



Isotta-Fraschini Tipo 8B Dual Cowl Phaeton 1933.

- 1. Anställd får 1,1 miljarder kr i skadestånd av Tesla.**
- 2. GM drar tillbaka stämning mot Ford.**
- 3. 50 eldrivna transportbilar från Maxus till Stockholm.**
- 4. Toyota lanserar Aygo X nästa år.**
- 5. Test: Familie-Golfen toppar 270 km/h.**
- 6. BMW:s elbil är häpnadsväckande.**
- 7. Lamborghini återupplivar klassiker.**
- 8. BMW använder sig av en ny lackeringsteknik.**
- 9. Inför totalförbud mot fossila bränslen i Sverige.**
- 10. Priserna höjs igen – så dyr är bensinen och dieseln.**
- 11. Sveriges drivmedel näst dyrast i världen.**
- 12. R RYZR Concept är en blandning mellan motorcykel och bil.**
- 13. Här är elsparkcykeln med toppfart på 100 km/h.**
- 14. Fantastisk mellankrigsbil.**
- 15. Austin-Healey 100/3000.**
- 16. Hamilton tvingas till motorbyte?**

1. Anställd får 1,1 miljarder kr i skadestånd av Tesla.

Av Maths Nilsson.

5 Oktober, 2021.

Tesla tvingas betala 1,1 miljarder kronor i skadestånd till en tidigare anställd. Owen Diaz ska ha utsatts för mobbning och rasistisk graffiti på toaletterna på Teslas fabrik i Kalifornien. – Det har varit en känslomässig berg- och dalbana, säger Owen Diaz till The Daily Beast.



Den tidigare anställde Owen Diaz tilldöms ett skadestånd på 1,1 miljarder kronor från Elon Musks Tesla.

En federal domstol i San Francisco har dömt Tesla att betala 1,1 miljarder konor i skadestånd till den tidigare anställde Owen Diaz, uppger Bloomberg och CNBC. Juryn gav Owen Diaz högre skadestånd än hans advokater krävt, uppger [CNBC](#).

Owen Diaz arbetade på Tesla som hissötare via ett bemanningsbolag sedan 2015 när han enligt domstolen utsattes för en "fientlig arbetsmiljö". Bland annat ska han ha blivit utsatt för graffiti på toaletten, en rasistisk teckning på sin arbetsyta och blivit ombedd att "gå tillbaka till Afrika".

"Juryns sätt meddela Elon Musk"

– Juryn visste att det här inte bara är för mig; denna dom är för alla som arbetar på Tesla. Detta är deras sätt att meddela Elon Musk, säger Owen Diaz till The Daily Beast.

I vanliga fall brukar tvister mellan anställda på Tesla lösas genom en skiljedom bakom stängda dörrar. Men mannen hade inte undertecknat Teslas skiljeavtal trots att det var obligatoriskt, uppger Owens advokater.

– Vi kunde sätta juryn i vår klients skor. När Tesla kom till domstolen och försökte säga att de var nolltolerans och att de uppfyllde sin plikt? Juryn blev bara förolämpad av det eftersom det faktiskt var noll ansvar, säger Owens advokat J. Bernard Alexander.

”Guds rättvisa”

Användningen av obligatoriska skiljeavtal har kritiserats i USA, men har gjort att företagen sluppit kostsamma domstolsprocesser.

– Guds rättvisa är att jag inte undertecknade skiljeavtalet. Skiljeförfarande är inte bra för den vanliga arbetaren. Dessa företag använder skiljedom för att effektivt göra arbetare till slavar, säger Owen Diaz.

Tesla: Användes vänligt

[Tesla har kommenterat domen genom ett blogginlägg](#) som också ska ha delats ut till anställda i ett brev. De betonar att de förbättrat arbetsmiljön sedan mannen slutade 2016. Det är inte känt om företaget kommer att överklaga.

– Förutom Mr. Diaz, vittnade tre andra vittnen (alla kontraktsanställda utanför Tesla) vid rättegången att de regelbundet hörde raskränkningar (inklusive n-ordet) på fabriksgolvet i Fremont. Medan de alla var överens om att användningen av n-ordet inte var lämpligt på arbetsplatsen, var de också överens om att de för det mesta tyckte att språket användes på ett ”vänligt” sätt och vanligtvis av afroamerikanska kollegor, skriver Teslas personaldirektör Valerie Capers Workman.



Maths Nilsson

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



Owen Diaz

2. GM drar tillbaka stämning mot Ford.

PUBLICERAD: 05 OKT 2021, KL 16:32.

General Motors ansåg att de hade ensamrätt till det vedertagna ordet "cruise" och stämde därför Ford för att de valt att använda det i namnet på nya farthållaren. Nu har GM återkallat stämningsansökan.



Det var i slutet av juli [som vi rapporterade om att General Motors hade lämnat in en stämningsansökan mot "Detroit-kollegan" Ford Motor Company](#). Anledningen var att Ford valt att använda ordet "cruise" i namnet på nya, intelligenta farthållaren *BlueCruise* (Blue kommer från att Ford har en blå oval som logotyp, märket kallas också ofta för *The Blue Oval*).

Eftersom GM använder ordet "cruise" i sin motsvarighet *Super Cruise* samt i namnet på koncernens dotterbolag som utvecklar självkörande teknik – *Cruise* – anser de att Ford inte ska få använda ordet "cruise", trots att engelskans ord för "kryssa", "kryssning", "glida fram" – och så vidare – är just "cruise". Dessutom är det engelska ordet för farthållare "cruise control", en benämning som Chrysler kom på för flera årtionden sedan.

Farthållarens historia

Ralph R. Teetor lämnade 1950 in en patentansökan för en "hastighetshållande" manick som han utvecklade under 1940-talet. Han fick idén till den när han åkte bil med sin patentjurist. Varje gång juristen pratade sänktes farten, varje gång juristen lyssnade ökade farten. Irriterande, tyckte Ralph R. Teetor som hade upfunnit och förbättrat olika mekaniska prylar under flera årtionden, bland annat hade han förbättrat dåtidens kolvringar och 1922 fick han patent på "sektiv växellåda" med detaljer som används i automatlådor än i dag. Han uppfann även motorgräsklipparen 20 år innan den blev populär.

1953 fick han patent på "farthållande" manicken som han vid denna tidpunkt kallade för *Speedostat*. Det dröjde fem år innan tekniken hamnade i produktionsbilar. Första modellerna med farthållare, som då hade fått namnet *Auto-Pilot*, var 1958 års Imperial, New Yorker och Windsor, samtliga modeller från Chrysler.

