



Invicta S-Type "low chassi" Coupe 1931.

- 1. Tesla pausar fabriker i Tyskland och Kina i flera veckor**
- 2. Teslas mystiska solvagn för elbilar**
- 3. Franska sportbilstillverkaren använder vätgas i framtiden**
- 4. Bepansrad BMW i7**
- 5. Diesel-BMW utklassar nya elbilar**
- 6. Exklusiv intervju med Henrik Fisker om världens miljövänligaste bil**
- 7. Superbilstillverkarna får släppa ut avgaser ett tag till**
- 8. Mazda lanserar en stor, ny dieselmotor**
- 9. Citroën vill förbjuda Polestars logga i hela Europa**
- 10. Var går pengarna för en liter diesel**
- 11. Scimitar det vassa svärdet från Tamworth**
- 12. Klassiskt bilmärke: Matra**
- 13. Den tjeckiska Minor**
- 14. Charles Leclerc vann Österrike GP**

1. Tesla pausar fabriker i Tyskland och Kina i flera veckor.

Publicerat 5 Juli, 2022 av Daniel Jacobs.

Tesla stoppar produktionen under flera veckor i sina fabriker i Shanghai, Kina och Berlin, Tyskland – samtidigt som vd:n Elon Musk sagt att bolaget förlorar miljarder.



Teslas fabrik i Berlin, Tyskland.

Elbilstillverkaren Tesla stänger [enligt den tyska tidningen TeslaMag](#) ned fabriken i Berlin i två veckor med start den 11 juli. Därefter planerar de att dubbla produktionen från och med augusti med hänvisning till en icke identifierad källa, enligt sajten.

Sedan tidigare har man också beslutat att stänga ned delar av gigafabriken i Shanghai, där produktionen av Model Y stoppas i de två första veckorna i juli, och därefter produktionen av Model 3 i tre veckor med start 18 juli. Detta då fabriken ska uppgraderas.

Samtidigt producerade elbilstillverkaren fler bilar i juni än någonsin tidigare, enligt sin produktion- och leveransrapport från den 2 juli.

Att få igång fabrikerna i Shanghai och Berlin till full produktion tillsammans med gigafabriken i Austin, Texas, är högsta prioritet för företaget. De tyska och amerikanska fabrikerna öppnade så sent som i våras, och den kinesiska har plågats av stora nedstängningar för covid-19 i landet.

”Berlin och Austin förlorar miljarder dollar just nu eftersom det finns massor av kostnader och knappt någon produktion. ”Att få Berlin och Austin funktionella och få Shanghai tillbaka i sadeln är överväldigande vår oro”, sa Tesla-vd:n **Elon Musk** på en konferens i slutet av maj.

2. Teslas mystiska nyhet: Solvagn för elbilar.

PUBLICERAT 06/07/2022.

AV MATHS NILSSON.

Här är Teslas mystiska nyhet som kan ge extra räckvidd. En liten släpvagn med utfällbara solceller som kan ladda elbilen. Dessutom med internet-mottagaren för Starlink.



Tesla tillverkar även solceller och är en ganska stor leverantör av anläggningar i USA. Men några solceller som sitter på elbilarna har det inte funnits fram till nu. Helt i tysthet och utan förklaring visar nu Tesla upp en vagn med solceller som kan sättas bakom bilen.

Det är oklart om solvagnen verkligen kan ladda elbilen, men det känns som den mest sannolika förklaringen. Det kan också vara en anläggning enbart för Starlink till platser som saknar elektricitet. Vagnen har solceller som kan fungera under körning, och sedan kan ytterligare två celler fällas ut när den parkeras. Släpvagnen kommer från en tredjepartstillverkare medan solcellerna är Teslas egna.



Maths Nilsson

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



3. Franska sportbilstillverkaren använder vätgas i framtiden?

Publicerat 2022-07-05 av Anders Nilsson.

Kan bli ett komplement till elektrifieringen.



Alpine funderar på att använda vätgas till sina sportbilar i framtiden.

Att elektrifieringen av bilar har börjat ta över branschen är en underdrift. Men det är fler och fler tillverkare som kan tänka sig att använda vätgas i framtiden som drivmedel, eller som komplement.

För en kort tid sedan varnade bilkoncernen [Stellantis att bilmaknaden kan kollapsa i framtiden](#), om inte elbilarna blir billigare. Men det finns andra drivmedelstekniker som det forskas på. Exempelvis visade [Renault](#) i våras upp [vätgashybriden Renault Scenic Vision](#). Nu rapporterar [Autocar](#) att även dotterbolaget och sportbilstillverkaren [Alpine](#) satsar på tekniken.

I våras visades de upp ett koncept som de hade tagit fram i samarbete med designstudenter, A410. Den skulle visa hur framtida supersportbilar kunde se ut 2035, och hade vätgasdrivning. Även om det enbart var ett koncept, indikerar Laurent Rossi, som är Alpines vd, att vätgas är en teknik om de tänker satsa på.

– Det är normalt att vi tittar på olika parallella spår och jag säger parallella med mening. Tanken är att vi vill hitta alternativ som nödvändigtvis inte är oförenliga med elektrifiering, eftersom vare sig vi vill eller inte, är det framtiden för fordonsindustrin för minst 60 till 70 procent av fordonsparken, säger Laurent Rossi, till Autocar.



Tidigare i våras visades konceptet Alpine A4810 upp.

Första elbilen lanseras 2025

Sedan tidigare är det klart att den franska tillverkaren kommer lansera sin [första elbil till 2025: GT X-Over](#) och är en elektrisk crossover. Modellen kommer baseras på samma plattform som [Renault Mégane e-Tech](#). De ska även lansera en mindre elbil som baseras på den elektrifierade versionen av Renault 5. Även efterträdaren till [Alpine A110](#) anländer till marknaden i framtiden.

För de högpresterande sportbilarna kan just vätgas, eller andra hållbara bränsle, vara en teknik för framtiden. Rossi menar att fördelen med vätgas är att det är kompatibelt med elektrifiering. Enligt honom finns både det elektriska spåret genom bränsleceller, men även väte som renodlat bränsle.

Kan visas upp på Le Mans

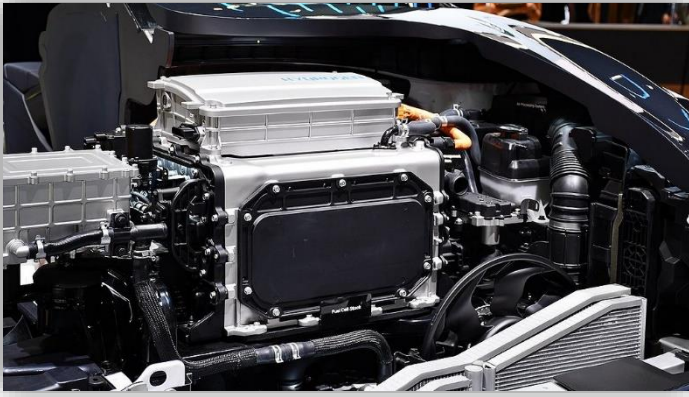
Alpine har som plan att visa upp sin vätgasdrivna förbränningsbils-teknik i en racingbil i framtiden – antingen i Le Mans, eller någon annan kategori.

