



Kaiser Dragon Sedan 1953

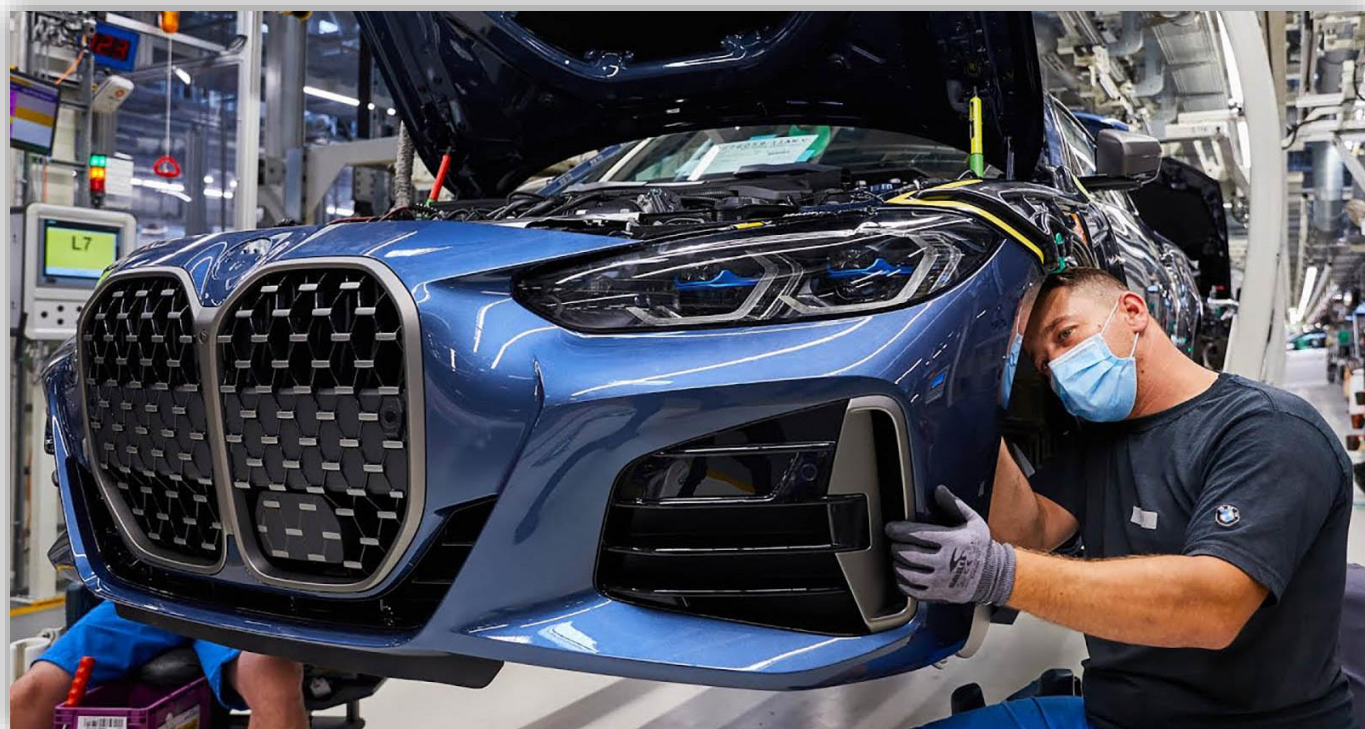
- 1. Kriget i Ukraina stoppar BMW:s och Porsches fabriker**
- 2. Tvåtaktsmotor med kompressor**
- 3. Polestar O2 är nya konceptet med drönare**
- 4. Gigantisk head-up display i kommande Volvo**
- 5. Jeep förhandsvisar sin första helelektriska modell**
- 6. Billigare Mercedes EQS har smugit in på svenska marknaden**
- 7. Opel Astra provkörd**
- 8. Kia EV6 är årets bil 2022**
- 9. Rivian höjer priserna och förbeställda bilar blir dyrare**
- 10. Laddstationer med svänghjulsteknik**
- 11. Ford klyver hela företaget**
- 12. Klimatbonusen ändras 1 juli**
- 13. Ny prischock vid pumpen – M kräver 5 kronors sänkning**
- 14. Fraktfartyget har sjunkit**
- 15. Träffkalender 2022**
- 16. Hitlers Mercedes såld av hemlig rysk miljardär**
- 17. Ford Capri**
- 18. Ligiers tribut**
- 19. Ryska F1-föraren Mazepin tillåts tävla!**

1. Kriget i Ukraina stoppar BMW:s och Porsches fabriker – akut brist på delar.

PUBLICERAT 02/03/2022.

