



*Škoda Felicia 1959–64.*

- 1. Volvo Cars fördröjer börsintroduktionen.**
- 2. Ssangyong kan räddas.**
- 3. Audi Q4 e-tron: Briljerar i höstrusket.**
- 4. MG-chefen: Vi blir Sveriges största elbilmärke nästa år.**
- 5. Däckbyte på elbil: "Skadorna kan bli väldigt dyra".**
- 6. Källor: Teslas nya jätteorder – 100 000 bilar.**
- 7. Okänd svensk succé redan värd 13 miljarder.**
- 8. Därför är svensk diesel dyrast i EU trots "låg skatt".**
- 9. Monopol ger högre biogaspriser.**
- 10. Utrustning från Saab-fabriken i Trollhättan på auktion.**
- 11. Världens dyraste regplåt: 70 gånger dyrare än bilen.**
- 12. Xpeng visar upp den flygande bilen HT Aero.**
- 13. Vackert på vattnet.**
- 14. Ford Thunderbird.**
- 15. Mercedes-Benz 300 SL.**



## 1. Volvo Cars fördröjer börsintroduktionen.

Av Anders Nilsson 2021-10-30.

Nyemissionen minskar med ett antal miljarder.



*Håkan Samuelsson pratar om Volvos elektrifieringsstrategi.*

**Nu har Volvo Cars fastställt vilket pris varje aktie kommer ha, samtidigt som de avslöjar att nyemissionen minskar med fem miljarder, plus att de fördröjer börsintroduktionen på Stockholmsbörsen.**

Tidigare i oktober meddelade den svenska biltillverkaren [Volvo Cars att de ska introduceras på Stockholmsbörsen](#). Samtidigt skulle en nyemission genomföras och förväntades frigöra cirka 25 miljarder svenska kronor. Kapitalet skulle användas till att elektrifiera [Volvo](#) som ska bli ett renodlat elbilmärke 2030. Handeln med aktien skulle börja den 28 oktober, och skulle värderas till mellan 53 och 68 kronor per aktie. Den totala värderingen av bolaget skulle då vara mellan 163 och 200 miljarder kronor.

I ett drag att försöka locka till potentiella investerare av aktien avslöjade den svenska biltillverkaren för några dagar sedan att man från och med nu [enbart skulle lansera elbilsmodeller](#). [Volvo XC90](#) är först ut att elektrifieras av den nya generationens Volvobilar. Sedan tidigare finns [Volvo XC40 Recharge](#) och [Volvo C40 Recharge](#) som elbilar.

I dag har Volvo Cars meddelat att varje aktie kostar 53 kronor, vilket är det lägsta priset i spannet. Dessutom minskar nyemissionen från 25 till 20 miljarder kronor. Därtill skjuts försäljningsstarten av aktien upp en dag, från torsdagen, till fredagen 29 oktober.

– Som börsnoterat bolag kommer vi arbeta hårt för att genomföra vår affärsplan och skapa ytterligare värde för alla aktieägare, säger Håkan Samuelsson, vd för Volvo Cars, i ett pressmeddelande.

**Relaterade artiklar:**



**Volvo Cars börsnoteras på Stockholmsbörsen.**



**Här är de säkraste bilarna 2021.**



**Här är Volvo XC90:s kinesiska syskon.**



**Fin Volvo V50 Flexifuel till salu.**

## 2. Ssangyong kan räddas – nya elbilar på gång.

Publicerad 2021-10-30 kl 7:12. Text Erik Söderholm.

Sydcoreanska bilmärket Ssangyong kan räddas undan konkurs av ett företag som tillverkar eldrivna bussar och lastbilar.



**Bilmärket Ssangyong**, som sålde bilar i Sverige för några år sedan, har allvarliga problem. I över ett år har indiska ägarkoncernen Mahindra & Mahindra, som räddade Ssangyong undan konkurs för tio år sedan, försökt sälja företaget och inga nya investeringar har gjorts sedan april.

**Den tröga försäljningen** fick Ssangyong att ansöka om rekonstruktion med 2,3 miljarder kronor i skulder.

Nu kommer nya uppgifter om att företaget Edison Motors, som bygger eldrivna bussar och lastbilar, ska ta kontroll över Ssangyong för att märket ska kunna leva vidare.

**Först ut från "nya"** Ssangyong blir en [eldriven version av suven Korando](#). Därefter följer en andra elbilsmodell (bilden ovan) som blir en efterföljare till insomnade modellen Musso.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Framfötterna bak.**



**Småkul åkattraktion.**



**SsangYong i knipa – nu hotas biltillverkningen.**



**Bilmärkets krisdrag för att överleva.**

### 3. Audi Q4 e-tron: Briljerar i höstrusket.

Av Maths Nilsson.

21 Oktober, 2021.

**Nya Audi Q4 e-tron Sportback är ett av de främsta alternativen för den som söker en elbil med det lilla extra. Bilen är inte bara snygg – den är både komfortabel och lättkörd. Dagens PS har testat bilen i svenska höstrusket – och Audin övertygar.**



*Audi Q4 e-tron Sportback fungerar perfekt i svenskt höstrusk. Räckvidden håller sig runt 40 mil när temperaturen sjunker och bilen är komfortabel även på dåliga svenska vägar.*

Utbudet av elektriska SUV:ar har förvandlats till ett veritabelt getingbo. Volkswagen ID.4, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6 – och så Audi Q4 e-tron. Att välja rätt bil bland alla nyheter är inte det lättaste.

Audi lanserade Q4 e-tron i somras och nu börjar bilen hitta ut till köparna på allvar. Dagens PS har testat Q4 e-tron Sportback i svensk gråmulen höstvardag. Är bilen lika bra när temperaturen börjar sjunka och höstrusket piskar mot rutorna?

Under en ruggig svensk höstvecka testar jag en Q4 e-tron Sportback 50 quattro med S-line. Hur klarar sig bilen på leriga grusvägar på landsbygden? Håller batteriet vad det lovar? Och hur står den sig mot konkurrenterna?

[Audi](#) har valt att behålla en klassisk förarmiljö och interiör som knyter an till tidigare Audimodeller. Instrumentpanelen ramar in ratten. I bjärt kontrast till Tesla finns det displayer både framför föraren och vid sidan om. Dessutom finns det gott om hederliga knappar för klimatanläggningen och för att ändra körlägena.



*Q4 e-tron går mjukt även över gropiga grusvägar på landsbygden.*

Det känns lite gammaldags, men i verkligheten är det säkrare och mer ergonomiskt än det ultramoderna och minimalistiska som bland annat Tesla erbjuder. Den som gillar en gammal hederlig instrumentpanel i stället för minimalism och ultramodernism kommer att trivas i Audin.



*Audi har behållit en ganska traditionell interiör med instrumentkluster och många knappar. Det vinner ergonomin på. Men 18 knappar på ratten är för mycket.*



*Växelspakens tid är förbi. Nu är det en liten knapp på en hylla.*

Ett par detaljer känns lite påvra jämfört med dyrare Audi-bilar. Dörrsidorna är i plastigaste och tunnaste laget och inte helt i Audis normala premiumnivå. Och touchkontrollen till volymen är sämre än en riktig ratt. Det kompenseras av ratten som är Audis snyggaste på länge.

Men de 18 olika knapparna på ratten är att gå för långt, det går inte ta rätt när du ska ha uppmärksamheten på vägen. S-Line har sportstolar och jag sitter väldigt skönt i bilen. Det är enkelt att hitta en skön körställning. Eftersom bilen saknar kardantunnel är det väldigt luftigt mellan framstolarna.

