



Koenigsegg CCGT 2007

- 1. Bilia slutar sälja Volvo Cars.**
- 2. El-latsbrev.**
- 3. Förmånsvärdet på miljöbilar höjs ordentligt.**
- 4. Regeringen får kritik för sin elbilspolitik.**
- 5. EU självförsörjande på elbilsbatterier 2025.**
- 6. Polestar stänger dörren för billiga och mindre elbilar.**
- 7. Nya uppgifter om BMW iX1.**
- 8. Prov: Nya Mercedes S 500 L 4Matic.**
- 9. Svenskt pris på Volkswagen Golf GTI, Golf R och Golf GTE.**
- 10. GM utlovar 30 nya elbilar inom fem år.**
- 11. GM återkallar sju miljoner fordon.**
- 12. Cadillac köper ut handlare som inte vill satsa på elbilar.**
- 13. Jaguar och Land Rover kräver säljstopp för VW-koncernens suvar.**
- 14. Toyota Proace Electric är en eldriven transportbil med 33 mils räckvidd.**
- 15. Ineos Grenadier blir vätgasdriven med teknik från Hyundai.**
- 16. Ny teknik värmer upp elbilen och ger längre räckvidd.**
- 17. Polisen vill stoppa nya A-traktorerna – kör om i 90 km/tim.**
- 18. Mercedes 180–190 1952–1961.**
- 19. Den märkliga affären Dale.**
- 20. Toyota GR Yaris på Ringen.**
- 21. Dino överst på Imola.**
- 22. Romain Grosjean i otäck krasch i Formel 1.**



1. Klart: Bilia slutar sälja Volvo Cars.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-24, 08:16.

Volvo Cars har sagt upp avtalet med Bilia som återförsäljare.



Förra året sålde Bilia Volvomodeller för omkring 6,4 miljarder kronor i Sverige och Norge. Men nu är det snart slut med det. Volvo Cars har nämligen sagt upp avtalet om återförsäljning och service med Bilia. Uppsägningstiden är på två år, meddelar Bilia i ett pressmeddelande.

– Bilaffären är föremål för en global transformation och vi är övertygade om att Bilia även i framtiden kommer att ha en central roll. Då Bilia har haft ett långvarigt och utvecklande samarbete med Volvo förväntar vi att även framöver hitta samarbetsformer för att tillsammans utveckla tjänster som överträffar våra gemensamma kunders förväntningar och behov, säger Per Avander, VD och Koncernchef för Bilia.

Bilia skriver vidare att man har för avsikt att fortsätta att bedriva service- och skadeverksamhet samt fortsätta sälja begagnade Volvobilar. Man kommer också ansöka om förnyad auktorisation för verkstadstjänster.

Med 140 anläggningar i Sverige, Norge, Tyskland, Luxemburg och Belgien är Bilia en av Europas största återförsäljare. 2019 sysselsatte man cirka 5.000 anställda och omsatte omkring 30 miljarder kronor.

Volvo köpte i september upp den Stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor. Då sade man att anledningen bakom affären var att Volvo Cars vill modernisera sättet som deras kunder köper, leasar, prenumererar på och servar sina bilar i Sverige. Målet är att man ska sälja 50 procent av sina bilar online år 2025.

[Volvo Cars satsar stort – köper Upplands Motor](#)

[Elbilskatastrofen: Ägarna vansinniga på kundbemötandet](#)

[Stora bilhandlare lämnar Blocket – väljer Wayke istället](#)



2. El-latsbrev.

Av Alrik Söderlind, publicerad 2020-11-23, 07:39.

EU:s utsläppsregler för nya bilar är inte långt ifrån avlatsbrev. Klarar du inte kraven får du böta, men det finns spännande variabler och för oss bilköpare kommer det att betyda klippchans i slutet av året.



Avlatsbrev är ett briljant påfund. Sätt upp regler som man vet kommer att brytas, sälj sedan syndernas förlåtelse. Folket kan alltså "synda" och ha gott samvete och kyrkan får in sina pengar. Alla är nöjda och glada.

EU:s utsläppsregler för nya bilar är inte långt ifrån avlatsbrev. Klarar du inte kraven får du böta, men det finns spännande variabler och för oss bilköpare kommer det att betyda klippchans i slutet av året.

I EU-versionens avlatsbrev kan laglydiga sälja sina goda gärningar (låga utsläpp) till lagbrytarna för en valfri summa som givetvis är lägre än bötesbeloppet.

Det är som om den som aldrig säger fula ord skulle kunna sälja sina osvurna ord billigt till den som svär som en borstbindare. Skulle prästerna vara nöjda med den lösningen?

I bilarnas värld multipliceras dessutom riktigt goda gärningar med två (elbilar och laddhybrider under 50 g/km räknas som två bilar) och de fem procenten som släpper ut mest räknas inte alls! Det är som att de bilarnas utsläpp aldrig kommer att äga rum. Bygger man dessutom extra tunga bilar är det en förmildrande omständighet – självklart ska man få släppa ut mer då. De som svär mest får rabatt på svärandet ...

Billobbyn har förhandlat framgångsrikt och några företag har argumenterat för "coronabatter" – avdrag på grund av den svåra ekonomiska situationen. Men så blev det inte – med panik som resultat.

Just nu är det därför högsäsong för "utsläppsrätter". Årsskiftet närmar sig och det gäller att kunna presentera ett godkänt snittutsläpp.

Ford räknade med att klara sina mål och hade sattsat allt på ett kort: laddhybridversionen av Kuga. Men när man fick problem med batterierna skar det sig. Volvo/Polestar som ligger en bra bit under sin "syndarkvot" slår därför ihop sig med Ford mot en kompensation på uppemot 400 miljoner kronor. Volvo ska investera pengarna i grön teknik och blir alltså i teorin en ännu svårare konkurrent till Ford och alla andra.

Helelektriska Tesla är branschens ängel, och sägs tjäna 1,5 miljarder dollar genom att räkna ihop sina utsläpp med Fiat/Chrysler och nu även Honda. Toyota "hjälp" för övrigt Mazda.

VW:s utsläppskalkyler såg bra ut men så visade det sig att programvaran i ID.3 buggade med sämre försäljning än beräknat som resultat. Tiguan laddhybrid känns också försenad. Nu reserverar man ett antal miljarder till böter. För att få lite perspektiv på summorna var VW-gruppens totala vinst cirka 40 miljarder i fjol, det är alltså inte småpengar.

Jaguar Land Rover lyckades inte få ner utsläppsvärdena för några av sina laddhybrider till under 50 gram och har därför tvingats avsätta någon miljard till böter. Samtidigt har Renault/Nissan gått ut och sagt att de gärna hjälper behövande mot rimlig ersättning – kanske Mercedes?.

Vad är smartast, att köpa billigare "utsläppsrätter" av en konkurrent eller att betala fulla böter till EU?

Strategiskt står de också inför ett annat ett dilemma: Är det smartast att rabattera elektrifierade bilar hårt under årets sista veckor för att minska böterna? Registrera in dem bara, oavsett om programvaran är okej eller inte ...

Men bygg inte för många elbilar, snittutsläppet som registreras nu kommer att påverka märkets kommande mål. Är du överambitiös nu blir det tuffare krav framöver. Snacka om elbilshämmande regelverk!

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har tredubblats under 2020 och snittutsläppen går äntligen ner. Men det som verkligen förvånar mig är två ting: Hur kan gigantiska företag missa så grovt när det gäller att ta fram elektrifierade bilar och hur kommer det sig att man inte klarar av tekniken?

Det är som om man levte i förnekelse. "Det kommer inte hända." Eller handlar det om övermod? "Skulle inte vi fixa det som Tesla gjort under tio år!"

En sak är helt klar, de flesta tillverkare skulle inte ha gett sig in i elbilsbranschen utan hot om böter. Så mycket mer tjänar man alltså på bilar med förbränningsmotorer. Och: Så lite har man trott på omställningen.

Mitt bästa bilköpartips är just nu att hålla koll efter bra klipp på elbilar – de kommer, lika säkert som avlatsbrev i bilbranschen!



Alrik Söderlind
Chefredaktör



3. Förmånsvärdet på miljöbilar höjs ordentligt.

Anders Nilsson 2020-11-20.

De nya reglerna börjar gälla 1 juli nästa år.



Höjningen av förmånsvärdet på tjänstebilar kommer få stora konsekvenser på bilmarknaden. Det är främst miljöbilar som påverkas av den nya regleringen som börjar gälla från och med 1 juli nästa år.

Bytbil har tidigare skrivit om att [regeringen planerar en chockhöjning](#) av skatt på tjänstebilar, och det blir verklighet från och med 1 juli nästa år.

Nu har [Aftonbladet har granskat](#) hur 20 tjänstebilar påverkas av det nya förmånsvärdet som träder i kraft 1 juli nästa år. Från och med 1 januari kommer den tidsbegränsade ned-sättningen av förmånsvärdet för miljöbilar att upphöra. Ändringen innebär att förmånsvärdet på många miljöbilar höjs med max 40 procent, eller 10 000 kronor per år.

Bilens marknadsvärde får en större genomslagskraft i förmånsvärdet, enligt den nya beräkningsmodellen. Dessutom tillkommer den kraftig ökning av [Bonus-malus](#) som införs 1 april 2021. Fordonsskatten är en av de fyra faktorerna som ligger till grund för förmånsvärdet och då pressas värdet upp.

LÄS MER: [Ebba Busch: Höj skatten på gamla bilar](#)

De nya reglerna börjar gälla från och med 1 juli 2021 och ska generera 150 miljoner kronor i nya skatteintäkter.

[Aftonbladet har undersökt](#) hur 20 tjänstebilar påverkas och det är främst miljöbilar som drabbas. När den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet avskaffas i april och nya regleringen börjar gälla 1 juli, blir det betydligt dyrare att ha en laddhybrid eller elbil som tjänstebil.

[Tesla Model 3](#) Standard som idag har ett förmånsvärde på 3 159 kronor, kommer ha motsvarande värde nästa år på 5 457 kronor, en ökning på 73 procent. Förmånsvärdet på [Volvo V60](#) B3 Momentum ökar med 37 procent, och då är det inte den värst drabbade Volvon, medan [Volkswagen Tiguan](#) 1,5 TFSI ökar med 36 procent. Ett annat exempel är [Kia Niro Plug-in Hybrid](#) som ökar med 30 procent.

LÄS ÄVEN: [Trafikverket: Högre skatt i Bonus-Malus ett måste för klimatet](#)

Relaterade artiklar:



[Orättvisan: 3-4 gånger dyrare för privatpersoner att äga miljöbil](#)



[Laddbilar ökar 150% - men kan få skattesmäll](#)



[Regeringen får kritik för sin elbilspolitik](#)



[Nybilsregistreringen rasade till hälften i maj](#)



4. Regeringen får kritik för sin elbilspolitik.

Anders Nilsson 2020-11-23.

Bil Sweden kritisk till ökningen av förmånsvärdet på tjänstebilar.



Bil Sweden menar att regeringens elbilspolitik kan leda till att försäljningen av laddbara bilar kan påverkas negativt.

[Sveriges Radio Ekot](#) rapporterar att Bil Sweden är kritisk till regeringens politik om laddbara bilar, som kan leda till att försäljningen av laddbara bilar kan påverkas negativt. Anledningen är bland annat den nya höjningen av [förmånsvärdet på tjänstebilar](#).

– Vi ser en stor risk att den här positiva trenden viker neråt. Vi tror att de här åtgärderna kommer leda till att vi får en mindre sänkning av utsläppen, säger Mattias Bergman, vd för Bil Sweden, till [Sveriges Radio Ekot](#).

Tidigare var prognosen från Bil Sweden, att nästa år skulle laddbara bilar stå för 40 procent av nybilsförsäljningen, vilket är tio procent mer än i år. Med nya förändringarna som införs nästa år kommer inte ökningstakten bli lika hög menar organisationen.

LÄS MER: [Stor undersökning visar: Volvo populäraste tjänstebilen](#)

Enligt Bil Sweden är flera av regeringens satsningarna bra, exempelvis förändring av reduktionsplikten. Dock är de kritiska till att beskattningen av förmånsbilar ändras, vilket kan leda till att äga en laddbar bil blir dyrare. De är även kritiska till förslaget att man blir återbetalningsskyldig till den bonus som man kan få för en ny miljöbil, om fordonet exporteras utomlands inom fem år.

Miljöpartiets språkrör och Finansmarknadsminister, Per Bolund, tror inte att försäljningen kommer påverkas negativt.

– Nej, det tror jag är en ganska liten risk. Den stora effekt av det här förslaget är att vi inte längre ger ett skattestöd till den som köper en konventionell förmånsbil, en som går på bensin eller diesel, säger han till [Ekot](#).