Sedan tidigare har [Toyota](#) varit i framkant när det gäller vätgasteknik. De har tidigare visat upp en [Toyota GR Yaris med 1,6-liters trecylindrig motor](#) som enbart behöver små modifieringar för att kunna köras på vätgas.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Centerpartiet vill satsa på vätgasdrift.



Brittiska sportbilstillverkarens nya försök – då elektrifieras Aston Martin.



Världspremiär för Alpina B4 Gran Coupé.



BMW M bekräftar sista icke-hybriden.

4. Säkerhet och nollutsläpp – snart kan du få en bepansrad BMW i7.

PUBLICERAT 2022-07-04 av Carl Undéhn.

BMW har startat serietillverkningen av den eldrivna versionen av lyxsedanen i7. Men redan nu finns det ett gäng exemplar som användes för att köra några av de som deltog i G7-mötet i Tyskland förra veckan.



Tunga namn inom politiken är också en tänkt kundgrupp till den nästan 5,4 meter långa sedanen. Den som vill – eller kanske behöver – extra säkerhet under resan kommer nästa år även kunna beställa en bepansrad version av eldrivna BMW i7.

Det är första gången som BMW:s avdelning för "Protection Vehicles" tar sig an en eldriven modell.

– För första gången kommer vi lansera ett helt elektriskt högsäkerhetsfordon baserat på BMW i7 – utan att kompromissa med skyddet för våra kunder. På så sätt visar vi hur hållbarhet och säkerhet går hand i hand, sa BMW-chefen Oliver Zipse.

Den extra säkra versionen kommer att baseras på lanseringsversionen som heter BMW i7 xDrive60. Bakom namnet hittas fyrhjulsdriven sedan med 544 hästkrafter och en toppfart på 240 km/h. Batteriet är på 102 kWh som ger en räckvidd på upp till 62 mil.

Förstärkningar för att stå emot skott och bomber innebär så klart även ökad vikt. Hur mycket det extra skyddet påverkar räckvidden framgår inte.

Däremot att det kommer bli något utöver det vanliga. BMW:s utvecklingschef Frank Weber sparar inte på lovorden när han beskriver vare sig BMW i7 eller den kommande specialversionen.



BMW i7 xDrive60.

– Nya BMW i7 kombinerar en unik helt elektrisk körupplevelse med det mest avancerade teknikpaketet i hela branschen. Det var därför helt klart för oss att vi också skulle erbjuda ett förstklassigt fordon med hög säkerhet baserat på denna högteknologiska produkt, säger han.

Det är däremot inte första gången som BMW tar sig an idén att kombinera säkerhet med nollutsläpp. Under bilmässan IAA förra året visades en specialversion av vätgasdrivna BMW iX5 upp.

Den kallades Concept iX5 Hydrogen Protection VR6 där beteckningen "VR6" anger att bilen bland annat kan stå emot skott från en kulspruta från tio meters håll.



Carl Undéhn

5. Diesel-BMW utklassar nya elbilar: Har räckvidd på över 165 mil.

PUBLICERAT 05/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Här är diesel-BMW:n som utklassar nya elbilar när det kommer till räckvidd. Joe Achilles körde 165 mil mellan London och Madrid på en tank med sin BMW 730d.



Ofta skryts det om räckvidden i nya elbilar. Allra längst räckvidd har [Mercedes EQS](#) som enligt officiella normen klarar 74,3 mil med full laddning. Konceptbilen kördes nyligen 120 mil på en laddning.

Men fortfarande ligger de allra nyaste elbilarna i lä när de jämförs med en flera år gammal dieselbil. Även om man tar en av de största och starkaste dieselbilarna. Joe Achilles tankade fullt i en BMW 730d och begav sig ut på räckviddsjakt. Hans mål var att köra från London till Madrid på en enda tank, något [BMW Blog](#) har uppmärksammat. Tankningen lär ha varit en dyr historia eftersom en liter diesel kostar nästan lika mycket som i Sverige.

BMW 730d av förra generationen har en rak dieselsexa på tre liter med dubbelturbo under huven. Effekten är 261 hästkrafter och vridmomentet hela 620 Newtonmeter. Bilen har en åttastegad automatlåda och bakhjulsdrift. Joe Achilles hade satt på extra snåla Michelin E Primacy innan han gav sig iväg.

Under 22,5 timmar körde Joe och hans Co-Driver 165,2 mil. När de kom fram till Madrid utan att tanka fanns det cirka åtta liter diesel kvar i tanken på BMW för ytterligare cirka 15 mils körning. Tanken rymmer 78 liter, och enligt Youtubevideon blev förbrukningen omkring 0,42 liter per mil i genomsnitt. För att hålla förbrukningen nere höll de relativt låg fart på motorvägarna, men det handlade ändå om cirka 100 km/h.

– Vi är helt utmattade. Vi är i Madrid vilket är väldigt coolt. Vi körde 22,5 timmar och den teoretiska räckvidden är 180 mil. Det är en stor bedrift, det är en underskattad fantastisk bil. Den kostade bara lite över 200000 kronor, och klarade detta lätt, säger Joe på [Youtube](#).

Det återstår mycket utveckling av elbilar innan de kan komma i närheten av räckvidden hos de bästa dieselbilarna, och frågan är om det ens är önskvärt. För numera tar det inte mer än en kvart att ladda batteriet, en välkommen kiss- och kaffepaus på långkörningen.

6. Exklusivt: intervju med Henrik Fisker om världens miljövänligaste bil.

Publicerat 4 Juli, 2022 av Marcus Berggren.

I slutet av februari rapporterades det att över 33000 personer förbeställt nya Fisker Ocean. [I samband med det intervjuade vi en exalterad Henrik Fisker i Barcelona](#). Knappt en månad senare var det dags för nästa milstolpe – 40000 beställningar. I juni passerades 52000 beställningar och vi tog tillfället i akt och träffade Henrik igen, men denna gång i samband med [Goodwood Festival of Speed](#).



Henrik Fisker ler stolt bredvid sin senaste skapelse Fisker Ocean.

En elbil för massorna

”Först och främst ville vi designa en rolig elbil som kan användas varje dag” inledde Henrik vår intervju med.

Tanken med Fisker Ocean är att ta sig an ett mer folkligt segment där det mellanstora-suv-segmentet givetvis är ett lukrativt val.