### **Stort baksäte**

Baksätet är en av bilens allra starkaste sidor och här är det faktiskt minst lika rymligt som i den större och betydligt dyrare Audi e-tron. Hemligheten bakom det är att Q4 e-tron är konstruerad för eldrift och för att ha ett batteri i bottenplattan redan från start.

Enligt Audi är bilen lika kompakt som en Q3, men lika rymlig i baksätet som Q7. Bagageutrymmet är på drygt 500 liter, och kommer räcka bra till för såväl golfare som barnfamiljer. Strängt taget finns det inget skäl att välja en större e-tron, förutom den bekvämare luftfjädringen.

Jag har tillbringat många mil i Volkswagen ID.4 som är byggd på samma plattform som Audi Q4 e-tron. Men efter flera dagars körning i Audi Q4 är jag säker i mitt omdöme om att bilen är betydligt trevligare att köra än Volkswagens alternativ.

### **Vill behålla bilen**

En annan familjemedlem hyllar bilen som det bästa hon kört det senaste åren och vill helst behålla bilen för gott, och skicka bort vår nuvarande "daily driver". Audis ingenjörer verkar ha lyckats bättre med finkalibreringen av styrning och fjädring än koncernkollegerna Volkswagen och Skoda.





*299 hästkrafter räcker gott i daglig körning – men någon riktig raket är det inte.  
Men vassare versioner lär komma.*

Men tanken är ju att Audi ska vara premiumalternativet. Audi Q4 e-tron kan vara den bästa kompromissen mellan sport och komfort bland elbilarna just nu. Bilen går mjukare och tystare på dåliga vägar än den stötiga Tesla Model Y. Även på motorväg är Audin en komfortkryssare av rang.

Den fyrhjulsdrivna versionen Q4 e-tron 50 quattro har 299 hästkrafter och det räcker gott för de flestas behov. Bilen är inte lika brutal som en Tesla, men det finns få tillfällen när du kan nyttja alla accelerationsresurser och en ännu snabbare bil är till största del en leksak du sällan kan utnyttja fullt ut. 0-100 km/h går på 6,2 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 180 km/h.

Bilen är väldigt lättkörd i stadstrafik med sin snäva svängradie på drygt 10 meter. Du sitter högt och har god sikt runt om, även om de tjocka A-stolparna i fram skymmer lite ibland.

Fyrhjulsdriften märks inte ens på blöta höstvägar, för att göra bilen mer effektiv är asynkronmotorn på framaxeln passiv när den inte behövs. Den aktiveras prediktivt eller när bakhjulen spinner. Tidigare testar av syskonet ID.4 talar för att fyrhjulsdriften kommer behövas i svensk halka. Audin är väldigt lätt i baken med bakhjulsdrift. En Audi ska ha fyrhjulsdrift, så är det bara.



*Räckvidden är 46 mil för den fyrhjulsdrivna versionen.  
På hösten krymper det till runt 40 mil vid lugn körning.*



*Sportback-versionen har en mer attraktiv siluett,  
och utrymmet tar inte alltför mycket stryk.*

Räckvidden är 46 mil enligt WLTP, men i svenska hösttemperaturer verkar den verkliga räckvidden ligga på omkring 40 mil när jag mestadels kör på 70-vägar på landet. Fullt godkänt, men lite mindre än Tesla Model Y Long Range.

En jämförelse med de elektriska koncernsyskonen Volkswagen ID.4 och Skoda Enyaq går inte att undvika. Audin är en bra slant dyrare, inte sämre på något, och bättre på en hel del områden. Många kommer uppleva exteriören som snyggare och mer kraftfull än konkurrenterna inom koncernen. Interiören är klart lyxigare än den mer minimalistiska Volkswagen. Men framförallt är Audin skönare att köra, vilket motiverar merkostnaden.

### **Tesla främsta konkurrenten**

Den största konkurrenten för Audi Q4 e-tron just nu är Tesla Model Y, som säljer i stor upplaga. Audin är mer komfortabel, tystare och mer avslappnad att köra och bjuder på mer traditionell ergonomi.

Teslan å sin sida är snabbare, sportigare, har en tightare känsla, ultramodern förarmiljö och vassare förarstödssystem. Audi har behållit mycket av det bästa från en traditionell bil på Q4 e-tron Quattro. Om du vill ha det bästa från två världar är bilen ett alternativ du verkligen bör överväga.

Jodå, det finns nackdelar även Q4 e-tron. Prislappen för en Q4 e-tron 50 Sportback quattro börjar på 660 000 kronor, och då är inte bilen färdigutrustad. Backkamera och adaptiv farthållare måste köpas till, liksom en del annat. Med några paket för att bilen ska få de bästa assistanssystemen och en del smågodis landar anrättningen på nästan 800 000 kronor och bilen kan bli dyrare än Tesla Model Y.

### **Fakta Audi Q4 e-tron**

#### **Priser innan klimatbonusen på 70.000 kr:**

Q4 35 e-tron (170 hk/125kW): från ca 475 000 kr

Q4 40 e-tron Proline (204 hk/150 kW): från ca 564 700 kr

Q4 50 e-tron quattro Proline advanced (299 hk/220 kW): från ca 641 900 kr

Pristillägg Q4 Sportback e-tron ca 22.700 kr

### Räckvidd och förbrukning

Audi Q4 35 e-tron: 19.1–17.0 kWh/100 km. Räckvidd upp till 338 km.

Audi Q4 40 e-tron: 19.3–17.3 kWh/100 km. Räckvidd upp till 511 km.

Audi Q4 50 e-tron quattro: 19.9 –17.9 kWh/100 km. Räckvidd upp till 488 km

Audi Q4 Sportback 35 e-tron: 18.6–16.6kWh/100 km

Audi Q4 Sportback 50 e-tron quattro: 20.9 –17.6 kWh/100 km.

### Specifikation testad modell, Audi Q4 e-tron Sportback 50 quattro

**Max. effekt:** 299 hk (220 kW) systemeffekt

**Vridmoment:** 460 Nm

**Växellåda:** 1-stegad

**Topp hastighet:** 180 km/h

**0-100 km/h:** 6,2 s

**Batterikapacitet:** 77 kWh (netto), 82 kWh (brutto)

**Bagageutrymme volym:** 520 till 1490 liter

**Maximalt tillåten släpvagnsvikt:** 1 200 kg

**Förbrukning, blandad (WLTP):** 18,2-19,9 kWh/100 km beroende på utrustningsnivå

**Räckvidd (WLTP):** 443 – 483 km beroende på utrustningsnivå

**CO2-utsläpp:** 0 gram/km



*Bakpartiet har en skulptural design. Bakåtsikten är begränsad.*



**Maths Nilsson**



#### 4. MG-chefen: Vi blir Sveriges största elbilmärke nästa år.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2021-10-30, 15:00, uppdaterad 2021-10-30, 18:38.

Sverigechefen Tomas Ernerg är säker, MG blir Sveriges största elbilmärke 2022: "Bra produkter till bra priser fungerar."



Kinesiska MG har haft premiär för sin första "brand store" i Stockholm Segeltorp, och visade upp hela sitt modellutbud, med den [eldrivna kombin MG5](#), [uppdaterade storsäljaren ZS EV](#) och [nya suven Marvel R](#).