1960 blev farthållare standard i alla Cadillac-modeller och senare under 1960-talet fick väldigt många "amerikanare" tekniken som nu började kallas "cruise control", först av Chrysler, sedan av övriga tillverkare.

Men nu har GM återkallat sin stämning då de tillsammans med Ford har nått en förlikning. Skulle de båda giganterna ändå inte vara helt överens inom 60 dagar måste parterna rapportera till domstol.

GM har förmodligen insett att de inte skulle få rätt i domstol om att få ensamrätt till ordet "cruise", speciellt då en distriktsdomare tidigare har uttalat sig i ärendet och menade att ordet är alldeles för allmänt använt för att kunna lägga beslag på.

I Fords presentationer av nästa års modellversioner används namnet *BlueCruise*.



Ford Mustang Mach-E underkänd i älgtestet.



Mattias Rabe



3. 50 eldrivna transportbilar från Maxus till Stockholm.

PUBLICERAD: 2021-10-04.

Stockholm stad vill öka antalet utsläppsfria transporter och genom Elektrifieringspaketen, där också Scania, Volkswagen och elbolaget Ellevio ingår, vill Stockholm bli världsledande på området.



Ett välkommet inslag är då att företaget L&T som erbjuder fastighetservice nu meddelar att de köper in 50 eldrivna transportbilar till sin verksamhet där.

– Vår affärsmodell syftar till att bidra till en cirkulär ekonomi och då är det extra viktigt med ett hållbarhetstänk i hela värdekedjan. Att köpa 50 nya eltransportbilar på ett bräde blir ett sätt att agera här och nu istället för att vänta till 2025, sa Erik Sundström som är vd för L&T när bilarna levererades.

Det handlar om femtio exemplar av modellen E-Deliver 3 från Maxus, ett dotterbolag till statliga kinesiska biljätten SAIC. E-Deliver finns med ett batteripaket på antingen 35 eller 52,5 kWh och har en räckvidd på upp till 34 mil. Bilen kan lasta upp till ett ton, får dra släp på 1,2 ton och erbjuds i två längdversioner för att kunna lasta 4,8 eller 6,3 kubikmeter.

Maxus har flera eldrivna transportbilar samt den sju-sitsiga familjebussen MPV som bygger på E-Deliver 3 i sitt utbud, men är ännu ett ganska okänt märke i Sverige.

I Norge har Maxus funnits sedan 2018 och används bland annat av norska posten.



Carl Undéhn

Feber

4. Toyota lanserar Aygo X nästa år.

AV BOBBY GREEN 2021-10-08 KL 13:00.

En crossover-version av vanliga Aygo.



I våras visade Toyota upp en fräsig version av modellen Aygo kallad [Aygo X Prologue](#). Det hela var dock bara ett koncept, men nästa år ska bilen bli verklighet. Det handlar om en crossover-version av Aygo men räkna med att utseendet lär tonas ned en del jämfört med konceptet. Aygo X kommer att baseras på plattformen TNGA-B som även nya Yaris bygger på.



Toyota presenterar Aygo X Prologue.
En ny riktning för småbilsklassen.

5. Test: Familje-Golfen toppar 270 km/h: "Idiotsäker".

Av Maths Nilsson. 4 Oktober, 2021.

HANNOVER. Den perfekta familjebilen – för din partner kommer knappt upptäcka att du köpt en racerbil.



*Volkswagen Golf Sportscombi R är en racerbil förklädd till familjekombi.
För den oinvigde är det svårt att se att bilen toppar 270 km/h.*

Nya Volkswagen Golf Sportscombi R är blixtsnabb och idiotsäker runt en racerbana. Trots att det är en av världens snabbaste kombibilar fungerar den precis lika bra till dagis och ICA.

Tänk att få beröm från din partner för att ha köpt en sportbil med 320 hästkrafter. Med Volkswagen Golf Sportscombi R är det faktiskt möjligt. Även om bilen har fyra feta avgaspipor, spoilers och breda högfartsdäck kan den oinvigde lätt blanda ihop den med en vanlig vardaglig Golf R-Line. Du kommer lätt undan med beröm för ditt förnuft när du säger "Älskling jag har köpt ny bil, en Golf Kombi".



Dagens PS har testat Volkswagens nya värsting Golf Sportscombi R på autobahn och racerbanan Bilster Berg.



*För den oinvigde är det lätt att missta bilen för en vanlig simpel Golf.
Men avgaspiorna avslöjar bilen.*

Men att det här är något helt annat än en vanlig Golf Kombi blir jag snabbt varse när jag får nycklarna till en lapizblå Golf Sportscombi R på flygplatsen i Hannover. Bilen går förvisso överraskande tyst och komfortabelt när jag kör över farthinder och på stadsgator på väg ut från Hannover. Inte ens avgasljudet avslöjar bilen. Och sportsätena är bekväma och inte alltför extrema. När trafiken lättar och symbolen för fri fart kommer upp på autobahn och jag tycker Pelle i botten avslöjas det att Volkswagen byggt in en sportbil i familjefraktaren.



*Golf Sportscombi R är tre sekunder snabbare Nürburgring Nordschleife
än den vanliga R-Golfen. 7:51 blev tiden.*



Nya Golf Sportscombi R är väldigt lättkörd runt banan, ja snudd på idiotsäker, även för den som inte är alltför van vid bankörning.

Här är det inte någon trecylindrig enlitare under huven, utan en rejält turboladdad hårdtrimmad fyrcylindrig motor på 320 hk som svarar med ett rytande och pilsnabb acceleration när jag sätter den i sportläge. Trafiken tillåter inte några riktigt höga farter, men Golf Sportscombi R är kapabel att köras i 270 km/h på autobahn. I lugnare farter är bilen väldigt lättkörd och överraskande komfortabel. Din partner kommer inte klaga över att vardagsresorna blivit stötigt obekväma.

Utrustad med torque vectoring

Efter knappt två timmar är jag framme vid racerbanan Bilster Berg. Trots att timmen är sen tas vi emot av tyska ingenjörer som ivrigt vill förklara hur nya Golf Sportscombi R fungerar, ner på kugghjulsnivå. I korta drag handlar det om att Golf Sportscombi R har det nya fyrhjulsdriфтsystemet med reglering av vridmomentet på bakaxeln, så kallad torque vectoring. Den kan fördela kraften steglöst på bakhjulen, vilket ska ge bättre köregenskaper i kurvor. Och en bra Volkswagen-styrning ska inte vara för nervös, för då går det åt pipsvängen i 270 knyck på autobahn. Någonstans där nickade jag till en stund, men R-ingenjörerna hävdar övertygande att de gett Golf riktigt vassa köregenskaper.