Läxan [Fisker lärde sig från tidigare bilindustriella ambitioner](#) var att det är mycket svårare att bryta sig in i de dyrare segmenten.

”Vi vill att den ska vara överkomligt prissatt men samtidigt riktigt hållbar” fortsätter han. ”Det är världens mest miljöhållbara bil vilket är något vi precis kunnat konstatera med forskning” förklarar han.

BMW har som mest 27 kilo återvunnet material i sina bilar medan materialet i Fisker Ocean väger in på över 50 kilo.

Bilen kan även fås med ett solcellstak som kan ge upp till 250 mil gratis räckvidd per år.

Dessutom erbjuder den även så kallad V2L (Vehicle-to-Load) som innebär att man kan försörja [exempelvis sitt hus med el](#).



Fisker Ocean har satsat hårt på sin design.

När det gäller snabbladdning kan man räkna med hastigheter på upp till 250 kilowatt.

När vi var på plats i Barcelona och träffade Henrik fick vi även en ordentlig genomgång av Fisker Ocean.

Mycket handlar om att minimera ägandekostnaderna och erbjuda flexibla leasingupplägg utan uppsägningstid.

Genom att använda sig av kompositmaterial och andra billiga men samtidigt stöttåliga material pressar man dels försäkringskostnaderna, dels försäkrar man att reservdelar förblir billiga.

Miljötänk ända ut i fingerspetsarna

I takt med att bilindustrin elektrifieras innebär det att miljöpåverkan av produktionen skjuter i taket och resursanvändningen ökar drastiskt. [Det finns bolag som jobbar aktivt med just den aspekten](#) och i Fiskers fall handlar det om att ta ett steg i taget.

Fabriken där Ocean tillverkas, som ägs av [Magna](#), ligger i Österrike och är samma fabrik som pumpar ut exempelvis Mercedes G-klass.

Fabriken är koldioxidneutral och förlitar sig på vattenkraft som kommer från vattnet i Alperna.

Fortsättningsvis är nästan inga av underleverantörerna mer än 1000 kilometer bort.

”Vi har även strikta förhållningsorder när det kommer till våra underleverantörer när det gäller barnarbete och tillverkning”. Självklart går det inte att beställa läder till din Fisker Ocean.

När det gäller batterier som ofta är en stor miljöbov erbjuder istegsvarianten av Fisker Ocean ett batteri med en räckvidd på 440 kilometer och [utan kobolt](#), något som är av miljömässig hänsyn.

Det större batteriet – som erbjuder en klassledande räckvidd på 630 kilometer – innehåller den kontroversiella metallen. Med det sagt jobbar Fisker med gruvor som sysslar med så kallad [etisk gruvdrift](#), exempelvis i Kanada.



Fisker Ocean har ett så kallat California Mode som vevar ner allt rutor på bilen.

Lansering runt hörnet

De första bilarna kommer att nå kunder senare i år, primärt i elbilslandet Norge. Både Danmark och Norge toppar bokningsstatistiken medan Storbritannien ligger på en tredje plats.

Fisker vill även penetrera den tyska marknaden, något som är svårt "eftersom tyskar älskar att köpa tyska bilar".

Försäljningen sker direkt via Fisker och kunderna och det finns inga återförsäljare i vägen.

"När det gäller elbilar är folk betydligt mer benägna att testa nya märken och vi är nog det första realistiska alternativet till en viss amerikansk biltillverkare." Enligt Fisker måste bilar blir mer och mer miljövänliga, annars väntar en framtid utan bilar.

Med tanke på mängden förhandsbokningar, det minst sagt konkurrenskraftiga priset och filosofin bakom har Fisker det som krävs för att bli riktigt stora.

Priserna börjar på skrivande stund runt 400000 SEK och för det får du en framhjulsdreven Fisker Ocean med 40 mils räckvidd.



Fisker Ocean kommer finnas i en rad olika utföranden. Samtliga värnar om miljön.

7. Superbilstillverkarna får släppa ut avgaser ett tag till.

Publicerat 2022-07-04 kl 15:32 (uppdaterad 2022-07-04 kl 15:37). Text **Magnus Kvandal**.

Särskilda undantaget förlängs.



Märken som Ferrari, Lamborghini och McLaren behåller sina individuella utsläppsmål i ytterligare sex år.

Europas superbilstillverkare får några år till på sig att ställa om till fossilfria drivlinor. Det står klart efter att EU beslutat att förlänga undantagsreglerna för lågvolymsstillverkare till 2035.

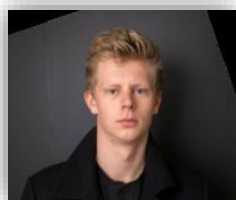
Märken som säljer färre än 10000 personbilar eller 22000 yrkesfordon per år har sedan länge klarat sig undan EU:s tak för genomsnittliga CO2-utsläpp genom att ha särskilda regler som låter dem sätta individuella utsläppsmål.

De nuvarande undantagen var satta att löpa ut år 2029, men kommer nu att gälla i ytterligare sex år.

[Enligt Automotive News](#) ses förlängningen som en eftergift till Italien, hemland för flera stora sportbilmärken.

EU:s miljöministrar beslutade på tisdagen i förra veckan, efter långa förhandlingar, att stadfästa EU-parlamentets tidigare beslut om att kräva att alla bilar som säljs inom EU måste vara utsläppsfria efter år 2035.

Det kan innebära slutet för bilar med förbränningsmotorer inom unionen – ett problem för superbilstillverkare vars motorer utgör själva kärnan i bilarna de säljer.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Miljöministrarna överens: Förbud nya bensin- och dieselmilar.



Förbud mot nya förbränningsbilar allt närmare.



Hård kritik mot bensin- och dieselförbudet.



Klart: EU går vidare med bensin- och dieselförbud.

8. Mazda lanserar en stor, ny dieselmotor.

Publicerat 05/07/2022 av Karl Cajmatz.

I stället för downsizing: "right sizing".



Elektrifiering och downsizing har nu varit på tapeten en tid. Men till vilken nytta är effektiviseringsgrepp om de bara visar sig i labbmiljö? Det frågade sig Mazda, och kom fram till att vad de kallar "right sizing" också kan vara ett tillvägagångssätt.

Som motoralternativ till stadsjeepen CX-60, som lanseras i form av märkets första laddhybrid, har Mazda också tagit fram en ny, ganska rejäl, rak dieselsexa. Tanken är att även kunder som saknar möjlighet att ladda hemma (en förutsättning för att laddhybridsekvationen ska gå ihop) också ska kunna njuta av ett effektivt billiv.

Den här motorn baseras på 2,2-litersmotorn i Skyactiv-D-familjen, multiplicerad med 1,5. Det innebär turboladdning och en slagvolym på 3,3 liter. Maxeffekten ligger på 254 hästkrafter och vridmomentet på 550 newtonmeter.