– Det ser ut som att de svenska bilköparna har väntat på MG, vi har redan sålt 3.700 bilar på bara fyra månader. Det är ett fantastiskt resultat! Sa MG:s europachef Matt Lei på plats där.



Från höger: MG Marvel R, MG ZS EV och MG5 Electric.

**Antalet förbeställningar på** nya MG Marvel R och uppdaterade ZS ligger på närmare 1.000 bilar hitintills och i helgen hoppas man på många intressenter för MG5. Totalt finns det nu 42 MG-anläggningar i Sverige, och det kommer fler under nästa år, när märket expanderar norrut.

MG:s svenska chef Tomas Ernberg fyllde på:

– Vi kommer att sälja närmare 6.000 bilar i år och med vårt breda utbud och bra priser kommer MG att bli Sveriges största elbilmärke nästa år, med närmare 20 procent av elbilsmarkanden! Bra produkter till bra priser fungerar.

**Det betyder att MG** planerar för att sälja en bra bit över 20.000 elbilar under nästa år.



**Alrik tittar på folkombin MG5 Electric – siktar på 2.000 kr/mån!**



**Svenska priserna klara på uppdaterade MG ZS EV.**



**MG satsar på Sverige – Hedin Bil blir distributör.**

## 5. Däckbyte på elbil: "Skadorna kan bli väldigt dyra".

Publicerad 2021-10-30 kl 6:15. Text Erik Söderholm.

Så här års bokar många bilägare in däckbyte. Men för elbilsägare gäller det att personalen på däckverkstaden har koll på läget. Underredet på elbilar är nämligen känsligare än på bilar med vanliga förbränningsmotorer, till exempel vad gäller kablage.



*Den som byter däck på en elbil ska ha koll på var lyftpunkterna är.  
Annars kan skadorna bli dyra att reparera.*

– **Skador som påverkar** högvoltsbatteriet kan bli väldigt dyra, det är ofta elbilens mest kostsamma del. Skador på höljen kan leda till att kablar utsätts för fukt och börjar korrodera, och att det uppstår fel på lite längre sikt, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på organisationen M Sverige (tidigare Motormännen), till TT.

Svårt bevisa fel

**Den som vill byta** däck själv på sin elbil ska se till att använda sig av bilens särskilda lyftpunkter. Bilen ska inte lyftas upp på något annat sätt.

Det kan i vissa fall vara svårt att bevisa vem som gjort fel om däckfirman slarvat med bytet.

– **Ansvaret ligger hos** den som utför tjänsten när det blir fel. Sedan kan reklamationen ändå bli komplicerad eftersom konsumenten måste visa att det är just vid det specifika tillfället som skadan har uppstått, säger Carl-Erik Stjernvall.

"Om bilen behöver lösas in – vem ska då betala?"

**Vi Bilägare har tidigare** skrivit om flera fall från Norge där verkstäderna ställt till med problem vid däckbytet. I ett av fallen uppstod ett litet hål i bottenplattan på en Jaguar I-Pace som [kostade 350 000 kr att reparera](#).

Den som lämnar in bilen för däckbyte ska se till att verkstaden håller vad den lovar och inte är för billig.

– Om bilägaren använder sig av ett "företag" som inte har en försäkring, vilket är högst troligt om skifteskostnaden är onormalt låg, och batteriet skadas, vad gäller då? Om det leder till att bilen måste lösas in, vem ska då betala?, sa Bo Ericsson, vd för Sveriges For-donsverkstäders Förening (SFVF) tidigare i år.

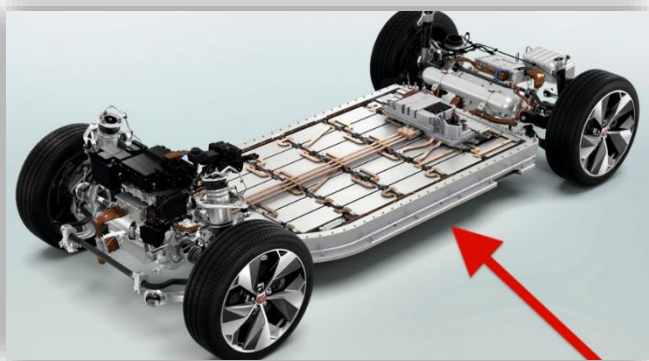


Erik Söderholm

### MER FRÅN VI BILÄGARE:



Däckbyte på Tesla blev svindyr verkstadshistoria.



Mystiskt fel i Jaguar I-Pace kostar 350 000 att reparera.



Stor guide: Allt du behöver veta om vinterdäck.

## 6. Källor: Teslas nya jätteorder – 100 000 bilar.

TT

2021-10-25 kl 14:27.

Amerikanska hyrbilsjätten Hertz ska enligt källor till nyhetsbyrån Bloomberg lagt en order på 100 000 Tesla-bilar av ett totalt värde på 4,2 miljarder dollar, ungefär 36 miljarder kronor.



Ordern ska gälla Model-3-bilar. Leveransen ska ske under de närmaste 14 månaderna och gälla såväl den amerikanska som europeiska marknaden.

Hertz ansökte om konkursskydd i samband med pandemin men har sedan dess fått in två nya investerare i form av Knighthead Capital Management och Certares Opportunities.



*Tesla Model 3.*



## 7. Okänd svensk succé redan värd 13 miljarder.

Av Investerardygnet\* 25 Oktober, 2021.

Sverige har fått ytterligare en så kallad enhörning, dvs ett bolag värderat till över en miljard dollar.



*Lite i skymundan har det autonoma ellastbilsföretaget Einride fått en värdering i gråhandeln på över 13 miljarder kronor.*

Lite i skymundan har det autonoma [ellastbilsföretaget Einride](#) fått en värdering i gråhandeln på över 13 miljarder kronor. Bland ägarna finns bland annat de svenska riskkapitalbolagen EQT, Northzone och Norrsken VC, men även telekomjätten Ericsson.

### **Kapitalstarka investerare**

Därutöver finns en hel drös prominenta utländska investerare som den singaporienska statens investeringsfond, Temasek, med 2 400 miljarder kronor i förvaltat kapital.

Hedgefondslegendaren George Soros har också investerat liksom danska rederijätten Maersks investeringsfond Maersk Growth and Build Capital. Det är sammantaget en samling investerare som få andra svenska startupbolag kommer i närheten av.

### **Ingen förarhytt**

Einride startades 2016 av **Robert Falck** (VD), **Linnea Kornehed** och **Filip Lilja** som hoppade av från de svenska lastbilsjättarna. Det unika med Einride Pod, som deras första lastbil heter och som är i kommersiellt bruk, är att det inte finns någon förarhytt utan den ska vara helt självkörande.



*Einride har ingen förarhytt. Då den utgör en väsentlig del av en vanlig lastbils tillverkningskostnad så ser man stora möjligheter till att skapa en kostnadseffektiv transportlösning. Transport-as-a-service kallar Einride konceptet.*

Det kapar kostnaden för såväl produktion som själva transporten. Förarhytten utgör en väsentlig del av en vanlig lastbils tillverkningskostnad. Transport-as-a-service kallar Einride konceptet.

### **Störst i världen**

Coca-Cola, Oatley, Electrolux, Bring och Lidl är några företag som redan hoppat på som kunder. Lite intressant är att man har ett samarbete med kullagerjätten SKF som en gång i tiden startade Volvo.

Det blygsamma målet är att bli världens största eldrivna lastbilsbolag. Amerikanska Nikola Motor hävdar att de innehar den titeln.