Efter en natts sömn är det dags att testa om det är sant på den de slingrande och kuperade racerbanan Bilster Berg. Banan är belägen ovanpå ett gammalt bombförråd från kalla kriget. Legendariske banritaren Hermann Tilke har ritat ett mini-Nürburgring med 19 kurvor och stora höjdskillnader.

Idiotsäker på banan

Jag kastar ut Golf Sportscombi R på Bilster Berg och även en medioker banförare som jag kan hantera bilen anständigt runt den kurviga banan. Det här känns verkligen som en idiotsäker och lättkörd bil som gör bankörning lättillgängligt för fler.



Varven går snabbare och snabbare och bilen är väldigt snäll även när jag försöker provocera den.

Varven går fortare och fortare och efter en knapp timme är hela jag genomblöt av svett. Pulsen stiger upp på en högre nivå än under en löprunda. Även när jag gör misstag och bromsar på fel ställen, släpper upp gasen eller styr in för sent i kurvorna räddar bilen upp situationen åt mig. Ja, för den som vill ha en vardagsbil som även går att köra på bana är det svårt att tänka sig en bättre och mer överkomlig bil än Golf Sportscombi R.

Faktum är att bilen är snabbare runt Nürburgrings Nordschleife än den vanliga Golf R. Sportscombin tar sig runt på 7:51, några sekunder snabbare än sitt mindre syskon. Något Volkswagen inte skryter alltför högljutt om. Hemligheten bakom den snabbare varvtiden är att sportscombin har högre downforce. Den mer än dubbelt så dyra Audi RS6 Avant är förstås ännu snabbare, men Golf Sportscombi R är tveklöst en av världens snabbaste kombibilar.

Går att drifita med

Volkswagen förknippas normalt sett med understyrda vägegenskaper, men faktum är att R-modellerna av Golf går att drifita med. Det finns ett särskilt driftingläge att koppla in och när ESP stängs av blir bilen relativt lätt i baken. Vi får göra några försök, och när jag väl hittat känslan lyckas jag – nästan.

Det har precis blivit klart att Golf Sportscombi R går att få med dragkrokspaket. Och den kostar bara 10 900 kronor. Dragvikten är hela 1900 kg, bland det högsta på marknaden i förhållande till bilens låga tjänstevikt. Köp till en bil för 492 900 kronor och mer praktiskt och roligare kan det knappast bli.



Sätena är komfortabla trots att det är sportstolar med bra stöd vid bankörning. Foto: Volkswagen

Fakta: Volkswagen Golf Sportscombi R

Pris: Från 492 900 kronor.

Motor: 2,0 TSI med 320 hk och 420 Nm i vridmoment.

Prestanda: 0 till 100 km/h på 4,9 sekunder, toppfart upp till 270 km/h med R Performance-paketet (tillval), standard 250 km/h.

Kraftöverföring: 4Motion med R Performance torque vectoring. 7-växlad växellåda med dubbla kopplingar (DSG). Chassi: Sänkt chassi med 20 mm. Progressiv styrning och Vehicle Dynamics Manager. 18-tums bromsar.

Vikt: 1 656 kg.

Mått (längd/bredd/höjd): 4644/1789/1466mm.

Bagagevolym: 1 642 liter.

Dragvikt: 1900 kg.



Golf Sportscombi R går att få med dragkrok. Bilen får dra hela 1900 kg, vilket ger goda möjligheter på b-körkort.



18-tums skivor och speciella R-ok.



Över 1642 liter lastar bilen med nerfällt baksäte.



*Efter en timme på racerbanan Bilster Berg är jag rejält svettig.
Pulsen ligger bitvis över 150 slag per minut.*



Maths Nilsson

6. Första testerna: BMW:s elbil är häpnadsväckande.

Av Maths Nilsson.

2 Oktober, 2021.

BMW iX:s brutala design med jättenjurar i grillen lämnar ingen oberörd. Det nya elektriska flaggskeppet imponerar stort i de allra första testerna – och ser ut att bli en tuff utmanare för Mercedes och Tesla.– Rent prestandamässigt är den verkligen häpnadsväckande, skriver Auto Express.



BMW iX:s brutala design och grill väcker uppmärksamhet på vägen.

BMW ledde elbilsracet bland de traditionella tillverkarna med sin avancerade lilla elbil i3 2013, men valde att prioritera bilar med förbränningsmotorer. Först nu börjar BMW ta igen den tappade marken, och med nya SUV:en iX tycks bajrarna vara tillbaka på toppen.

[BMW iX](#) väcker uppmärksamhet genom sin blotta uppenbarelse, men även det som finns under skalet med jättenjurar och den brutala karossen levererar. Åtminstone om vi ska tro de första testerna.

Brittiska [Auto Express](#) är en av de första tidningarna som har testat BMW iX och de imponeras av SUV:en. De hyllar kupén som med panoramatak ger en mycket luftig atmosfär. Materialkvaliteten beskrivs som extremt hög med läder och metall (inget veganläder här). Instrumentpanelen är nästan helt befriad från knappar, men skärmarna är extremt skarpa i grafiken.



Interiören är avskalad, nästan som i en Tesla. Materialen håller mycket hög kvalitet.



BMW har behållit vredet till sitt infotainmentsystem iDrive.

Men det är på vägen bilen verkligen utmärker sig. Med 523 hästkrafter har den mer effekt än den senaste BMW M3. Prestandamässigt är bilen verkligen häpnadsväckande, skriver Auto Express.

Trots vikten på 2,5 ton går sprinten upp till 100 km/h på 4,6 sekunder. Bilen fortsätter att accelerera snabbt även i höga hastigheter på motorväg. Tidningen sätter ett litet frågetecken till räckvidden, bilen anger själv 47 mil vid 99 procents laddning, enligt WLTP ska du komma 63 mil.



Sidolinjen är lågt neddragen, vilket ger en ljus kupé.

Även amerikanska [Car and Driver](#) har testat BMW iX. De framhåller att bilen är mycket bekväm med sin luftfjädring, låga ljudnivå och smidig trots den ansenliga storleken. De tycker å sin sida att bilen är energieffektiv och tror att den kommer att klara angiven räckvidd. Men de framhåller att bilen är ett marknadsexperiment.

– Kommer elbilsköpare att gilla iX:s konstigheter, eller vill de ha den mer konventionella upplevelsen som [BMW i4](#) erbjuder? frågar sig tidningen.