AV MATHS NILSSON.

Kriget i Ukraina stoppar en stor del av Europas bilindustri. Audi, BMW, Porsche och Volkswagen tvingas nu stoppa flera fabriker. Orsaken är akut brist på kabelhärvor som tillverkas i Ukraina.



Produktionen i Europas bilindustri är på väg att braka samman på grund av Rysslands invasion i Ukraina. Volkswagen har redan stoppat två fabriker. Nu tvingas även BMW och Porsche stoppa produktionen i stora tyska fabriker, [uppger Automobilvoche](#). Volkswagen meddelar även att den stora fabriken i Wolfsburg som tillverkar Golf måste stoppas. Även Audi kommer inom kort att få stänga fabrikerna i Neckarsalm och Ingolstadt.

Orsaken är att biltillverkarna nu börjar få brist på kabelhärvor till sina bilar som produceras i Ukraina. En vanlig personbil innehåller i dag 5000 meter kabel som är buntade i stora härvor. Företagen Leoni, Fujijura and Nexans har specialiserat sig på att leverera kablar och i stor utsträckning tillverkas de i Ukraina. Det är nu problem med både logistiken och tillverkningen i Ukraina på grund av kriget som Ryssland har startat. Leoni försöker få i gång tillverkningen i Ukraina, men hittills finns ingen lösning.

BMW har tvingats stoppa sin huvudfabrik i Dongolfing från och med måndag nästa vecka. Även Minis tillverkning i Österrike pausas på grund av kabelbrist. Porsches fabrik i Leipzig som bygger Macan och Panamera har tvingats stänga redan i dag. Om inte situationen ljusnar kommer fabriken i Zuffenhausen som bygger 911 och Macan att få stänga igen på måndag.



Produktionen av Porsche Macan i Leipzig stoppades i dag på grund av brist på kabelhärvor.

– Volkswagenkoncernen ser på situationen i Ukraina med stor oro och bestörtning. Vi är övertygade om att en hållbar lösning på konflikten endast kan hittas på grundval av internationell rätt. I all verksamhet på plats är människornas säkerhet och integritet högsta prioritet, [säger en talesman för Porsche till DPA](#).

Från och med måndag pausar Audi produktionen av A4 och A5, samt A6 och A7 i Ingolstadt. Produktionen av E-Tron GT och R8 vid Böllinger Höfe kommer att avbrytas från måndag.

Ukraineinvest uppger att det finns 22 företag i Ukraina som tillverkar delar och är underleverantörer till bilindustrin. Över 60 000 personer jobbar på dessa företag. De flesta, men inte alla, tillverkar kabelhärvor.

Volvo Cars är inte drabbat av leveransproblemen i Ukraina, då de köper in sina kabelhärvor från annat håll och produktionen fortgår som vanligt både i Torslanda och Gent.

– Volvo Cars har inga direkta relationer med kabelleverantörer i Ukraina, och vi har inte sett någon inverkan i vår leveranskedja allmänt i detta skede. Bortsett från avstängningen av bilexporten till Ryssland har vi hittills inte sett någon påverkan på produktionen till följd av konflikten i Ukraina. Vi fortsätter givetvis att bevaka situationen, säger Ben Foulds vid Volvo Cars presstjänst.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Nås på maths.nilsson@carup.se

2. Mazdas nya idé: Tvåtaktsmotor med kompressor.

Publicerad 2022-02-28 11:10 (uppdaterad 2022-02-28 17:52). Text Erik Söderholm.

Mazda kan ha planer på en ny tvåtaktsmotor med kompressor. Eventuellt kan den användas som räckviddsförlängare.



Bilden används i illustrativt syfte och visar inte den nya tvåtaktsmotorn.