Per Bolund menar att den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar avskaffas eftersom elbilsmarknaden har utvecklats mycket och det finns många nya modeller till ett längre pris än vad som tidigare har funnits. Därmed ger bonus-malus-systemet en tydlig subvention och stöd till den som köper en elbil, och bonusen blir större (enligt nya bonus-malus) än tidigare. Angående kritiken om återbetalningsskyldigheten ska regeringen gå igenom de remissvar som inkommit.

LÄS ÄVEN: [Regeringen planerar chockhöjning av skatt på tjänstebilar](#)

Relaterade artiklar



[Laddbilar ökar 150% - men kan få skattesmäll](#)



[Regeringens krav: Enklare betalning för elbilsladdning](#)



[Regeringen: WLTP-skatten följs och bereds nu](#)

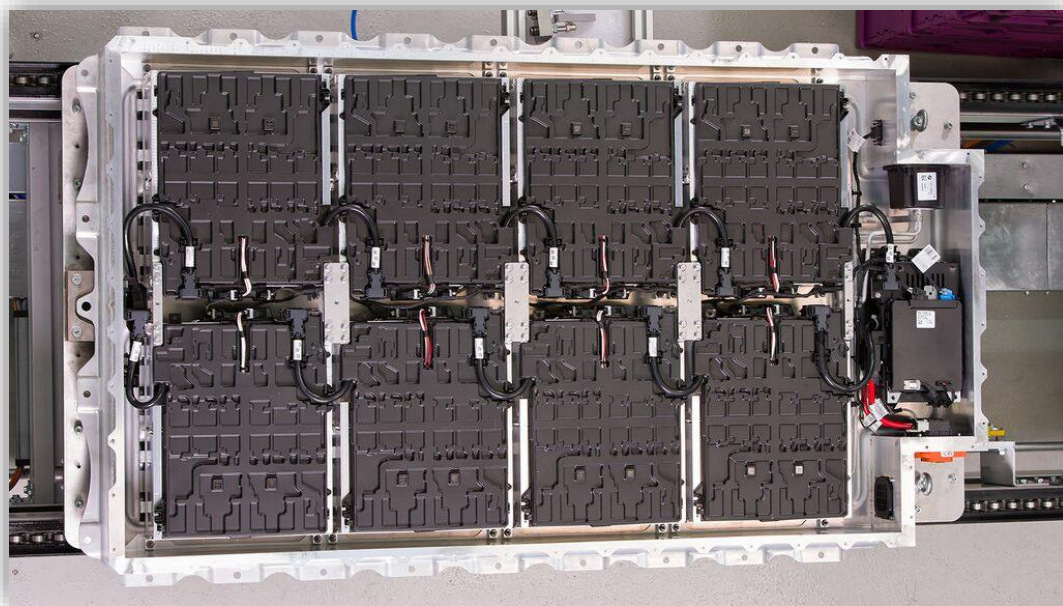


["Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt"](#)

5. EU självförsörjande på elbilsbatterier 2025.

PUBLICERAD: 24 NOV 2020, KL 17:02.

Redan från 2025 kan Europa vara självförsörjande på batterier till elbilar. Svenska Northvolt en viktig del i processen.



I nuläget satsas det stort på att bygga fabriker för batteritillverkning i Europa där inte mindre än femton stora anläggningar är under konstruktion. Bland annat bygger svenska [Northvolt fabriker i Sverige och Tyskland](#) men även tillverkare som [kinesiska CATL](#), [sydkoreanska SK Innovation](#) och [Tesla](#) har fabriker på gång. Dessa fabriker beräknas producera tillräckligt med litiumceller för att den europeiska bilindustrin ska vara självförsörjande redan om fem år.

– Jag är övertygad om att EU 2025 kommer att kunna producera tillräckligt med battericeller för att tillgodose behoven inom den europeiska bilindustrin och till och med bygga upp vår exportkapacitet, säger Maros Sefcovic, EU:s energikommissionär.

Han nämner också att antalet battericeller som tillverkas i Europa 2025 kommer att räcka till åtminstone sex miljoner elbilar.

I dagsläget står Kina för cirka 80 procent av batteritillverkningen och europeiska biltillverkare köper därför därifrån. Att Europa blir självförsörjande inom detta område ses som ett viktigt steg till att nå målet om ett klimatneutralt EU till 2050. Ytterligare delar för att nå detta mål är bland annat att främja lokal tillverkning och att ställa om stålindustrin till fossilfri tillverkning med hjälp av vätgas.

Trots att coronapandemin har påverkat bilindustrin en hel del förväntas försäljningen av elbilar, laddhybrider och hybrider fördubblats i år till cirka en miljon bilar.

– Vi måste göra betydande investeringar i att skapa en fullständig europeisk försörjningskedja och arbetsmarknad för att stödja batterifabriken, säger Northvolts kommunikationschef Jesper Wigardt.

6. Polestar stänger dörren för billiga och mindre elbilar.

Publicerad 2020-11-23 kl 11:40.

Det blir ingen mindre elbilsmodell från Polestar, avslöjar märkeschefen Thomas Ingenlath.



De första köparna har nu fått sin Polestar 2 levererad, men lanseringen har inte gått fel-fritt. Polestar har tvingats [återkalla samtliga bilar](#) på grund av allvarliga fel.

Märkeschefen Thomas Ingenlath ser dock positivt på märkets framtid och berättar om planerna i en intervju med [tyska N-TV](#). Han säger bland annat att Polestar inte har några planer på en mindre elbil.

– **Nästa modell** blir vår tolkning av en SUV som är annorlunda än en Volvo. Men det kommer också finnas detaljer som Tors hammare-strålkastarna eller den där svenska känslan som förenar de båda märkena. Det vi absolut inte ska göra är att lansera en bil under Polestar 2.

Thomas Ingenlath stänger även dörren helt för Polestarmodeller som kostar under 40 000 euro. Han är dock helt övertygad om att batterieldrift är framtiden. Han gillar inte idén om biobränslen.

– **Det vill jag inte** alls ha, med cylindrar som går upp och ned, inte i en modern bil. För mig är det en besvikelse när förbränningsmotorn plötsligt startar efter sex mils elkörning i en laddhybrid. Jag tror att om vi inte använder eldriften kommer vi ta sovmorgon in i framtiden.

Thomas Ingenlath kritiserar samtidigt PSA-koncernens beslut att [anklaga Polestar för att ha kopierat Citroëns och DS logotyp](#).

– **För att vara ärlig** känner jag att de attackerat min värdighet. Jag har arbetat med varumärken och design i hela mitt liv och tänker att jag också bevisat under de senaste 25 åren att inget ligger längre bort för mig än att kopiera andra.

Läs också: [Polestars nya huvudvärk: Märkesbråk med Citroën](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Polestar återkallar tusentals elbilar efter allvarligt fel](#)

[De nya elbilsmodellerna kan stanna under körning – nu ska de tillbaka till verkstaden.](#)



[Polestars nya huvudvärk: Märkesbråk med Citroën](#)

[Citroën tycker att märkets klassiska logga är för lätt att blanda ihop med Polestars.](#)

7. Nya uppgifter om BMW iX1 – eldriven kompaktsuv på ingång.

Publicerad 2020-11-23 kl 10:14, text Erik Söderholm.

BMW:s billigaste suv kommer med eldrift.



BMW har nyss visat upp den [nya eldrivna toppmodellen iX](#) som har en minst sagt kontroversiell design. Den ska locka med nyskapande interiör, annorlunda utseende och låg energiförbrukning vilket ger lång räckvidd.

Men medan den nya iX-modellen så att säga "står på egna ben" och inte har någon motsvarighet med förbränningsmotor fortsätter BMW också att lansera eldrivna versioner av märkets vanliga bilmodeller.

Sedan tidigare är det känt att både BMW X1 och BMW 5-serie kommer med eldrift vid sidan av vanliga bensin- och dieslversioner samt laddhybrider.

När det gäller den eldrivna versionen av X1 får den förmodligen heta BMW iX1 och enligt uppgifter till [BMW Blog](#) får den mellan 180 och 250 hk – ett överraskande besked för den som kanske hade tänkt att prestandafokuserade BMW skulle erbjuda mer effekt än så.

BMW iX1 blir i princip en inofficiell ersättare till i3 när den läggs ned. Men nykomlingen får inte ta del av de trådmala däcken eller den kolfiberförstärkta karosstrukturen från i3. Istället blir iX1 en betydligt mer konventionell bil, vilket dock ska ge en rimlig prislapp.

Instegsversionen av BMW iX1 får en elmotor och blir framhjulsdreven – ett trendbrott jämfört med bakhjulsdrivna i3 och även jämfört med Volkswagen ID 3 och Skoda Enyaq som båda driver bak i standardutförande. En snabbare version av iX1 följer senare med högre effekt och fyrhjulsdraft.

BMW-chefen Oliver Zipse gjorde tidigare i november klart att märket inte släpper taget om förbränningsmotorerna ännu. En [ny plattform som är på ingång](#) ska få stöd för både bensin- och dieselmotorer samt laddhybrid- och elbilsteknik.

Läs också: [BMW-chefen vägrar släppa taget om förbränningsmotorerna](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Här är BMW iX – ny elbil med fokus på förbrukning och komfort](#)
[Här är utmanaren till Audi e-tron och Mercedes EQC.](#)



[BMW iX mot konkurrenterna – så står sig nya elsuven](#)
[Jämför BMW:s nya eldrivna suv-modell mot de tuffaste utmanarna. 3](#)



[BMW försvarar iX-designen med kontroversiell kampanj](#)
[Här får kritikerna svar på tal.](#)



8. Prov: Nya Mercedes S 500 L 4Matic.

Av Sebastian Renz, Publicerad 2020-11-24, 05:41.

Ännu en ny bilmodell? Nja, när Mercedes presenterar en ny generation av sitt flaggskepp brukar det vara mer än så. En styrkedemonstration, en teknik- och komfortuppvisning samt en fingervisning mot framtiden. Frågan är bara hur mycket mer perfekt perfektion kan bli?



I dag har vi inte riktigt tid med någon större introduktion av den senaste generationen S-klass. Tyskarnas mest älskade lyxlimpa har helt enkelt för mycket gimmicks, features och funktioner du inte ens visste att du behövde.

Ta istället till exempel. När man närmar sig bilen fälls dörrhandtagen ut och försvinner plant in i karossen i samma sekund som dörren stängs, för att optimera luftmotståndet (C_w 0,22). Det är visserligen inte första gången vi har sett aerodynamikfrämjande dörröppnare. Redan Mercedes SEC (1981–1991) kunde ståta med luftmotståndsminskande "skålar" i dörrhandtagen. Det visar en tydlig röd tråd i S-klass väsen: inget är bra nog för att inte kunna bli bättre.

Vi börjar testrundan med långversionen som i sin senaste skepnad sträcker sig över 5,29 meter. Den är alltså hela elva centimeter längre än standardmodellen (även axelavståndet har ökat med 11 cm) och 3,4 centimeter längre än föregångaren. Lyxlimpan har växt på samtliga plan (även bagageutrymmet är större) och ger en så pass överväldigande känsla av rymd att man inte sällan kan känna sig en aning ensam bakom ratten.

Kringlan har nu en ny krans som känner av om föraren håller händerna på ratten. Dessutom har man placerat merparten av de få kvarvarande fysiska knapparna på rattekrarna. Precis som i den teknikstinna E-klass gäller det även här att konfigurera den stora centralskärmen med en mängd klick och swipe, vilket med tanke på omfattningen på inställningsmöjligheterna tar mycket tid i anspråk. Fördelen är såklart att man aldrig har tråkigt, även om man har fastnat i trafiken.



Bilen känner av om föraren har händerna på ratten.

HUD-displayens projektion är lika stor som en 77-tumsskärm.

Vid en sidokrock öppnas en airbag mellan passagerarna för att undvika huvud-trauman.

Den centralt placerade infotainmentskärmen med OLED-teknik är 12,8 tum.

Det finns bara ett fåtal knappar kvar, de flesta har man samlat på ratten.

Automatiserad körning

Från och med hösten 2021 behöver S-klass sin förare mindre ofta. Då finns nämligen Drive Pilot-systemet som tillval som låter lyxlimpan navigera själv på motorvägen i en hastighet upp till 60 km/h. Föraren måste dock vara vaken för att systemet ska fungera och det kontrolleras av en riktad ansiktskamera.

På Daimlers testområde fungerar det över all förväntan när vår S-klass följer framförvarande bil samtidigt som Drive Pilot övervakar även trafiken bakifrån och från sidan. Sjunger hastigheten till under 30 km/h vid trafikstockningar håller sig bilen automatiskt vid sidan för att lämna företräde för räddningstjänsten.

