



*Lotus Europa Special (Type 74) 1973.*

1. Vi kör Chevrolet Corvette C8.
2. Alrik kör: Tesla Model Y mot Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq.
3. GM:s center ska ge billiga batterier med lång räckvidd.
4. Satsar på självkörande minibussar.
5. Välj rätt vinterdäck!
6. Olagliga däck når svenska konsumenter.
7. Priset på bensinen kan stiga mycket mer.
8. Efter höjda bensinpriser så öppnar Ygeman för kompensation.
9. Tanka HVO100 i dieselbilen: Detta ska du tänka på.
10. Palmolja och PFAD i nästan hälften av all HVO-diesel.
11. Granskning som avslöjar "fossil HVO-diesel" väcker frågor.
12. Varför inte HVO-bränsle?
13. Varnar för "smutsig" HVO-diesel med palmolja.
14. Klart: E85 och HVO blir skattebefriat även under 2021.
15. Körde 236 km/h: Polisen tog hans nya Lamborghini.
16. Elon Musks vilda fest i Teslas nya Berlinfabrik.
17. Ristimaa vann racet om Nordic Trophy 2021.
18. BMW R18C.
19. Mazda RX-7.
20. Murenan från Matra.
21. Så här slog Bugatti hastighetsrekordet.
22. Koenigsegg slår rekord på Knutstorp.



## 1. Provrappport: Vi kör Chevrolet Corvette C8 – "jag hoppade till i förarstolen".

Av Redaktionen, Publicerad 2021-10-16, 09:30.

Testchef Mikael Johnsson är i Tyskland och kör Chevrolet Corvette C8 som nu gör sin entré i Europa med extra avgasrening.



### Hej Mikael, var är du någonstans?

Jag har ett stopp på en vingård tolv mil utanför Frankfurts flygplats i rak östlig riktning. Vi ska utöver de europeiska Corvette-representanterna snart få höra lite mer om utvecklandet av bilen på Nürburgring från en av de amerikanska prestanda-ansvariga som är med på länk från USA. Med möjlighet att ställa frågor – bra!

Bakom mig ser jag en komplett station för att på nämnda bana köra bilen jag kört hit också i digital form. Får se om jag hinner det, vore kul.

### Vad är nytt med Corvette?

"Allt" är nytt på den nya C8:an [jämfört med föregångaren C7](#). Det blir lätt så när man gör om en frontmotorbil till mittmotorbil. Men okej, vi har publicerat [ett test av en grå bil tidigare](#). Det var ett exemplar med USA-specifikation som var på gästbesök. Först nu är Europaversionen här. Med partikelfilter.

### Partikelfilter, då kan den väl inte låta så vidare värst längre?

Ha! Spekulanterna behöver inte vara oroliga kan jag säga. Vid första ordentliga accelerationen hoppade jag verkligen till i förarstolen – i det "tystaste" läget ... En sugmotor har här sina fördelar.

Även designen och bilen i sig verkar väcka en del uppståndelse när man kommer, kan tilläggas.



*Testchef Mikael Johnsson  
provsitter nya Chevrolet Corvette Stingray.*

**Har oelektrifierade sportbilar som Chevrolet Corvette Stingray en plats idag?**

Det är en bra fråga som allt fler ställer sig. Jag ska försöka svara på den i tidningsartikeln. En sådan här dag tycker och hoppas man ju det. Men ...

*Mikael Johnssons artikel om Europaversionen av Chevrolet Corvette Stingray läser du i ett kommande nummer av auto, motor & sport samt även här på sajten inom kort.*



*Även några pressbilar med fast tak fanns tillgängliga,  
men "MJ" valde att köra cabrioleten.*



## 2. Alrik kör: Tesla Model Y mot Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq.

Av Redaktionen.

Publicerad 2021-10-16, 09:45, uppdaterad 2021-10-16, 11:11.

Alrik ställer nya Tesla Model Y mot Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq 80.



**FILM:** <https://youtu.be/FB0ly3ngJJY>.

**Kampen mellan elektrifierade suvar** blev ännu hårdare när Tesla Model Y äntligen kom till Sverige – från Kina. Här är den första jämförelsen mellan de tre just nu största elbillstillverkarna, som råkar komma från tre olika kontinenter.

Skoda representerar Europa och VAG-koncernen. Anledningen till att vi har med en Skoda Enyaq och inte VW ID.4 är att Enyaq segrade i vårt stora test mot ID.4 och Audi Q4 e-tron.

**Hyundai visar att Sydkorea** ligger långt fram när det gäller elbilsteknik, med bland annat supersnabb laddning, medan amerikanska Tesla som vanligt gör saker på sitt eget vis, med körglädje i fokus.

Vi kommer att svara på frågor som; vilken bil ger bäst ekonomi, största bagageutrymme, bästa baksäte, mest körglädje, högst markfrigång, snabbast laddning, längst räckvidd, finast kvalitetskänsla, bäst komfort – och så vidare!

**Kort sagt**, vilken eldriven familjebil som du borde köpa – utifrån dina krav.

### 3. GM:s center ska ge billiga batterier med lång räckvidd.

Av John Edgren.

2021-10-11 13:26.

Den nya anläggningen ska bland annat utveckla litiummetallbatterier med fast elektrolyt. GM siktar på en mycket hög energitäthet – och att kunna kapa dagens priser med 60 procent.



Med hjälp av LG Energy Solutions tog GM fram sin Ultium-cell, och nu byggs fabriker i Ohio och Tennessee för produktionen av litiumjonbatterierna. De har en hög energitäthet och tar upp mindre plats i fordonen, men för att säkra koncernens position måste nästa Ultium-generation prestera ännu bättre.

Läs mer: [Hur ska framtidens batterihopp solid state återvinnas?](#)

Vid General Motors Global Technical Centre i Warren, Michigan, utvecklas bland annat framtidens batterier – men nu ska området få en ny anläggning där biltillverkaren hoppas kunna ta fram batterier vars prestanda innebär ett konkret tekniskt genombrott.

Wallace Battery Cell Innovation Center får inledningsvis en yta på nära 28 000 kvadratmeter, men GM räknar med en expansion av lokalerna över tid. Bygget har inletts och centret ska stå klart redan i mitten nästa år. Det skriver GM i sitt [pressmeddelande](#).

## Batterier med energitäthet på 1 200 Wh per liter

Ambitionen är att anläggningen ska kunna ta fram batterier med en energitäthet på 1 200 Wh per liter. Det kan ställas mot att batterier för elbilar typiskt ligger på 670 Wh/l, [enligt University of Washington](#). Det ger elbilar med en ökad räckvidd – samtidigt tror GM att de kan sänka kostnaderna med 60 procent.

Centret kommer bland annat att jobba med kisel- samt litiummetallbatterier och fast elektrolyt, med möjlighet att skapa storskaliga prototyper för elbilar. Till detta kommer man att utveckla mer effektiva produktionsmetoder. GM räknar med att Wallace ska kunna presentera sina första litiummetall-prototyper under det sista kvartalet 2022.

**Läs mer: [De tar upp kampen om solid state-batterier – ger hopp om högre energitäthet](#)**

Så kallade solid state-batterier, det vill säga där elektrolyten är i fast fas, lockar med att de blir mindre och lättare än litiumjonbatterier, med en ökad livslängd samt en förbättrad säkerhet. Men det viktigaste är kanske en högre energitäthet. Litiummetallbatterier har metalliskt litium i anoden – det gör att laddkapaciteten i materialet blir omkring tio gånger högre jämfört med den grafit som litiumjonbatterier använder. [Läs mer om solid state-tekniken här](#).

## VW, Toyota och BMW satsar på fast elektrolyt

En rad biltillverkare satsar nu på litiummetallbatterier med fast elektrolyt, bland andra Volkswagen, Toyota, BMW, Hyundai och Daimler. Det finns dock en rad utmaningar kring att återvinna batteritypen – Martina Petranikova, docent på Chalmers, [har sammanställt dessa](#).

Men problemet ligger inte runt hörnet, för att skapa ett solid state-batteri som kan sättas i elbilar har visat sig vara en svår nöt att knäcka. Därför har sju brittiska organisationer gått samman för att samarbeta om en anläggning där man kan utveckla prototyper och ta fram kommersiellt gångbara tillverkningsmetoder av solid state-batterier. [Läs mer om samarbetet här](#).

## RELATERAD ARTIKEL:



**[Efter Daimlers investering – europeiskt batteriprojekt växer till 120 GWh.](#)**

#### 4. Satsar på självkörande minibussar.

Publicerat av Ulo Maasing. 8 OKTOBER 2021.

Det tyska storföretaget ZF, mest känd för sina växellådor, drivlinor och axlar, satsar nu på att bli en komplett leverantör av autonoma, självkörande, minibussar. Företaget erbjuder nu alla tjänster från en enda leverantör: projektering, genomförande, drift och underhåll samt service av autonoma system för persontransporter.



*Tyska ZF erbjuder nu kompletta system för trafik med autonoma minibussar.*

ZF har redan tidigare arbetat med produkter för autonoma, eldrivna minibussar. Men nu erbjuder man inte bara själva fordonen utan också alla nödvändiga kringtjänster för autonoma system för persontrafik.

Målgruppen för erbjudandet är städer och trafikföretag i städer. Redan idag kan de autonoma minibussarna lösa många akuta trafikproblem, menar ZF. Med de autonoma bussarna kan resenärer ta sig mellan sina målpunkter snabbare, samtidigt som antalet personbilar i trafik minskar och därmed också emissionerna. Till det kommer, framhåller ZF, att fordonen kan koppla samman landsbygd med stadscentra.