Även om motorn inte är avsedd för någon renodlad hybridtillämpning får den hjälp av ett mildhybridsystem i CX-60. Ihop med Skyactiv-teknologins avancerade förbränningsteknik resulterar det i en WLTP-förbrukning på ynka 5,3 liter per 100 kilometer.

Struntar man i förbrukningen kan man avverka 0-100 knyck på 7,4 sekunder och nå en toppfart på 219 kilometer i timmen. Man kan också roa sig med att dra släp som får väga upp till två och ett halvt ton.

I Sverige kommer Mazda CX-60 med den sexcylindriga dieselmotorn endast att erbjudas med en 8-stegad automatlåda och fyrhjulsdraft, som kan skicka upp till 50 procent av kraften till framaxeln. Givet att motorn inte ska väga mycket mer än sin fyrcylindriga släkting, och att CX-60 i grunden är bakhjulsdriven, kan det till och med hända att den blir underhållande att köra.



Sammantaget låter det onekligen som ett attraktivt paket. Frågan är bara om en diesel-SUV fortfarande kan hävda sig när bränslet kostar över 25 spänn per liter, och de första tre åren omfattas av en nästan fördubblad fordonsskatt. Med tiden kanske politikerna börjar betrakta "right sizing" med mer blida ögon.



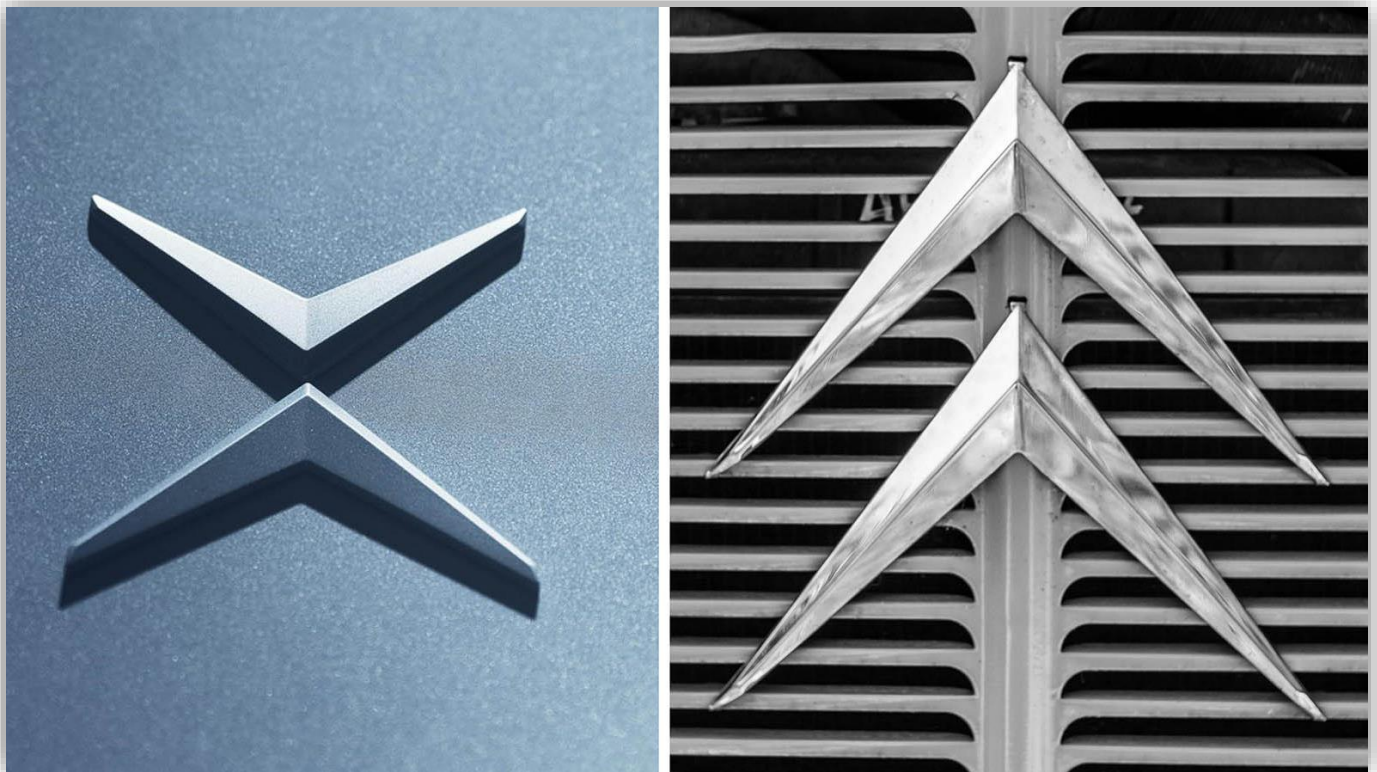
Karl Cajmatz

9. Citroën till ny attack: Vill förbjuda Polestars logga i hela Europa.

PUBLICERAT 05/07/2022.

AV MATHS NILSSON.

Citroën trappar upp sin juridiska strid mot Polestar. Nu vill Citroën förbjuda Polestars logotyp i hela Europa via en stämning till företagsdomstolen i Bryssel. Sedan tidigare är Polestar förbjudet i Frankrike.



En juridisk strid rasar sedan flera år tillbaka mellan Polestar och Citroën. Sedan knappt två år tillbaka är Polestars logotyp förbjuden i Frankrike, efter att Citroën vunnit en stämning fransk domstol för att Polestars logotyp påstås likna Citroëns. Tvisten har fört med sig att Polestars bilar inte säljs alls i Frankrike och att hemsidorna är spärrade.

Nu trappar Citroën upp striden mot Polestar och har lämnat in ett föreläggande till den fransktalande företagsdomstolen i Bryssel. Kravet är nu att Polestars logotyp ska förbjudas i hela Europa, uppger uppger affärstidningen [L'Echo](#). Citroën företräds av advokat Tanguy de Haan (Nauta Dutilh) medan Polestars ombud är Emanuel Cornu (Simont Braun).

Tvisten mellan Citroën och Polestar har pågått ända sedan september 2017. Citroën uppmanade då Polestar att sluta använda sin logotyp eftersom de ansåg att den hade för stora likheter med de klassiska pilarna som utgör Citroëns logotyp. Polestar å sin sida hävdade att det inte fanns någon likhet och att de tänkte fortsätta använda sin logotyp.

Citroën stämde då Polestar för varumärkesintrång, illojal konkurrens och parasitism i fransk domstol. Polestar anförde att deras logotyp föreställde en polstjärna och att de till skillnad från Citroën tillverkar avancerade elektriska fordon.