Systemet använder sig av ultraprecisa kartor och GPS med automatisk korrigering för att bestämma positionen med centimetermarginal.

Vid sidan om bilens stora partytrick finns även en rad mindre nyheter på detaljnivå. Knapparna till stolsjusteringen är exempelvis inte längre rörliga utan beröringskänsliga.

Kupéns friskluftutblås kan stängas elektriskt i tre steg (ja, vem orkar luta sig fram och stänga dem manuellt?), fyrzonsklimatanläggningen ingår i grundutrustningen och som tillval finns det en nykomponerad kupédoft som kallas Bamboo Mood. Enligt Mercedes utmärker sig doften genom sin lätthet. En trivial nyhet kan tyckas men det bidrar till bilens lyckade helhetsintryck.

Inte lika trivialt är komfortstolarna som inte bara innehåller den nya 70-liters airbagen utan även värme, kylning och massage. Inställningsmöjligheterna är nästan ändlösa och sköts av inte mindre än 19 motorer.



Passiv säkerhet

Med samtliga säkerhets- och assistanssystem ombord är det nästan en utmaning att kunna krocka en S-klass över huvud taget. Men även i det sällsynta fallet är lyxlimpan utrustad med knä-, front-, sido-, huvud- och bälteskrockkuddar, och nu senast med krockkuddar till baksätesspassagerarna. De bakre luftkuddarna består av en rörkonstruktion med en volym på 70 liter och använder sig av samma princip som en partyvissla som vecklas ut när man blåser i den förutsatt att inget träffar den.

Vid en förestående utlösning i olycksfall känner systemet av bakåtvända barnstolar och stoppar utlösningen utan att orsaka skador. Väljer man Komfort- eller Executivebaksätet finns även en luftkudde i sittdynan som förhindra att man glider under bältet när stolen är nedfällt. Något glömt? Just det, det finns även en krockkudde mellan de bakre platserna som förebygger att passagerarna skallar varandra.

Baksätet kan beställas i tre olika versioner med antingen tre platser eller i Komfort- eller Executiveutförande. Här uppenbarar sig ett (I-lands)problem direkt. Flyttar man det främre passagerarsätet fram så långt det går erbjuder platsen bakom så mycket benutrymme att fötterna inte ens når fotstödet om man inte råkar vara två meter lång.

Även pekskärmen är för långt bort då, vilket innebär att man måste luta sig fram. Ack, vilken plåga! Tur då att språkstyrningen numera talar och förstår 27 olika språk och kan användas från samtliga platser i bilen.

Nu kör vi! Tryck på startknappen, lägg växelväljaren i D och vi är redo att lämna flygplatsens parkeringshus som subjektivt räknas till de trängsta i världen. Redan en kompaktsuv når sina gränser snabbt här, hur ska det då gå för vår jättelika S-klass? Betydligt lättare än man hade trott, lyder svaret. Tack vare fyrhjulsstyrningen, där bakhjulen kan vridas i upp till tio grader, minskar vändcirkeln med 1,9 meter och gör den stora sedanen lika lätthanterlig som en A-klass.



Executive-baksätet bjuder på världens märkligaste I-landsproblem: man når helt enkelt inte fotstöden.

Fyrhjulstyrningen är kanske den mest iögonfallande nyheten här, eftersom det snarare handlar om körupplevelsen än om det eviga multimediaspektaklet. S-klass tar numera kurvorna som en betydligt mindre bil och det kan hända att passagerarna tappar sina läsplatser när man piskar 5,3 meter aluminium och stål genom böjarna. Sportigt blir det däremot aldrig, oavsett vilket körprogram du väljer.

Styrningen i nykomlingen är 15 procent mer direkt utan att gå föraren på nerverna med alltför intensiv feedback. I tajta kurvor styr bakhjulen emot för bättre dynamik, i höga hastigheter följer bakhjulen de främre för högre stabilitet. En ytterst viktig egenskap eftersom S-klass fortfarande är det den alltid har varit: Ett motorvägslokomotiv av högsta rang!

Den suveräna körkänslan förstärks ytterligare av luftfjädringen med adaptiva dämpare (grundutrustning) som sväljer allt som vägen kan kasta mot bilen utan att kränga en enda gång.

Digital Light med laserprojektor

Egentligen har nya S-klass inga strålkastare längre när man väljer tillvalet Digital Light utan snarare två projektorer som teoretiskt hade kunnat projicera en film på asfalten. Istället för 84 LED-enheter i de vanliga strålkastarna (Matrix-LED) styr och riktar 1,3 miljoner mikroskopiska speglar ljuset av endast tre ytterst ljusstarka LED-lampor. Enligt Mercedes kan man på så sätt lysa upp vägen 100 gånger mer exakt än med standardstrålkastarna. Digital Light kan även projicera symboler på vägbanan som varnar för olyckor, byggarbetsplatser och dylikt.



Vid sidan om de adaptiva och dynamiska funktionerna finns det även en funktion som lyser upp fotgängare. Också topografin spelar en viktig roll och tas med i beräkningen av systemet för att inte ofrivilligt blända andra när man kör över ett krön. De 1,3 miljoner speglarna tar förresten en yta på blott 1,5 cm² i anspråk och hade således kunnat få plats på en tumnagel.

Om det mot förmodan inte skulle kännas tillräckligt kan man alltid uppgradera till E-Active Body Control, där S-klass stabiliseras och rätas upp i kurvorna med hjälp av de adaptiva dämparna. Vid en potentiell sidokrock höjs bilen dessutom med åtta centimeter för att den andra bilen hellre ska träffa sidotröskeln istället för dörrsidan.



S 500 är än så länge seriens toppmodell och drivs av en dubbelturbomatad radsexa. På bilden syns den förlängda versionen som står för 90 procent av försäljningen.

Först gäller det dock att komma nära S-klass. Fyra radarsensorer, en långdistansradar, tolv ultraljudssensorer samt en stereo- och fyra monokameror gör livet svårt för potentiella vållande, övervakar omgivningen konstant och levererar ett kontinuerligt informationsflöde till assistanssystemarmadan.

Nödbromsfunktionen kan numera förhindra en krock i upp till 100 km/h, bromsassistan- sen ingriper även i korsningar medan filhållningsassistan- sen självant kör bilen åt sidan vid trafikstockningar för att underlätta för räddningstjänsten. Det finns även en förbättrad väjningsassistan- s samt en dödvinkelvarnare som håller koll på trafiken bakom bilen när man ska kliva ut.



Bakaxel-styrningen

Styrande bakhjul är ingen direkt nyhet hos Mercedes. Redan 1907 utvecklade Daimler ett liknande system till sin Dernburgwagen. Bättre än i dagens S-klass blir det dock inte. Beroende på vinkel och hastighet styr bakhjulen emot framaxeln tack vare en liten elmotor. Resultatet är en virtuell förkortning av bilens axelavstånd med upp till 1,9 meter. Upp till 60 km/h minskas vinkeln kontinuerligt och därefter styr bakhjulen med framaxeln för en förlängning av axelavståndet och därmed högre stabilitet i höga farter.

Vi måste ju bara nämna Mercedes nya Digital Light. Istället för två strålkastare har S-klass nämligen två projektorer som lyser upp vägen framför 100 gånger mer exakt än det vanliga Matrix-LED-ljuset. Systemet varnar även för byggarbetsplatser med en projicerad grävmaskin på asfalten. Häftigt? Då har du nog inte sett det nya HUD-systemet som projicerar informationen på 77 tum och som även visar navigationssystemets pilar framför föraren.

Från och med 2021 kan lyxlimpan även köra autonomt, visserligen enbart på motorvägar och i en hastighet upp till 60 km/h (kanske inte världens mest lämpliga kombination). Lägg därtill en kamera som upptäcker blåljus, en mikrofon som lyssnar efter sirener och en som lyssnar efter vattenstänk i hjulhusen. GPS-positioneringen är vässats ordentligt och visar bilens position med endast en centimeters felmarginal.

Sist, men absolut inte minst har vi drivlinan. Vid marknadsintroduktionen finns fyra motoriseringar tillgängliga (två dieslar, två bensinare). Här hittar man såklart inga fyrcylindriga motorer under huven utan alltid minst en radsexa. Vår testade S 500 med 48-voltsystem booster motoreffekten med hjälp av startmotorns/generatorns 22 hk och 250 Nm som samtidigt slätar över turbofördröjningen.



S 580 e

Vi fick även chansen att köra den kommande laddhybriden med 510 hk systemeffekt. Radsexan med singelturbo lämnar 367 hk, men endast om man tar gaspedalen förbi ett motstånd. Annars är det nämligen en 150 hk elmotor av synkronpermanenttyp som ansvarar för framdrivningen – i upp till 140 km/h.

Energin kommer från ett litiumjonbatteri med en kapacitet på 28,6 kWh och en vikt på 241 kg. Batteriet är mycket platt för ett plant bagageutrymme och kan snabbbladdas med likström på upp till 60 kW. Det räcker med 30 minuters laddning som ger en elektrisk räckvidd på 100 km.

Rekuperationen är ställbar via en växelpaddel. I det starkaste läget på 120 kW kan S-klass nästan köras med enbart en pedal. Systemet fungerar såklart även utmärkt i autoläge, där rekuperationen justeras med hjälp av avståndssensorerna, ruttplaneringen och topografin.

Den lika temperamentsfulla och harmoniska dubbelturbodieseln som renar sina avgaser med ett SCR-system samt två NOx-katalysatorer är ett lika trevligt alternativ till den stora bensinmotorn, men om vi ska vara helt ärliga känns samtliga motoriseringar en aning förlegade. Den kommande laddhybriden 580e med en elektrisk räckvidd på 100 km och snabbbladdning passar då bättre till den teknikstinna sedanen.

Men lyckas S-klass återigen att lämna motståndarna långt bakom sig? Segern är inte lika självklar längre, även med en nästan löjlig mängd av aktiva och passiva säkerhetslösningar, autonom körning och innovativ ljusteknik.

Konkurrenterna sover inte och börjar komma ikapp, men än så länge verkar det räcka för att Mercedes återigen ska kunna sätta sig på tronen i lyxklassen.

TEKNISKA DATA

MERCEDES S 500 L 4MATIC

MOTOR: R6, bensin, dubbelturbo, 2 999 cm³, 435 hk vid 5 900 r/min, 520 Nm vid 1 800 r/min. Startmotor/generator 22 hk/250 Nm. 9-stegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

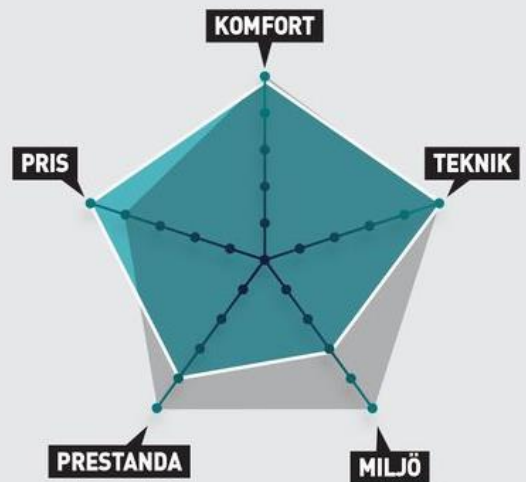
KAROSS: L/b/h 5 289/1 954/1 503 mm. Axelavstånd 3 216 mm. Bagagevolym 550 liter. Tjänstevikt 2 045 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,9 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 8,2 l/100 km. CO₂ 186 g/km.

PRIS: Från 1 199 000 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

■ MERCEDES S 500 L 4MATIC
■ BMW 750i xDRIVE



SUMMERING

BÄST: Otrolig åk- och fjädringskomfort, massor av tekniska finesser och assistanssystem.

SÄMST: Än så länge enbart fossildrivlinor.



2021 Mercedes S 500 - Sound, Interior and Exterior in details

FILM: <https://youtu.be/QWApBz4E13Y>

9. Svenskt pris på Volkswagen Golf GTI, Golf R och Golf GTE.

Publicerad 2020-11-23 kl 7:02.

TEXT Erik Söderholm.

Så mycket kostar nya versionerna



Volkswagen har släppt priserna på flera nya Golfversioner. Laddhybriderna är förbluffande dyra.

Volkswagen har lanserat flera nya versioner av Golf de senaste månaderna. Förutom ikoniska Golf GTI kommer inte mindre än två laddhybrider, prestandaversionen GTI Clubsport och toppmodellen Golf R med fyrhjulsdraft.