ZF pekar på att trafiken i världens städer enligt OECD svarar för 40 procent av de klimat-skadliga utsläppen från persontrafik. Till det kommer att antalet människor som bor i städer ökar mycket snabbt globalt. Förutom elektrifiering är intelligenta transportsystem nödvändiga för att städerna ska nå sina klimatmål och dessutom vara attraktiva att bo och vistas i.

Där kan, anser ZF, autonoma persontrafiksystem spela en viktig roll. Samtidigt behöver städer och trafikföretag stora kunskaper och resurser för att etablera autonoma persontrafiksystem. Det är där som ZF ser en ny marknad för sin helhetslösning: man tillhandahåller fordon, hjälper till att skapa linjenätet, installerar och driftsätter systemet samt svarar för underhåll och även reparationer om det behövs. Man kan också bidra med mjukvara till fleet management och även uppkoppling mot trafikinfrastrukturen som exempel trafikljus och hastighetsgränser.



**Ulo Maasing**

**Relaterade artiklar:**



**ZF satsar på självkörande minibussar.**



**Storföretag satsar på självkörande småbussar.**



**Unik elbuss lanseras av brittiskt företag.**



**Holländsk laddning av Nobinabussar.**





## 5. Välj rätt vinterdäck – åt dig!

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2021-10-08 kl 10:16.

**Vilka däck ska man välja? Vi reder ut!**



**Sommardäck är livsfarliga** på hala, kylda och snöiga vägar. Varje år ser man bilister som "kryper fram" i den första halkan och riskerar både liv och plåtskador. Redan under sju grader tappar sommardäcket prestanda på våta vägar.

Att byta till vinterdäck i god tid är alltså det absolut viktigaste. Men alltför många funderar nog inte så mycket på frågan som ofta kan vara viktigare att svara på än vilket märke man ska köpa: vilken typ av vinterdäck passar dig?

**Vinterdäck ska ha dubbar**, eller hur?

Det är fortfarande en majoritet av de nya vinterdäcken som har dubbar, trots att det förmodligen inte passar de flesta av Sveriges bilister. 2019 valde 54 procent nya dubbdäck, de nordiska dubbfria däcken tar marknaden med dryga 35 procent medan de dubbfria mellan-europeiska däcken har dryga tio procent.

**Den svåra filosofiska** frågan är om man ska välja däck efter det värsta scenariot eller efter det underlag som man mest kommer att köra på? Ska man vara maximalt säker när det är som värst, eller på det underlag som man mest kör på?

Dubbdäck är bäst på våta isiga vägar men samtidigt inte alls lika bra på torra och blöta asfaltsvägar. Till nackdelarna hör också att dubben oftast slits ner och lossnar, vilket betyder att däcken tappar mer grepp när de åldras. De sliter mer på vägarna, bullrar mer och ger en högre förbrukning.

**De nordiska dubbfria** däcken är i stort sett lika bra som dubbdäcken på klassiska vintervägar (utom på is), men är faktiskt sämre på asfalt där det mjuka gummit och det öppna mönstret ger lite sämre vägegenskaper.

De europeiska vinterdäcken är överlägsna på asfalt, men är klart sämre på is och snö. De är tystare än dubbdäcken, men oftast inte lika tysta som de nordiska dubbfria däcken, som har en mjukare gummiblandning.

**Så vad ska du välja**, förutom att du bör välja ett så kallat premiumdäck som i stort sett alltid är säkrare än lågprisdäck.

Analysera tabellen nedan och ta ett aktivt val!

#### Betyg: olika däck på olika väglag

|             | Dubbdäck   | Dubbfria nordiska | Dubbfria europeiska |
|-------------|------------|-------------------|---------------------|
| Våt is      | 5 stjärnor | 4 stjärnor        | 2 stjärnor          |
| Torr is     | 5 stjärnor | 5 stjärnor        | 2 stjärnor          |
| Hård snö    | 4 stjärnor | 4 stjärnor        | 3 stjärnor          |
| Mjuk snö    | 4 stjärnor | 5 stjärnor        | 3 stjärnor          |
| Våt asfalt  | 3 stjärnor | 2 stjärnor        | 5 stjärnor          |
| Torr asfalt | 4 stjärnor | 3 stjärnor        | 5 stjärnor          |

*Källa: Nokian Tyre*

#### Fakta: Det säger lagen om däck

**Lagen säger att** du ska ha vinterdäck från 1 december till 31 mars om det är vinterväglag. Vinterdäcken kan vara dubbade eller dubbfria. Det är tillåtet med dubbdäck mellan 1 oktober och 15 april om det ska bli eller redan är vinterväglag.

Dubbdäcken ska bytas till sommardäck senast den 15 april.

**Minimalt mönsterdjup** är enligt lag tre millimeter för vinterdäck och 1,6 för sommardäck. Rekommendationen brukar dock vara att byta i god tid innan dess – vid 5 millimeter för vinterdäck och vid 3 millimeter för sommardäck.



**Alrik Söderlind**



Peder: Sätt sommardäckspuckon i fängelse!



Förnuft & Känsla: 120 vintermil och däcktest med Porsche Taycan Turbo.



Intervju: Volvos däckexperter förklarar nya "Recharge-däcket".



Av med dubbdäcken – skifta hjul – följ våra billiga tips.

## 6. Olagliga däck när svenska konsumenter.

Av LINUS PRÖJTZ.

PUBLICERAD: 08 OKT 2021, KL 13:05.

Vid en av våra stickprovskontroller, vid inköp av dubbade vinterdäck, fick vi rena olagligheter skickade till oss. Men att hålla koll på vad som gäller regelmässigt är långt ifrån lätt och i vissa fall är det ännu svårare att hitta ansvarig importör – även för oss.



*Ett extremt dubbutstick innebär problem för dubben att sitta kvar i däck.  
Allra mest då, som på våra Goodride, dubbkroppen sticker upp.*

Det finns tydliga regelverk för hur långt dubbutstick ett dubbdäck får ha, hur många dubbar som är tillåtna samt vilken typ av dubbar som däckets ska ha när det är nytt. Men det finns två olika regelverk och vid en stickprovskontroll hamnar vi på Teknikens Värld mitt i smeten av olagliga däck. För stort antal dubbar i den ena däckmodellen och alldeles för långt dubbutstick i den andra modellen, vilket gör båda däckerna olagliga att användas på den svenska marknaden. Men ändå säljs de.

Inför årets vinterdäckstest råkade vi ut för något liknande, vilket vi [rapporterade](#) om i vintret. Dubbdäcket Delinte Winter WD-52 levererades med alldeles för långt dubbutstick och vi valde att plocka bort det ur testet.



*Däcket Maxtrek Trek 900 Ice hade för många dubbar vilket gör det olagligt.*

Enkelt uttryckt finns det ett gammalt regelverk och ett nytt. Det gamla regelverket säger att ett dubbdäck får ha max 50 dubbar per meter rullomkrets med ett maximalt dubbutstick på 1,2 millimeter när det är nytt. Denna gång har vi köpt in däck i dimension 205/55 R16, vilket har en rullomkrets på 1928 mm. Hur kan vi veta så exakt? Jo, varje dimension har en teoretisk rullomkrets som står angiven i STRO the Scandinavian Tire & Rim Organizations stora databok. Förvisso kan ett däck ha en annan omkrets när vi mäter, men det är den teoretiska rullomkretsen som bestämmer hur många dubbar däcket får ha. Vilket innebär 96,6 dubbar, eller 97 i ett 205/55 R16 däck. Men det Maxtrek Trek 900 Ice som levererades till oss hade 104 dubbar, vilket gör det olagligt att bruka.

Det andra regelverket säger att ett däck får ha hur många dubbar som helst och vilket dubbutstick som helst, så länge det klarar det av finska Traficom utvecklade over-run-testet. Vilket enkelt uttryckt är ett vägslitagetest. Trots massor av dubbar så får däcken som byggs enligt detta nyare regelverk inte slita mer på underlaget än de gamla. Kraven skärps allt eftersom samtidigt som de stora däcktillverkarna lyckas utveckla ny teknik under det nya regelverket. Men när Goodride IceMaster Spike Z-506-däcket anländer testgaraget så märks direkt att något är fel.

Det fina med Traficom-testet är att det finns en testrapport för varje däck, som tydligt berättar med vilket dubbutstick däcket godkändes. För Goodride läser vi att däcket klarade testet med 1,05 millimeters dubbutstick – men när vi mäter däcken i garaget får vi ett snitt på 1,58 mm för IceMaster Spike Z-506. Vilket är drygt 50 procent större dubbutstick än vad som är tillåtet för däcket.

Ett annat problem med Goodride är att många dubbar sticker ut så mycket att dubbkroppen i aluminium sticker upp och ut från dubbhålet. Detta kommer innebära extremt hög risk för stort dubbsläpp, att dubbarna ramlar ur däcket extremt snabbt om det skulle tas i bruk. Så både olagligt och dåligt.