Tvåtaktsmotorer har inte funnits i moderna bilar på många år. Men Mazda har planer på att återuppliva tekniken, enligt tidningen [Motor Trend](#).

Mazda ska ha sökt patentskydd för en modern tvåtaktsmotor med kompressor. Tekniken har testats av flera biltillverkare genom åren, men med hjälp av modern elektronik och direktinsprutning hoppas Mazda kunna lösa flera av de tekniska hinder som funnits tidigare.

Tanken är att motorn ska använda kompressionständning vid låg och medelhög belastning vilket sänker förbrukningen, men konventionell gnisttändning vid högre belastning för högre effekt. Det är samma så kallade Skyactiv-X-teknik som Mazda redan använder i konventionella motorer.

Det finns än så länge inga specifika planer på att använda motorn i produktionsbilar, men rent tekniskt skulle den kunna användas som räckviddsförlängare i exempelvis en elbil.

Fokuserar på förbränningsmotorer

Mazda har hittills bara lanserat en elbil och den [första laddhybriden](#) presenteras nu i mars. Elbilen ska snart även få en [räckviddsförlängare i form av en wankelmotor](#). Den japanska tillverkaren har hittills fokuserat mer på att utveckla förbränningsmotorn, bland annat med tekniken Skyactiv-X, än på eldrift.

Tvåtaktsmotorer har använts av Saab och finns även i många motorcyklar och mopeder. Istället för att arbeta med fyra takter som en konventionell motor används två. Tvåtaktsmotorer har inte alltid separat smörjningssystem utan oljan kan istället blandas direkt med bensinen.

Fördelen är att tvåtaktsmotorer kan ge mer effekt i förhållande till sin storlek och vikt än en fyrtaktsmotorer. Nackdelen är ofta lägre verkningsgrad, men det ska Mazda alltså försöka lösa.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mazdas wankelmotor kommer tillbaka – i elbilen.



Körde om alla konkurrenter – och blev förbjuden.



Nya uppgifter: Mazda 6 får bakhjulsdrift och rak sexa.



Mazdas elbilsmodell får förbränningsmotor.



Avslöjat: Mazda kan ge efter och lansera ny turbomotor



Erik Söderholm



3. Polestar O2 – nya konceptet med drönare.

Av Anders Nilsson 2022-03-08.

Ska ligga i framkant på flera områden.



Polestar O2 ska ligga i framkant när det gäller hållbarhet, teknik och körglädje.

Svenska elbilstillverkaren Polestar har visat upp nya konceptet Polestar O2. Den ska ligga i framkant när det kommer till körglädje, hållbarhet och teknik.

För cirka två år sedan visade den svenska biltillverkaren [Polestar upp konceptet Precept](#). Produktionsversionen av [Precept har senare visat sig vara Polestar 5](#). Nu har biltillverkaren presenterat ett nytt koncept som bygger på samma designspråk: Polestar O2.

Polestar O2 är en cabriolet och är deras vision när det kommer till en öppen bil med top-prestanda, samt en fantastisk körupplevelse, i kombination med den elektriska mobiliteten.

– Polestar O2 är vårt varumärkes hjältebil. Den öppnar dörren till vår hemliga kammare av framtida potential. Det är ett smakprov på vad vi kan designa och skapa tillsammans med den talang och teknik som vi har. Den ser otrolig ut, och att kunna sänka mer taket och inte höra någon motor kommer vara en otrolig känsla, säger Thomas Ingenlath, Polestars vd.

Körupplevelsen i bilen ska vara livlig, lätt och full av självförtroende. Förutsägbarhet och lekfullhet är kärnan i en spännande och kul färd. Bilen baseras på [aluminiumplattformen som kommer presenteras i samband med att Polestar 5 lanseras](#).



Designen på O2 visar enligt biltillverkaren hur designspråket hos Polestar utvecklas, och kan anpassas till olika kaross-stilar. Polestar O2 har en låg och bred kaross med minimala överhäng, samt en lång hjulbas, som kompletteras med en kompakt 2+2 kupédesign. Aerodynamiken har anpassats för att maximera den elektriska räckvidden.