[Top Gear](#) är lite mer klivna efter sitt test. De kallar bilen en ”högteknologisk uppvisning av allt BMW kan göra.” De är däremot inte så förtjusta i det kontroversiella utseendet, och bilen beskrivs som mindre engagerande att köra. Och det nya operativsystemet kräver timmar av lärande, om man ska tro Top Ger.

– Styrningen är exakt, accelerationen smidig och snabb, och den klarar sin vikt bra, summerar sajten.

Fakta BMW iX xDrive50

Pris från: 823 000 kronor.

Motoreffekt: 523 hästkrafter.

Prestanda 0–100 km/h: 4,6 sekunder.

Räckvidd i km (WLTP): 630 km

Energiförbrukning kWh/100 km: 19,8–23,0



Maths Nilsson



7. Lamborghini återupplivar klassiker.

Anders Nilsson 2021-10-08.

Varit försvunnen i nästan 50 år.



Lamborghini Countach LP 500.

Lamborghini har återupplivat en klassisk prototyp som har varit borta i nästan 50 år.

Under helgen genomfördes ett vintage-evenemang i Italien där det visades upp äldre och fina bilar. [Lamborghini](#) medverkade, och hade en stor överraskning.

De visade nämligen upp en speciell Lamborghini Countach, och det är inte den moderna versionen som baseras på [Aventador](#). På bilsalongen i Genève 1971 visades en prototyp upp, Lamborghini Countach LP 500 och ansågs vara ytterst vacker och spåddes bli en succé. Modellen skulle [ersätta den legendariska Miura](#).

Dock hade den italienska biltillverkaren väldigt bråttom med att komma i gång med produktionen av modellen, och då använde originalprototypen till krocktester 1974. Resterna av bilen försvann snabbt därefter.

Hoppa fram drygt 40 år framåt i tiden, och det kom förfrågningar om inte Lamborghini kunde bygga en kopia av originalbilen. Sagt och gjort, personal på Lamborghini började samla in all information de hade om bilen, inklusive protokoll från möten om projektet och annan viktigt fakta. Även Pirelli var med på ett hörn och försökte återskapa däck som användes på originalbilen.

För att återskapa bilen användes samma tillverkningsmetoder som användes på den tiden, även om de använde en 3D-scanner för att få till rätt proportioner på bilen. Dessutom har de lyckats applicera "rätt" färg på bilen, den gula Giallo Fly Speciale.

Relaterade artiklar:



Unik Lamborghini återuppstår hos fabriken.



Lamborghini Miura firas med fräscht museum.



Lamborghini Aventador Ultimate – en hyllning till V12:an.



Då överger Lamborghini renodlade bensinmotorer.



8. BMW använder sig av en ny lackeringsteknik.

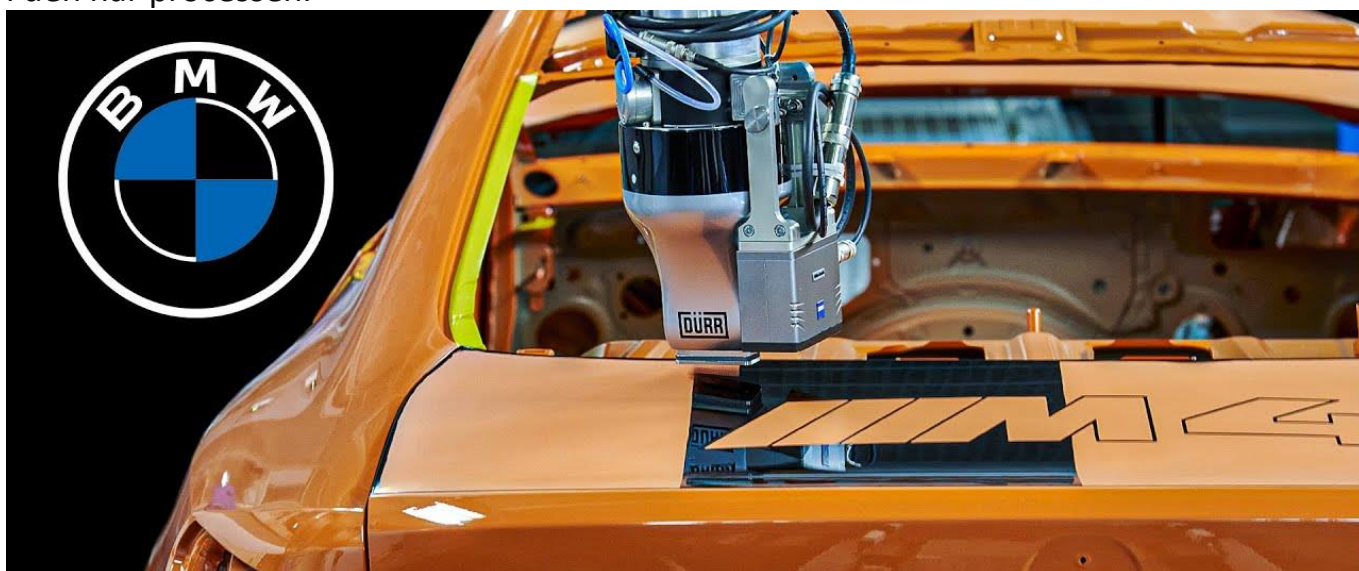
AV BOBBY GREEN 2021-10-08 KL 10:30.

Ingen maskering behövs.



FILM: <https://youtu.be/nqfrHbA8oYQ>.

EcoPaintJet Pro är en lackeringsteknik som gör att lacken läggs på mycket mer noggrant än tidigare. Det hela gör att ingen maskering behövs och att man kan få typ vilka mönster som helst lackade väldigt snabbt. Istället för en färgpistol används en bläckstråleteknik liknande den som finns i skrivare. Man kan variera bredden på strålen från 1 till 50 millimeter och få till exakta linjer utan att behöva täcka resten av bilen. Du programmerar bara in i datorn vad du vill ha och så sköter maskinen resten. Det går även åt betydligt mindre färg i den här processen.





9. Kravet: Inför totalförbud mot fossila bränslen i Sverige.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-10-08, 11:51.

"Förbränning av fossila bränslen måste upphöra det här decenniet", säger Josia Hort på Naturskyddsföreningen till TT.



Det finns inga hinder från EU:s sida som skulle kunna stoppa en svensk lagstiftning mot försäljningen av fossila bränslen, menar Naturskyddsföreningen som pekar på andra EU-länders förbud mot användningen av kol.

– Det är absolut nödvändigt. Förbränning av fossila bränslen måste upphöra det här decenniet, säger Josia Hort, jurist vid Naturskyddsföreningen, till [TT](#).