*Goodride-däcket ska ha 1,05 mm dubbutstick, men vårt snitt av mätning blir 1,58 mm.*



*Goodride IceMaster Spike Z-506 har 200 dubbar som sticker ut alldeles för långt. Olagligt långt.*



*Bernt Wahlberg, informationschef  
på Scandinavian Tire & Rim Organization.*

Vi mäter alltid dubbutstick i början, under och efter testerna. Vi håller koll på hur många dubbar som ramlar ur testdäcken och vi analyserar dubbarna så att de stämmer överens med vad däcken är godkända med. Och det är tydligt, premiumtillverkare såsom Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin, Nokian och Pirelli har koll på vad de gör. Deras dubbning sker vid däcktillverkningen och de har riktigt små toleranser i sin tillverkning och däcken vi testat har max det utstick som de klarade over-run-testet med. Men när det kommer till mindre nogräknade tillverkare utan egen dubbning så kan det slå snett – vilket är precis vad som hänt med dessa bägge däck och med tidigare Delinte. Ofta dubbas däcken på marknaden där de ska säljas och det innebär problem.

– Det är problematiskt om man som tillverkare inte är närvarande på marknaden där däcken säljs, då är det svårt att hålla koll på att reglerna efterlevs och att kontrollera kvaliteten, säger Bernt Wahlberg, informationschef på STRO, som fortsätter:

– Dubbprocessen är avgörande för hur däckets presteras och de stora tillverkarna som själva dubbar sina däck har bra kontroll. Däremot mindre aktörer, där det kanske dubbas på plats, där kan kontrollen brista.

– Om dubbkroppen sticker ut ur mönstret, det däck borde aldrig nå marknaden. Det får inte hända, även om jag tror att det kan vara oavsiktligt och beror på olyckliga omständigheter, avslutar Bernt Wahlberg.

Goodride når den svenska marknaden på flera sätt. Bland annat genom webbförsäljning via aktörer såsom DäckOnline, men även genom ABS Wheels och finska Tyrelia. Att hitta vem som faktiskt är ytterst ansvarig importör är inte alls självklart och detsamma gäller Maxtrek.



**Se upp för detta usla vinterdäck!**

# SVENSKA DAGBLADET

## 7. Priset på bensinen kan stiga – mycket mer.

Av Tomas Augustsson.

Publicerad 2021-10-16 kl 05:45.

**Bensin- och dieselpriserna har skjutit iväg till nya toppnivåer. Hög efterfrågan, låg produktion och nya miljökrav ligger bakom. Mycket talar för att priserna fortsätter uppåt och det kan bli väldigt mycket mer.**



*Bensin- och dieselpriserna stiger i hög takt.*

**De senaste veckorna** har inte varit vidare muntra för de som kör en bensin- eller dieselbil. Och på måndagen kom ytterligare en prishöjning. En liter bensin kostar nu omkring 18 kronor litern och dieseln drygt 19 kronor.

Jämfört med för ett år sedan, då var priserna var nedtryckta av coronakrisen, handlar det om en uppgång på omkring 4 kronor för bensinen och 6 kronor för dieseln. På två års sikt rör det om en uppgång på omkring 2 respektive 3 kronor för bensin och diesel.

Det här gör att Sverige nu har de femte högsta bensinpriserna inom EU. När det gäller dieseln ligger Sverige överlägset högst.

**Enligt Johan G Andersson**, vd för branschorganisationen Drivkraft Sverige, finns det flera förklaringar till uppgången. En är att energipriserna överlag stigit, bland annat till följd av att ekonomierna världen över tar fart när covidrestriktionerna hävs.

Han pekar också på att investeringarna i oljeproduktion har gått ned kraftigt under pandemin och att det tar lång tid att komma tillbaka igen.

En tredje faktor är de oljeproducerande länderna, som har ett egenintresse i att agera på ett sätt som pressar upp oljepriserna, för att på så sätt klara sin egen ekonomi.





*Dyra droppar.*

*Bensin- och dieselpriset har stigit och det kan stiga ännu mycket mer framöver.*

**Till det kommer** politiska beslut på hemmaplan som bland annat gör att bränslebolagen måste blanda i mer biobränsle i bensin och diesel. I Sverige höjdes till exempel inblandningen av etanol i den vanliga bensinen från 1 augusti.

– Vi ser en enorm efterfrågan på olja samtidigt som världen vill ställa om till förnybart, säger Johan G Andersson.

Enligt planerna ska det genom reduktionsplikten blandas i än mer av det dyrare biobränslet de kommande åren, framför allt i dieseln. Det gör att priserna ökar än mer framöver.

**Johan G Andersson** har svårt att exakt säga hur stor del av den senaste tidens prishöjningar som beror på den ökade användningen av biobränsle.

– Det handlar troligen om mellan 75 öre och en krona. När den globala efterfrågan på biobränsle ökar kan uppgången bli ännu kraftigare, säger han.

Då reduktionsplikten infördes räknade regeringen på de ekonomiska effekterna. De pekade då på att enbart reduktionsplikten skulle göra att dieselpriset ökar med omkring 6 kronor litern och bensinen med 3 kronor litern till 2030. En liter diesel skulle i så fall kosta omkring 25 kronor i dagens prisnivå.

**– Andra beräkningar pekar på att det då snarare handlar om 30 kronor litern för dieseln.**

Det skulle slå mot svenska företag som får högre transportkostnader än konkurrenterna, säger Johan G Andersson.

**Reduktionsplikten har införts** för att minska beroendet av fossila bränslen. Tillsammans med en övergång till eldrivna bilar och högre bränslepriser som får folk att köra mindre ska det göra att Sverige klarar att få ned utsläppen från transporterna med 70 procent till 2030 (jämfört med 2010 års nivå).

För att det ska lyckas måste elektrifieringen ta fart, samtidigt som användningen av det dyrare biobränslet ökar och generellt stigande bränslepriser får folk att köra mindre. Om elektrifieringen går långsamt ökar det trycket på att höja bränslepriserna ännu mer. Annars når inte Sverige de miljömål riksdagen satt upp för trafiken.

Beräkningar från Trafikverket visar till exempel att om det till 2030 inte kommer fram mer biobränsle än i dag skulle priset på bensin och diesel då behöva ligga på 50 kronor litern.

– Vi måste göra något åt klimatet nu och reduktionsplikten visar vad som går att göra. Men det är inte gratis. Det billigaste vore att fortsätta med fossila drivmedel, konstaterar Johan G Andersson.



**Tomas Augustsson**

### LÄS ÄVEN:



#### **Bensinpriset höjs allt mer.**

NÄRINGSLIV 2021-10-11 kl 11:12.



#### **Brist på biobränsle en risk: "Fel väg att gå".**

DEBATTEN OM BIOBRÄNSLE 6 mars 2021.



## 8. Efter höjda bensinpriser – Ygeman öppnar för kompensation.

Av Anders Nilsson 2021-10-16.

De ökade drivmedelspriserna skapar oro.



*Energiminister Anders Ygeman (S) öppnar för att kompensera gles- och landsbygd för de ökade drivmedelspriserna.*

**De allt högre bensin- och dieselpriserna skapar oro. Nu kan energiministern tänka sig kompensera lands- och glesbygden för de höga bränslepriserna.**

De senaste veckorna har drivmedelspriserna ökat kraftigt. Under gårdagen kostade en liter 95-oktanig bensin 17:79 kronor på bemannade bensinstationer, medan dieseln kostade 19:32 per liter. [Enligt TT](#) är det oljepriset som ligger bakom prishöjningen.

I och med de höjda priserna har det fått många som är beroende av bilen att reagera. Nu öppnar energiminister Anders Ygeman (S) för att kompensera gles- och landsbygden för de ökade bensinpriserna.

– Jag förstår deras frustration och att vi inte är främmande för att göra mer för att kompensera lands- och glesbygden. Samtidigt måste vi göra ännu mer för att fler ska få möjlighet att ställa om till elbil i hela landet, säger [Anders Ygeman till DN](#).

Detta och nästa år har regeringen valt att pausa den årliga skatteökningen på två procent av bensin och diesel, den så kallade BNP-indexeringen, för att möta det stigande drivmedelspriset. Det kan även bli en förlängning efter nästa år menar Ygeman.

– Det är inte uteslutet. Samtidigt finns det andra sätt att kompensera lands- och glesbygden för högre kostnader såsom den särskilda skattesänkningen för över 80 glesbygdskommuner som regeringen genomfört. Ytterligare åtgärder för att kompensera landsbygden kan bli aktuella.

**LÄS MER: Strängare krav: Så vill regeringen ändra på bonus-malus,**

**Relaterade artiklar:**



**Okända skattehöjningen på diesel och bensin.**



**Okända lagen som kan höja diesel- och bensinpriset.**



**Nu röstar riksdagen - om höjd bensinskatt.**



**"Har aldrig sagt att bensinskatten ska höjas".**

## 9. Tanka HVO100 i dieselbilen: Detta ska du tänka på.

Publicerad 2021-08-23 kl 06:15 (uppdaterad 2021-08-31 kl 10:53).

Text Fredrik Diits Vikström & Erik Söderholm,

**Tanka dieselbilen med växtolja och slaktavfall? Tänk på att HVO100 inte är godkänt för alla bilar.**



**En ny bokstavskombination har dykt upp på macken.** HVO100 är den fossilfria dieseln som lovar lägre utsläpp för vanliga dieselbilar. Men det finns viktiga saker att känna till innan du tankar HVO.

**En vanlig dieselbil** kan bli betydligt snällare mot klimatet – genom att byta bränsle.

Sedan några år tillbaka säljs ren HVO, så kallad HVO100, i Sverige. Det är ett syntetiskt bränsle som görs på växtoljor och slaktavfall. Pumpar finns numera på ganska många mackar runt om i Sverige och, lite i skymundan, har denna bokstavskombination seglat upp till att bli ett av Sveriges vanligaste drivmedel.