Har drönare som automatiskt följer bilen

Konceptet ska även ligga i framkant när det kommer till teknik och hållbarhet. Ett nytt termoplastiskt monomaterial har använts i en stor omfattning i interiören. Monomaterial beskrivs som ett enda basmaterial för att tillverka olika komponenter. Återvunnen polyester är det enda materialet som används för alla mjuka komponenter i inredningen. Företagets inställning är att material ska återvinnas. Olika kvalitetstyper av aluminium som används i chassit märks upp, så att det kan återvinnas mer effektivt.

En annan pryl som följer med bilen – är en drönare. Den kan användas när man kör och placerar sig bakom bilen automatiskt, för att fånga och spela in den perfekta körsekvensen. Ingenjörerna har skapat en speciell vingprofil bakom baksätet som skapar ett undertryck. På så sätt kan drönaren lyfta följa bilen automatiskt i hastigheter upp till 90 km/h. Några specifikationer kring batteri eller elmotorer har inte presenterats.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Här är de nya detaljerna om Polestar 3.



Första bilden på Polestar 5.



Efter börsnoteringen – här är Polestars plan.



Det här vet vi om Polestar 4.



4. Gigantisk head-up display i kommande Volvo.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-03-08, 10:17.

Framtida HUD-system kan täcka hela synfältet. Volvo samarbetar med ett israeliskt företag om ny teknik till nästa generation bilar.



Den nya HUD-tekniken gör att information och grafik kan visas över hela vindrutan.

Dagens HUD-system (head-up display) täcker bara en liten del av synfältet.

– Att utöka synfältet kan förbättra användarupplevelsen, säger Michael Schön, tekniskt ansvarig på Volvo Cars R&D Open Innovations Arena, till [Automotive News](#).

Rent konkret kan det handla om att visa varningar på vindrutan där faran finns, till exempel ett stort djur i vägkanten. Vad vi ser med ögonen genom vindrutan kombineras med elektronisk information om var vi ska svänga eller saker vi behöver vara medvetna om, eller varnas för.

Det israeliska bolaget Spectralics har utvecklat en teknik som går ut på att en optisk film fästs på vindrutans insida. Filmen gör det möjligt att projicera önskvärd grafik och information på vindrutan så att verklighet och grafik sammanfaller i vad som kallas "mixed reality".

Tekniken har utvecklats under fyra år och börjar bli redo för produktion. Spectralics kan komma att bli en underleverantör till Volvo Cars.

Kommer inom de närmsta åren

Intresset från Volvo Cars är stort och förra året gick de in med 1,5 miljoner dollar i Spectralics för att få en inblick i produktutvecklingen.



Det är tveksamt om den nya HUD-tekniken kommer att finnas med från start när den nya generationen Volvo-bilar har premiär i år, men inom de kommande åren ska tekniken vara klar.

– **Den förbättrade head-up-displayen** kan introduceras i Volvos nästa generations elfordon "inom de närmaste åren", säger Lee Ma, chef för Volvo Cars Tech Fund, till Automotive News.



Volvos generalplan: Fem elbilar och två laddhybrider på gång.



Polestar 3 närmar sig – första bilden på den stora elsuven.



Så ska Volvo döpa sina kommande elbilar

5. Jeep förhandsvisar sin första helelektriska modell.

PUBLICERAD: 02 MAR 2022, KL 15:15

Än så länge har Jeep-köparna varit hänvisade till modeller med förbränningsmotorer. Men nu låter man ana att en helelektrisk modell är på gång. Den kommer att byggas i Polen.



I samband med att den enorma Stellantis-koncernens vd Carlos Tavares presenterade den nya strategiska planen [Dare Forward 2030](#) visades också en ny bilmodell upp. Det är fråga om en Jeep, den första helt elektriska modellen från märket.

Inom kort kom också ett pressmeddelande om modellen, som ska lanseras i början av nästa år. Men någon fullständig presentation är det inte fråga om, utan allt vi får i dagsläget är två bilder av bilen samt en mycket kortfattad text som mest handlar om att det är nästa steg för att uppnå Jeep-märkets vision om nollutsläpp. I dagsläget vet vi inte ens vad den heter.