Enligt Naturskyddsföreningen kommer de förslag i statens så kallade utfasningsutredning (SOU 2021:48) om nollutsläppskrav för nya personbilar från 2030 och en helt fossilfri transportsektor senast 2040 vara svåruppnådda.

– Vi är inte negativa till de målen, men vi ser inte att vi kommer att uppnå dem med nuvarande styrmedel, säger Josia Hort till TT.

Organisationens förslag får kritik av Joakim Lundgren, professor i energiteknik vid Luleå tekniska universitet, som säger till nyhetsbyrån att det "inte alls är säkert att det är miljömässigt smart" att sätta tvärstopp för bensin och diesel om nio år.

Det skulle nämligen tvinga en stor del av befolkningen att köpa nya bilar. Då är det istället bättre, menar han, att trappa upp inblandningen av mindre miljöskadliga drivmedel år för år – som [regeringen redan beslutat med den så kallade reduktionsplikten](#) som i år lett till införandet av E10-bensin vid alla bensinstationer i landet.



Miljöpartiet: "Förbjud nya bensen- och dieslbilar om fyra år".



Stockholm sätter deadline för bensen- och dieslbilar.



Regeringen vill förbjuda nya bensen- och dieslbilar och fasa ut fossila drivmedel.



Sverige byter till E10 den 1 augusti 2021 – både bensen och diesel blir dyrare.



Wiggo Björck

10. Priserna höjs igen – så dyr är bensinen och dieseln.

Publicerad 2021-10-08 kl 15:50.

Text Erik Söderholm.

Nu kostar det 950 kr att tanka dieselbilen. Priserna höjdes igen under tisdagen.



Priserna för att tanka på macken har skjutit i höjden de senaste veckorna. I slutet av september steg priset för diesel till över 18 kronor litern, vilket innebär att en bilförare som tankade 50 liter fick betala över 900 kr.

Det var 210 kr mer än när literpriset var som lägst under pandemin i april 2020.

Nu har priserna ökat igen. En liter diesel kostar i skrivande stund 18,97 kr och en liter bensin kostar 17,49.

Den som tankar 50 liter får därmed betala knappt 950 kr för diesel eller 875 kr för bensin. Den senaste höjningen ligger på 15 öre för diesel och 10 öre för bensin.

Oljepriset har stigit i flera steg under hösten, vilket är en av anledningarna till det allt högre priset vid pumpen.



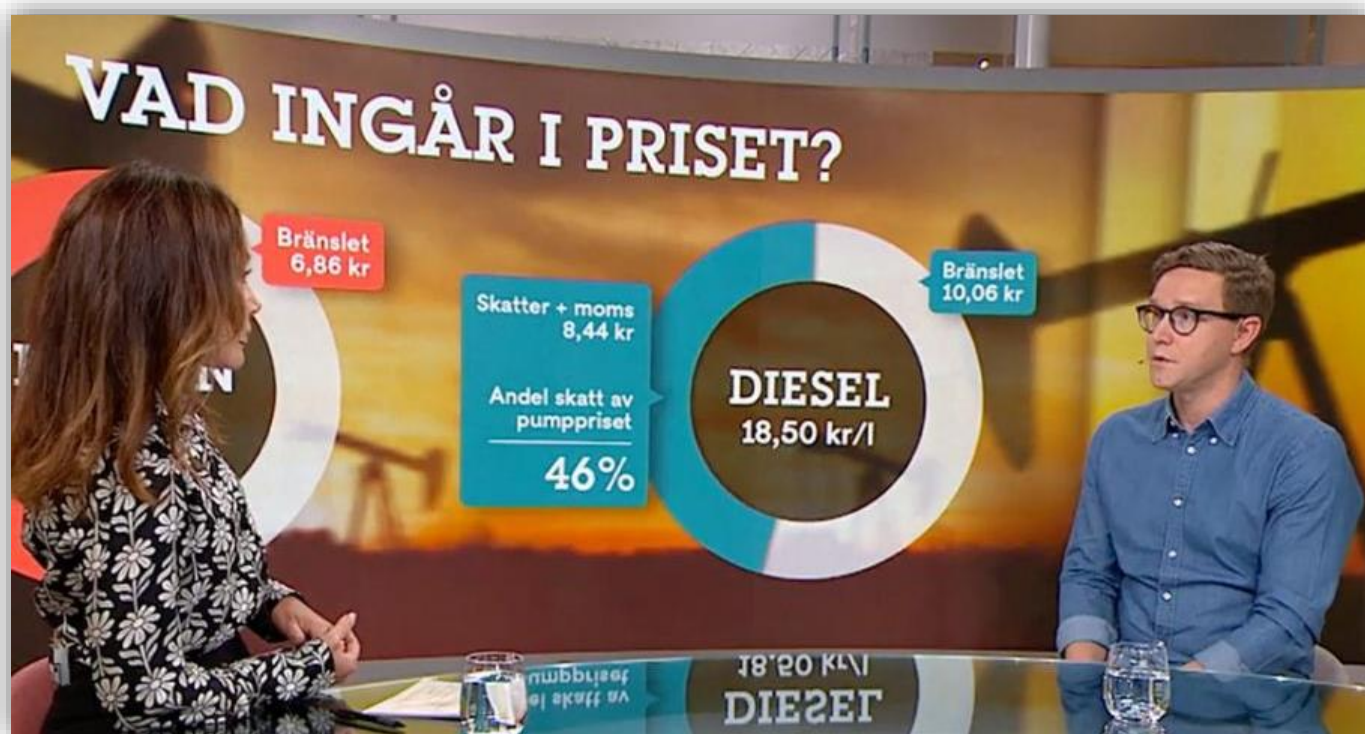
Erik Söderholm

11. Sveriges drivmedel näst dyrast i världen.

Publicerad 2021-10-08 kl 15:54 (uppdaterad 2021-10-08 kl 16:07).

Text Magnus Kvandal.

Priset på bensin och diesel har stigit till nya rekordnivåer.



Drivmedel till bilar är dyrare än någonsin i Sverige.

Vi Bilägares reporter förklarar orsaken till uppgången i TV4-programmet Efter fem.

[Se hela inslaget i Efter fem här.](#)

I Sverige är bränslet just nu näst dyrast i världen, bara i Hongkong är priserna högre. Vi Bilägares reporter Nils Svärd gästade på måndagen TV4-programmet Efter fem för att förklara vad det beror på.

– Dels är det framför allt ett globalt fenomen. Nu när pandemin är över och samhällen öppnar upp igen ökar efterfrågan på olja, säger han i programmet.

De globala oljepriserna är däremot inte uppe i rekordnivåer, men vi har trots det rekorddyrt bränsle i Sverige. Här är orsaken en annan.