### Vad är HVO?

**HVO är ett förnybart** bränsle som liknar vanlig diesel. Bokstäverna står för Hydrerad Vegetabilisk Olja men beteckningen är lite missvisande eftersom bränslet både kan tillverkas av växtoljor och animaliska fetter från slaktavfall.

Råvarorna processas med vätgas under högt tryck och hög temperatur och bildar en syntetisk diesel, HVO, som antingen kan blandas med fossil diesel eller användas i ren form, HVO100.



*Mer än hälften av all HVO som tillverkas i världen kommer från finska Neste.  
Bland annat från fabriken i Borgå, fem mil öster om Helsingfors.*

### **Vad är skillnaden mellan HVO och fossil diesel?**

**Rent kemiskt finns** stora likheter med fossil diesel. Den viktigaste skillnaden handlar om råvarorna. Eftersom HVO100 framställs av förnybart material minskar utsläppen av klimatpåverkande koldioxid.

– HVO100 tillverkas till stora delar av restprodukter och avfall. Det gör att klimatnyttan blir väldigt stor, säger Marianne Pettersson, handläggare på Energimyndigheten.

**Enligt bränslebolagens** branschorganisation Drivkraft Sverige, tidigare SPBI, är HVO i stort sett en kopia på fossil diesel.

### **Vad innehåller HVO?**

Det kan framställas av många råvaror. Ingredienserna i bränslet som säljs i Sverige är framför allt olika slags avfall och restprodukter. 2017 kom 39 % från så kallad PFAD (en restprodukt från palmoljetillverkning), 38 % från slaktavfall, 11 % från råttolja, 5 % från palmolja, 4 % från majsolja, 2 % från raps, och 1 % från soja och korn. 5 % av råvarorna kom från Sverige.

### **Hur mycket minskar koldioxidutsläppen med HVO?**

**Förbränning av** HVO100 och vanlig diesel ger lika stora utsläpp av koldioxid, men eftersom HVO100 är gjort på förnybara råvaror tillförs ingen ny koldioxid till atmosfären som späder på växthuseffekten.

Energimyndigheten har räknat ut att en genomsnittlig diesebil som tankas med vanlig, fossil diesel släpper ut 157 gram koldioxid per kilometer. Med HVO100 i tanken sjunker siffran till 22 g/km. En minskning med nästan 90 procent.

**HVO kan också** blandas med fossil diesel.



*Ungefär en krona dyrare än vanlig diesel  
men bränslebolagen tror att priset för HVO100 kommer att höjas ytterligare.*

### Har HVO andra utsläpp än koldioxid?

**Även om HVO100** är bättre för klimatet än fossil diesel rent koldioxidmässigt kvarstår ett problem: utsläppen av kväveoxider och partiklar.

Kväveoxider, som förorenar luften i närmiljön och orsakar hälsoproblem, är den stora anledningen till att det talas om dieselförbud i städer.

– **Det kan finnas** små skillnader men generellt är HVO100 väldigt nära fossil diesel i specifikationen, vilket gör att utsläppen av kväveoxider och partiklar inte påverkas så mycket, säger Håkan Johansson, klimatsamordnare på Trafikverket.

### Vad är nackdelarna med HVO?

**Ren HVO är inte** godkänt som drivmedel för många dieselmotorer. Även om bränslet liknar vanlig diesel avviker det från den europeiska standarden för diesel. Densiteten är lite för låg.

Detta ställer till problem. De flesta biltillverkare kräver att deras dieselmotorer ska tankas med ett bränsle som uppfyller alla krav som finns i standarden. Tankar man något annat, till exempel HVO100, gäller inte längre bilens garantier.

**Vanlig diesel** blandat med upp till 50 procent HVO hamnar dock inom specifikationen och får därmed användas med bibehållen garanti.

Ett annat problem är bristen på HVO. Tillgången på råvaror är begränsad och Sverige använde redan för några år sedan en tredjedel av den globala produktionen. Råvaror från palmoljaframställning kan också, enligt ett förslag från regeringen, vara på väg att stoppas från att användas i HVO. Dessa kritiserar för att bidra till skövling av regnskog.



**Bristen på HVO** väntas driva upp priserna. I augusti 2021 kostade HVO100 drygt en krona mer per liter än fossil diesel. För en bilist som kör 1 500 mil om året med en diesebil som drar 6 l/100 km motsvarar det 900 kr om året.

Sverige fick nyligen [dispens från EU att fortsätta skattebefria ren HVO](#) under 2021, men vad som händer därefter är oklart.

– **Om det blir full** skatt går priset upp med sex kronor litern. Det skulle döda HVO100 som bränsle, säger Ulf Svahn på SPBI. Slutsatsen som många drar är att det behövs nya råvaror till HVO.

### Vilka bilar kan tanka HVO?

**Bränslet går att** använda i vanliga dieselmotorer. Men för att garantin och försäkringen ska gälla måste bilen vara godkänd för HVO. I tabellen längre ned kan du se vilka bilar som är godkända.

Rent generellt är det oftast nya dieslbilar som blir godkända för HVO. Biltillverkarna vill inte bekosta tester av äldre dieselmotorer. Flera läsare som tankar HVO i bilen trots att det inte är godkänt har hört av sig till Vi Bilägare och uppgett att de inte stött på några problem. Men garantin och försäkringen kan alltså upphöra att gälla och vi kan inte ta ställning till vilka tekniska komponenter som kan skadas.

### BILARNA SOM KLARAR HVO100

**Audi:** Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

**BMW:** Samtliga dieslbilar som är tillverkade från mars 2020.

**Citroën:** Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

**Cupra:** Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.



**Dacia:** Sandero och Logan som producerats från mars 2020. Duster som producerats från oktober 2020.

**DS:** Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

**Ford:** Skåpbilar av modellerna Transit, Transit Custom och Transit Connect med 1,5- eller 2,0-liters dieselmotor som producerats från juni 2019. Ranger med 2,0-litersmotor byggda från februari 2019.

**Isuzu:** HVO100 är godkänt för den senaste generationens pickuper, årsmodell 2017 och nyare.

**Mercedes:** Tillåter HVO100 i en taxiversion av E-klass (E 220 d) som fått effekten sänkt från 194 till 163 hk. Vito Tourer/V-klass med 136, 163 eller 190 hk byggda från oktober 2016.

**Mini:** Samtliga dieslbilar som är tillverkade från mars 2020.

**Nissan:** Alla dieslmodeller från 2006.

**Opel:** Grandland X och Combo med dieselmotor från modellår 2019.

**Peugeot:** Alla modeller med miljöklass Euro 5 och Euro 6 (bilar från 2011 och framåt).

**Renault:** Clio och Mégane producerade från vecka 48 2018. Grand Scénic från vecka 49 2018. Espace från vecka 3 2019. Koleos från vecka 3 2019. Kadjar från vecka 8 2019. Talisman från vecka 9 2019.

**Seat:** Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

**Skoda:** Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022.

**Toyota:** Modellerna Proace och Proace Verso, som är utvecklade tillsammans med franska PSA-gruppen, får tanka HVO100.

**Volkswagen:** Fyrcylindriga dieslbilar av modellår 2022, inklusive transportbilar.

**Volvo:** Bilar på nya CMA- eller SPA-plattformen med fyrcylindriga dieselmotorerna D3, D4 och D5. XC90 från 2015. S90, V90, V90 Cross Country från 2016. XC60 från 2017. V60, V60 Cross Country från 2018. XC40 från 2018.



**Kritiserat nyhetsinslag om "fossil" HVO100-diesel.**

## 10. Avslöjat: Palmolja och PFAD i nästan hälften av all HVO-diesel.

Publicerad 7 december 2020 (uppdaterad 8 december 2020). Text Erik Söderholm.

”Det är lätt hänt att man tummar på hållbarheten i förnybarhetens namn”, säger Gröna Bilisters expert.



**Det är inte så lätt** att veta vad som egentligen finns i bensinen eller dieseln som bilägarna tankar på macken. Därför fanns planer på att införa en så kallad miljödeklaration både vid bränslepumpar och laddplatser för elbilar under 2020.

Så blir det dock inte. Miljödeklarationen har skjutits upp till nästa år, men organisationen Gröna Bilister har tagit fram en [egen rapport](#) med fakta om vad som finns i våra drivmedel.

– **Det blir allt viktigare** att tänka på vad vi tankar. Omställningen av transporterna skapar enorm efterfrågan på nya råvaror. Det är lätt hänt att man tummar på hållbarheten i förnybarhetens namn, säger Per Östborn, projektledare för Gröna Bilisters rapport.

Risk för ”smutsig” HVO

**Många som kör** en modern dieselbil kan tanka så kallad HVO-diesel istället för fossil diesel. Det ska ge betydligt lägre koldioxidutsläpp. Men å andra sidan innehöll 44 procent av den förnybara HVO-diesel som tankades i Sverige 2019 palmolja eller palmoljederivat, och enligt EU-kommissionen ger biodiesel av palmolja högre klimatpåverkan än fossil diesel på grund av regnskogsskövlingen.

– Vi måste bli kvitt palmoljeprodukterna för att bevara biodrivmedlets trovärdighet. Riskerna är för stora. Tillverkarna måste avstå från kortsiktiga vinster för att kunna skapa en marknad som är långsiktigt livskraftig, säger Per Östborn.