Av bilderna kan vi uttyda att proportionerna tycks likartade Jeep Compass, om än med mindre dimensioner. I detaljerna skiljer sig den nya elbilen från sina förbränningsmotor-syskon, med täckta grillslitsar och skärmar som sväller över hjulhusen. Bakdörrarna har dolda dörrhandtag. Där bak finns förstås inte heller några avgasutblås.



Mer än att den heter Jeep i förnamn.

Enligt branschtidningen Automotive News kommer bilen att tillverkas vid [fabriken i polska Tychy](#), där man också kommer att tillverka en ny crossover från Fiat samt en [Alfa Romeo](#)-modell. Enligt Motor1 kommer alla tre att vara baserade på Peugeots CMP-plattform, som redan i dag ligger till grund för en lång rad av koncernens olika bilmodeller.



Daniel Östlund



**Stellantis ska bygga stort publikt laddnät i Europa.
ELBIL OCH LADDHYBRID.**



6. Billigare Mercedes EQS har smugit in på svenska marknaden.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-03-08, 13:03.

Instegsmodellen av Mercedes elektriska flaggskepp EQS finns numera att beställa även i Sverige.



Så mycket kostar EQS 350, som har ett mindre batteripaket.

Mercedes EQS 350 har funnits ett tag i utlandet, men nu har den bakhjulsdrivna instegsvarianten med mindre batteri också dykt upp på den svenska sajten.

Mercedes lyxiga elbil EQS har sedan [den svenska lanseringen](#) funnits i två varianter: bakhjulsdrivna EQS 450+ med uppåt 74 mils räckvidd enligt [WLTP-normen](#) och [fyrhjulsdrivna EQS 580 4Matic](#) med uppåt 61 mils räckvidd. Båda är utrustade med ett rejält batteripaket på hela 107,8 kWh netto.

I flera länder, däribland hemlandet Tyskland, har det sedan också funnits en ännu enklare modell med ett mindre paket som har tio batterimoduler istället för tolv. Nettokapaciteten krymper således till 90,56 kWh (samma som i syskonet [Mercedes EQE](#)) och räckvidden till 53–62,5 mil beroende på utrustning.

Mercedes har inte marknadsfört modellen mycket och när den i november i fjol [upptäcktes](#) på den tyska marknaden av sajten InsideEVs.de hade inte något pressmeddelande gått ut.

Och så har heller inte skett nu heller när Mercedes EQS 350 plötsligt [dykt upp i bilkonfiguratorn](#) på den svenska sajten. Istället upptäckte ams och Recharges testchef Mikael Johnsson det av en slump när han skulle samla in tekniska data till [årets elbilsrace](#).



Grundpriset för 350-modellen är 1.125.000 kronor, 120.000 kronor mindre än räckvidds-
kungen 450+ som alltså tar sig knappt 12 mil längre på en laddning.

Förutom mindre räckvidd har också 350 lite mindre motoreffekt: 215 kW (292 hk) jämfört
med 245 kW (333 hk) i 450+. 0–100 km/h tar därmed fyra tiondelar extra, 6,6 sekunder.

Förbrukningssiffran är dock så gott som den samma för EQS 350 som 450+, 16,8 kWh/100
km med grundutrustningen som inkluderar 19-tumsfälgar. EQS 350:s mindre 90,56 kWh-
paketet klarar däremot inte lika mycket effekt vid snabbladdning: 170 istället för 200 kW,
vilket innebär att laddningen 10–80 procent tar 32 istället för 31 minuter.

EQS 350 får i alla fall dra 750 kg på kroken likt 450+, om en sådan monteras. Med en EU-
tjänstevikt på 2.390 kg har den en lastkapacitet på 520 kg, inkluderande 100 kg taklast.



Ola Källenius: "EQS kommer att vara lönsam redan från start".



Wiggo Björck

7. Opel Astra provkörd i Portugal.

Av Marcus Berggren - 26/02/2022.

Marcus testar en tysk tvilling.



Opel Astra kom till världen 1991 som ersättare till Kadett som lanserades för 86 år sedan.

Astra har blivit en storsäljare världen över med fokus på design, valuta för pengarna och tyskhet. Nu har det emellertid blivit dags för den sjätte generationen Astra, nära besläktad med [DS.4](#) och [Peugeot 308](#), att göra intåg. Vi lade i Högsta Växeln och begav oss till Portugal för en provkörning.