– Det beror på att vi har en relativt hög andel miljöbränsle inblandat i bränslet vid pumparna. Det är en dyrare råvara än det fossila drivmedlet, så det höjer priset lite extra för oss i Sverige. Framför allt dieseln har högre inblandning.

I programmet går de också igenom bränsleprisets olika beståndsdelar, och hur stor del av kostnaden som utgörs av skatt. För bensin är ungefär 60 procent av pumppriset skatt, och för diesel är det 46 procent.

MOTORNYTT

– Vi betalar dels en energiskatt, vi har också koldioxidskatt och så är det moms på det – och moms på skatterna. Och här är inte miljöalternativen undantagna, vi betalar lika mycket skatt för dem som för de andra bränslena, säger Nils Svärd.

Programmet gästades också av Naturskyddsföreningens klimatchef David Kihlberg och Terese Bengard från Riksorganisationen Hela Sverige, som debatterade de höga bensinpriserna.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Priserna höjs igen – så dyr är bensinen och dieseln.



Nu ökar bensinpriserna – så dyrt blir det i sommar.



Nu är bensinen dyr – men det beror inte på E10.



”Vi måste förbereda oss på högre bensinpris”.



12. R RYZR Concept - en blandning mellan motorcykel och bil.

AV BOBBY GREEN 2021-10-08 KL 14:30.

Som du startar med jackan.



FILM: <https://youtu.be/tcZcYEZtMh8>.

SAIC:s helt eldrivna undermärke R presenterar nu R RYZR Concept som är något så lustigt som en blandning mellan en motorcykel och en bil. Man beskriver den som en bil man kan klä på sig och för att starta den måste man faktiskt ha på sig en speciell jacka som kopplas ihop med bilen. Den som kör håller i ett slags flygplansliknande styre och när man svänger lutar framhjulen för snabbare kurvtagning.

Carl Gotham som är Advanced Design Director hos SAIC säger följande:

"R RYZR är en användbar, smidig, praktisk och spännande form av stadstransporter. Den kombinerar estetiken i banbrytande tekniska kläder och förstärkt verklighet med futurism. Det är en utforskning av okonventionellt transportsätt för framtiden – nya arkitekturer, nya upplevelser och nya känslor."



13. Här är elsparkcykeln med toppfart på 100 km/h.

Av John Edgren 2021-10-04 kl 14:25.

Fram- och bakhjulet har varsin elmotor på 6 kW, och batteriet levereras av Williams. Den nya elsparkcykeln som utvecklats för tävlingen Eskootr Championship går i 100 km/h.



Som i klassiska Formel 1 kan förarna aktivera en kort boost som ökar farten nära mål.

Fordonstypen har fått utstå mycket ris den senaste tiden, men älskas samtidigt av många – och elsparkcykeln har faktiskt fått en egen tävlingsserie. Den första upplagan av Eskootr Championship hölls för ett år sedan, och i loppet kör alla 30 deltagare med samma standardfordon.

Nu har den nya modellen utannonserats, och S1-X Scooter väger 35 kilo med en topphastighet på 100 km/h. Det skriver Ycom i ett [pressmeddelande](#). Det italienska företaget som har utvecklat elsparkcykeln lyckades få fram en prototyp på 14 veckor.

Två motorer på vardera 6 kW driver på fram- och bakhjulet. Dessa får ström från ett litiumjonbatteri på 1,5 kWh som levereras av Williams Advanced Engineering. Allt sitter monterat i ett strömlinjeformat kolfiberchassi.

Precis som i klassiska Formel 1 kan förarna aktivera en kort kraftboost som ökar farten med 20 procent, lämpligen för att ta ledningen under loppets sista skälvande sekunder.

Även en liten variation mellan de två motorerna skulle kunna få föraren att flyga över styret, så fordonet har ett system som övervakar och synkroniserar vridmomentet på fram- respektive bakhjulet.

Läs mer: [Teknik från bilar ger elsparkcyklar ögon](#)

I oktober inleds mästerskapet och hittills har Ycom genomfört tester tio exemplar på bana. Testförarna fick dock leva med att de då var strypta till "bara" 70 km/h.

Elsparkcyklarna för uthyrning som har rört upp starka känslor i många storstäder brukar ha en topphastighet på 20 km/h.



14. Fantastisk mellankrigsbil – ett av få i världen.

Anders Nilsson 2021-10-08.

En Lincoln Zephyr Convertible Coupe från 1938 med en V12:a kommer snart gå under klubban på en svensk auktion.



En fantastisk Lincoln Zephyr Convertible Coupe.

Nästa vecka kommer Bilweb Auctions genomföra sin Oktoberauktion, och det betyder att många fina och ibland ovanliga bilar går under klubban.

[En av bilarna som kommer säljas är en läcker](#) Lincoln Zephyr Convertible Coupe från 1938. Lincoln Zephyr tillverkades mellan 1936 och 1942 av [Lincoln](#), och Zephyr var på sin tid en väldigt modern lyxbil. Med årsmodell 38 och 39 tillverkades tvådörrarsversionen Convertible Coupe, som hade en 4,4-liters V12-motor på 110 hästkrafter. Totalt tillverkades 600, varav cirka tio exemplar finns kvar i världen.

Just det här exemplaret som ska gå under klubban användes i raggarsvängen i slutet av 50-talet. Dock ställdes antagligen den här bilen i ett garage under en period, vilket troligen var räddningen för bilen. Bilen såldes efter ett tag till en bilhandlare, som i sin tur sålde den till en privatperson. Den nuvarande ägaren bearbetade den dåvarande ägaren under ett antal år och fick till slut köpa bilen. Fordonet har sedan dess totalrenoverats och blivit körklar, samt besiktigades 1996. Därefter har bilen körts cirka 4 000 mil.

Bilen är dock utrustad med en Columbia överväxel för att komforten ska vara bättre och för bränsleekonomin. Bland utrustningen finns bland annat en originalradio.



Johan Ålander, värderingsman mitt och norr på Bilweb Auctions: "Så kraftfull den känns trots att den är drygt 80 år gammal."

Auktionsfirman bedömer att bilen är i mycket bra skick gällande både det tekniska skicket, skicket på interiören och exteriören, samt att bilen är i körklart skick.

Är du intresserad av denna pärla har bilen ett bedömt värde på mellan 1,4 och 1,6 miljoner kronor. Budgivningen börjar nu på torsdag, 7 oktober.



HÖGSTA VÄXELN

15. Austin-Healey 100/3000.

Av Gran Turismo - 10/11/2019.

Från till dussinbil dyrgrip.