**En annan trend** är att oljeskiffer nu används som råvara till bensin och diesel som säljs i Sverige, något som enligt Gröna Bilister beror på att den lättillgängliga råoljan sinar och att bolagen därmed ”låter ännu fulare fossila alternativ slinka in”. Detta ökar klimatpåverkan med 41 procent jämfört med råolja.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Nu börjar etanolen fasa ut på mackarna – ersätts med HVO-diesel.**



**Volvo vill införa bonus för HVO-dieselmilar.**



**Varnar för "smutsig" HVO-diesel med palmolja.**



**Stor guide: Allt du vill veta om HVO i dieselmilar.**

## 11. Granskning som avslöjar ”fossil HVO-diesel” väcker frågor.

Publicerad 2021-05-07 12:55 (uppdaterad 2021-05-07 12:57).

Text Erik Söderholm.

Ett nyhetsinslag i TV4 om utsläppen från så kallad HVO100-diesel har fått mycket uppmärksamhet. Frågan är svår att reda ut – här är experternas svar.



Intresset för så kallad HVO-diesel är stort. Många som kör diesebil är nyfikna på HVO100 som uppges vara klimatsmart och sänka koldioxidutsläppet med omkring 90 procent jämfört med fossil diesel.

Men enligt granskning i [TV4-nyheterna](#) kanske Preems HVO-diesel, som uppges vara ”fossilfri”, i själva verket inte är det. Anledningen är att Preem enligt inslaget tillsätter vätgas framställd av naturgas när HVO100 tillverkas, och det är inte fossilfritt.

**Enligt beräkningar** som Filip Johnsson, som är forskare i energisystem på Chalmers, gjort består mellan 17 och 22 procent av bränslets energivärde av fossil vätgas.

### Drygt en femtedel av bränslets energivärde ska bestå av fossil vätgas

**Preems presschef** Dani Backteg håller inte med om den tolkningen.

– Siffrorna i inslaget är gravt missvisande. Den HVO100 som säljs i Sverige, inte bara av Preem, innehåller 0,8 procent fossila komponenter, säger han till Vi Bilägare, och fortsätter:

– Det är en försvinnande liten del, och det görs för att raffineringen ska fungera. Det kommer vi inte undan så länge vi inte har grön vätgas genom elektrolys. HVO100 är fortfarande en mycket bättre produkt än fossil diesel sett ur klimatsynpunkt.

**Enligt Dani Backteg** får bränslet kallas fossilfritt om den förnybara andelen är över 98 procent. I fallet med HVO100 är den förnybara andelen 99,2 procent.



*Det finns många olika sätt att beräkna bränslets klimatpåverkan på. Olika sätt att räkna*

**Men oavsett hur hög den förnybara andelen är, blir det inte förvirrande om bränslet marknadsförs som fossilfritt om det inte är det i praktiken?**

– Den förvirring som nu väcks till liv visar behovet av att se över hur branschen kommunicerar. Konsekvenserna blir väldigt olyckliga. Vi tycker det ska vara transparent och tydligt.

**HVO-bränslet innehåller** i princip bara förnybara råvaror, enligt Filip Johnsson på Chalmers. Själva bränslet innehåller alltså inte 17–22 procent fossilt. Men det betyder inte att bränslets klimatpåverkan blir noll.

– Det är inte helt enkelt hur man ska räkna här. Det jag svarade på var om man producerar bränslet i ett raffinaderi, alltså att man måste allokera en del fossilt vid produktionen så som produktionssystemen ser ut idag. Själva produkten innehåller så klart i princip bara förnybart. Men frågan rörde alltså klimatpåverkan, säger han till Vi Bilägare.

**Enligt honom är det** heller inte så viktigt exakt hur fossilfri produktionen av HVO100 är i dagsläget, i ett större perspektiv. Här välkomnar Filip Johnsson Preems satsningar på att ställa om till gröna bränslen.

– Den stora utmaningen är ju vad vi ska göra med vår biomassa i framtiden, säger han, och uppger att den kan behöva gå till sektorer där det är dyrare och krångligare att ställa om till fossilfritt än i bilar – till exempel bränslen till flygplan.

”Själva produkten innehåller i princip bara förnybart, men frågan rörde klimatpåverkan”

**I inslaget beskrivs** Preems marknadsföring av HVO-dieseln som ”vilsledande” av David Kihlberg som är klimatchef på Naturskyddsföreningen.

Enligt honom kan eventuella missförstånd bero på att vissa räknar på energiinnehåll medan andra räknar på vikt eller volym. Det går också att räkna med alla så kallade insatsvaror eller bara på själva slutprodukten.



*Marie Pellas är ordförande för Gröna Bilister som tycker granskningen är "korrekt och viktig", men att vinklingen blir alltför negativ mot Preem och deras HVO100.*

– Den "fossilfria" dieseln kräver en hel del fossilgas att framställa, säger han.

**Läs också: [Bensin, diesel och HVO – här är skillnaderna på macken](#)**

"Klimatpåverkan blir nästan aldrig noll"

**Organisationen** Gröna Bilister skriver i en kommentar till Vi Bilägare att granskningen är "korrekt och viktig", men anser att vinklingen blir alltför negativ mot Preem och deras HVO100.

"Det används nästan alltid en viss mängd fossil energi vid tillverkning av biodrivmedel. Detta medför att dess klimatpåverkan i livscykelperspektiv nästan aldrig är noll. Och detta avspeglar sig i att klimatnyttan inte blir 100 procent, utan snarare de 60–90 procent som nämns i inslaget. Men det är inte så illa!", skriver organisationen.

Snart lättare att jämföra

**Från och med** i höst ska bränslets klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv [redovisas vid pumpen](#). Då blir det lättare att jämföra Preems HVO med andras. Gröna Bilister hoppas att det ger Preem incitament att gå över till förnybar vätgas i tillverkningen.

"Då kan de visa upp 90 procent klimatnytta eller ännu bättre jämfört med fossil diesel", enligt organisationen.

**Frågan om** HVO100 ska kallas ett helt förnybart bränsle tycker Gröna Bilister mest blir en strid om ord.

"De biologiska oljor och fetter som används som råvara är ju 100 procent förnybara, så i den meningen är det korrekt. Men vill vi räkna med den fossila vätgas som tillförs i tillverkningsprocessen blir det så klart fel."

**Även organisationen** Drivkraft Sverige har kommenterat inslaget och ställer sig bakom Preems uppgift att cirka 0,8 procent av HVO100-bränslet består av väte med ursprung i naturgas.

"Resterande andel är förnybar", står det i [uttalandet](#).

**Läs också: [Snart måste macken klimatmärka bränslet.](#)**



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Avslöjat: Palmolja och PFAD i nästan hälften av all HVO-diesel.**



**Stor guide: Allt du vill veta om HVO i dieselbilen.**



**Bensin, diesel och HVO – här är skillnaderna på macken.**

## 12. Bilfrågan: Varför inte HVO-bränsle?

Publicerad 7 november 2017 (uppdaterad 6 november 2020).

Text Redaktionen.

**Får jag tanka HVO i min Mazda? Vi Bilägare svarar.**



### Fråga:

Jag är ägare till en Mazda CX-3 med dieselmotor och min fråga är om Mazda Sverige tillåter att man tankar HVO 100. Om inte, varför? Det är ju ett miljövänligt, fossilfritt bränsle som anammas mer och mer av åkeriägare och bussbolag för miljöns skull. Har även läst att en del personbilmärken tillåter det med fullvärdig garanti. Fler än några få borde väl vara intresserade av att kolla och testa om det går att använda i deras bilar utan nackdelar, med tanke på den nuvarande jakten på dieslbilar.

**Bernt**

### Svar:

Mazda meddelar att man för närvarande inte tillåter HVO-bränsle till sina dieselmotorer. Men det pågår tester med biodiesel och om HVO blir mera vanligt ämnar företaget närmare undersöka möjligheten att godkänna det.

De flesta biltillverkare godkänner enbart bränsle som är certifierat enligt en europeisk standard som betecknas EN 590. Där tillåts inblandning av biodiesel och i dag kan den diesel som säljs vid svenska mackar innehålla upp till 47 procent HVO och även sju procent RME.

**Marianne Sterner, Vi Bilägare**



### 13. Varnar för "smutsig" HVO-diesel med palmolja.

Publicerad 28 april 2020 (uppdaterad 28 april 2020). Text Erik Söderholm.

HVO säljs in som ett förnybart drivmedel som sänker utsläppen i dieselmotorer. Men nu varnar Gröna Bilister för att HVO-dieseln som säljs globalt kan innehålla palmolja med stor risk för skövling av regnskog.



De senaste åren har intresset för HVO-diesel eller så kallad HVO100 vuxit snabbt. Flera stora biltillverkare, som exempelvis Volvo, godkänner nu HVO som bränsle i nya dieselmotorer. Den som tankar HVO behöver se till att motorn är godkänd för bränslet – annars gäller inte bilens maskinskadeförsäkring.

Men baksidan med HVO-dieseln är att den i många fall kan innehålla palmolja och så kallad PFAD, som är en biprodukt vid raffinering av palmolja. Det medför stora risker för regnskogen i Sydostasien som ersätts av oljepalmsplantager. Biodrivmedel som tillverkas av palmolja beräknas av EU-kommissionen ha högre klimatpåverkan än vanlig, fossil diesel.

**Hos tillverkaren** Neste utgjorde palmolja 21 procent av råvarubasen förra året och de vill inte avslöja ursprungsländerna, enligt [Gröna Bilisters granskning](#). Preem använder ingen palmolja eller PFAD men köper in bränsle av Neste och säljer den vidare. Den ska dock enligt uppgift vara fri från palmolja. ST1 ska börja tillverka HVO om två år som eventuellt kan innehålla palmolja.