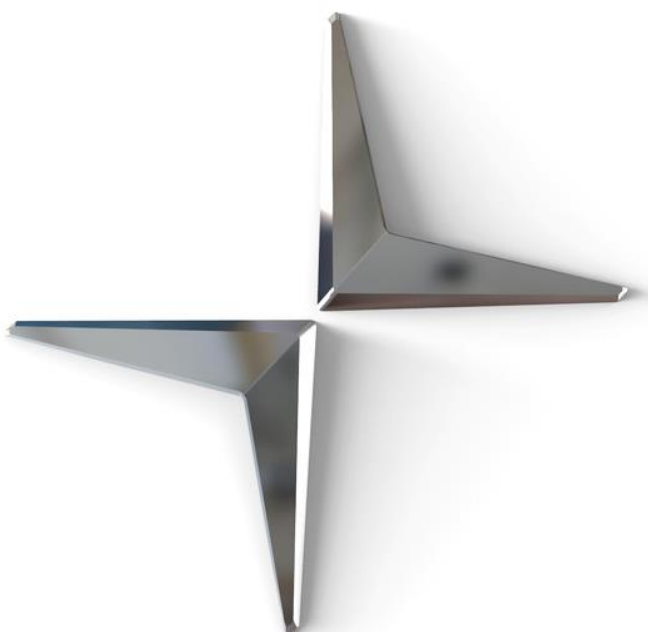


Citroën anser att deras klassiska pilar även ingår i Polestars logotyp.

Trots att domarna ansåg att de visuella och intellektuella likheterna var små gick domarna på Citroëns linje. Polestar dömdes att sluta använda logotypen i Frankrike och 150 000 euro i skadestånd till Citroën för varumärkesintrång. Citroën har även väckt talan i EU:s immateriella äganderättsbyrå EUIPO och fått avslag två gånger. Efter det har de överklagat till EU-domstolen som ännu inte avgjort tvisten.

I den nya stämningen i domstolen i Bryssel kräver Citroën att Polestars logotyp förbjuds i hela EU. I september ska fallet upp i domstolen, enligt L’Echo. Carup har sökt Polestar för en kommentar. Tidigare har vd Thomas Ingenlath gått till motattack och sagt följande:

– För att vara ärlig känner jag att min ära är attackerad. Jag har arbetat med varumärken och design hela mitt liv och jag föreställer mig också att jag har bevisat på 25 år att ingenting är längre ifrån mig än att kopiera andra. Vi byggde upp Polestar-varumärket med så mycket omsorg och uppmärksamhet på detaljer, och om det bara hade varit vagt märkbart att den stiliserade Polestar-stjärnan hade något att göra med Citroën-romberna eller DS-bokstäverna skulle jag direkt ha stoppat det, [har han sagt till Ntv.](#)

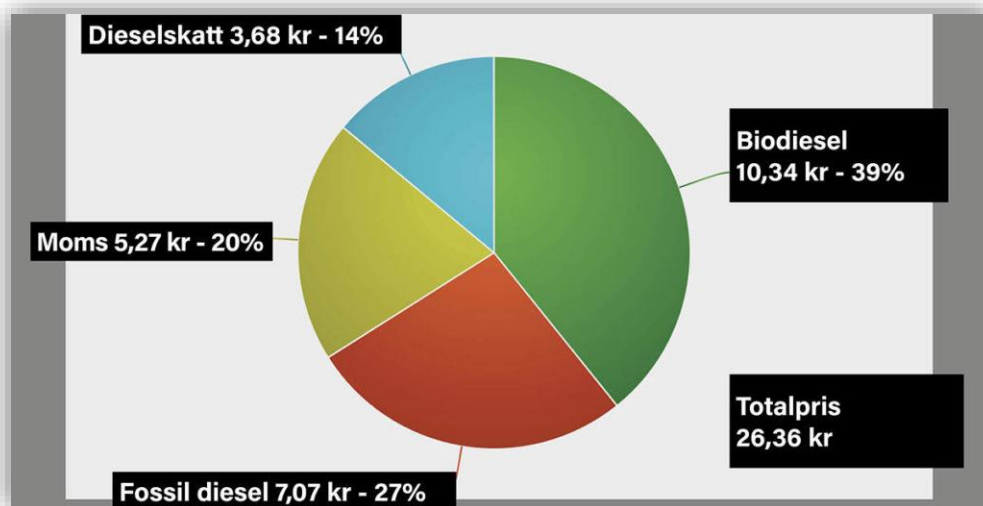


Polestar har tidigare anfört att deras logotyp föreställer en polstjärna och inte har något med Citroën att göra.

10. Var går pengarna för en liter diesel? Så fördelas 26,36 kronor.

PUBLICERAT 04/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Dieseln höjdes nu igen och kostar 26,36 kronor per liter. Men var går egentligen pengarna för en liter diesel i Sverige? Carup har kartlagt de dyra dropparna – resultatet kanske förvånar.



Den största kostnaden av en liter diesel går till biodiesel. Skatt och moms är just nu cirka en tredjedel. Beräkningarna har gjorts enligt gällande skattesatser och bränslebolagens listpriser för diesel och HVO.

På måndagen höjdes en liter diesel med 75 öre till 26,36 kronor. Det är en bit från rekordnivån, men ändå en nivå som är smärtsam för de flesta. Trots att Sverige nyligen sänkte skatten med 1,80 kronor per liter är dieseln historiskt sett rekorddyr. Det höga priset har dessutom bidragit till att inflationen i Sverige skenar och ger oss högre priser på mat och andra varor.

Men var tar egentligen pengarna vägen när du tankar en liter diesel? Den största kostnadsposten är inte längre skatten. Carup har kartlagt exakt vad kostnaderna består av för en liter diesel. Sverige har den tredje dyraste dieseln i världen, och orsaken är inte våra skatter, då de tillfälligt sänkts fram till 1 oktober. Istället är det den så kallade reduktionsplikten som gjort dieseln i Sverige dyrare än i de flesta andra länder.

Så fördelas pengarna från en liter diesel

I Sverige ska dieseln koldioxidreduceras med 30,5 procent, vilket i praktiken innebär att 40 procent av dieseln består av biobränslen. I huvudsak är det HVO och Fame som blandas i svensk diesel. En liter fossil diesel kostar under 12 kronor utan skatt, medan råvarupriset för biodiesel ligger på nästan 26 kronor per liter. För en liter diesel kostar biobränslet 10,34 kronor. Det innebär att vi betalar cirka 5,60 kronor extra för biodieseln. [Nyligen lade Moderaterna ett vallöfte](#) om att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå, vilket skulle kunna sänka priset med 5 kronor per liter, men samtidigt öka de svenska CO2-utsläppen kraftigt.

11. Scimitar -det vassa svärdet från Tamworth.

Publicerat 2022-07-05 kl 7:00 (uppdaterad 2022-07-05 kl 9:55). Text **Mårten Carlsson**.