När Donald Healey presenterade sin "100" med Austinmekanik under pressdagen på Londonsalongen 1952 visste han nog inte vad han ställde till med. Inte nog med att Austinbossen Leonard Lord gillade vad han såg, över en natt kom herrarna överens och ett nytt bilmärke skapades. När salongen slog upp portarna för allmänheten dagen efter var den omdöpt till Austin-Healey och anfadern till en hel serie sportbilar var född. Tidigare hade Donald Healey och hans son Geoff skapat en rad udda skapelser med mekanik hämtad från andra håll, de kunde ha Rileymotor, eller till och med en amerikansk Nash-sexa.

Gemensamt för alla var att de överträffade förväntningarna. Samma år som Healey 100 presenterades kom en Nash-Healey trea i Le Mans 24-timmars efter två Mercedes 300 SL "Måsvingar" och före första Ferrari!

Och samtidigt var Healey "Silverstone" med Rileymotor en av de få som kunde utmana Jaguars nya och betydligt kraftigare XK120 på banorna i England. Arvet fanns alltså där och Austin-Healey 100 blev en omedelbar succé.

Modellnamnet 100 kom av att den skulle toppa 100 miles per hour, 160 km/h, men det var ett utslag av typisk brittisk försiktighet. Den klarade minst 170 och med hjälp av en överväxel och med sin lågvarviga, långslagiga fyra blev den första Austin-Healeyn en av Englands första sportbilar med motorvägskapacitet.

Den smäckra formen och användarvänligheten tog exportmarknaderna, främst i USA, med storm och det var väl egentligen bara en sak som fattades – en mer karismatisk maskin. Något som löstes när den uppdaterade 100/6-modellen, och senare 3000 med ännu större sexa lanserades.



Vidareutvecklingen skedde gradvis fram till dess den allra sista 3000-bilen byggdes 1968. Vid det laget hade konkurrenterna och säkerhetsbestämmelserna hunnit ikapp den karismatiska bilen som bland annat i reklamsammanhang än idag ofta får personifiera det mest brittiska man kan tänka sig.

Två stora steg togs under utvecklingen, det första förstås när motorn fick två extra cylindrar 1956. Samtidigt förlängdes hjulbasen dryga fem centimeter för att möjliggöra ett par extrasäten. Nästa kliv kom 1963 när bilen blev en riktig "convertible" med fast monterad sufflett, mer välvd vidruta och vevrutor i dörrarna.

Länge har det varit de senare convertiblebilarna, som fanns i både MKII- och MKIII-utförande, som varit prisledare. Mycket i kraft av sin överlägsna användarvänlighet. Men på senaste tiden har de senare Healeybilarna stagnerat i pris, medan de tidiga, tidigare kraftigt undervärderade fyrcylindriga bilarna fått en välbehövlig revansch.

Intressant nog har den svenska klubbens tidning "Austin-Healey Enthusiast" en marknadsomgång signerad Ulf och Johan Aggeryd i varje nummer. Här får man koll på de senaste internationella auktionspriserna och många värdefulla kommentarer.

Tittar man på utvecklingen så visar Austin-Healey upp typiska tecken på osäkerhet när det gäller värdet. Exempel som slår rekord på en auktion, kan halvera sitt värde på ett drygt år – och tvärtom! Ett exempel (tack Aggeryds!) är en 100M (M står för Le Mans och fabriksbyggda bilar med den modifieringen är betydligt dyrare än vanliga 100 – trots att det är lätt att eftermodifiera dem) som Bonhams sålde för dryga 79 000 dollar förra året. År 2008 gick samma bil, då visserligen helt nyrenoverad, för 159 500 dollar!

Det gäller alltså att ha tungan rätt i mun när man är intresserad av en Austin-Healey!

Vad kan då denna förvirring på marknaden bero på? En förklaring är att märket är på väg att ta klivet från att vara ett aningen dyrare alternativ till andra massproducerade brittiska roadsters som MG och Triumph, till den exklusivare del av marknaden där vi hittar bland andra Jaguars sportbilar. Under resans gång är osäkerheten stor, något vi tidigare sett när det gäller exempelvis Jaguar E-type, innan den nu lagom till sitt 50-årsjubileum etablerat sig som en dyrgrip.



Ett annat exempel är Aston Martins 50-talsbilar som under lång tid varit klart undervärderade jämfört med 60-talsikoner som DB5. Det var en klart osäker resa innan de nu är etablerade i miljonklassen.

Austin-Healeybilar lider också av att trots sin massproducerade mekanik vara relativt svårrenoverade, vilket ytterligare bidrar till att priserna varierar så mycket. Det är framför allt karossen som är svår att få till rätt och har man misslyckats det allra minsta med de komplexa kurvorna spelar det ingen roll hur mycket tid och pengar som investerats – värdet blir ändå flera hundra tusen lägre än vad det skulle kunna vara.

Tilläggs bör också att de karosdelar som går att köpa idag (reservdelstillgången är mycket god) är nyttillverkade och sällan har den passform man kan önska sig. Det gör att proffsrenoverade bilar lättare når högre priser. Samtidigt är det läge att höja ett varningens finger: det måste vara något speciellt med exemplaret, annars är det svårt att få igen de pengar som en proffsrenovering kostar.

Ett sätt att höja värdet på en Austin-Healey är att uppdatera bilen. I England är det ganska vanligt med så kallade "Works Replicas", alltså replikor på fabriken på 60-talet så framgångsrika tävlings-3000. Trots att man frångår originalet kan man höja värdet på det viset, men sällan med så mycket som det kostar. Man kan exempelvis lätt lägga uppåt 300 000 bara på motorn! Men av det återstår förmodligen bara hälften av inköpsvärdet vid en försäljning.

I skrivande stund finns det en enda stor Healey på Blocket, det är en 100/6 som Auto Classica i Ystad begär 275 000 kronor för. Den ser okej ut på bild, men man måste betänka att en 100/6 med sin tidiga, svaga, sexcylindriga maskin, till och med är långsammare än fyrororna och ingen riktig favorit på marknaden. Däremot är de relativt lätta att uppdatera till 3000-specifikationer, men frågan är om man får igen den investeringen.



På mobile.de i Tyskland finns en handfull 3000 i senaste BJ8-utförande, alla ser vettiga ut och kostar cirka 50 000 euro. Märkligt nog saknas fyrcylindriga bilar helt, förmodligen då ägarna ligger lågt i väntan på en rejäl prisuppgång, något som låg i luften under Techno-Classicamässan i Essen nyligen.