## Fördubbling på 15 år

**Produktionsvolymen** av palmolja har ökat nästan exponentiellt sedan 1970-talet och fördubblats sedan 2005, skriver Gröna Bilister. Palmoljan används främst eftersom den är en förhållandevis billig resurs. HVO som tillverkas av palmolja räknas formellt sett som hållbar trots riskerna för regnskogen.

– Det enda som kan bita på palmolja-produkterna just nu är konsumentmakten. Därför måste privatpersoner och upphandlare efterfråga eller kräva HVO fri från palmolja-produkter, säger Per Östborn, drivmedelsansvarig på Gröna Bilister.

**Regeringen har valt** att skjuta upp kravet på obligatorisk klimat- och ursprungsdeklaration av olika drivmedel på macken för att bilägarna lättare ska se vad som finns i bränslet och var innehållet kommer från. Nu ska kravet införas i oktober 2021.



Erik Söderholm

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Volvo vill införa bonus för HVO-dieselmilar.**



**Nu börjar etanolen fasas ut på mackarna – ersätts med HVO-diesel.**



**CO2-utsläpp med HVO?**

## 14. Klart: E85 och HVO blir skattebefriat även under 2021.

Publicerad 8 oktober 2020. Text Erik Söderholm.

**Prischocken på macken uteblir. Skattebefrielsen för biobränslen blir kvar men bara med ett år i taget.**



**Sverige har ett** särskilt tillstånd från EU för att skattebefria biobränslen, som E85 och HVO-diesel. Men vid årsskiftet har EU [hotat med att dra in skattebefrielsen](#) eftersom den går ut.

Det skulle i så fall resultera i [betydligt högre pris](#) på exempelvis HVO och etanol på macken – ett besked som i så fall hade gått på tvärs med regeringens nya [”bygg om-bonus”](#) som innebär att den som konverterar sin bensin- eller diesebil till etanol- eller gasdrift får halva kostnaden betald.

**Regeringen har** ansökt om en förlängning av skattebefrielsen, och den har [godkänts för biogas](#). Under torsdagen kom beskedet att den även godkänns för HVO100, RME100, ED95 och E85, uppger nyhetsbyrån Direkt och [Motor-Magasinet](#).

Sverige får alltså fortsätta skattebefria biobränslen – men bara i ett år. Vad som händer därefter är oklart.

**EU-kommissionen** har godkänt Sveriges ansökan eftersom det beskrevs som nödvändigt och lämpligt att fortsätta skattebefria biobränslen för att sänka utsläppen.

**Läs också:** [Nu börjar etanolen fasa ut på mackarna – ersätts med HVO-diesel.](#)



Erik Söderholm

## 15. Körde 236 km/h: Polisen tog hans nya Lamborghini.

Av Maths Nilsson

10 Oktober, 2021.

Mannen var på väg hem till Norge med sin nyköpta Lamborghini Huracán Spyder. Då tog dansk polis honom i 236 km/h. En ny lag gör att polisen kunde konfiskera superbilen värd 2,7 miljoner kronor. – Det var lite sorgligt för honom, säger Jess Falberg, vakthavande befäl vid Nordjyllands polis, till Nordjyske.



*Här är den aktuella bilen, en Lamborghini Huracán Spyder Performante, värd 2,7 miljoner kronor, efter att polisen konfiskerat den.*

Att köra för fort kan bli dyrt om du får böter. För den här mannen blev det betydligt dyrare än så. Han förlorade sin nyköpta Lamborghini Huracán Spyder Performante, värd 2,7 miljoner kronor, efter inte ens en dag.

Under torsdagen hade mannen varit i Tyskland och köpt en nästan ny Lamborghini. Under kvällen var han på väg hem till Norge och körde på motorvägen E39 söder om [Hjørring i Danmark](#). Han trampade rejält på gasen i superbilen när dansk polis tog honom i en hastighetskontroll klockan 19.25 på kvällen.

### **Togs för "vansinnig körning"**

Danska polisen klockade Lamborghinin till 236 km/h, där hastighetsgränsen var 130 km/h. En ny lag ger polisen möjlighet att konfiskera fordon som används för "vansinnig körning".



*0-100 km/h går på 3,1 sekunder.*

*Mannen hann bara äga Lamborghinin i några timmar innan den konfiskerades av polisen.*

**Troligen var mannen** helt omedveten om den nya lagen som trädde i kraft 31 mars i år. Han hade bara en mil kvar till färjan som skulle ta honom till Norge. För polisen uppgav mannen att han tidigare på dagen köpt bilen för 2,7 miljoner kronor.

– Det var lite sorgligt för honom. Nu har bilen beslagtogs, och det var han lite ledsen över. Jag antar att det inte kommer att bli några problem med konfiskationen, säger **Jess Falberg**, vakthavande befäl, till [Nordjyske](#). Dansk polis har hittills i år förverkat mer än 500 fordon.

### **Toppar 325 km/h**

Det var heller inte vilken Lamborghini som helst som polisen fick i sin ägo. Lamborghini Huracán LP640-4 Performante Spyder är en specialmodell med starkare motor och bättre aerodynamik än vanliga Huracán. Bilen har en V10-motor på 640 hästkrafter och en toppfart på 325 km/h. 0-100 km/h går på endast 3,1 sekunder. Bilen känns bland annat igen på banden längst ner på karossen i italienska flaggans färger. Taket kan cabbas ner på 17 sekunder.



**Maths Nilsson**

## 16. Elon Musks vilda fest i Teslas nya Berlinfabrik.

Av Maths Nilsson.

11 Oktober, 2021.

**Teslas nya fabrik Giga Berlin kan bygga en bil var 45:e sekund med Godzilla- och King Kong-robotar.**



*Teslas Elon Musk showade på både tyska och engelska när han stod på scen på Gigafactory Berlin-festen.*

**Elon Musk bjöd på stor show när fabriken visades upp på en fest för 9000 partysugna tyskar. – Det blir till och med en egen öl, GigaBier, avslöjade Elon Musk.**

Tesla har nästan byggt klart sin nya Gigafactory Berlin-Brandenburg. Den enda lilla haken är att tillstånden för fabriken från tyska myndigheter inte är klara. Planen är att de första Model Y-bilarna för kundleverans ska tillverkas i november och nå kunderna i december.

På lördagen bjöd Tesla in till en stor folkfest i Grünheide utanför Berlin. 9000 partysugna tyskar dök upp för att spana in fabriken och de verkar inte ha blivit besvikna.

Släpper GigaBier

Elon Musk hade själv rest till Tyskland för att träffa lokalinvånarna och ge senaste nytt om fabriken. Musk showade på scenen och avslöjade flera nyheter – inklusive en ny Teslaöl – GigaBier. Han berättade också att fabriken får en egen tågstation och att Teslas självkörning kan släppas i Europa nästa år. Även Elon Musks mamma Maye Musk dök upp. Under kvällen och natten hölls en rejvfest utanför fabriken.



*Ett stort tivoli hade ställts upp utanför den nya fabriken i Grünheide.  
9000 tyskar kom till festen.*



Elon Musk presenterade Teslas nya öl som ska bryggas i fabriken: GigaBier.

– Vi vill inspirera dig med vad vi gör här. Därför ett stort tack till alla anhängare av Giga-Factory Berlin-Brandenburg. Den här festen är för dig! Och vi ber gästerna fira. För oss är kul första prioritet, Rambazamba resten av kvällen! Och vi kommer till och med att släppa en egen öl, [berättade Elon Musk](#) från scenen på en blandning av engelska och tyska.

### **Modern och snabb fabrik**

En och annan tysk bildirektör lär få skärmselhicka av Gigafactory Berlin. Tesla tycks kunna producera bilar betydligt snabbare än andra tillverkare i den nya fabriken. Förutom de kraftfulla robotarna Godzilla och King Kong är det flera tekniska landvinningar som ger fabriken ett tekniskt försprång.



*Tesla Model Y som görs i Berlin har front- och bakparti som är pressgjutet i ett stycke av aluminium. Andra bilar har 10-tals delar som måste svetsas ihop.*

Dels visade Tesla upp de nya 4680-batterierna. Bilens säten bultas direkt på batteriet, vilket sparar vikt och tid i tillverkningen. Batteriet innebär dessutom att bilarnas räckvidd kan ökas med cirka 20 procent, vilket skulle ge Model Y över 60 mils räckvidd.

### **Chassit gjuts i två stycken**

Den största innovationen är dock att stora delar av chassit pressgjuts i ett stycke med en ny typ av aluminiumlegering. Det gör att fram och bakparti fogas ihop med batteriet och sparar tid och kostnader i produktionen. En vanlig bil har 10-tals delar som måste svetsas ihop i en omständlig tillverkningsprocess.

När fabriken utanför Berlin är uppe i full fart om drygt ett år ska 480 000 bilar per år byggas. Men räknat på att den kan göra en bil var 45:e sekund bör kapaciteten uppgå till 700.000 bilar. Det är tillräckligt för att göra Model Y till Europas mest sålda bil.

Under Teslas aktieägarmöte i förra veckan uttalade Elon Musk målsättningen att Tesla Model Y ska bli världens mest sålda bil alla kategorier när produktionen är i gång i alla fyra fabriker: Fremont, Shanghai, Texas och Berlin.



**Maths Nilsson**



# TRAILER

## 17. Ristimaa vann racet om Nordic Trophy 2021.

Publicerad: 2021-10-09 20:30. Text: Tomas Ek.