Reliant kända för sina trehjulingar ville ge sig in i den fyrhjuliga delen av branschen med en bil som egentligen skulle blivit en Daimler.



Reliant Scimitar GTE SE6a 1976–80.

Reliant hade tjuvstartat lite med fyrhjuliga bilar 1961 med Sabre - utvecklad tillsammans med Autocars i Israel.

På Londons motorshow 1962 visade David Ogle upp en prototyp baserad på Daimler SP250 men Daimler nappade inte på den. Istället kom Reliants Ray Wiggin och studerade den närmare. Han tog fram måttbandet och det visade sig att den skulle i princip kunna passa på Sabres chassi.

Man förhandlade fram licenser från Ogle Design och 1964 kunde man visa upp den nya Reliantcoupén som döptes till Scimitar. Liksom Sabre ett namn på ett slags svärd.

Reliant Scimitar GT/SE4 hade en sexa på 2,6 liter från Ford Zodiac och glasfiberkaross. David Ogle hade inte chans att se den färdiga bilen då han hade omkommit i en bilolycka 1962.

Fast Scimitar var ingen modell som flög ut ur försäljningshallarna - fram till 1970 gjordes drygt 1000 stycken av coupén. Enda stora förändringen var att 1966 kom Fords V6-motor och då fick bilen mer adekvata prestanda. Med den motorn borde man kunde göra en lite roligare mer modern bil för det stundade sjuttioalet - en trendig sportkombi kanske?



Reliant Scimitar GT SE4 1964–66.



Reliant Scimitar GTE (SE5) 1968–71.

Det blev David Ogles efterträdare på Ogle Design Tom Karen som kom fram med den nya designen för Scimitar. Det blev tummen upp och mindre än ett år senare visades Scimitar SE5 upp på Earls Court 1968.

Undertill gick man tillväga på samma sätt som S4:an - ett boxat stålchassi med Ford V6:an i nosen. För att få till det extra bra tog man hjälp av John Crosthwaite - känd som konstruktör av racerbilar och även som förare. En annan uppdatering jämfört med föregångaren var en rullbåge i i taket. Glasfiberkarossen var lite vek vid rundslagning.

Det var en bil i rätt tid som stod på podiet 1968. En trendig sportkombi där bakluckan var ett helt glasparti - på samma sätt som Volvo 1800ES - fast den låg ännu ett par år i framtiden. Treliters V6:an räckte till att driva upp bilen i närmare 200km/h.

Prislappen på den nya Scimitar GTE hamnade på runt 1750 pund vilket på den tiden var i paritet med en Rover 3500.

Det blev en stor succé och bra PR blev det när prinsessan Anne fick en Scimitar GTE i 20-årspresent. Hon tyckte så mycket om den att hon kom att äga hela åtta stycken genom åren.



Reliant Scimitar (SE5a) 1972.

Första serien SE5 gjordes i 4311 exemplar fram till och med 1972 - serie SE5a gjordes det hela 5105 av fram till och med 1975. Sen var det dags för en liten uppdatering.



Reliant Scimitar GTE (SE6) 1976.

Nya Scimitar GTE serie SE6 kom 1975 och nu blev den både längre och bredare. Främst så man skulle ha en sportslig chans att ta sig in i baksätet. Nya modernare kofångare och lampor fram och bak ingick i uppdateringen. På motorsidan hände inte mycket, den beprövade Essex V6:an på 135 hästkrafter hängde kvar.



Reliant Scimitar GTC (SE8) 1980–86.

Nästa uppdatering till SE6A kom 1980 då tillkom bättre bromsar och hjulupphängningar samt lite detaljer i exteriören ändrades. Och nu kom Scimitar som cabriolet - GTC.

Men på åttiotalet gjorde cabrioleten comeback på bred front och Reliant fick hård konkurrens. Den kostade mer än både Golf och Ford Escort cabrioleterna. Trots det såldes ändå 442 stycken fram till 1986 då Scimitar lades ner.

Den hängde med så länge som till 1986 alltså och det skapade ett problem - motorerna tog slut. Den brittiska Essexmotorn fasades ut och de sista åren fick Reliant hålla tillgodo med den tyska 2,8-liters Kölnsexan.



Totalt gjordes 4827 Scimitar GTE ur serierna SE6, SE6A och SE6B - plus de 442 GTC cabrioleterna.

Sen avlöstes den gamla modellen av helt nya Scimitar SS1 - men det är en helt annan bil och en helt annan historia.



Fast som så ofta med klassiska brittiska bilmodeller så brukar en nedläggning inte alltid innebära slutet.

1989 kom en ny Scimitar GTE - fast inte från Reliant utan ett företag som hette Middlebridge. Dom hade köpt upp rättigheterna redan 1987.

Middlebridge huserade i Beeston, Nottingham och här skulle man göra 300 Scimitars, GTE och cabrioletter om året - men det tog ett snöplig slut alldeles för tidigt.

Den nya Scimitaren fick en toppmodern 2,9 liters insprutningsmotor från Ford Scorpio och gick nu att få med femväxlad låda eller automat. Chassit fick en kraftig översyn med nya upphängningar och krängningshämmare. På komfortsidan försågs den med elstyrda speglar och centrallås. 15 tumsfälgar med lågprofildäck var också nytt

Men redan 1990 gick Middlebridge i putten efter 77 bilar hade gjorts.



Mårten Carlsson

12. Klassiskt bilmärke: Matra.

Publicerat 19 oktober 2010.

Blått är Frankrikes racingfärg, vilket nästan in absurdum visats av otaliga Bugatti-bilar av mer eller mindre sportigt slag. Denna kulör har naturligt nog också prytt andra märken än Bugatti, som till exempel Amilcar, Peugeot och Matra, det senare föremål för dagens uppmärksamhet.



Matra Sports Jet 6 1966.

De som var lyckliga nog att bevista 1960-talets 24-timmarslopp vid Le Mans fick vila ögonen på fräsiga räserbilar av märket Matra och de fick trumhinnorna smekta av ljuv motor-musik fabriqué en France.

Yep, Matra är ett äktfranskt märke som dock inte blivit mest berömt för sina bilar utan för sina engagemang i rymd- och vapenindustrierna.

Dock, i denna publikation behandlar vi sällan rena rymd- och racingföreteelser; sån tur då att Matra från bilstarten 1965 också kunde uppvisa en civil sida av bilverksamheten! I slutet av 1964 hade Matra blivit ägare till resterna av ett annat franskt märke, nämligen René Bonnet.

Med denna utgångspunkt tog man sig an världen, vilket i det här fallet bland annat innebar långdistanstävlingar. Tajmingen var förstås olycklig för just de här åren utkämpades de hårda striderna mellan Ford GT40 och Porsche 917.