Viktigt med design

Exteriört har Opel lyckats väl och nya Astra är en attraktiv pjäs. Interiört är Opels filosofi att det ska vara enkelt, rent, och intuitivt. Man möts av en ratt av storlek atlantångare och en interiör som upplevs som genomtänkt.

Lyckligtvis har Opel inte fallit i touch-fällan. Det finns fysiska knappar både på ratten och under infotainmentskärmen för att snabbt komma åt diverse inställningar, stolsvärme och andra funktioner man ofta nyttjar.

Kvalitetskänslan är genomgående hög och allt känns väl ihopskruvat. Infotainmentsystemet är intuitivt och logiskt utformat. Navigatorn fungerar även den riktigt väl och instruktionerna är tydliga, ett måste när man navigerar sig längst Portugals till synes kaotiska vägnät.



Insteigsmodellen stavas bensin

På plats i Lissabon fick vi testa tre motoralternativ – en 130-hästars bensinare med manuell låda, en 130-hästars diesel med automat samt den förväntade storsäljaren i Sverige, laddhybriden. Laddhybriden kommer att erbjudas i två varianter – en med 180 hästkrafter och en med 225 hästkrafter som kommer senare i år.

Jag inledde dagen med bensinaren och den manuella lådan. Under huven ruvar en trepig pjäs som låter sportigt men lite väl mycket ibland. Den manuella växellådan är trevlig och kopplingen är lättmodulerad även om den saknar känsla.

På den portugisiska motorvägen där asfalten är slätare än en marmorbänk var det enda påtagliga ljudet vindbruset från backspeglarna. Annars var det knäpptyst i kupén och Astra är både mjuk och följsam.

Full fart i ytterfilen

Opel utlovar att nya Astra är "Autobahn-säker" och kan hantera allt som man som förare kan tvingas tampas med på den tyska motorvägen, närmare bestämt höga hastigheter och hastiga filbyten. Även i höga hastigheter kändes nya Astra kontrollerad och bilen känns större än vad den är. Nya Astra känns stabil i kurvorna och är lagd åt det sportigare hållet.

När motorvägen förvandlas till bergiga landsvägar möts man av ett fint chassi och bilen imponerar med sin körglädje. Styrningen är väldigt lätt i lägre hastigheter men när man väl är uppe i fart möts man av en behaglig tyngd och förvånansvärt mycket feedback. Det går att pressa på riktigt ordentligt och körupplevelsen är överraskande engagerande.

Dieselmotorn – som i Sverige troligtvis bara kommer att gå att fabriksbeställa – är lagd åt det mer klattriga hållet och det är totalt omöjligt att undgå faktumet att det rör sig om en diesel. Med det sagt erbjuder den mycket vridmoment och kommer rusligt långt på en tank. Den åttastegade automatlådan växlar snabbt och metodiskt.



Viktigt med elektrifiering

Beträffande laddhybriden, vilken är den första elektrifierade Astran, upplevs drivlinan som mindre genomarbetad. Den elektriska räckvidden uppskattas till 60 kilometer och systemeffekten i testbilen var 180 hästkrafter. Gasen i botten resulterar i en viss fördröjning innan hela drivlinan inser att den måste jobba tillsammans och växellådan hade även en förmåga att inte vilja växla ner när det var lämpligt.

När förbränningsmotorn flikar in gör den det högljutt och vid flera tillfällen vibrerade hela bilen vid exempelvis start-stopptrafik. Bilarna på plats i Portugal var förseriebilar så vi får avvakta till ett test på hemmaplan innan vårt slutgiltiga utlåtande. Bromsarna är svårmodulerade och även om man har en del regenerering att leka med biter bromsarna hårt vid minsta input. Resultatet är att ens framfart blir minst sagt ryckig.

Summan av kardemumman

Nya Opel Astra levererar på många punkter – den har en genomarbetad interiör med ett bra infotainmentsystem och hög komfort, även om baksätet är åt det trängre hållet. Körmissigt har nya Astra ett bra chassi, känns stabil och förtroendeingivande på både motorväg och landsväg. Det märks att Opel har sneplat mycket på konkurrenterna och försökt göra allt lite bättre. Resultatet är en väldigt välgenomtänkt bil som inte nödvändigtvis slår konkurrenterna på fingrarna men som uppfyller alla tänkbara krav.