I USA varierar priserna stort men hos de stora auktionshusen verkar fina, renoverade exemplar klubbas för cirka 75 000 till 80 000 dollar, det vill säga ungefär samma pengar som bilarna på mobile.de, bilar som även de till största delen ursprungligen kommer från USA.

Hos RM Auctions är det dock tydligt att de tidigare fyrcylindriga bilarna är de som tilldrar sig det största intresset. Här kan vi notera hela 143 000 dollar, cirka en miljon kronor, på Amelia Island-auktionen i mars för en fabriksbyggd 100M, som dock inte ser helt hundra ut när det gäller karosspassningen!

Slutledningen måste vara att det bästa är att hitta en så bra bil som möjligt redan från början. Helrenoveringar lönar sig sällan, och framför allt inte när det gäller Austin-Healey. Åtminstone inte ännu ...

Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.5 2011





16. Starka indicier – Hamilton tvingas till motorbyte.

7 oktober, 2021, kl. 07:55.

Avgör motorstrategin VM i Formel 1? Risken finns. Även VM-ledaren Lewis Hamilton hotas av en bestraffning under de avslutande sju loppen.



Fördel Verstappen?

VM i Formel 1 går nu in i en väldigt avgörande fas. Sju deltävlingar återstår av säsongen och det skiljer två poäng mellan ledande Lewis Hamilton och tvåan Max Verstappen.

Den förstnämnde har använt tre motorer den här säsongen. Det är också det antal som en förare får använda sig av under en säsong utan att drabbas av en bestraffning och flyttas till sista startled.

Max Verstappen har däremot använt fyra motorer under säsongen. Red Bull valde att ersätta den motor som förstördes under kollisionen på Silverstone tidigare i år inför den förra deltävlingen i Ryssland. Där startade han sista led, men lyckades köra upp sig till plats två. Nu har han en näst intill ny motor med i rotationen till de avslutande sju deltävlingarna.

Det är en fördel jämfört med Mercedes. Det är knappast troligt att Hamilton klarar av att köra de återstående sju tävlingshelgerna med de två motorer som han redan nu roterar mellan. Risker för ett motorbyte är otroligt stor. Rasar motorn under ett lopp straffas en förare inte bara med noll poäng i det loppet utan han tvingas också ta en ny motor vilket vid ett fjärde eller femte motorbyte innebär att han startar sist i nästa lopp.

– Det är möjligt att vi behöver göra ett motorbyte. När och var är inte bestämt, säger Mercedes teamchef till Sky.

Pekar på motorbyte för Hamilton



När sker motorbytet?

Hamilton är inne på sin andra och tredje och lär behöva ta en till.

Dock lär det inte bli i Turkiet den kommande helgen. Det skriver [tyska auto, motor und Sport](#) vars erfarna F1-reporter Michael Schmidt har pratat med ingenjörer hos Mercedes.

– Det kommer troligen inte att hända i Turkiet, om inte Lewis har ett problem där, citeras medarbetaren.

– Men därefter måste vi få det ur världen.

Just tillförlitligheten kommer att bli avgörande under denna så enormt jämna säsong. Ett poänglöst race kan i år vara skillnaden mellan en VM-titel och en andraplats.

En bestraffning på det kan vara enormt ödesdiger.

– Blir du tvåa eller trea så är det helt okej. Det är en lång väg kvar, men man får helt enkelt inte bryta lopp. Därför ser vi över motorn väldigt noggrant, vi har inte råd att få problem med tillförlitligheten.

Mercedes har i år, till skillnad från tidigare år, haft flera mindre problem med sina motorer. Det gäller inte bara fabriksteamet utan även kundteamen. Valtteri Bottas, Mercedes, har tagit två extra motorer utöver sina tre ordinarie, Nicholas Latifi, Williams tog en ny motor i Ryssland och Aston Martins Sebastian Vettel hade stora motorproblem under träningen inför tävlingen i Holland medan McLarens Daniel Ricciardo bytte motor i Sotji. McLaren har analyserat problemet och behåller den motorn i rotation, men det skapar en osäkerhet.

– Tidigare år har Mercedes haft en enkel resa. De tryckte ner gasen under de första varven och kunde sedan skona motorn under stora delar av racet. Så är det inte längre, säger Red Bulls Helmut Marko till auto, motor und sport.

– Nu måste de pressa motorn mer och hålla i det under en betydligt längre del av loppet. Då dyker problemen också upp.

Allt är möjligt i VM i Formel 1

Nu väntar Turkiets GP, en guide till tävlingen på en bana där du hittar säsongens mest omtalade kurva (åtta), [hittar du här](#).

I fjol påverkades banan av att den var nyasfalterad och väldigt hal. Det blev ännu mer svårhanterligt när det dessutom kom ett oväntat regn. Till årets race har Pirelli valt att gå ett steg mjukare med däcken än 2020, då loppet avgjordes vid en senare tidpunkt på året. [Mer om det här](#).

– Det är en spännande bana och den levererar bra racing. Därför tror jag att vi kan få se ännu en spektakulär vändning av detta fantastiska mästerskap, säger Mercedes Toto Wolff inför helgens lopp.

– Avslutningen av förra deltävlingen i Ryssland visade att allt är möjligt i den här sporten. Allt kan förändras inom bråkdelen av en sekund. Den här säsongen måste vi alla vara taggade varje sekund. Det betyder också att vi måste vara aggressiva under avslutningen av säsongen så att vi kan ta med oss så många poäng som möjligt.

Snabba nyheter

Red Bull och Toro Rosso kommer att ha en speciell lack på bilen i helgen. Det blir en röd och vit hyllning till den japanska motortillverkaren Honda som skulle ha kört på hemmaplan den här helgen. På bilarna kommer det att stå **ありがとう** (arigato), vilket betyder tack så mycket.

Det ger oss en stark känsla av Honda på 1960-talet.



Honda lämnar Formel 1 och samarbetet med både Red Bull och AlphaTauri efter den här säsongen.

– Alla på Honda är extremt missnöjda över att Japans GP ställdes in. Även om vi naturligtvis förstår och är införstådda med beslutet. Vi hade gärna velat köra på Suzuka, under vårt sista år i sporten när vi dessutom har två team som gör bra resultat, säger Hondas Koji Watanabe.

Sedan 2020 har Mercedes ändrat lacken på sin bil och gått mot en mörkare svart färg för att den ska tilltala mångfald. Från och med 2022 är det historia. Då kommer Mercedes återgå till den silverfärg som varit ett kännetecken för den tyska silverpilen.

– Jag hade inte förväntat mig att den lacken skulle vara kvar så länge som den har varit, säger Lewis Hamilton.

– Vi har ett bra program och då gör lacken ingen skillnad.

SLUT