Matras racingaktiviteter kom litet i skymundan, men 1972, 73 och 74 totalsegrade Matra-bilar i det franska 24-timmarsloppet. Nationens lycka kände inga gränser!



Matra Bagheera 1973–1980.

Vackert skulpterad

Men åter till Matra-bilar för allmänt bruk. Dessa vagnar var givetvis sportiga men hade ganska enkla mekaniska förutsättningar. Matras första landsvägsvagnar var inget eget påhitt utan en direkt fortsättning på René Bonnets sportbilstillverkning.

Nåväl, nästan alla nya märken finner en entusiastisk importör och så var det här också. Svensk generalagent blev omkring 1968 Robert Josephson Bil AB i Norrtälje.

I sin första reklambroschyr beskrev man bilen så här: "MATRA-Renault är en extrem sportbil som på den europeiska kontinenten har tävlat och vunnit allt som går att vinna med såväl Ford- som Renaultmotorer.

Vagnen är tvåsitsig och med en viktfördelning som är så nära idealet som möjligt, 365 kg bak och 385 kg fram.

I Sverige tänkte man sig att sälja två modeller, Jet 5 och Jet 6 (fast fabriken stavade namnet Djet). 23000-kronorsmodellen hade en 70-hästars 1100-kubikare medan motorn i Gordini-versionen var på 1250 cc och gav 105 hästar.

Matra Djet klassades som mittmotorbil och såg inte alls tokig ut med sin vackert skulpterade glasfiberkaross med jättestor bakruta under vilken man stuvade långfärdsbagaget.



Visst är den ful! Matra M 530 hade Ford V4-motor och var utseendet till trots firsitsig. Extra märkligt då motorn, som i de andra sportcoupéerna från Matra, är placerad framför bakaxeln. Höga poäng i förpackningskonst.

1967 lanserades en version med tysk Ford V4-motor på 1,7 liter. Året därpå försvann Djet och Matra-köparna hänvisades till en sällsynt kantig modell, som kallades 630.

Något år senare tog Simca över Matras sportbilstillverkning – snart var det lika förvirrat kring de här bilarna som mot slutet av BMC/BLMC/Leyland-epoken i England.

Simca-sambandet innebar också att Matra blev en del av Chrysler, som ju vid denna tid hade flera franska intressen.



En sentida ättling till Djet 5, nämligen Matra Simca Bagheera. En knubbig typ med moderna popuplyktor och det unika draget med tre stolar i bredd! Motorn hittade man på en undanskymd plats strax framför bakaxeln. Modellen vann ett designpris när den var ny 1973.

Tre säten fram

1973 kom en litet annorlunda coupémodell kallad Bagheera. Den hade popupstrålkastare och en småtrind glasfiberkaross som gav plats för tre säten fram! Matra Simca Bagheera var dess fullständiga namn och den fick ett och annat designpris.



Vid en snabbtitt kan man lätt tro att detta är en Range-Rover, men icke! Det är en Matra Simca Rancho från 1977. Tidstypiskt mycket plast, fräna strålkastare vid vindrutestolparna och trots enbart framhjulsdrift tämligen terrängduglig.

Ännu en annorlunda modell var Matra Simca Rancho, som liknade en liten Range-Rover men var mycket plastigare.

Bilen var frakhjulsdriven och inte hälften så terrängduglig som den såg ut att vara. Fast visst var det en lyckad designövning, och modellen byggdes i ganska många år. Fast det är klart att visst var den mer en Simca än en Matra.



1979 bytte Simca namn till Talbot, ett klassiskt franskt märke, och i samma veva kom en ersättare till Bagheera.

Den kallades Murena och hade också plats för tre där fram men såg likväl klart sportig ut. Matras ingenjörer var vana att tänka framåt, uppåt, annorlunda och vips hade de konstruerat någonting alldeles annorlunda, nämligen en bil i så kallad one-box-design.

Den bilen blev Renault Espace! Valet av namn måste ha varit självklart ty Espace betyder rymd, det vill säga sånt som Matra-folket så länge sysslat med!

Espace-modellen byggdes i många år, hela tiden hos Matra, vars personal också fortsatte med andra bilprojekt, bland annat det som blev Renault Avantime.



Matra MS670B 1973–74.

13. Den tjeckiska Minor.

Publicerat 2022-07-06 kl 7:10. Text **Mårten Carlsson**.

I England kom Morris Minor, Frankrike Renault 4cv, I Tyskland började man bygga Volkswagen. I Tjeckoslovakien insåg man att en enkel, billig folkbil - det var vad man skulle satsa på. Skulle Aero Minor kunna ta upp kampen med sina fränder i väst?



FILM: <https://youtu.be/MyEwEKZ7LKY>.

Det fanns redan en Aero i Tjeckoslovakien före kriget, men den har ingen koppling till Aero Minor, som var mer besläktad med Jawa.

Redan under krigsåren byggde man ett par prototyper i hemlighet, som våghalsigt nog provkördes på vägarna runt Prag under näsan på den tyska ockupationsmakten.

Föregångaren till bilen var Jawa 700 som i sin tur var gjord efter licens från DKW. Så när den nya Aero Minorn hade primär hösten 1946 satt det en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 20 hästar i nosen. Den var kopplad till en fyrväxlad låda som sköttes med rattspak. Karossen var av stål på en trästomme, designad av Zdenek Kjeval, och mätte knappt fyra meter på längdes och 142 centimeter på bredden, tjänstevikten låg på 690 kilo.