Efter två års väntan korades ikväll en nygammal mästare, Juha Ristimaa från Seinäjoki i Finland, till vinnare i Nordic Trophy på Mantorp Park. Juha vann med sitt fartfyllda nybygge "Iceman", en Scania S650 dragbil med trailer som är en hyllning till Formel 1-stjärnan Kimi Räikkönen.



*Juha Ristimaa höjer segerbucklan i 2021 års Nordic Trophy framför sitt nybygge "Iceman".*

– Vi har fått så otroligt mycket respons från både publik och jury under helgen, så det känns helt fantastiskt, sade en glädjestrålade Juha till Trailer direkt efter prisutdelningen.

Segern med "Iceman" blev Juhas sjätte seger i Nordic Trophy och han skuggar nu dansken Henrik Guldager med sju segrar och landsmannen Mika Auvinen med åtta segrar.

Guldager fanns med i årets tävling med sin konstnärliga Volvo FH500 Globetrotter "Lennon" som blev trea. Andraplatsen tog 2019 års vinnare, Micke Malmberg från Visby, för med sitt nybygge. En Scania R650 som liksom vinnare för två år sedan anspelar på ASG:s klassiska design.

– Etta förra året och tvåa nu, det blir inte bättre än detta, var kommentaren från team Malmberg bestående av Micke Malmberg, sonen Eddie Malmberg och bilens chaufför Jesper Ahlgren.



*Ettan, tvåa och trean i årets Nordic Trophy bredvid varandra, fr.v: Juha Ristimaas Scania S650, Micke Malmbergs Scania R650 och Henrik Guldagers Volvo FH500.*

### **Nordic Trophy 2021**

- 1) Scania 650S 2021, Kuljetus Ristimaa, Finland
- 2) Scania R650 2021, Micke Malmbergs Åkeri, Visby
- 3) Volvo FH500 Globetrotter 2020, Henrik Guldager, Danmark

### **Mästarklassen**

- 1) Scania 650S 2021, Kuljetus Ristimaa, Finland
- 2) Scania R650 2021, Micke Malmbergs Åkeri, Visby
- 3) Mercedes Actros 2545 2018, Lundmans Djurtransporter AB, Öjebyn
- 4) Scania S650 2020, Woodtrans AB, Kristinehamn
- 5) Scania R620 2009, TDL Entreprenad, Sjövik

### **Utmanarklassen**

- 1) Scania R520 2019, P Persson Fjärr AB, Vännäs
- 2) Scania S580 2017, Kuljetus Maliniemi Oy, Finland
- 3) Scania R620 2011, DMS Entreprenad, Norrköping
- 4) Scania R650 2021, Uddevalla Bulktransporter, Uddevalla
- 5) Volvo FH500 Globetrotter 2020, Henrik Guldager, Danmark



**Tomas Ek**



## 18. Den otyskaste tysken – BMW R18C.

Publicerat 24 september, 2021 av Manfred Holz.

Under sommaren har jag kört en motorcykel som jag inte trodde att jag skulle gilla alls. En maskin som jag närmast trodde skulle blända mig med sin oförmåga att nå upp till mallens preferenser. Jag hade fel. Här är en helt oförberedd och oombedd provis på den motorcykel som jag anser vara BMWs mirakel. BMW R18C.



Mellan 1997 till 2004 gjorde BMW sitt första försök att bygga en glidarhoj, men problemet med R1200C var att ingen på företaget förstod konceptet. Det var lite som när Kawasaki satte högt styre på sina hojar som såldes i USA och trodde att de skulle klå Harley-Davidson på hemmamarknaden. Så när BMW sent omsider lärde sig att man måste blanda in en stor del nostalgi i formgivningen, samtidigt som man börjar från scratch, så började allt så sakteliga falla på plats.

För att skapa en blivande ikon förstod BMW Motorrad att de var tvungna att bygga något helt nytt. En helt ny, sexväxlad, luft/oljaoljkyld, gigantisk 1802cc boxermotor som väger 110,5 kilo. Motorn alltså. Hela motorcykeln väger 365 kilo fulltankad. Motorn ger 90 hk / 4,750 varv, samt har ett vridmoment på 158 Nm vid 3000 varv. Så detta är en maskin som utmanar andra konkurrenters motsvarande maskiner rejält. Efter R18 kom R18 Classic med 16-tumsfälgar både bak och fram, och kort efter det R 18 B och R 18 Transcontinental.



Vi har haft provkörningar på de två först nämnda i tidningen, men det här är min subjektiva åsikt.

När jag åker hoj vill jag ha vinden i ansiktet. Men efter att ha hämtat motorcykeln hos BMW Motorrad i Sollentuna i juli blev jag förvånad över att vindrutan, som sitter på original, faktiskt ökar vindtrycket på ansiktet. Det är luften som trycks in mellan framlyse och ruta som skapar en riktad vindström som blir olidlig om man kör med öppen hjälm. Så rutan plockades bort efter en timme i sadeln.

Att BMW R18-modellerna har ride by wire, tre olika ride modes (Rain, Roll och Rock), enkelskivig anti-hopping-koppling, dubbla 300-millimeters bromsskivor med fyrkolvsok fram och moderna självklarheter som farthållare m.m. är inga specifika detaljer som blivande ägare kommer att tänka särskilt mycket på. Men allt detta skapar en väldigt körbar motorcykel med låg tyngdpunkt, otroligt smidig motor och med fantastiska detaljer som sticker ut. Som den vackra, stelbensliknande rörramen med enkelfjädring, framgaffeln med dammkåpor över överbenen, den öppna kardanaxeln, eller den elektriska backväxeln som sällan behövs eftersom hojen är lättrullad just på grund av sin låga tyngdpunkt, men det är en cool detalj.

För mig krävdes det viss tillvänjning att växla "i blindo", då växelspaken sitter under vänster cylinder.

Bränsletanken rymmer 16 liter och hojen drar runt halvlitern milen. Lite större tank hade varit önskvärt för den som kör långa sträckor. Fjädringen känns riktigt följsam och stabil över ojämnt underlag och även i hög hastighet känns det som om hojen lunkar fram. Den är helt enkelt väldigt lättkörd för att vara så pass stor.

Efter att jag besökt ett antal hojevenemang under sommaren är det förvånande hur många som blir glada av att se den. Kanske är det minnen från barndomen, eller helt enkelt bara en naturlig reaktion på riktigt bra hantverk. Hur som helst så känns det otyskt att en glidarhoj från Tyskland kan vara så cool. Och rolig.



Manfred Holz

## HÖGSTA VÄXELN

### 19. Gran Turismo: Mazda RX-7.

Av Gran Turismo 03/11/2019.

**Mazda RX-7 har fått sin image stukad av alltför mycket driftning i dåliga B-filmer. I grunden är det en rasande kompetent sportvagn. Och en framtida klassiker.**



Om du för en minut blockerar det senaste decenniets stökiga minnesbilder från "The Fast and the Furious", "Need for Speed" och allsköns driftning i japanska P-garage och istället försöker stoppa in en Mazda RX-7 i det tidiga 1990-talets utbud av sportvagnar framträder en helt annan bild. En bild som tydligt signalerar kompetens, spetsprestanda, lättviktsteknologi och en synnerligen delikat körupplevelse.

De två första generationerna av Mazdas wankeldrivna sportvagn hade varit ganska snälla och ur alla synvinklar välkammade bilar, som knappast satte sportvagnspuritanernas hjärtan i brand. Visserligen sålde den första generationen i stora antal, inte minst i USA där 80 procent av de nästan halvmiljonen exemplar som byggdes rullade ut, men med en liten 100-hästarssnurra (senare 135 hästar) var det ett ganska lågmäلت bidrag till sportvagnsfloren under 1980-talets första hälft. Andra generationen blev piggare, med den 1,3 liter stora tvåkammarwankeln nu vässad till 146 hk (och upp till 200 hästar i det turboöverladdade utförande som följde), och försäljningen fortsatte att gå bra.

I slutet av 1980-talet lanserade Mazda sin MX-5 Miata, som snabbt blev världens mest sålda sportbil, och styrkt av de stora framgångarna beslöt sig märket för att förvandla tredje generationens RX-7 till en kompromisslös, hårdkokt sportvagn.

Mazda hade en klar poäng med att använda wankelmotorn i en prestandabil, eftersom sportvagnskunderna lättare kunde överse med motortypens glupande bränsletörst, och dess kompakta mått och låga vikt gav konstruktörerna möjlighet att placera motorn så att vikten hamnade helt idealiskt – lågt och långt bak mot kupén.



En RX-7 väger in på knappt 1,3 ton och har 50/50-viktfördelning mellan axlarna, men siffrorna ger inte hela bilden. Det finns många bilar som har jämn viktfördelning, men normalt är det bara mittmotorbilar som har vikten lika koncentrerad in mot bilens mitt. En RX-7 styr in med reaktionen hos en mittmotorvagn parat med godmodigheten hos en frontmotorbil med drivpaketet bakom framaxeln.

Men man nöjde sig inte med optimal balans. I likhet med Hondas teknikmonster NS-X använde man avancerade hjulupphängningar i aluminium för låg ofjädrad vikt. Det enda som stökade till bilden var det faktum att man valde en Torsendifferential, som för 20 år sedan var högsta mode i prestandabranschen. Dess abrupta ingrepp förvandlade den annars så utsökt balanserade bilen till en lynnig rackare när bakvagnen gav sig iväg.

Lättmetallhjulupphängningar var ren exotism på den tiden, liksom det faktum att motorn hade begåvats med registerturboladdning. Det är teknik som idag 20 år senare omskrivs som en innovation.