Om Einride lyckas är potentialen betydande. Nikola Motor har ett börsvärde på 40 miljarder kronor men saknar, till skillnad från Einride, försäljning.

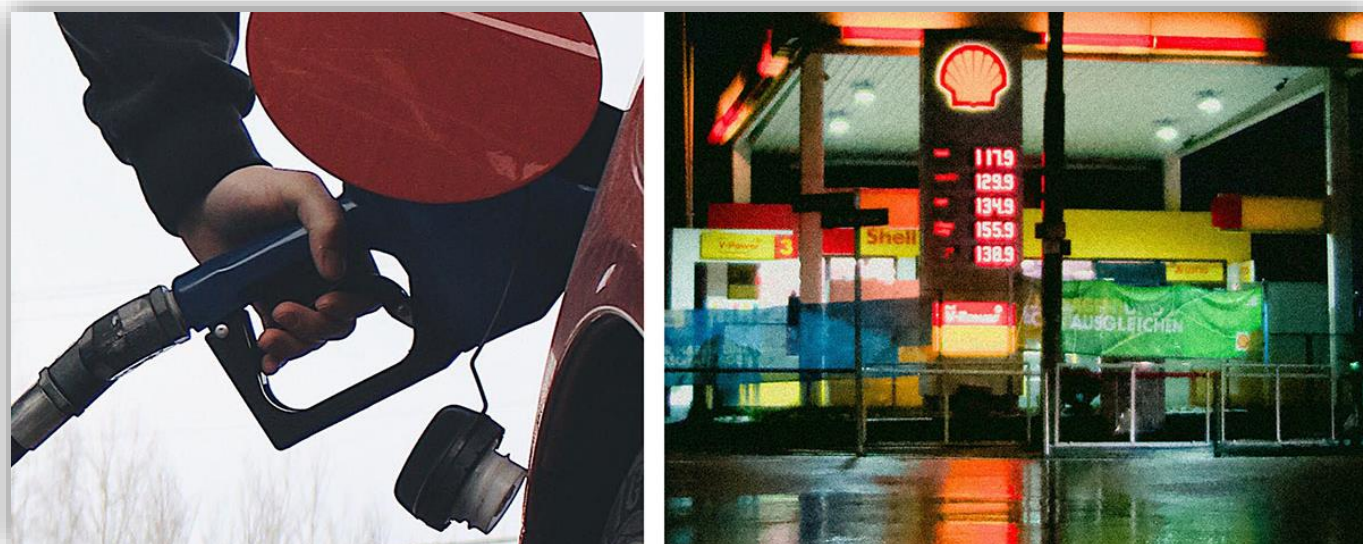
INVESTERAR  
DYGNET

\*InvesterarDygnet.se är en digital nyhets- och analystidning som lyfter fram intressanta nyheter och placeringstips. Sedan mars 2020 är InvesterarDygnet en del av Dagens PS.

## 8. Därför är svensk diesel dyrast i EU – trots 'låg skatt'.

Av Maths Nilsson 21 Oktober, 2021.

Här är den okända faktan som visar varför Sverige har EU:s högsta dieselpolis.



*Att den svenska dieselskatten skulle vara skyhögt är en seglivad myt.*

*I stället är det inblandningen av biobränslen som gjort svensk diesel näst dyrast i världen.*

**Sju EU-länder har högre dieselskatt än Sverige – ändå är vår diesel flera kronor dyrare vid pumpen. – Sverige har de mest ambitiösa klimatmålen i världen och vi har högre inblandning av biodrivmedel än vad resten av Europa har, säger Sofie Quant, kommunikationschef på Drivkraft Sverige.**

Moderaterna har nyligen gått ut med att de vill sänka skatten med en krona på diesel och bensin, något vår blivande statsminister **Magdalena Andersson** snabbt avfärdade i en intervju.

Dagens PS har granskat dieselpolis och skattesatser inom EU kan berätta den okända faktan som gör att Sverige har världens näst dyraste diesel, och att orsaken inte är hög skatt.

### **Skatten strax över EU-snitt**

Sanningen, som politikerna själva inte verkar känna till, är att Sveriges dieselskatt är relativt låg och bara strax över EU-snittet. Vår dieselskatt är 4,74 kronor per liter, medan genomsnittet i EU ligger på 4,38 kronor. Sju EU-länder har högre dieselskatt än Sverige. Allra högst är skatten i Italien, 6,30 kronor liter. Ändå är vår diesel 3,44 dyrare än Italiens. En liter diesel kostar just nu 19,42 kronor i Sverige. Tyskland har lika hög dieselskatt som Sverige, men vår diesel är fyra kronor dyrare än den tyska.

Den okända anledningen till att Sverige har Europas dyraste diesel är i stället att Sverige har en lag, reduktionsplikten, som gör att vi måste blanda dieseln med 35-40 procent biobränslen. Oftast är det HVO100 och RME som blandas i dieseln, bränslen som är cirka

tre gånger så dyrt som rent fossilt diesel. Det höjer det svenska literpriset med flera kronor. Biodiesel har kritiserats för att skövla regnskogar. När biodrivmedel blandas med diesel får de samma beskattning som fossil diesel.

– Det är flera länder som har reduktionsplikt, men Sverige har de mest ambitiösa klimatmålen och därmed dyrare drivmedel, säger Sofie Quant som är kommunikationschef på Drivkraft Sverige, bränslesektorns branschorganisation i Sverige.

### **Ökad reduktion varje år**

De närmaste åren ska inblandningen av biodiesel öka kraftigt, vilket redan [vid nyår kommer göra dieseln omkring en krona dyrare](#). Fram till 2030 kan dieselpriiset öka till cirka 30 kronor liter på grund av reduktionsplikten. Då ska nästan all diesel bestå av biodrivmedel.

Användningen av biodrivmedel i dieseln fick i somras hård kritik i en studie gjord av den ansedda miljöorganisationen Transport & Environment. Enligt T&E har biodieseln i hela EU troligen utplånat skogar lika stora som Nederländerna sedan EU:s lag om gröna bränslen infördes 2010. Biodiesel gjord på palmolja uppges dessutom släppa ut tre gånger mer koldioxid än den fossila dieseln.

### **Kritiserade HVO100**

[Även Gröna Bilister i Sverige har kritiserat HVO100](#) för att mer än en fjärdedel av allt biodrivmedel i Sverige görs av palmolja som skövlar regskog. Gröna Bilister uppger att en stor del av biodieseln HVO100 är sämre än fossil diesel och bensin på grund av palmolja. Den 1 oktober 2021 blev det obligatoriskt att visa drivmedlets klimatpåverkan, förnybara andel och råvaror vid pumpen. Sverige är först i världen med informationen.

Den gröna lobbyorganisationen Transport & Environment hävdar att biodiesel i genomsnitt är sämre än fossilt diesel.

– Tio år med denna ”gröna” bränslelag och vad har vi att visa för den? Skenande avskogning, utrotade livsmiljöer och sämre utsläpp än om vi hade använt förorenande diesel istället. En politik som skulle rädda planeten förstör den faktiskt. Vi har inte råd med ytterligare ett decennium av denna misslyckade politik. Vi måste bryta monopollet på biobränslen inom förnybara transporter och sätta el i centrum istället, säger Laura Buffet, energidirektör på T&E.

[Enligt T&E har Europa bränt cirka 39 miljoner ton palm- och sojabiodiesel](#) i bilar och lastbilar sedan 2010, vilket ger upp till tre gånger mer koldioxidutsläpp än den fossila diesel som den ersatte.