Nu har även de svenska priserna blivit officiella.

Först ut är [Volkswagen Golf GTI](#) som fyllt 45 år och numera har 245 hk. Den är fortfarande framhjulsdreven och har dubbelkopplingslådan DSG som standard, men manuell låda finns som tillval för den som önskar från årsskiftet.

Prislappen hamnar på 354 900 kr. Som jämförelsen går konkurrenten Ford Focus ST loss på 22 600 kr mer, men den har å andra sidan 280 hk.

Den som vill ha en ännu "råare" Golf GTI kan välja [specialversionen Clubsport](#) som är starkare och lättare, men fortfarande framhjulsdreven. Den kstar 394 900 kr. Även den har dubbelkopplingslåda som standard.

Underliga hybridpriser

Högst upp i hierarkin finns [Volkswagen Golf R](#) med 320 hk, fyrhjulsdraft, dubbelkopplingslåda och aktiv momentfördelning för att kraften ska kunna skickas ut till rätt hjul vid rätt tillfälle. Den kostar 474 900 kr.

Som tillval finns ett så kallat R-Performance-paket för 25 100 kr med högre toppfart (270 km/tim), större bakspoiler, 19-tumsfälgar och två nya körlägen: ett för körning på Nürburgring och ett driftingläge. Ett annat tillval är lättare sportavgassystem i titan med anorlunda ljud från Akrapovič för 42 100 kr.

Volkswagen Golf kommer även som laddhybrid i två olika versioner. Golf eHybrid är den billigare modellen med 204 hk och 7,1 mils räckvidd på el till ett pris av 422 900 kr.

Det är betydligt dyrare än syskonmodellen [Seat Leon eHybrid](#) med samma drivlina – den är hela 93 000 kronor billigare.

Faktum är att den mer prestandainriktade av de två Golf-laddhybriderna, GTE, kostar 429 900 kr – alltså bara 7 000 kronor mer än eHybrid. Då får köparna 41 hk mer, men också kortare elräckvidd på 5,2 mil.

Läs också: [En pärla till motor – men inte utan sina fläckar](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Volkswagen Golf R officiell med mer effekt och nytt driftingläge](#)

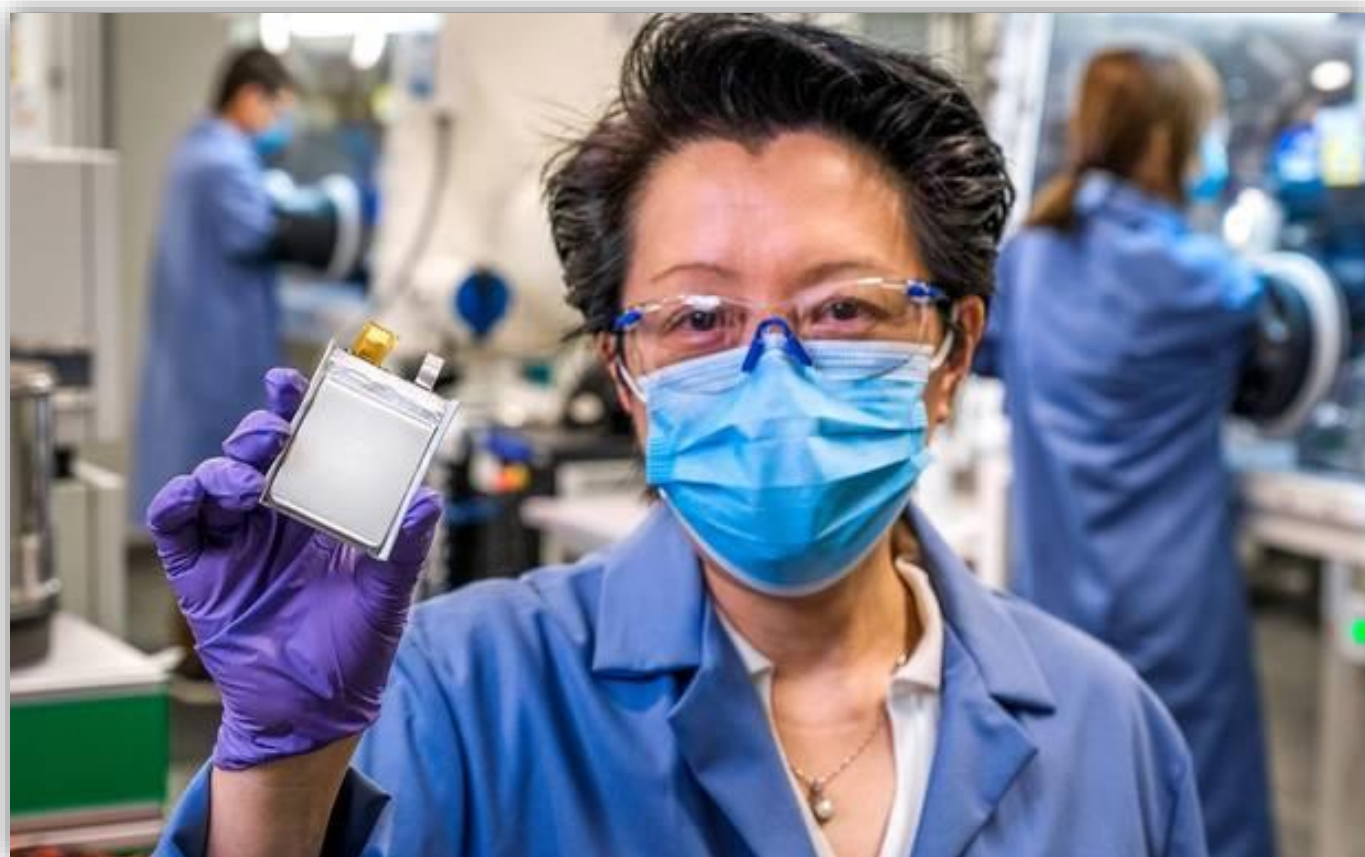


[Premiär för Volkswagen Golf GTI Clubsport – ny version med mer effekt](#)

10. GM utlovar 30 nya elbilar inom fem år.

John Edgren 2020-11-23 kl 10:42.

Med en extra investering på 7 miljarder dollar skyndar GM på utrullningen av elbilar. Till 2025 ska bolaget ha släppt 30 elektrifierade modeller.



Cellerna till GM:s Ultium-batteri utvecklas internt.

Innan covid-19 lamslog världen hade General Motors åsidosatt 20 miljarder dollar för sin satsning på elbilar fram till 2025. Men bolaget verkar oroas av att man har hamnat efter konkurrenterna, för nu håller man in ytterligare 7 miljarder dollar i den budgeten.

GM flaggar för att man släpper 30 elbilar under de kommande fem åren, och vid slutet av 2025 ska 40 procent av bolagets bilar sålda på USA-marknaden vara batteridrivna. Det skriver bolaget i ett [pressmeddelande](#). För att påskynda utrullningen av elbilar måste biltillverkaren få in mer kompetens på området.

– Vi kan accelerera våra elbilsplaner eftersom vi snabbt håller på att bygga upp en konkurrensfördel inom batterier, mjukvara, fordonsintegration, tillverkning och kundupplevelse, säger GM:s vd Mary Barra.

Med den stora investeringen är nu mer än hälften av GM:s totala budget såväl som halva utvecklingsteamet åsidosatt för elbilar samt program för autonoma elfordon. I offensiven ingår bland annat att rekrytera 3 000 kontrollingenjörer, elingenjörer samt mjukvaruingenjörer för infotainmentsystem.

Men stora framsteg har redan gjorts. GM:s Ultium-batteri, vars celler primärt utvecklas internt men tillverkas i samarbete med LG Chem, kostar redan nära 40 procent mindre än det standardbatteri som exempelvis sitter i en Chevrolet Bolt. Nästa generations batterikemi ska dock ge den dubbla energitätheten och samtidigt en 60 procent lägre kostnad än dagens standardbatterier.

Läs mer: [Stor batterifabrik till Tyskland – ska räcka till en halv miljon elbilar om året](#)

Nu testas prototyper av nästa generations kemi, vars batterier beräknas finnas till hands vid mitten av årtiondet. Nästa år inleds bygget av biltillverkarens Battery Innovation Lab and Manufacturing Technology Center, där utvecklingen ska fortsätta. Den Ultium-plattform som bolaget ska bygga alla typer av elfordon på kommer att kunna ge modeller med en räckvidd på upp till 724 km.

– Utvecklingstiderna för GM:s elbilar går i en allt högre fart och kostnaderna sjunker allt snabbare, så vi räknar med att vårt Ultium-program ska vara lönsamt från och med den första generationen och framåt. Det är inte bara kostnaden och prestandan hos våra innovativa elbilskomponenter som kommer att ge oss en konkurrensfördel i en snabbt föränderlig industri, det handlar också om hur vi integrerar dem med andra avancerade system som Super Cruise, vår elarkitektur i Vehicle Intelligence Platform och annan nyskapande teknik i vår traditionella portfolio, säger GM:s vice vd Doug Parks.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR



[Fords u-sväng: Kan tillverka egna battericeller](#)



[Ryktet: VW:s toppmärken får Tesla-jägare med delad plattform](#)

11. GM återkallar sju miljoner fordon.

TT.

2020-11-24 kl 07:23.

Den amerikanska biltillverkaren General Motors (GM) kommer att återkalla totalt cirka sju miljoner fordon runt om i världen på grund av potentiellt farliga krockkuddar från den japanska underleverantören Takata.



GM har försökt slingra sig ur återkallanden, men nu har amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA beslutat att krockkuddarna måste bytas ut eftersom det finns risk för att de utlöses när de utsatts för tillräcklig mycket värme och fukt under tillräckligt lång tid.

Om krockkuddarna måste ersättas med nya beräknar GM att återkallandet kommer att kosta företaget motsvarande drygt 10,3 miljarder kronor.

Modeller som påverkas är exempelvis Cadillac Escalade, Chevrolet Silverado, Suburban och Tahoe samt GMC Sierra och Yukon tillverkade 2007–2014.

Globalt har problemen lett till att 19 större fordonstillverkare återkallat ungefär 100 miljoner fordon med krockkuddar från Takata.



12. Cadillac köper ut handlare som inte vill satsa på elbilar.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-24, 13:01.

General Motors satsar nu hårt på elbilar. Som del av det ska deras anrika premiummärke Cadillac bli helt elektriskt till 2030 och 2022 kommer första elbilen i form av suven Lyriq. Alla återförsäljare i hemlandet är däremot inte med på tåget.



Cadillac ska bli [ett elbilmärke till 2030](#) och som en del i det måste även Cadillac-handlarna i USA nu genomgå ett skifte till elbilsförsäljning inför [lanseringen av elbilen Lyriq](#).

Moderbolaget General Motors gick förra veckan ut med att man ökar sin budget för eldrivna och autonoma fordon med 35 procent fram tills 2025. Lanseringen av Cadillac Lyriq har också skjutits fram 9 månader till början av 2022.

GM kräver därför att Cadillac-handlarna ska investera i laddare, verktyg och utbildningar för sin personal, något som kan kosta åtminstone 200.000 dollar, rapporterar [Automotive News](#). Det är inte alla redo att göra, och nu har GM satt en tidsgräns: Handlarna har tills 30 november att besluta om de hellre vill sluta som återförsäljare – mot ersättning.

– Vi ville röra oss fort och försäkra att handlarna är redo för accelerationen, säger Mahmoud Samara, vice vd för Cadillac North America till Automotive News.

– Det här är bara ett alternativ för de handlarna som känner att elbilsresan inte passar dem.

Summorna som erbjuds ligger mellan 300.000 och 500.000 dollar (4,3 miljoner kronor), enligt anonyma uppgifter till Auto News. Cadillac har avböjt att dela med sig av de exakta summorna och villkoren och handlarna som går med på att bli utköpta omfattas även av tystnadsplikt.

Auto News noterar att erbjudandena är betydligt mer generösa än de som Cadillac erbjöd till de 400 minsta Cadillac-handlarna i USA 2016. Då sa vd Johan de Nysschen rakt ut att märket hade "för många handlare" i landet jämfört med konkurrenterna.

Nu omfattas 880 handlare. För många av de mindre som säljer få Cadillacs i månaden motsvarar 300.000–400.000 dollar så mycket som 5–10 år av intäkter från nybilsförsäljningen, enligt Mahmoud Samara.



Här är Cadillac Lyriq – och det är inte Cadillacs kommande elbil



GM spänner musklerna – här är nya Cadillac Escalade



Cadillacs nya strategi: riktiga modellnamn – och blir fullt ut elbilmärke 2030



Cadillac hotas av nedläggning – här är märkets sista chans



Wiggo Björck

13. Jaguar och Land Rover kräver säljstopp för VW-koncernens suvar.

Publicerad 2020-11-23 kl 14:30, text Erik Söderholm.