Motorn gav drygt 250 hästar, men det mest imponerande var det sätt den levererade kraften på: sömlöst och helt vibrationsfritt från botten hela vägen upp till 8 000 varv.

Försäljningen av den tredje generationens RX-7 blev blygsam jämfört med föregångarna, och stannade på knappt 70 000 exemplar under de tio år den tillverkades (1992–2002). Bilen var betydligt mer extrem nu, och skrämde iväg stora delar av de amerikanska kunder som ville ha en pysmysare och ingen vild sälle.



Istället kom den att älskas av ett växande antal streetracingfans. Över 500 hästar verkar inte vara ett omöjligt effektuttag ur den lilla snurran i RX-7, att döma av vad trimmarna påstår.

Och det är också här någonstans som problemen startar för bilen som entusiast- och samlarobjekt. Den överlägsna majoriteten av alla bilar som finns till salu är hårt skruvade och vässade.

Även fabriken själv tillhandahöll en hel del tuninggodis, och byggde även specialversioner i mindre serier, exempelvis trackdayspecialaren "SP" 2001 och den eftertraktade "Spirit R" från sista modellåret som byggdes i 1 500 exemplar. Då var effekten uppe i 280 hästar, och både hjul, bromsar och chassi hade biffats upp ytterligare.

Den som kan hitta en originalbil från 1990-talet med låga mil kan vara säker på att det – på lite sikt – blir en eftertraktad samlarbil. Wankelmotorn kommer att garantera den ikonstatus.

[Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.10 2011](#)





## 20. Murenan från Matra.

Publicerad 2021-10-16 kl 7:00. **TEXT Mårten Carlsson.**

**Som en Porsche 924 på franska med tre sittplatser och mittmotor.**



Matra har sin början redan 1945 och var en slags uppfinnarverkstad.

Mest kända är dom som prototypverkstad främst åt Renault, men dom utvecklade också mycket material åt flyg och försvarsindustrin.

År 1964 köpte man upp André Dubonnets verksamhet och då tog man klivet in i bilvärlden på riktigt. Matra blev snabbt ett känt namn på racerbaor och på gatan.

Mest känd blev deras Bagheera, nu var det 1980 och den skulle ersättas.

Den nya bilen döptes till Murena och hos Matra hade man den allsidige designern Antonis Volanis vid ritbordet.

Till Murena tog man vidare idén från föregångaren Matra Bagheera med mittmotor och tre sittplatser i bredd. För bättre sikt fick den en rejäl hatchbacklucka i glas.

Murena kom ut 1981 först med en 1,6 litersmotor från Talbot Solara och senare den större 2,2 litersmaskinen som kallades type 180.

I övrigt så rotades PSA:as lager av överblivna delar igenom flitigt. Dörrhandtag från Peugeot 505, Styrning från Talbot Horizon med samt lite blandaat smått och gott från Renault. Växellådan med transaxel togs från Citroën CX.

Karossen var i glasfiberepoxy och sattes på en galvaniserad stålram.

Dess fullständiga förnamn var ju Talbot-Matra. Tallbots inblandning bestod i att stå för motorerna och försäljningen av Matras bilar.

Murena gick att få med dubbla Solex 40 förgasare som tillval - det och en lite vassare kam kallades 'preparation 142'. Det stod för 142 hästkrafter och det här blev lite senare Murena S.



Blott 480 stycken Murena S gjordes mellan juli 1983 och januari 1984 och var den sista modellen som bar Matras namn.

Totalt gjordes det 10680 stycken Murenor under de få åren den fanns.

I Sverige finns idag nio stycken.



## 21. Tidernas snabbaste – så här slog Bugatti hastighetsrekordet.

PUBLICERAT 2020-09-02 AV ADMIN.

För ett år sedan kom nyheten att en bil flugit fram i den högsta hastigheten någonsin, 490,5 km/h. Om du inte minns tillfället eller tidigare sett Bugatti Chirons hastighetsrekord så kan du njuta av videon. – Aldrig tidigare har en serietillverkad bil nått denna höga hastighet, sade Stephan Winkelmann, VD för Bugatti.



**FILM:** <https://youtu.be/GMYpOit3t4Y>.

Det var alltså för ett år sedan, den 2 september 2019, som nyheten slog ned som en bomb i motorvärlden. En Bugatti Chiron med borttagen hastighetsspärr krossade 300 mph-gränsen och körde i 490,5 km/h, vilket motsvarar 304,77 miles per hour. Rekordet slogs på banan vid Ehra-Lessien i Tyskland av testföraren Andy Wallace bakom ratten och verifierades av TÜV, vilket är Tysklands kontrollinstitut och bilprovning.

Chiron blev alltså den första produktionsbilen att komma över 300 mph och det jublades förstås rejält i det franska lägret:

– Aldrig tidigare har en serietillverkad bil nått denna höga hastighet, sade Stephan Winkelmann, VD för Bugatti.

– Den största utmaningen var att få helheten rätt, inte bara design, inte bara aerodynamik, inte bara motor, inte bara däck. Att få allt att arbeta tillsammans, sade Frank Heyl, chef för exteriördesign hos Bugatti.

För att slå rekordet hade ett team av ingenjörer från Bugatti, Michelin och ett chassiföretag arbetat med att optimera och finjustera bilen. På bilderna som kablades ut såg det ut som en helt vanlig Chiron, men bilen var bland annat förlängd 25 centimeter och hade laserkontrollerad körhöjd. Motorn – en W16-motor på 1578 hk – och växellådan var där emot standard.

I videon kan du se när testföraren Andy Wallace kämpar för att komma upp i hastigheten.



Den tidigare rekordet hölls 2017 av Koenigsegg Agera RS med toppfarten på 458 km/h. Och Koenigsegg var inte helt imponerade av Bugatti. Eftersom Bugatti inte kört i två riktningar och dessutom använt en prototyp ansåg Koenigsegg att svenske Niklas Liljas rekord fortfarande skulle gälla.

Och från olika håll ifrågasattes det om Guinness rekordbok och Fia skulle acceptera Bugattis toppfart, då bilen var modifierad, förlängd och även hade specialdäck.

Nej, Guinness rekordbok har inte noterat prestationen som ett officiellt rekord. Men Bugatti har ändå fått enorm uppmärksamhet och även kunnat kapitalisera på sin prestation. Chiron släpps nämligen i en speciell seriemodell med namnet [Bugatti Chiron Super Sports 300+](#).

Den ska byggas i endast 30 exemplar och priset blir därefter, runt 35 miljoner kronor per bil. Och varenda exemplar har redan sålts.



## 22. Här slår Koenigsegg rekord på Knutstorp: "Vi häpnade".

Av Maths Nilsson,

12 Oktober, 2021.

Här är den nya kungen av Ring Knutstorp. Nu är det Koenigsegg som Regerar. Den svenska hyperbilen petade ner McLaren Senna från tronen som rekordhållare efter ett otroligt varv på banan. – Vi häpnade över vad den kan göra runt banan, säger vd Christian von Koenigsegg.



*Koenigsegg Regera har slagit nytt banrekord på skånska Ring Knutstorp.*

Den svenska hyperbilen [Koenigsegg Regera satte nyligen nytt varvrekord runt den snäva Ring Knutstorp](#). Ett team från Koenigsegg i Ängelholm reste de fyra milen ner till den skånska banan för att pulverisera McLaren Sennas gamla rekord för produktionsbilar.

McLaren Senna är en mer renodlad banbil, medan Regera är mer inriktad på komfort (nåja, relativt sett). Detta gör prestationen än mer imponerande.

[Koenigsegg](#) Regera har en effekt på över en megawatt. V8:an på fem liter med dubbel-turbo ger 1500 hästkrafter på E85, dessutom får den hjälp av tre elmotorer.

Batterilösningen är utvecklad tillsammans med kroatiska Rimac. Regera saknar konventionell växellåda. Drivningen sker direkt från V8:an till bakaxeln utan någon växellåda.



*Koenigsegg Regera är egentligen en GT-bil byggd för långfärd, men nu visar bilen vad den kan göra runt en bana.*

### Knixig bana

Ring Knutstorp är en ganska knixig historia och gynnar bilar som inte är så beroende av downforce för att få grepp i kurvorna. Tack vare det kunde Regera slå de bästa banbilarna som McLaren Senna BAC Mono och Caterham R500 och sätta nytt rekord. **Här kan du se rekordet slås.**

Det nya varvrekordet på den två mil långa banan lyder 1.03,84. McLaren Senna hade tidigare klarat banan på 1.04.50. Bilen kördes av Koenigseggs testförare **Christoffer Nygaard**.

– Som du vet är Regera vår GT-bil med massor av komfort. Den är byggd för att vara komfortabel. Men vi häpnade över vad den kan göra runt banan, säger **Christian von Koenigsegg**.



Regeran är en utgående modell och ersätts snart av Koenigseggs nya hyperbil Jesko som inom kort börjar levereras till de första köparna. Det hindrar inte bilen från att vara bland det mest extrema och snabba som finns inom bilindustrin.



### Byggt för komfort

Enligt Koenigsegg är det den mest komfortabla hyperbilen någonsin. Bilen har extra ljudisolering och stolar som går att justera i åtta olika led. Infotainmentsystemet har en nio tums skärm och bilen har en superstereo.

Alla dörrar och luckor öppnas med robotstyrd hydraulik från en mycket speciell fjärrnyckel.

### Läs mer:

[Körde 236 km/h: Polisen tog hans nya Lamborghini. Dagens PS](#)



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

**SLUT**