### **OKQ8 använder inte palmolja**

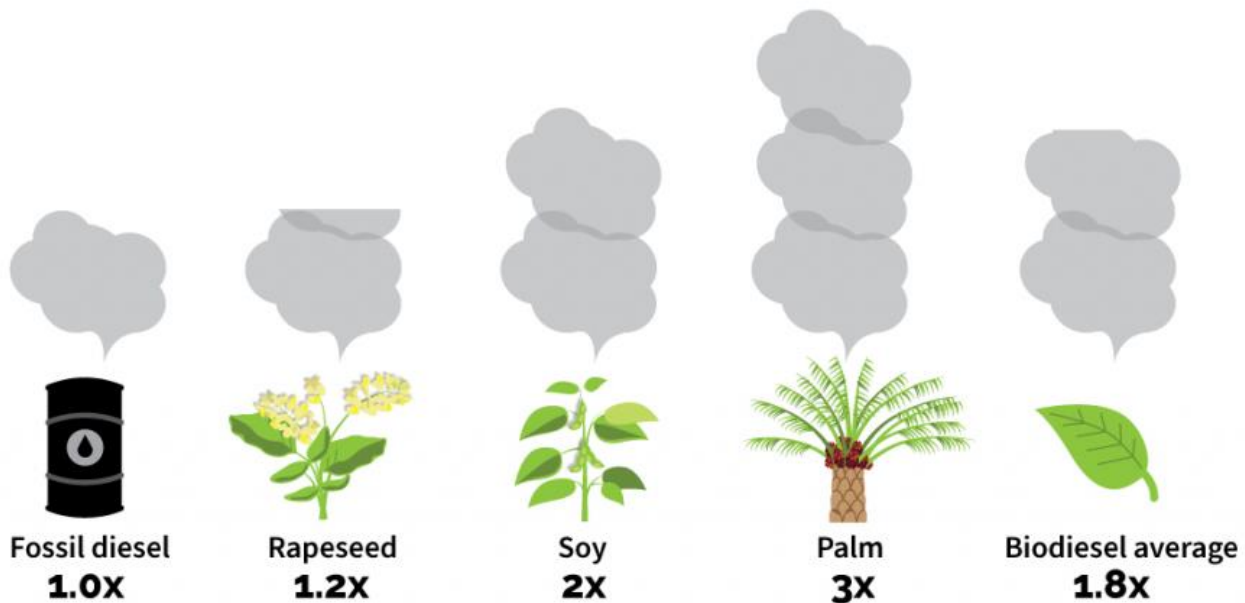
Svenska bränslekedjan OKQ8 uppger för Dagens PS att de inte använder palmolja eller sojaolja i sina biodrivmedel och att den till stor del görs på animaliska fetter från slakteriavfall.

– Vi följer debatten och det finns många olika åsikter och fakta i frågan. Vi utgår alltid från de riktlinjer som lagstiftaren har beslutat gällande hållbar biodrivmedel, detta föreskrivs i lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Denna lag är ett införande av EU:s förnybarhetsdirektiv i svensk lagstiftning. Vi ställer också krav utöver lagstiftning och alla de biodrivmedel vi sätter på marknaden är t.ex. certifierade enligt något av EU-kommissionens godkända certifieringssystem. Jag kan inte svara för Transport och Environment men som jag läser det så grundar sig kritiken främst i användandet av palm- och sojaolja. OKQ8 säljer inget biodrivmedel tillverkade av dessa råvaror. Det är enligt min uppfattning vanligare med palm- och soja som råvara i Europa. Men det förekommer även i Sverige, säger Erik S. Moglia, Fuel manager på OKQ8.



# Biodiesel: cure worse than the disease

Fossil diesel emissions vs first-generation biodiesel



## Dyraste dieseln i EU just nu

Sverige	19,52
Belgien	16,60
Danmark	16,45
Finland	16,17
Italien	16,08

Källa: [Globalpetrolprices.com](http://Globalpetrolprices.com)

## Så ser skatt och råvarukostnad ut i olika EU-länder

Jämförelsen av europeiska dieselpriser kommer från Fuels Europe och är gjord i mars 2021. Sedan dess har den svenska dieselråvaran fördyrats ytterligare genom ökad inblandning av biodrivmedel från 1 augusti.

	Råvarupris	Skatt	Moms	Totalt
Sverige	7,8	4,6	3,1	15,5
Italien	5,6	6,2	2,6	14,4
Belgien	5,7	6	2,5	14,2
Finland	6,9	4,6	2,7	14,2

## MOTORNYTT

Frankrike	5,4	6,1	2,3	13,8
Nederländerna	6,1	5,1	2,4	13,6
Portugal	5,9	5,1	2,5	13,6
Irland	5,7	5,1	2,5	13,3
Grekland	6,5	4,2	2,6	13,2
Danmark	6,2	4,3	2,6	13,2
Kroatien	6,3	4,1	2,6	13
Tyskland	6,3	4,7	1,8	12,8
Estland	6,6	3,7	2,1	12,3
Cypern	6,2	4,1	2	12,2
Ungern	6,1	3,5	2,6	12,2
Malta	5,5	4,7	1,8	12,1
Spanien	6	3,8	2,1	11,8
Tjeckien	5,6	4,2	2,1	11,8
Lettland	5,5	4,3	2	11,8
Slovakien	5,8	4	2	11,8
Österrike	5,7	4,1	1,9	11,7
Slovenien	5,2	4,3	2,1	11,6
Polen	6	3,4	2,1	11,4
Litauen	5,6	3,7	2	11,2
Luxemburg	5,6	3,6	1,6	10,7
Rumänien	5,7	3,4	1,7	10,7
Bulgarien	5	3,3	1,7	10

## 9. Rapport: Monopol ger högre biogaspriser.

Publicerad 2021-10-21 kl 11:04 (uppdaterad 2021-10-21 kl 11:10). Text Magnus Kvandal.

**Priset varierar kraftigt beroende på var man tankar.**



**Företaget Fordonsgas Sverige tar mer betalt för biogas på platser där det saknas konkurrens. Det [rapporterar Sveriges Radio](#). Enligt deras rapport är bränslet exempelvis 29 procent dyrare i Skara än i Jönköping.**

I Skara är det bara Fordonsgas Sverige som har en tankstation medan det i Jönköping finns flera, konkurrerande företag.

**Enligt SR är biogas just nu dyrare att tanka än bensin i både Skara och Vetlanda, trots att gasen vanligtvis är ett billigare bränsle.**

Fordonsgas Sverige skriver i ett mail till SR att deras priser påverkas av de höga priserna på naturgas i Europa, som just nu är ovanligt höga. Importerad, fossil naturgas utgör upp till 40 procent av fordonsgasen de säljer. Resten är förnybar biogas.

### MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Köra på biogas, skatta för naturgas?**



**Regeringens förslag: Gasbilar ska inte längre vara miljöbilar.**



**Nu kan du köpa en ny Volvo med gasdrift.**



**Upp till 25 000 i bonus för att konvertera till miljöbil.**



**Gräs från vägkanten ska omvandlas till biogas.**



**Konvertera bilen till etanol eller biogas? Detta ska du tänka på.**



## 10. Utrustning från Saab-fabriken i Trollhättan på auktion.

AV MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 25 OKT 2021, KL 21:24.

Nevs framtid är högst osäker och parallellt med nedskärning av personalstyrkan auktioneras nu robotar och annan utrustning från Stallbacka-fabriken ut.