De tyska biljättarna ska ha använt Terrain Response-systemet utan lov. Nu hotar Jaguar och Land Rover med säljstopp.



Jaguar och Land Rover försöker stoppa möjligheten för Porsche, Audi, Lamborghini och Volkswagen från att importera bilar till USA.

Under torsdagen lämnade JLR-koncernen in en ansökan om att stoppa importen eftersom de ska använda terrängkörningssystemet Terrain Response utan tillstånd.

Tekniken innebär att bilen kan anpassa drivlinan för körning på olika underlag och har funnits i många år hos Jaguar och Land Rover. Bilen kan antingen själv lista ut vilken konfiguration som ska användas eller låta föraren välja mellan olika förinställda lägen.

”Vi vill skydda oss själva och våra operationer i USA från företag som injicerat intrångsprodukter på den amerikanska marknaden”, uppger Jaguar/Land Rovers jurist Matthew Moore, enligt [Automotive News](#).

Enligt honom är det Jaguar/Land Rover som har utvecklat tekniken och den ska även vara patentskyddad. De tyska biltillverkarna använder den enligt honom utan tillstånd eller licens.

I praktiken vill den brittiska biltillverkaren stoppa importen av Porsche Cayenne, Lamborghini Urus, Audi Q8, Q7, Q5, A6 Allroad och e-tron samt Volkswagen Tiguan. Ett eventuellt förbud – om det går så långt – skulle vara ett dråpslag mot de tyska tillverkarna eftersom just de här modellerna står för en stor del av intäkterna.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Jaguar/Land Rover räknar med miljardböter för utsläppen](#)
[Brittiska biljätten ligger illa till när det gäller EU:s utsläppskrav. 4](#)



[Land Rover satsar på ny laddhybrid med vätgasdrift](#)
[Går tvärt emot flera konkurrenter.](#)



[Jaguar Land Rover satsar på interiör av återvunnen plast](#)
[Här är tricket biltillverkarna använder sig av för att bli mer hållbara. 4](#)



[Snart premiär för ny eldriven Jaguar och Range Rover](#)
[Båda modellerna har blivit försenade, avslöjar ekonomichefen.](#)

14. Toyota Proace Electric är en eldriven transportbil med 33 mils räckvidd.

Publicerad 2020-11-23 19:00.

Toyota vill locka hantverkare och stora barnfamiljer som hellre kör på eldrift än med dieselmotor.



Det dyker upp allt fler eldrivna alternativ i transportbilsvärlden – och tur är det, för dagens modeller kan i vissa fall ha en fordonsskatt på 15 000 kronor om året eftersom de ofta har hög förbrukning och dieselmotorer.

Det är en kostnad som många företagare vill undvika.

Citroën och Peugeot säljer redan eldrivna versioner av transportbilarna Jumpy och Expert. Nu kommer även samarbetspartnern Toyota med en eldriven version av transportbilen Proace, som bygger på samma teknik under skalet.

Toyota Proace Electric kommer med två olika batteripaket (placerat under golvet) på 50 eller 75 kWh som ger en räckvidd enligt WLTP-körcykeln på 23 eller 33 mil. Modellen kommer även i personbilutförande med upp till nio sittplatser.

Bilen har en maxlast på 1 000 kilo vilket kan utökas till 1 275 kilo i versionen med 50 kWh-batteri. Högsta tillåtna släpvikt är 1 000 kilo. Elmotorn är på 136 hk och 260 Nm. Toppfarten begränsas till 130 km/tim.

Toyota Proace Electric kan även snabbladdas med 100 kW och att snabbladda till 80 procent tar mellan 30 och 45 minuter beroende på batteristorlek. Den inbyggda laddaren klarar 7,4 kW eller 11 kW med en laddbox.

Priserna är inte officiella, men syskonbilen Peugeot e-Expert kostar från 359 900 kr exklusive moms i den billigaste versionen.

Dieselsonversionen av Toyota Proace har en fordonsskatt på mellan 9 200 och 12 800 kr per år under de första tre åren. Det innebär att fordonsskatten totalt ligger på 27 600–38 400 kr under de första tre åren.

15. Ineos Grenadier blir vätgasdriven med teknik från Hyundai.

Publicerad 2020-11-23 kl 13:07, text Erik Söderholm.

En moderna och uppdaterad version av Land Rover Defender kommer inom kort med vätgasdrift.



När Land Rover visade upp en [ny generation av långköraren Defender](#) var det många modellentusiaster som blev besvikna. Tanken med nya generationen Defender är att locka en ny målgrupp, men det finns fortfarande många som uppskattar den mer klassiska designen.

Därför har brittiska kemi- och petroleumföretaget Ineos offentliggjort planer på att börja bygga en egen och modernare version av den klassiska Defendern. Företaget har till och med fått [grönt ljus i domstol för att använda den uppdaterade designen](#).

Den nya modellen heter [Ineos Grenadier](#) och ska börja säljas nästa år. Under huven finns sexcylindriga bensin- och dieselmotorer från BMW.

Nu står det även klart att Ineos Grenadier inte bara ska komma med förbränningsmotorer, utan även med vätgasdrift för att sänka utsläppen. Modellen kommer alltså inte med batteri drift utan får istället en bränslecell som omvandlar vätgas till rörelseenergi ”ombord”.

Vätgastekniken utvecklas tillsammans med Hyundai som experimenterat med tekniken i många år och säljer vätgassuven Nexo.

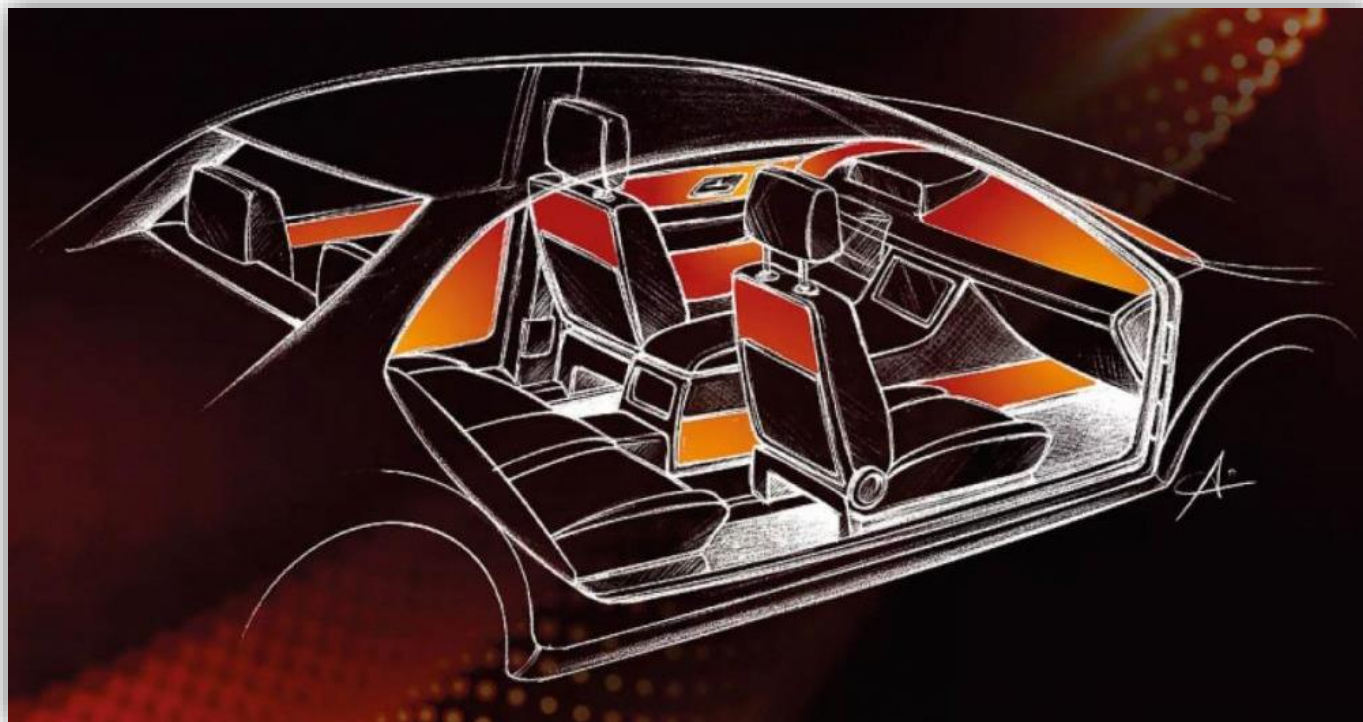
Ineos framställer redan 300 000 ton vätgas årligen och kan eventuellt hjälpa Hyundai med vätgasinfrastrukturen. Ineos har stora vätgasplaner framöver.

– **Vi vill göra något** på riktigt seriös skala under de kommande fem åren, säger teknikchefen Peter Williams.

16. Ny teknik värmer upp elbilen och ger längre räckvidd.

Publicerad 2020-11-23 kl 15:53, text Erik Söderholm.

En ny lösning för att värma upp elbilens kupé ska ge lägre förbrukning på vintern.



I en elbil gäller det att ingenjörerna försöker ta tillvara all energi som går för att minska förbrukningen. Det ger nämligen längre räckvidd.

Det är därför som elbilar brukar ha kraftig regenerering, där bilens ”motorbroms” används för att ladda upp batteriet, och många elbilar har dessutom smarta aerodynamiska knep för att sänka luftmotståndet.

Kallt väder är en tuff utmaning som ger kortare räckvidd för elbilar. Det beror på att batteriet och kupén behöver värmas upp – och det kräver energi. Men nu kan en ny lösning vara på gång, enligt [ingenjörsföretaget IAV](#).

Tanken är att klä in bilens dörrar, mittkonsol och innertak med en tunn, genomskinlig folie som kan leda ström. Enligt IAV är tekniken både kostnadseffektiv och enkel att tillverka.

Eftersom folien leder ström värms den upp och värmen strålar in mot kupén. Det ska enligt företaget ge betydligt snabbare uppvärmning av kupén än med vanlig varmluft. En första beräkning visar att räckvidden kan bli sex procent längre än med konventionell teknik.

Det skulle i så fall innebära att en elbil som klarar 30 mil får 1,8 mil längre räckvidd med den nya tekniken.

”Efter uppvärmningsfasen kan den totala energimängden som krävs för att värma upp passagerarutrymmet minska med 20 procent”, uppger IAV.

Läs också: [Experternas nya idé – snart kan elbilen skippa batteriet](#)

17. Polisen vill stoppa nya A-traktorerna – kör om i 90 km/tim.

Publicerad 2020-11-24 kl 6:53.

TEXT Erik Söderholm.

Polisen är kritisk mot att Transportstyrelsen lättat på reglerna för nya A-traktorer. Med en liten fjärrkontroll kan bilägaren gå över till "30-läge".



Bilen på bilden har inget med artikeln att göra.

Antalet så kallade A-traktorer som rullar på vägarna är tio gånger högre i dag än för tio år sedan, enligt en granskning som [Dagens Nyheter](#) gjort.

En del av ökningen beror på att Transportstyrelsen nyligen lättat på reglerna. Många bygger nu om helt vanliga personbilar och efterkonverterar dem till A-traktorer. DN skriver till exempel om en 16-åring på Lidingö som [kör en Porsche Cayenne från 2005 i 30 km/tim](#) som A-traktor.

Men den här typen av fordon, som har omprogrammerad elektronik eller en särskild hastighetsregulator för att sänka hastigheten, får polisen att reagera.

– Sedan de gjorde nya regler så finns det snart ingen som går som de ska. De är så lättmanipulerade, säger Leif Svensson, som är chef för trafikpolisen i Bergslagen, till DN.

Han tycker den här typen av A-traktorer borde förbjudas. Enligt honom får polisen in klagomål från vanliga bilister som blir omkörda av A-traktorer där spärren tagits bort – vilket i vissa fall kan göras med en fjärrkontroll i fickan – och i vissa trafikkontroller har polisen upptäckt A-traktorer som körs i 90 km/tim.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[A-traktor i stället för moppe i Kiruna](#)

[Med sju-åtta månaders vinter är det lätt att förstå varför mopeder inte är heta bland Kirunas ungdomar. A-traktorn passar bättre.](#)



[Varnar för mopedbilar](#)

[Alltfler mopedbilar är med i olyckor. Nu slår försäkringsbolag larm om att fordonstypen är riskabel.](#)



[Bilfrågan: Hur kan mopedbilar vara godkända i Sverige?](#)

["Är det sant att utsläppen är 164 gånger högre än vad som är tillåtet för en vanlig bil?"](#)

Klassiker

18. Mercedes 180–190 1952–1961.

Publicerad **17 juni 2015**.

