade i Detroit. Därmed drygade han ut ledningen i mästerskapet.

SLUT