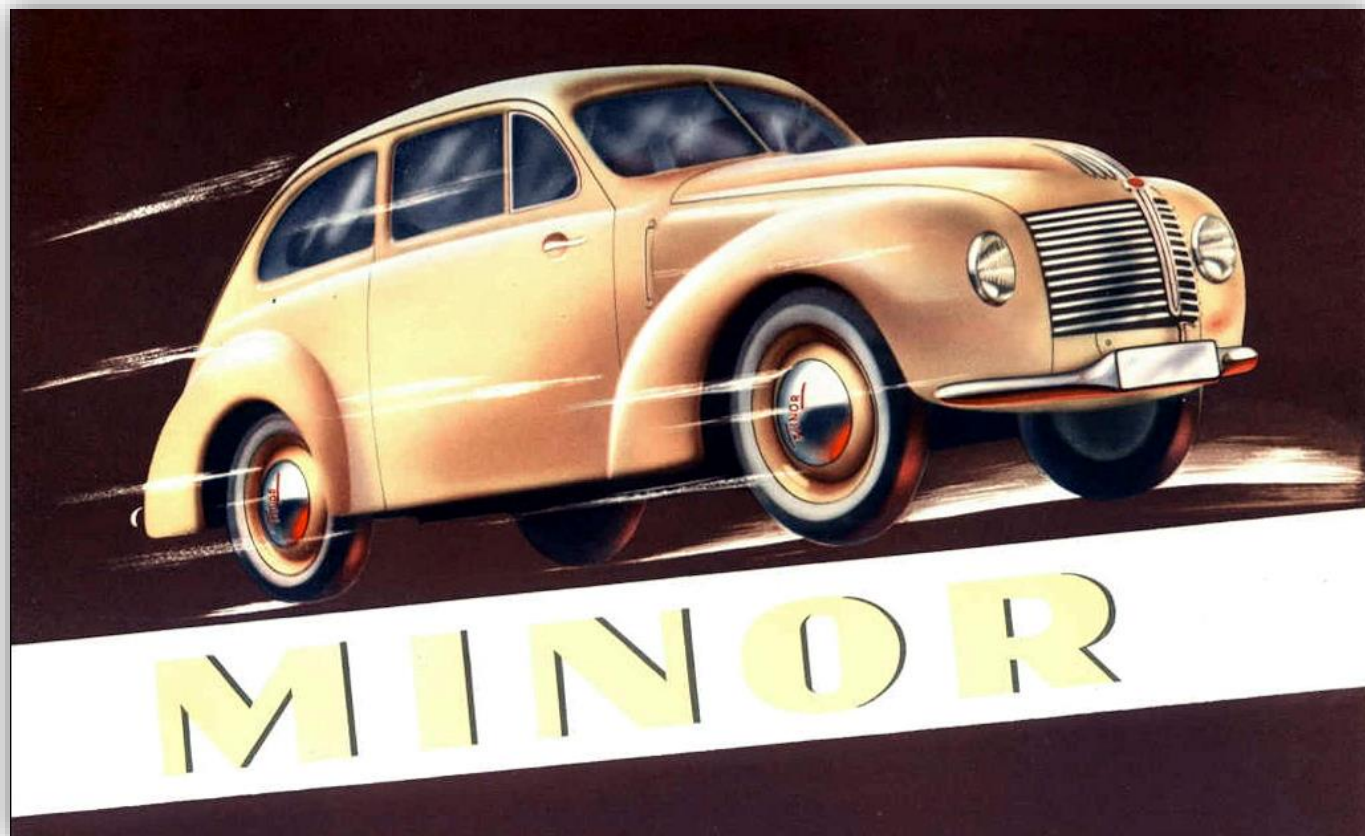
Tillverkningen var lite komplicerad. Motorn konstruerades hos Jawa men byggdes tillsammans med chassit hos Walter, karosser och montering gjordes hos Letov. Försäljningen sköttes genom en statlig motorinköpsorganisation med det klatchiga namnet UP20.

Men i Tjeckoslovakien fanns ingen fri konkurrens, det var politiken som styrde allt. Så från politiskt håll tog man beslutet att Jawa skulle enbart hålla sig till att bygga motorcyklar istället. Då, 1951 hade man redan tagit fram en ersättare för Minorn, det var en större bil med modern pontonkaross och bakhjulsdrift. Den prototypen sände staten till AZNP i Mlada Boleslav där den lite senare blev Skoda 1200.



Var Aero Minor en flopp då? Nej, tekniskt sett inte, en 20 hästars tvåtaktare låter inte mycket att skryta med men tittar man på konkurrenterna så var det rätt jämspelt. Renault 4CV hade 17 hästar och lite mindre vikt, Morris Minor tyngre bil med 27 hästkrafter. Saab 92 hade 25 hästkrafter.

Den var också den första bilen från det nya Östeuropa att gå på export i större skala, drygt hälften av de ungefär 14000 bilarna som hann göras fram till 1951 gick utomlands. Största exportlandet var faktiskt Sverige, här såldes över 2000 av dem, med Nederländerna som god tvåa med drygt 1.300 bilar.



Minor 1949



Aero Minor Sport.

FILM: <https://youtu.be/Z3Em6UJZhpM>.

14. Charles Leclerc vann Österrike GP.

PUBLICERAT: 2022-07-10 kl 16.41, UPPDATERAD: 2022-07-10 17.14 av Anna Andersson.

Charles Leclerc längtade efter en revansch. Han fick den på Max Verstappens hemmabana. Herregud jag var riktigt rädd där, säger Charles Leclerc efter segern.



FILMER: <https://www.aftonbladet.se/a/8QnWrA>.
<https://twitter.com/i/status/1546139618768474112>.

Max Verstappen, Red Bull, hade pole position, men han hade inte farten. Istället var det Ferrari som var snabbast och Charles Leclerc körde om Verstappen på banan vid tre olika tillfällen under Österrike GP.

Det gav honom segern, men Ferrari hade häng på så mycket mer. Stallet var på väg mot en dubbelseger när Carlos Sainz jagade i kapp Max Verstappen – men då gick Sainz bil sönder och började brinna. Det var [dramatiska bilder](#) när lågorna slog ur bilen, samtidigt som Sainz försökte ta sig ur den.

– Jag saknar ord. Det finns inget att säga, sa en bedrövad Sainz till Sky.

Den virtuella säkerhetsbilen kom ut på banan, vilket gjorde att både Leclerc och Verstappen dök in i depå och tog nya däck. Leclerc, som ledde loppet, var klar först och behöll positionen, men fick snart stora problem med sin gaspedalen.

- Det var oerhört svårt i slutet av loppet, säger Leclerc när han intervjuvas efter målgång.
- Jag hade problem med gaspedalen, i de långsamma kurvorna så stannade den på mellan 20 och på 30 procent och det var oerhört tufft för mig under de avslutande varven.

Leclerc vann Österrike GP efter dramatik

Trots det lyckades han hantera pressen från Verstappen och vinna Österrike GP.

- Det behövde jag verkligen. Det behövde Ferrari verkligen. De senaste fem loppen har varit otroligt tuffa, säger Leclerc efter Ferraris första seger i Österrike sedan 2003.
- Jag är väldigt glad över den här segern.

Charles Leclerc har inte vunnit ett enda lopp sedan Australien GP i april och den Ferrari som såg så bra ut under inledningen av säsongen har haft problem med tillförlitligheten samtidigt som strategin inte har varit helt perfekt.

Det har gjort att Red Bulls Max Verstappen har tagit över kommandot i VM-sammandraget. Därför hade Ferrari verkligen behövt en dubbelseger i Österrike - men istället för att en säker avslutning bröt Carlos Sainz vilket gjorde att Leclerc nu är 38 poäng efter Verstappen i VM-sammandraget.

I Österrike fortsatte även Mercedes att visa att teamet är på väg tillbaka. Lewis Hamilton, Mercedes slutade trea och hans teamkollega George Russel slutade fyra. Esteban Ocon var femma i mål och Mick Schumacher, Haas, tog poäng för andra racet i rad när han var sexa.

Nu återstår två lopp innan F1 går på sommarlov den 1 augusti och fabrikerna stängs under två veckor.

SLUT