TEXT Jon Remmers.

QUALITÄT FÜR ALLE.

Småknubbig, genomtänkt och en smula försynt. Mercedes 180 var dyr som ny, men inte för stjärnan i fronten. Den var dyr för att den höll – längst.



Det vilar ett oändligt lugn över Mercedes 180. Inredningen är måttfull och sval. Ljuden som reglage och dörrar ger ifrån sig är dämpade. Dofterna är mjuka, materialvalen vittnar om en tid och motormänniska med helt andra prioriteringar än idag. En människa som inte som per naturlag bytte bil så fort garantitiden gått ut. En som inte började flacka med blicken och bläddra i serviceavtal om något behövde åtgärdas. Sittande vid den enorma ratten vill jag inte köra någonstans. Jag är inte ens nyfiken på hur motorn låter. Jag vill bara sitta här och lukta en liten stund till.

Som tjuren Ferdinand vid korkeken? Obehagligt.

Vi snackar förtroendekapital här! Mercedes 180 var dyra vagnar. Men inte för att det satt en Mercedes-stjärna i fronten. De var dyra för att de höll – längst. För att de konstruerades med lite för lite eftertanke om vad konstruktionen skulle kosta att tillverka. Ändå ansågs modellen vara hyfsat prisvärd. Driftsekonomi var inte uträknad på månader efter inköpet, snarare på decennier av jämhårt brukande. Om Ford nådde framgång enligt Henrys devis "Det största hotet mot försäljningen av en ny Ford är försäljningen av en begagnad Ford" så nådde Mercedes sin framgång genom att tillverka dyra motorsvaga bilar som erbjöd evigheter av solitt och tryggt biläggande.



Första pontonen?

När Mercedes 180 började säljas 1953 fick karosstypen mycket snabbt namnet "pontonkaross". Exakt vad som gav upphov till namnet har aldrig blivit helt klarlagt. En teori är att skärmarna som var ihopsmälta med huvar och dörrar svagt påminde om pontonerna på provisoriska sjöfarkoster från kriget. En motorjournalist ska vid tiden också ha skrivit att framvagnens hjälpram "liknade en pontonbro". Mercedes 180 var märkets första egentliga efterkrigskonstruktion. När produktionen upphörde 1962 hade nästan en halv miljon bilar tillverkats i olika utföranden. Över 80 procent av Mercedes totala produktion under tiden.

Tekniskt raffinemang?

De dubbla värmepaketen. Den gummiupphängda generatorm. Den gummiupphängda startmotorn. Den gummiupphängda hjälpramen i vilken både motor och styrinrättning är monterad. Det finns så oändligt mycket att titta på och förundras över. Hjulkapslarna hålls på plats med små fjäderbelastade stift som löper i cylindrar. En konstruktion som håller för att ta av och på kapslarna lika många gånger som en modern bildörr tål att stängas. Bakaxeln ...

Ja, berätta om den berömda bakaxeln!

Bakaxeln var fram till 1955 en tämligen ordinär tvåledad lösning direkt nedärvd från 170. Vad som därefter skulle följa var en sann kvalitetskonstruktion. Ett annat ord är överkonstruktion. Ordet som kanske bäst beskriver den nya bakaxeln är helhispig. Differentialen sitter monterad tillsammans med det ena axelröret och pendlar tillsammans med hjulets rörelse. Det andra axelröret sitter ledat vid differentialen med något som närmast liknar ett enormt skulderblad i gjutjärn. En gummidamask i kolossalformat leder olja till hjullagret. Fråga en Mercedes-man om det sunda i konstruktionen och du får en övertygande halvtimmesföreläsning med insprängda svåröversatta tyska tekniska termer.

Kusligt. Under huven då?

Om akterskeppet är material för en hel psykologkonferens är fören betydligt stabilare. De första åren hängde sidventilmotorn från Mercedes 170 med. 1954 började modellen säljas med dieselmotorn, även den hämtad från föregångaren. Mercedes hade inte resurser att ta jättekivet från förkrig till efterkrig i ett enda steg. Men från 1957 fick 180 samma motor som sitt dyrare syskon 190 om än i något nedtrimmat utförande.



Och hur är den väl på rull?

Det är lätt att förföras av hur opåverkad Mercedes 180 är av modern trafikrytm. Den gör sin grej och stressar inte sönder i första taget. Allt är underbart mjukt och mekaniskt. När man frikopplar kan man riktigt känna hur tryckplattan smeker lamellen vid dragläget. Rattväxeln fungerar fantastiskt. Motorn är slöare än metmask på valium, men det gör inget. På 80-skyltade landsvägar är bilen i sitt rätta element. Det var de vägarna som användes när modellen var ny och det är för dem som hjulupphängningarna är konstruerade. Komforten är svindlande bra. Fjädringen sväljer lojt pottor i vägen och det går faktiskt att konversera i normal samtalston.

Vad ska jag köpa?

Du ska ta din budget, dubbla den med två, ta ett lån på huset, sälja bruksbilen, bli rejält ovän med din sambo och sedan köpa den allra bästa bilen som går att uppbringa för pengar i Sverige, utomlands eller på Venus. Det här är bilar som kostar pengar att renovera – mycket pengar. Samtidigt är det bilar som inte tål att bli allt för långt nergångna om de ska skänka glädje. Det finns bilar som med viss värdighet kan bära en sjungande bakaxel eller dörrar som hänger. Mercedes kan det inte.

Men vad är det som är dyrt?

Mycket i reservdelsväg finns faktiskt att köpa via specialister och Mercedes egen organisation MB Classic. Men priserna är ofta svindlande. En bränslekran handlas för 660 euro i Tyskland. En brytarsats kostar 185 kronor i Sverige. Exakt varför en vanlig Bosch brytarsats kostar 185 kronor till Mercedes men 74 kronor till en Volvo är lika mystiskt idag som det var när bilarna var nya.

Vad kostar bilarna?

För runt 60 000 köper du en Mercedes 180 i bruksskick. Renoverade bilar kan kosta lite vad som helst, men priset ligger sällan i paritet med vad renoveringen kostat. Det krävs ett visst mått av tungan-rätt-i-mun för att renovera en Mercedes från femtioalet på ett trovärdigt sätt. Det är lätt att det blir lite för mycket servalack och Bufo-bult – lite för blankt på fel ställen. Om du tittar på en renoverad bil – fråga dig också hur mycket som är renoverat. Med höga reservdelspriser kan det vara frestande att ta genvägar.

Härd fakta

Mercedes-Benz 180 1960

Nypris: 13 350 kronor

Värde idag: 75 000–100 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. För-gasare. Vattenkylning. Volym 1 897 cm³. Max effekt 68 hk DIN (78 hk SAE) vid 4 400 (4 500) r/min. Max vridmoment 129 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad, manuell låda. Rattspak.

Mått: Axelavstånd 265 cm. Spårvidd fram/bak 143/147,5. Längd/bredd/höjd 450/174/150 cm. Tjänstevikt 1 250 kg. Tank 56 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak pendelaxel. Teleskopstötdämpare och krängningshämmare fram och bak.

Styrning: Skruv och rulle. Vändcirkel 10,7 m. 3,5 rattvarv.

Hjul: Stålfälgar, däck 6.40–13.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor fram/bak.

Fartresurser: Toppfart 135 km/h. Acceleration 0–80 km/h 13,6 s.

Förbrukning: ca 1,2 l/mil blandad körning.

Källor: Stora Bilboken 1960, Automobile Revue 1960

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

Reservdelar och service

Växjö Mercedesdelar, www.mercedesdelar.se

MB-huset i Ullånger, www.mb-huset.com.

Veterangaraget i Hörby har delar samt ett smart utbytessystem för omkromade stötfångare, www.veterangaraget.com

Kolla detta innan du slår till!

Motor/drivlina

Sidventilsmotorn i de tidiga bilarna kan ha problem med överhettning men är i övrigt tämligen skottsäker. På den senare toppventilsmotorn sitter kamaxeln monterad i något som liknar piedestaler. Dessa är sköra och det händer faktiskt att de går av. Motorfästena har en tendens att släppa i sina vulkningar – kostar en tusenlapp styck. Håll stenkoll på gummislangarna i motorrummet. De är i plural och faller en faller alla. Lyssna efter oljud i drivlinan. Tickande ljud från toppventilsmotorerna är ofta en ventillyftare som kollapsat. Sjungande ljud vid motorbroms tyder på sliten bakaxel. Oljedropp från bakaxeln? Troligen damasken som gett upp. Lika rolig att byta som att sortera rostig småspik.

Inredning

Dyrt! Mycket dyrt! In med nosen och ta några djupa andetag: Mögelprickigt? Fuktfläckigt? I tredje hand revigt? Det är kostbart att montera ny inredning i en Mercedes. Materialen är dyra i sig själv och det är ett riktigt hantverk. Håll koll på blankdelarna. Små kratrar i gjutkromet är mer regel än undantag, men hur mycket står du ut med? Saknade detaljer kan vara mycket dyra att ersätta. Kontrollera skicket på alla gummilister. Fungerar fönsterhissarna? Glöm inte att titta upp i innertaket. Har bilen soltak – testa då så att det också går att öppna.

Kaross

Mercedes 180 rostar – både här och där. Köp ingenting som inte först har varit på en lyft. Se på saknade blankdelar med största allvar. 180-emblemet på bakluckan kostar 1 400 kronor att köpa nytt. Kofångare i vettigt skick är bristvara. Låskistor slits.

Chassi

Spetsa öronen och känn efter med sätesmuskulaturen. De här bilarna ska kännas samsmetsmjukt mekaniska. Om något skaver dina öron är något sannolikt också fel. Det mesta som kan röra på sig under en Mercedes 180 har någon form av gummilagring. Gummi som legat dränkt i läckande motorolja blir som gelé och fungerar inte längre. Mercedes 180 har 19 smörjnipplar och de sitter inte där för skojs skull.

Elsystem

Elsystemen i Mercedes från femtiotalet är rena konsthantverken i utförande. Allt är invävt i bomullstråd – som en elektrisk kokong. Om elektriska reparationer eller påbyggnader utförts har kokongen sprättats upp och kan aldrig bli osprättad igen. Klåfingriga förstör-det-självare är annars, som alltid, det största hotet mot ett välfungerande elnät.