Nevs, eller National Electric Vehicle Sweden AB som företaget formellt heter, [köpte en stor andel av konkursboet efter Saab Automobile för nio år sedan](#). Siktet har hela tiden varit inställt på tillverkning av elbilar, men vägen framåt har inte alls varit spikrak. Nevs har bland annat [tappat rätten att använda namnet Saab](#), personal har varslats och sagt upp vid flera tillfällen och [nya ägare till bolaget](#) har beskrivits som rena rama luftsloppet.

Speciellt många bilar har inte byggts. Inledningsvis var det fokus [på en sista "batch" Saab 9-3](#) och förra året kom [Kina-byggda Nevs 9-3 EV på besök till Sverige](#).

I år har det framkommit att storägaren, kinesiska fastighetsgiganten Evergrande som har ett finger med i spelet i många branscher, har ekonomiska svårigheter av en magnitud som kan påverka, och till viss del redan har gjort det, hela världen. Evergrande sägs ha skulder som uppgår till närmare tre tusen miljarder kronor.

I somras meddelade Nevs att de [varslar nästan hälften av personalen i Trollhättan](#). Kort därefter kom uppgifter om att [ett kinesiskt konsortium är intresserat av Nevs](#), och ytterligare ett par veckor [meddelade Koenigsegg att de köper ut Nevs ur det tidigare gemensamma bolaget Meneko](#). Tanken var att [Koenigsegg och Nevs tillsammans skulle tillverka bilar tillsammans](#).



*Så här såg det ut i fabriken i Trollhättan en gång i tiden.*

Samtidigt som Nevs ledning letar efter nya ägare pågår en utförsäljning av en del av bolagets utrustning. Det rör sig om tung utrustning så som industrirobotar, lyftbord, vridbord och hydraulaggregat, men också lättare detaljer så som tryckluftsslangar, terminalskåp och små komponenter av olika slag. Totalt rör det sig om 266 objekt och [allt auktioneras ut online via PS Auction](#). I skrivande stund är det två och ett halvt dygn kvar till objekten går under den virtuella klubban.

Har du alltid velat ha en [ABB-robot av typ IRB6400R S4Cplus 2,5/150 M2000](#) som varit i drift i knappt 15 000 drifttimmar sedan år 2000, och som förstås har varit verksam i en klassisk, svensk bilfabrik – Stallbacka-fabriken i Trollhättan – då har du din chans nu. Eller varför inte [några lampelare](#) som har lyst och blinkat medan Saab-bilarna har rullat förbi på bandet?



## 11. Världens dyraste regplåt: 70 gånger dyrare än bilen.

Av Maths Nilsson.

25 Oktober, 2021.

Här är registreringsskylten som kan slå världsrekord. Den är många gånger dyrare än Lamborghinin den sitter på. Kombinationen "MM" bjuds ut i Kalifornien för 206 miljoner kronor.– Registreringsskyltar har alltid varit en statussymbol, skriver ägaren på sin sajt.



Om du trodde att det var dyrt att köpa en superbil är det inget i jämförelse med vad nummerplåten "MM" bjuds ut för. Den är runt 70 gånger dyrare än Lamborghinin den sitter på. Kombinationen "MM" bjuds ut av ägaren för 206 miljoner kronor. Det finns bara 35 skyltar med tvåbokstavskombinationer i Kalifornien, och dubbla bokstäver är otroligt sällsynt.

Regeln om att kunna sälja registreringsskyltar är relativt ny i Kalifornien och kom till under 2017. Tidigare kunde du bara flytta dem mellan dina olika bilar. Skylten bjuds nu ut för motsvarande 24,3 miljoner dollar, närmare 206 miljoner kronor. Köparen får dessutom skyltens NFT-kod på köpet.

### Rekordet är från Abu Dhabi

Än så länge är skylten osåld, men om den går för begärt pris blir det den dyraste skylten någonsin. Det tidigare rekordet innehas av skylten "1" i Abu Dhabi. Den gick för 121 miljoner kronor. Skylden "New York" är fortfarande till salu för drygt 170 miljoner kronor.

Den som vill ha en unik nummerplåt i Sverige kommer betydligt billigare undan. Skylten kostar 6200 kronor och då är en giltig i tio år.

**Feber**

## 12. Xpeng visar upp den flygande bilen HT Aero.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-10-30 KL 10:45.

Hoppas ha den i luften 2024.



**FILM:** <https://youtu.be/Nz1i4fROiQ4>.

Den kinesiska elbilstillverkaren Xpeng verkar ha högtflygande planer på framtidens elfordon. Igår presenterade företaget en så kallad flygande bil som man hoppas kunna släppa på marknaden inom några år.

Den flygande bilen kallas för HT Aero och ska kunna framföras både på traditionella vägar och i luften som synes på bilden och i videoklipppet nedan. Bilen är försedd med två rotorerna som går att fälla in i bilens innandöme när bilen framförs på marken. Andra specifikationer angående den flygande bilen är ej kända än så länge.

Xpeng hoppas kunna släppa HT Aero på marknaden 2024. Om så faktiskt blir fallet återstår att se.





**Kinesisk elbilsstartup utmanar eliten.**  
Vill bli landets Tesla.



**XPeng vill bygga en enhörningsrobot.**  
Som kan underhålla barn.



**Den kinesiska biltillverkaren Xpeng har nu en svensk hemsida.**  
Snart börjar den eldrivna modellen P7 att säljas här.

## Klassiker

### 13. Vackert på vattnet.

Publicerad 21 oktober. TEXT Björn Meyer.

Varför nöja sig med en vanlig båt? Det vore mycket fräckare i en flytande Fiat.



**FILM:** <https://youtu.be/Prd4YqkaeDg>.

En husbåt i form av en folkbuss, en daycruiser som ser ut som en E-Type eller en Fiat 500 med skrov? Floating Motors beskriver sig som ett startup-företag som vill överföra klassiska bilformer till den marina världen – man kallar det resto-floating.