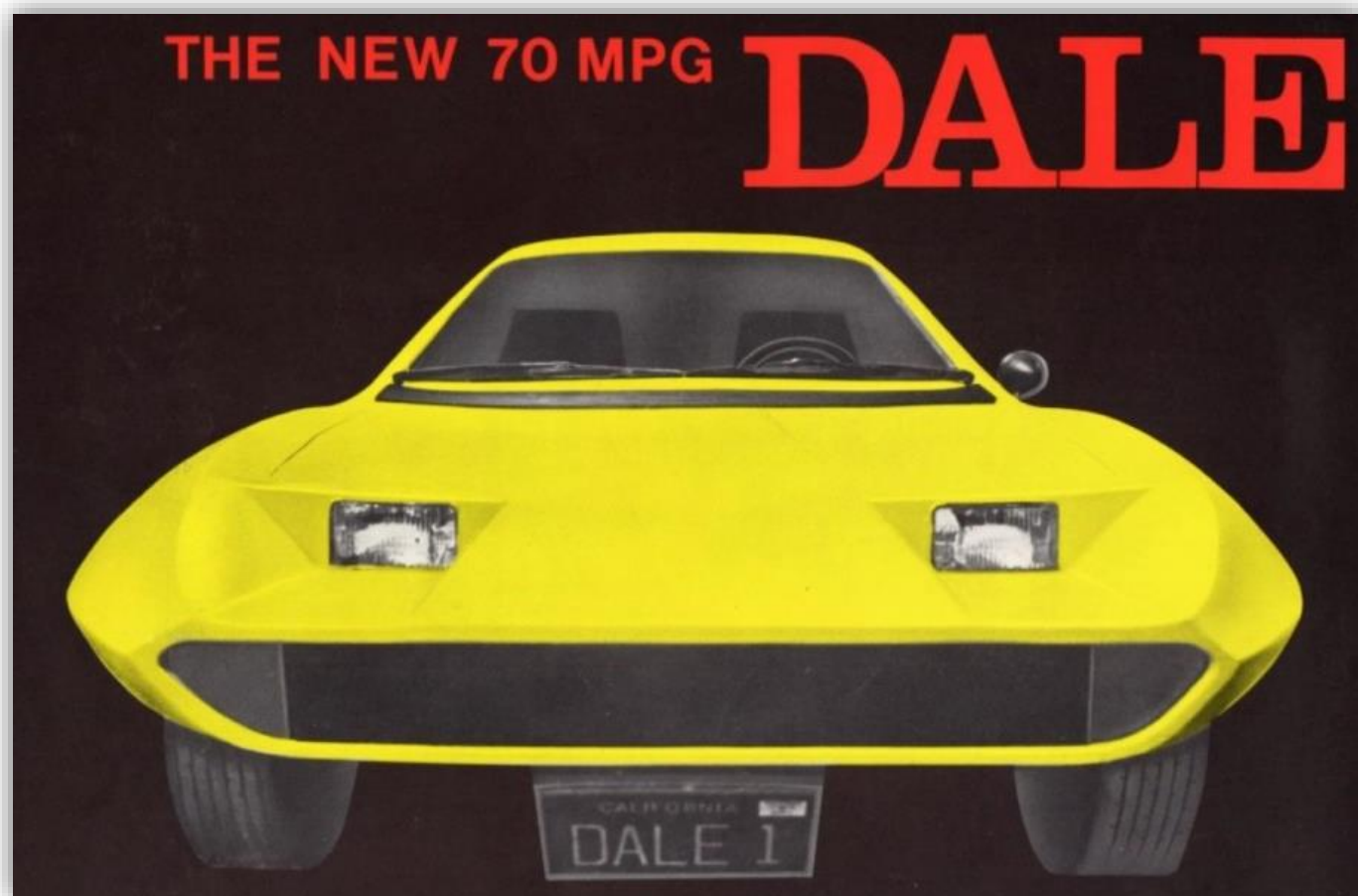
Klassiker

19. Den märkliga affären Dale.

Publicerad 2020-11-21 10:00, text Mårten Carlsson

BILBLUFF

Historien har alla ingredienser för en rafflande thriller. En karismatisk huvudrollsinnehavare, svindleri, mord, ond bråd död och ett oväntat slut - Skillnaden är att det här hände i verkligheten!



Det är 1973 och oljekrisen kom som en käftsmäll på den västerländska livsstilen. Vad skulle hända nu? Skulle oljan ta slut? Hur nära är undergången?

Främst drabbade det bryska uppvaknandet USA, under hösten 1973 blev det bokstavligen talat soppatorsk när pumparna sinade.

Dom flesta var överrens att något måste göras - och en del såg till att göra något.

Som att börja skissa på framtidens fortskaffningsmedel, dom skulle vara små, bränslesnåla, praktiska och billiga.

En mängd mer eller mindre fantasifulla alster såg dagens ljus. En del realistiska, många inte fullt likaså - och så fanns det...

Dale Clifft var en av flera innovatörer och entreprenörer som ville vara med att lösa oljekrisen med en ekonomibil. Han byggde en prototyp som fungerade men var väldigt primitiv, medel saknades för att kunna utveckla den vidare.

DALE



Som en räddande ängel trädde Liz Carmichael in på scenen. Geraldine Elizabeth Carmichael var en 47-årig änka och fembarnsmor, med ingenjörsexamen och examen i marknadsföring, ekonomi med mera.

Hon erbjöd sig köpa rättigheterna till Cliffts bil för att utveckla den och sätta den i tillverkning. Dale hängde med på tåget, och raskt sattes företaget Twentieth Century Motor Corporation upp.

Nu utvecklades en ny bil på Cliffts idéer och det här skulle bli bilen som skulle bräcka allt annat.





Tre hjul väger mindre än fyra, karossen gjord i ett material som kallades Rigitex, och var 70 gånger starkare än stål!

Det utlovades en bensinförbrukning på 0,3 liter milen och en toppfart på närmare 140km/h med en motorcykelmotor från BMW

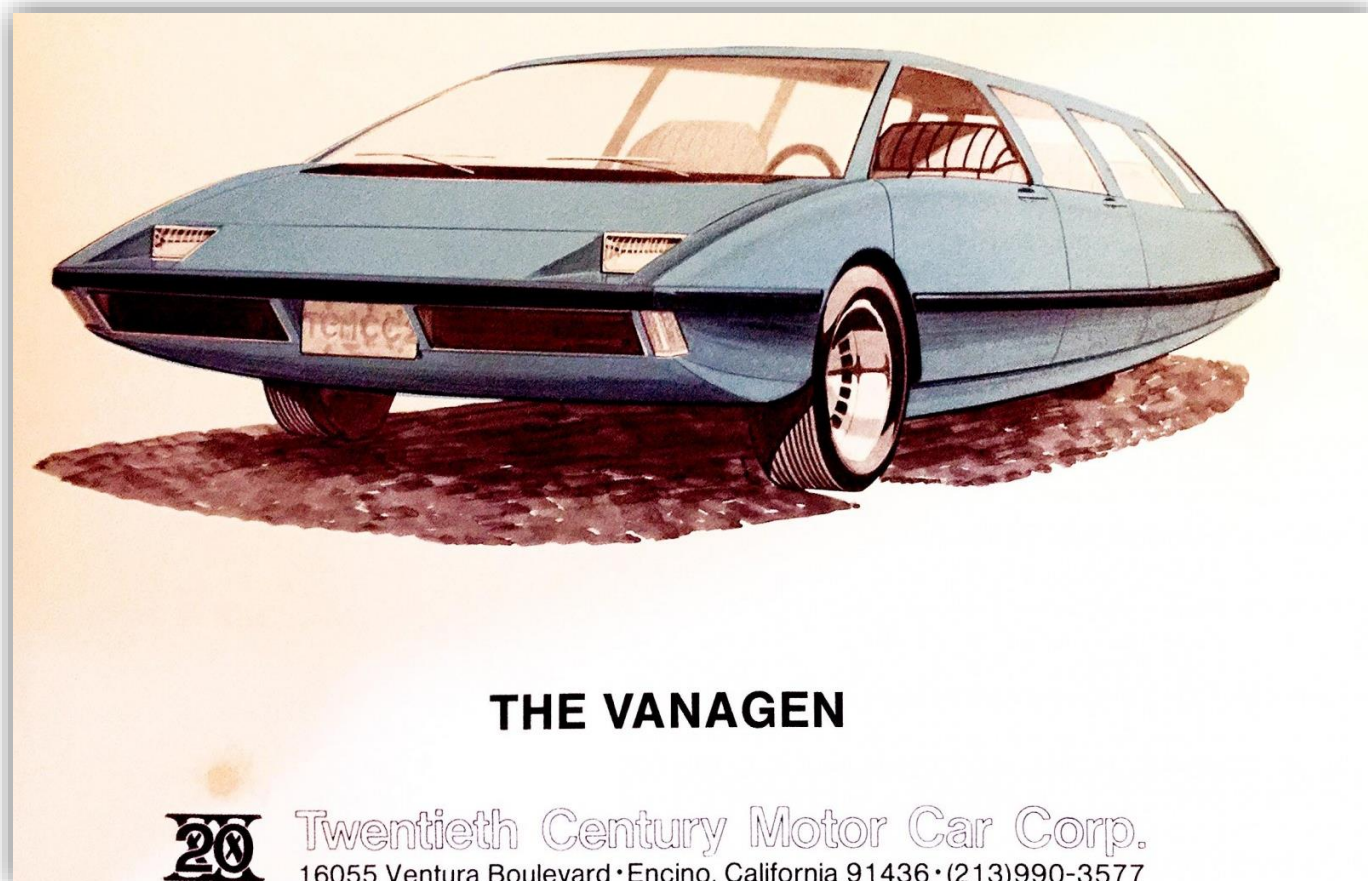
Den skulle inte heller ha ett konventionellt elsystem utan det skulle bestå av tryckta kretsar.

Och den skulle kosta 2000 dollar - mindre än en Ford Pinto!

Kort sagt, mycket av produktbeskrivningen var nonsens, men Liz var både karismatisk och dominant. Hon kunde sälja snö till Grönland och sand till Sahara - och även sälja in en bil som inte fanns till allmänheten.

En prototyp som kunde köras för egen maskin gjordes och med Liz draghjälp såldes den in i TV-showen The prize is right, det gjordes reklam, visades för finansärer och pengarna strömmade in. 1975 stod den på Los Angeles auto show och hypen kring bilen Dale trissades upp av Liz Carmichael.





En fabrik hade satts upp i Burbank och produktionen skulle dra igång i full skala. 100 personer hade anställts för att bygga bilarna. Kontoret utökades, Twentieth Century motors frodades. Återförsäljare stod i kö för att få ta del av den nya bilen. Pengarna fortsatte strömma in.

Man visade även upp fler versioner på Dale, I planen fanns även en stor kombivariant - Vanagen.

Liz Carmichaels kampanjer hade dragit in över 30 miljoner dollar!

men nu började Kaliforniens transportstyrelse - DMV - ana ugglor i mossen. En undersökning inleddes, främst gällande faktum att man tillverkade bilar och sålde utan tillstånd, vidare att man också sålde aktier i bolaget utan tillstånd

Det var illa nog men det skulle snart bli värre...

I Januari 1975 sköts medarbetaren, och bolagets fd PR-man ihjäl med fyra skott på kontoret i Encino - av en annan medarbetare!

Det visade sig dom två hade en historia av skumraskaffärer bakom sig, och suttit på San Quentin tillsammans.

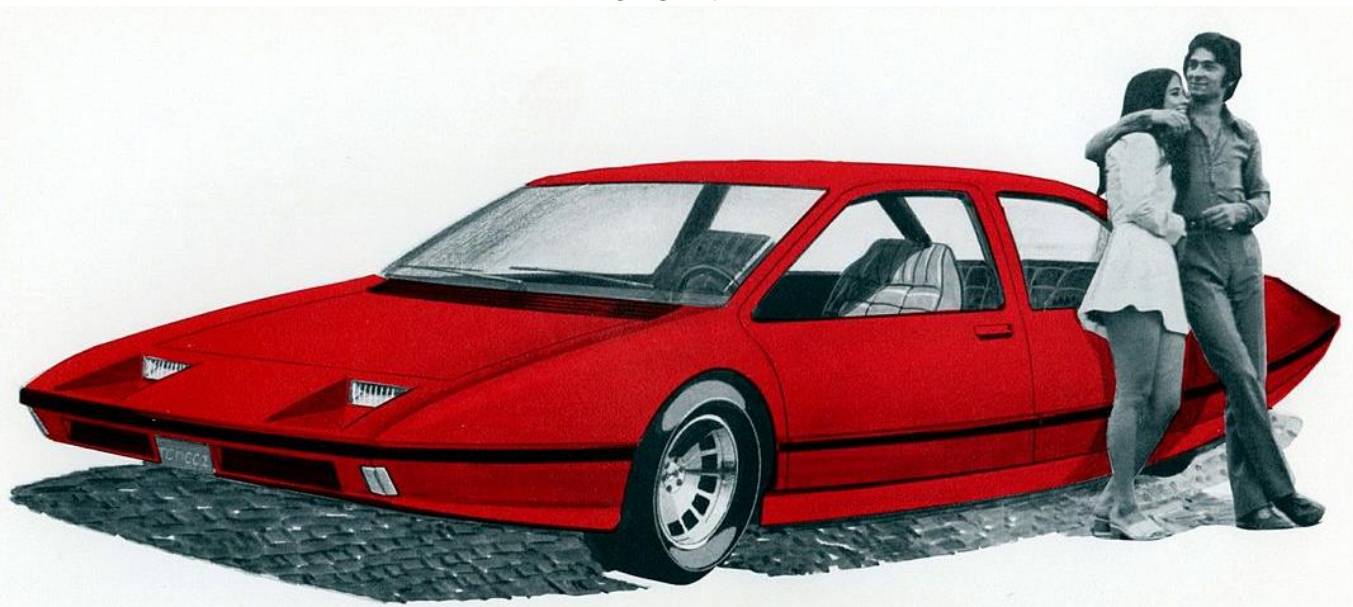
En teori är dom och kanske flera inblandade i Twentieh Century Motors varit gamla bekanta till Liz.

Dale Clifft fanns fortfarande med i cirkusens periferi - han väntade ju fortfarande på pengar för rättigheter, royalties med mera. Allt han fått ditills var 1000 dollar.

Efter mordet sägs det att han inte gick till kontoret obeväpnad...

Nu var det inte bara DMV som snokade, mordet utlöste en större undersökning och det upptäcktes fort att det var ganska ruttet under den blanka fernissan.

Men dag var hela kontoret urblåst, verksamheten flyttades raskt till Dallas Texas. Här "återuppfann" man Dalebilen under namnet Revelle. Dale Clifft skall nu fått motta en check på 2000 dollar till - utan täckning.