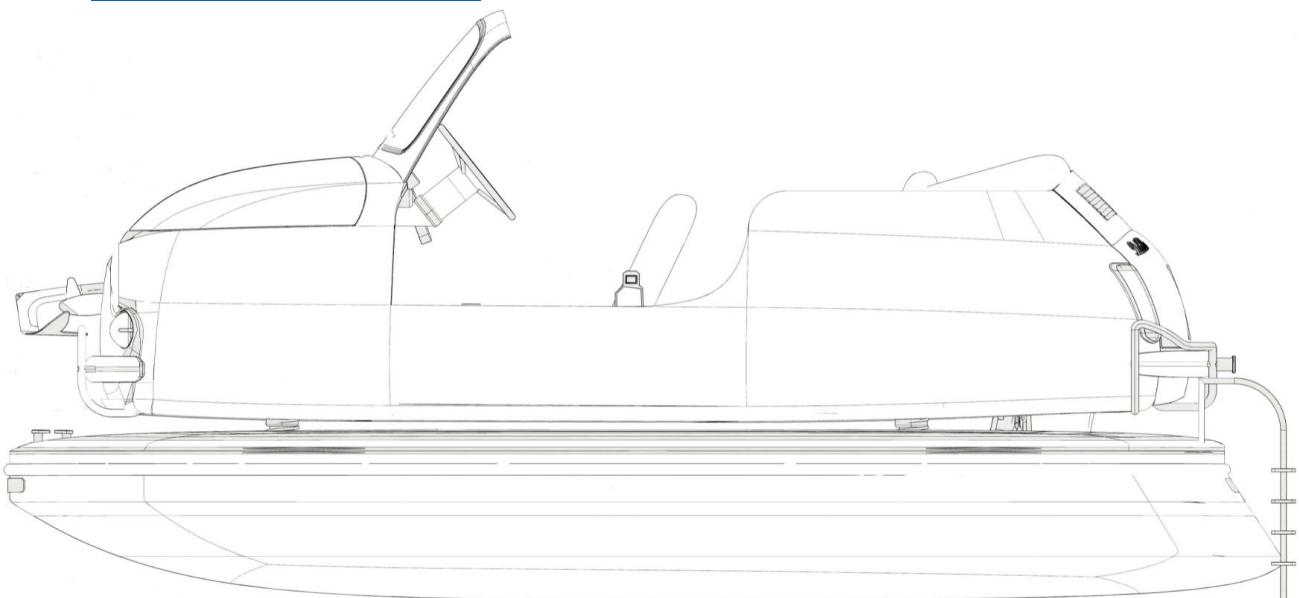




*Bo i en VW-buss – fast på vattnet!*



Än så länge finns skapelserna bara i datorgenererad form men man söker investerare för att visionerna ska bli verklighet. Inga pengar-tillbaka-garantier men man blir glad av att kolla in [www.floatingmotors.com](http://www.floatingmotors.com)



## 14. Ford Thunderbird.

Av Gran Turismo.

20/10/2019.

**Det var många som drömde om en ny Thunderbird. Och till sist föll Ford till föga och gjorde en ny för det nya millenniet. Men alla drömmar mår inte bra av att uppfyllas. Bilen blev en flopp, men det hindrar inte att den är bra.**



**B**eslutsångest är det första ord som dyker upp i skallen när den elfte generationen Thunderbird kommer på tal. Sällan har väl någon bil haft en så utdragen födelseprocess. Redan 1997 hade projektet initierats och 1999 visades konceptet som sedan under hela året turnerade runt till olika shower i USA.

På Detroitalongen i januari 2000 slog man på stort och visade en hel rad exemplar i regnbågens alla färger. Jag var själv där och hörde hur designchefen Jay Mays talade vitt och brett om Fords satsning på retrodesign, eller "retrofuturism" som han hellre kallade det. Han hade bland annat ritat nya VW Beetle och visste en del om saken.

Ändå hade Ford inte tagit något beslut om tillverkning, det skulle dröja ända till 22 maj år 2000 innan man enades om att verkligen bygga den Thunderbird man så stolt visat upp i ett par år.

Förvirringen beror förmodligen på den chefs- och organisationskarusell Ford höll på med vid tiden. Ungefär samtidigt som den förra generationen Thunderbird lades ner 1997 och man började tänka på en ny, tog Jac Nasser makten och Jay Mays ersatte Jack Telnack som ansvarig för design.

Dessutom bildades Premier Automotive Group, en prestigeavdelning under ledning av tidigare BMW-mannen Wolfgang Reizle. Och det är där man hittar en del av bakgrunden till det som blev Thunderbird.





I gruppen ingick inte bara Volvo och Aston Martin, utan även Lincoln och Jaguar, samt Land Rover. Det var redan 1990 som man köpte Jaguar och därefter försökte integrera det tekniskt med Lincoln. Resultatet var Lincoln LS som delade grundplattform och chassi med Jaguar S-Type. Dessutom använde den en något kortslagigare variant av Jaguars fyraliters V8.

Och det var ur samma konstruktion man skapade den nya Thunderbirden som delvis alltså var en mer europeisk Jaguarläkting än de flesta känner till.

Men medan Lincoln LS blev en stor succé slog inte Thunderbird alls och det trots att den utnämndes till Årets Bil i USA av Motor Trend. Somliga amerikanska rapporter talar också om att den utdragna lanseringsprocessen hade fått vissa handlare och kunder att tröttna redan innan de kunde lägga vantarna på bilen. Men ännu troligare är att Ford inte hade någon vettig idé när det gällde marknadsföringen och att handlarna var bättre på pickisar än på lyxbilar. Planen var att sälja cirka 25 000 bilar om året och 2002 fick man ut hela 31 368 bilar, men sedan dog intresset. Den sista tillverkade rullade av bandet den 1 juli 2005 och av den sista årsmodellen lyckades man bara sälja 9 548 exemplar.

I efterhand har Motor Trend sagt att Årets Bil-utnämningen av T-Birden var en av de pinsammaste man gjort. Ganska orättvist med tanke på att det var försäljningen och inte bilen i sig som floppade. Den fick mycket beröm för sina köregenskaper och stilen som anknöt till den första femtiotalmodellen.

Några tyckte visserligen att den såg lite könlös och inte tillräckligt tuff ut, men på det hela taget gillande kunderna bilen även om den ansågs dyr. Inklusiv hardtoppen gick den på nästan 40 000 dollar när snittbilpriset i USA låg på dryga hälften. Man fick ändå ut 200 exemplar som julklappar genom att inkludera dem i varuhuset Neiman Marcus julkatalog.



Kvalitetsmässigt funkade den över förväntan, de få återkommande fel som rapporterats är av elektronisk typ. Framför allt trasslade tändningen och då främst de tändspolar som satt direkt på tändstiften. Men idag finns det billigare och bättre eftermarknadsalternativ. Tar man även med i beräkningen att Thunderbirden oftast körts betydligt färre mil än de modeller den delar teknik med är den klart mer driftsäker. Något av ett fynd alltså, en exklusiv uddabil med ett visst mått av samlarpotential.

**Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.5 2018.**



## 15. Mercedes-Benz 300 SL: Måsvingens magi.

Av Maths Nilsson.

23 Oktober, 2021.

”Du kan inte bestiga Mount Everest, du kan inte få Marilyn Monroe och du kommer sannolikt aldrig att åka raket till månen. Men du kan skaffa dig en Mercedes-Benz 300SL – världens bästa bil.” Så beskrevs bilen med de legendariska måsvingedörrarna när den testades för första gången på 1950-talet. Över 60 år senare fortsätter århundradets sportbil att förtrolla bilentusiaster.



*67 år efter lanseringen – och fortfarande en av världens mest beundrade bilar.  
Det är något magiskt med Mercedes 300 SL Måsvingen.*

Tideräkningen för en av bilvärldens mest ikoniska modeller börjar i februari 1954. Publiken på New York International Motor Sports Show förstummades av de smäckra och graciösa formerna och de sensationella måsvingedörrarna som öppnades mot himlen.

### **Mycket mer än måsvingar**

Och under åtta decennier har bilfantaster fortsatt att beundra ”Måsvingen”. Modellen har korats till århundradets sportbil och magin har bara vuxit. Designen är både tidlös och elegant, och åldras bättre än det ädlaste slottsvin. Bilens mest karaktäristiska företrädare är förstas dörrarna som likt en måsvinge lyfter mot skyn när de öppnas. Men det finns mycket mer som gör Mercedes 300 SL till en ikonisk bilmodell.



*Modellens prestanda var en sensation 1954.*

Historien börjar med att den mytomspunna amerikanska bilimportören **Max Hoffman** krävde att Mercedes-Benz skulle förvandla sin racerbil 300 SL till gatbil. Sagt och gjort, och de 1400 exemplaren som producerades under tre år gick åt som smör i solsken.

#### **Började som racerbil**

Från början var 300 SL en specialbyggd racerbil för långlopp. Kupén slog rekord vid flera lopp och vann bland annat det berömda 24-timmarsloppet i Le Mans. Modellen hjälpte Mercedes till en storstilad comeback inom racing efter kriget.

Några planer på serietillverkning fanns inte förrän Max Hoffman väckte Mercedes ur törnrosasömnen. Importören var säker på att USA:s rika skulle slåss om modellen och han fick förstås rätt.



*En skönhet från alla vinklar. Den eleganta designen måste kallas tidlös.*



*Den tunna rörramen gjorde att trösklarna måste dra upp högt, och då var måsvingedörrar en idealisk lösning.*

Mercedes fick fram måsvingen på rekordtid till sportbilmässan i New York. Vid den här tiden kostade bilen 29 000 D-Mark, fyra gånger mer än en mer standardbetonad Mercedes, men ändå ett fynd för en sportbil i teknisk ultraklass.

#### **Ovanligt aerodynamisk**

300 SL var ovanligt strömlinjeformad för sin tid, ett arv från racerbilen. Kanske är det det som gjort att designen har stått sig i alla år och behåller sin lockelse på världens bilentusiaster. Någon har beskrivit bilen som att en helt proportionerlig och extremt dynamisk kaross som svävar på hjulen.



*Motorn fick lutas 45 grader för att rymmas.  
300 SL var en av de första bilarna med insprutning.*



*Interiören var otroligt elegant. Ratten kunde fällas för att förenkla insteget.*

Måsvingedörrarna var inte bara ögongodis, de var helt nödvändiga för att karossen skulle kunna byggas som den gjorde runt en rörram av extremt tunna tunna rör. Ramen gick högt upp för att göra bilen stabil, och några vanliga dörrar fick inte plats. Den rörformade ramen, designad av Rudolf Uhlenhaut, minskade vikten och gav maximal styrka. Hela ramen väger endast 82 kilo och en fulltankad SL väger in på 1295 kilo – den gör skäl för namnet Super Leicht.

### **Var före Tesla**

Långt innan Tesla hade 300 SL dolda dörrhandtag som skapade en obruten sidolinje. Måsvingedörrarna öppnas med en liten stång som hoppar ut från dörren – ett mekaniskt underverk från 1950-talet. Måsvingedörren flyter upp till sitt helt öppna läge, med hjälp av fjädrar som har precis rätt motvikt.

Den raka sexcylindriga motorn i 300 SL hämtades från limousinen 300 Adenauer. Förgåsaren ersattes av insprutning och 300 SL blev därmed en av tidernas första bilar med tekniken.

Motorn hade en effekt på 215 hästkrafter, tillräckligt för att skicka upp bilen till 260 km/h med högsta utväxlingen, en för tiden otrolig hastighet. De flesta köpare valde en lägre utväxling som gjorde bilen mer accelerationssnabb. 0-100 km/h gick på 10 sekunder. Det fanns också en tävlingskamaxel som gav den hisnande effekten av 240 hästkrafter.

Den som tittar noga på motorn ser att den lutar. Ingenjörerna fick tippa den 45 grader åt vänster för att få plats under den extremt platta huven.

Interiören höll på Mercedesvis toppkvalitet och var klassiskt elegant. Som standard kom 300 SL med tre olika rutiga tygläddslar för sportsätena. Men det gick även att få läder som tillval, vilket de flesta kunder valde. Instrumentpanelen känns tydlig ergonomisk än i dag med två rundlar för hastighet och motorvarv centralt framför föraren.



*Grillen har bildat skola och finns även på senare Mercedes-modeller.*

### **Svår att kliva in i**

Att ta sig in i en 300 SL krävde viss akrobatik för att komma över de höga trösklarna och in i den trånga kupén. För att underlätta för ägare med viss pondus är ratten fällbar så att föraren kan vrida in benen mot pedalerna.

Men det var ute på vägen 300 SL verkligen briljerade. Den lätta bilen hade överlägsen acceleration i alla farter. Styrningen var direkt och fjädningen gjorde att bilen låg som ett strykjärn på vägen.

Inte undra på att dåtidens motorjournalister hyllade 300 SL unisont.

– Du kan inte bestiga Mount Everest, du kan inte få Marilyn Monroe och du kommer sannolikt aldrig att åka raket till månen. Men du kan uppnå en upplevelse som är i samma ultimata klass – du kan skaffa dig en Mercedes-Benz 300 SL. Detta är den finaste produktionssportbilen i världen, skrev Sports Car Illustrated i sitt test.

– Vi tittar på en bil där en bekväm interiör kompletteras med anmärkningsvärt imponerande egenskaper, ganska otrolig väghållning, lätt och exakt styrning och prestandanivåer som finns där uppe – och till och med en förbättring av – de bästa bilarna bilindustrin har att erbjuda. Det finns bara en sak kvar att säga: framtidens sportbil har blivit verklighet, skrev Road and Track.

### **Sålde slut på nolltid**

De 1400 första bilarna sålde slut på nolltid, hela 1100 bilar gick till USA. Återigen lyckades Max Hoffman övertala Mercedes att komma med en ny modell. En öppna uppföljaren 300 SL Roadster kom 1957 och är faktiskt vanligare än kupén, cabben tillverkades i 3258 exemplar.

I nutid har 300 SL blivit en av de mest åtråvärda samlarbilarna som går att hitta och fina exemplar går för långt över 30 miljoner kronor. Ett av de allra finaste och dyrbaraste exemplaren hittades i Sverige för några år sedan – och hade bara gått 137 mil efter att ha varit undangömd i över 40 år.

### **Kan finnas fler fynd**

I Sverige finns i dag ett drygt 20-tal Mercedes 300 SL kvar i registret. Men kanske finns det fler undangömda bilar i dammiga garage. Uppenbarligen finns det något med den tidlösa och klassiska bilmodellen som gör att ägarna gömmer undan bilen till eftervärlden. Och för de flesta har den undangömda bilen haft en värdestegring som slår börsen, då även en risig 300 SL kostar över 10 miljoner kronor.



*En svensk tandläkare ägde världens finas Mercedes 300 SL Roadster.*

Den 31 maj 1963 köpte en svensk tandläkare en splitterny Mercedes-Benz 300 SL Roadster av Philipsons Automobil AB i Stockholm. Med bilen följde en svart hardtop i en trälåda. Den 9 juli 1963 gör Philipson en inkörningservice då bilen gått 57 mil. I november 1972 besiktigas bilen för sista gången, då har den gått 100 mil. Sedan ställs den av och göms undan i tandläkarens sommarboende utanför Stockholm.

#### **Såldes för 34,5 miljoner**

När tandläkaren avlider 2011 återupptäcks Mercedes Roadstern, tillsammans med en annan 300 SL med måsvingar. Tandläkaren har förvarat dem på ett oantastligt sätt, dolt från fukt och ljus, och bilarna är i perfekt orenoverat skick. Roadstern sades vara lika fin som när den lämnade fabriken. Lackeringen var perfekt, läderklädseln utan slitage och blekning. Och hardtopen låg kvar orörd i trälådan märkt Mercedes-Benz. Dock hade bilen inte körts sedan 1972.

Efter en arvsstrid säljs bilarna för totalt 46 miljoner kronor. Mercedes 300 SL Roadster slår auktionsrekord för modelltypen med 34,5 miljoner kronor i dagens penningvärde. Ingen får ärva tandläkaren, utan pengarna från bilarna tillfaller Allmänna Arvsfonden.



*Oavsett skick är en 300 SL värd över 10 miljoner kronor.*



**SLUT**