THE REVELLE



Twentieth Century Motor Car Corp.

16055 Ventura Boulevard • Encino, California 91436 • (213)990-3577

I april 1975 blåstes hela korthuset omkull under stor dramatik. Federala myndigheter kopplades in och IRS, DMV och polisen slog till. Man slog till mot kontoret där nio personer arresterades, och mot Liz Carmichaels bostad där hon greps när hon försökte fly genom fönstret!

Hela härvan rullades upp bit för bit. Det fanns ingen fabrik i Burbank, det fanns inga bilar. Inga av alla dessa anställda bilarbetare på lönelistorna existerade. Det enda som fanns var en taffligt byggd dummy med gräsklipparmotor som inte ens var körbar..

Det fanns inget av värde i luftslottet Twentieth Century motors, annat än värdelösa aktier och checkar utan täckning.

Men det var inte det som var den största chocken. Det visade sig att Liz Carmichael var inte alls någon 47-årig fembarnsmamma - hon var i själva verket en man!

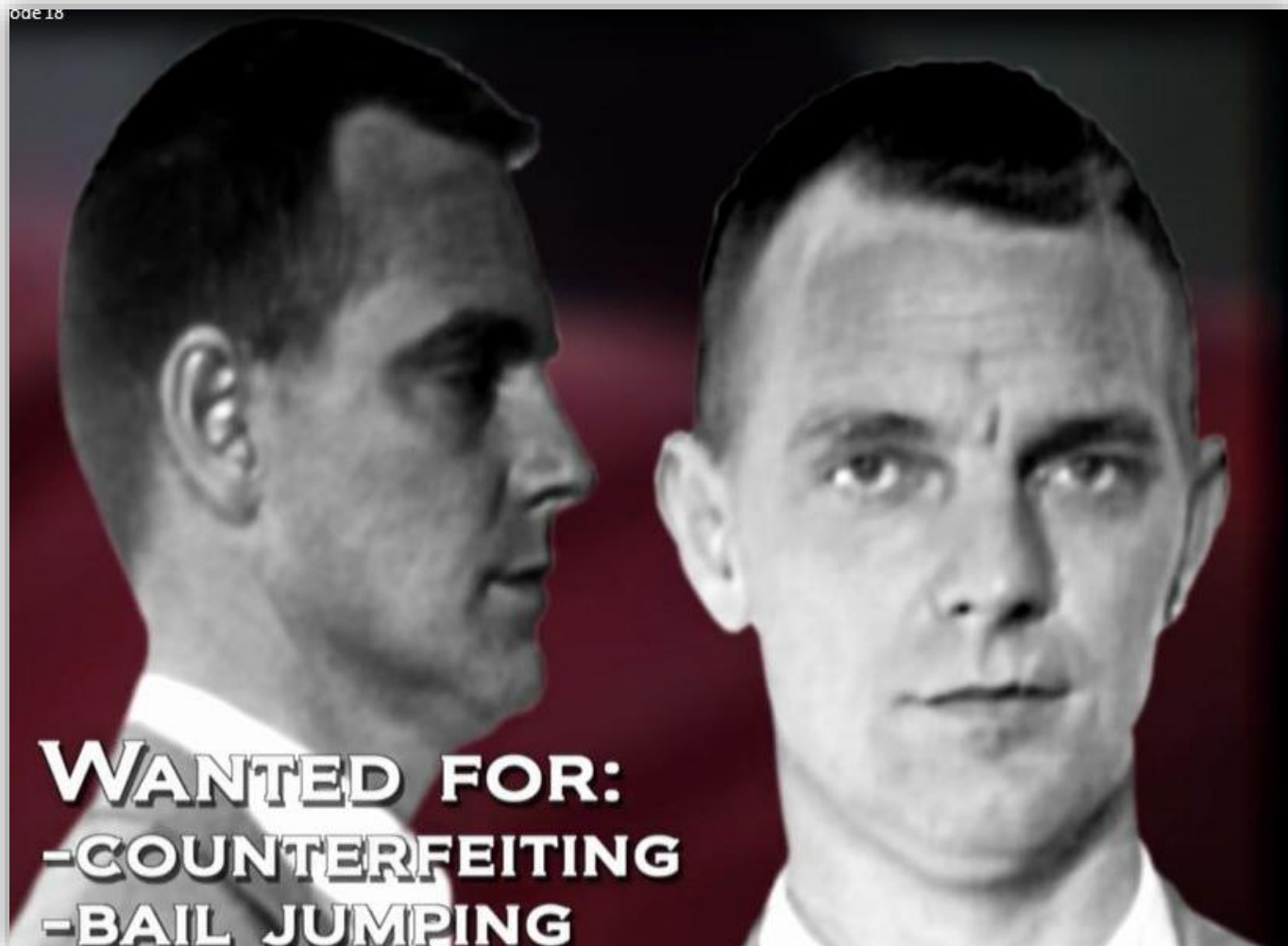
Liz visade sig vara en notorisk förfalskare och bedragare vid namn Jerry Dean Michael som var efterlyst hos FBI sedan 1961!

Det dröjde ända till 1977 innan man fått ordning på all röra kring Liz/Michaels tidigare brott och debaklet med Dale. Och hen åtalades och dömdes på 29 punkter för bedrägeri, stöld, falsk tillvitelse, trolöshet mot huvudman med mera. Liz/Michael dömdes också att betala 30000 dollar i ersättning. Vilket ju var växel pengar mot det uppskattningsvis 30-35 miljoner dollar som förskingrats i den stora bluffen Dale.

Liz/Michael dömdes till 10-20 års fängelse - vilket innebär eventuell benådning och villkorligt efter 10 år. Men det kom inte att hända, Liz/Michael betalade sin egen borgen på 50000 dollar och gjorde som sin vana trogen - gick under jorden och försvann.

Men historien är inte slut ännu - den har ännu en oväntad twist!

00E 18



Flera år senare togs fallet upp i TV-serien Unsolved mysteries. Tips kom in till programmet som ledde till att Liz/Michael, nu under namnet Katherine Elizabeth Johnson slutligen kunde gripas 1989. Då drev hon en halvskum business med blomsterförsäljning.

Var någonstans skedde detta då? Jo - i Dale, Texas!



Feber

20. Toyota GR Yaris på Ringen.

AV BOBBY GREEN 2020-11-24 KL 16:00.

Kvick rackare.



FILM: <https://youtu.be/IPCKzENT2Q0>

Här får vi hänga med en Toyota GR Yaris när den kör det kortare varvet på Nürburgrings nordslinga. Tiden blev 7 minuter och 56 sekunder vilket gör att bilen är lika kvick som Corvette C5 Z06 och Porsche 996 Turbo, och faktiskt snabbare än BMW M2 innan facelift.



[Toyota presenterar GR Yaris](#)
[Rallybil för gatan](#)

21. Dino överst på Imola.

Publicerad: 2020-11-23 kl 10:08, text: Björn Magnusson.

Vårt unga Formel 4-löfte, Dino Beganovic slog till med formelbilskarriärens första seger säsongens näst sista deltävling på Imola. Tre race kördes i helgen och Dino placerade sig på pallen i alla tre!



Dino Beganovic säkrade i helgen sin första formelbilsvinst.

Men det var i race nummer två som det räckte hela vägen fram för 16-årige Beganovic och han tog målflaggan först av alla 34 startande.

– Det är helt fantastiskt att äntligen få ta min första seger, jublar Dino Beganovic. Det här är något jag drömt om, och ett av mina absoluta mål den här säsongen. Det känns otroligt bra och är ett kvitto på vår kapacitet.

Beganovic hade bäddat genom att positionera sin bil i pole position. Och kom under racet att leda från start till mål, trots fyra omstarter bakom säkerhetsbil.

– Nu vet jag hur det är att vinna, och jag är redan sugen på mer, säger den glada segraren. Resultatsviten på Imola tar Beganovic från sjätte till tredje plats i förarsammandraget, med silvermedaljen inom slagläge, när bara en deltävling återstår. Finalen för italienska Formel 4 avgörs på Vallelunga-banan utanför Rom den 4-6 december.



22. Romain Grosjean i otäck krasch i Formel 1.

Av Anna Andersson 2020-11-29.

Romain Grosjean kraschade i starten av Bahraains GP. Bilen gick i två delar och börjar brinna. Eldslågorna slog ur bilen och fransmannen fick klättra ur det brinnande fordonet. – Det är bland det sjukaste man har sett. Att han har kommit ur det där är helt otroligt, säger Marcus Ericsson i VSport studio. – Man blir illamående bara man ser det. Det är chock!



Bahraains GP startade lugnt, men efter ett par sekunder kablades skrämmande tv-bilder ut från kurva två. En bil stod i full brand.

Det var fransmannen [Romain Grosjean](#), Haas F1, som kraschat och hans bil fattade eld på ett skrämmande sätt. Han kolliderade med framhjulet till Daniil Kvyatts AlphaTauri, tappade kontrollen över bilen och körde rakt in i räcket. Bilen delade sig i två delar och började brinna direkt. Framvagnen kilades fast i räcket och Grosjean klättrade chockad ur bilen.

– Det var stor överraskning för oss med. Vi har under 12 år aldrig sett så mycket eld och en sådan smäll, det tog en stund att inse vad som hände. Det var bara någon sekund, men det kändes som år. Sedan kom Romain själv ur bilen och det är helt otroligt, säger Alan van der Merwe föraren av läkarbilen till VSport.

Flydde elden med endast en sko

Grosjean flydde ur bilen, iklädd endast en sko. Den andra skon ramlade av i samband med kraschen. Chockad fick han sedan hjälp in i läkarbilen.

– Jag förstår ingenting, att han kommer ur där oskadd. Det är otroliga bilder. Vi ska vara väldigt väldigt glada över att Romain Grosjean tog sig ur där för egen maskin, säger VSPorts Janne Blomqvist.

– Bilen blir totalt förstörd, den är bara pulveriserad.

Loppet flaggades av med rödflagg direkt efter incidenten. Romain Grosjean, som kör för Haas F1, fördes med läkarbilen till det medicinska centret, samtidigt som funktionärerna försökte laga räcknet och få bort sittbrunnen som kilat in sig och fastnat i räcknet.

Brännskador på hand och fot

Övriga F1-förare befinner sig just nu i sina garage och väntar på att loppet ska starta om.

– Alla ser bilderna, det är svårt att inte bli chockad av dem. Det blir en utmaning för förarna att fokusera om nu och fokusera på racet, säger Marcus Ericsson till VSport.

Haas F1 meddelar att Romain Grosjean mår efter omständigheterna bra, han har mindre brännskador på handen och på ena ankeln. Det finns även en misstanke om att han har en fraktur på ett revben.

– Han är på sjukhuset för att röntgas och undersökas. Jag har inte pratat med honom själv, det var viktigare att han kom till sjukhuset. Han är okej, är det något annat ser det på sjukhuset, säger Haas Teamchef Günther Steiner till VSport.

– När man ser något som det så hoppas man bara att han är okej, man tänker inte på hur det har hänt eller så. Man vill bara att han är okej.

Formel 1 har under de senaste 30 åren varit förskonade från den här typen av olyckor. Ända fram till mitten av 1990-talet inträffade ett flertal dödolyckor inom sporten, men säkerheten har förbättrats oerhört mycket sedan dess. En förare ska kunna ta sig ur bilen på tio sekunder och ett sådant test görs inför varje säsong. Bilarna har blivit betydligt säkrare, förarna har bättre skydd och sedan 2018 har F1-bilarna även ett cockpitskydd, en halo, över bilen.

– Det verkar som om halon räddade livet på Romain Grosjean, säger Damon Hill, världsmästare 1996, till Sky.

Det är till för att skydda förarens huvud och utvecklades efter det att fransmannen Jules Bianchi under Japans GP 2014 krockat med den hjullastare som var innanför skyddsstängslet för att lyfta undan en annan bil.

Världsmästaren Lewis Hamilton, Mercedes, vann Bahrain GP före Max Verstappen, Red Bull och nu återstår två lopp av säsongen, nästa avgörs även det i Bahrain om en vecka. Det är ännu oklart om Romain Grosjean kan tävla nästa helg.

FAKTA

Resultat Bahrain GP - topp 10

- 1) L. Hamilton, Mercedes.
- 2) M.Verstappen, Red Bull
- 3) A.Albon, Red Bull
- 4) L.Norris, McLaren
- 5) C.Sainz, McLaren
- 6) P.Gasly, AlphaTauri
- 7) D.Ricciardo, Renault
- 8) V.Bottas, Mercedes
- 9) E.Ocon, Renault
- 10) C.Leclerc, Ferrari

SLUT