Lansering sker i vår med leveranser efter sommaren.

Opel Astra Plug-In Hybrid automat (2022)

Motor: 1,6-liters, 4-cylindrig, bensen, elmotor, 180 hästkrafter, 360 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 7,6 sekunder

Toppfart: 225 km/h

Elektrisk räckvidd: 60 km

Vikt: 1 603 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4374/1470/1860 mm

Pris: Ännu ej fastställt i Sverige, från 380 000 SEK i Tyskland

Dragvikt: 1 450 kg



Opel Astra Petrol manuell (2022)

Motor: 1,2-liters, 3-cylindrig, bensen, 130 hästkrafter, 230 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-växlad manuell, framhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h på 9,7 sekunder

Toppfart: 210 km/h

Vikt: 1 266 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4374/1470/1860 mm

Pris: Ännu ej fastställt i Sverige, från 280 000 SEK i Tyskland

Opel Astra Diesel automat (2022)

Motor: 1,5-liters, 4-cylindrig, diesel, 130 hästkrafter, 300 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 10,6 sekunder

Toppfart: 209 km/h

Vikt: 1 363 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4374/1470/1860 mm

Pris: Ännu ej fastställt i Sverige, från 310 000 i Tyskland

Dragvikt på båda: 1 400 kg

Utrustningsnivåer (Sverige)

GS LINE – välutrustad instegare

Ultimate – utrustad med extra allt

GSE – special toppversion, endast 225 hk PHEV

Drivlinor

Bensen – 130 hk – AT

PHEV – 180/225 hk – AT

Diesel – 130 hk – AT

Manuell kommer inte att erbjudas initialt i Sverige



För- och nackdelar

- + Upplevs som genomtänkt
- + Tyst och trevlig att ratta
- + Ser bra ut
- Utmärker sig inte enormt
- Laddhybriden imponerar inte
- Lit väl lik syskonet 308

BETYG

Första intryck



SAMMANFATTNING

3.5



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

8. Kia EV6 är årets bil 2022 – ryska poängen räknas inte.

Av Mia Jacobs.

1 Mars, 2022.

Kia EV6 är Årets bil 2022. De 59 jurymedlemmarna från 22 europeiska länderna röstade fram den koreanska bilen i en tät kamp mot Hyundai Ioniq 5 och Renaults Mégane E-tech Electric.



Kia EV6 är Årets bil 2022.

Som en reaktion på läget i Europa beslutade juryn att de ryska poängen inte skulle räknas.

Det pågående kriget i Ukraina påverkade även den prestigefyllda bilkampen: de två ryska jurymedlemmarnas poäng utslöts. Poängen från juryns medlemmar [lämnades enligt Teknikens](#) värld i fredags, och under helgen bestämde juryn att de ryska poängen alltså inte skulle tas med i resultatet.

Ryska jurymedlemmarna suspenderades

”Vi har diskuterat det intensivt i juryn den senaste veckan och över helgen”, [säger Frank Janssen, ordförande i juryn under den digitala pressträffen på måndagen enligt Vi Bilägare.](#)

”Vi tog ett majoritetsbeslut att suspendera de ryska jurymedlemmarna i årets tävling. Deras röster räknas inte och den ryska flaggan visas inte på skärmen”.

Kia EV6 fick sammanlagt 279 poäng, med Renault Mégane E-tech Electric som tvåa med 265 poäng, tätt följd av Kias syskonbil Hyundai Ioniq 5, 261 poäng.



Med bland annat snabb laddning och en spektakulär design vann Kia EV6 juryns röster.

Första koreanska Årets bil

Det är första gången som en koreansk biltillverkare tilldelas det prestigefyllda priset. Sju bilmodeller nominerades till utmärkelsen, förutom de tre på prispallen Peugeot 308 (191 poäng), Skoda Enyaq iV (185 poäng), Ford Mustang Mach-e (150 poäng) och Cupra Born (144 poäng).

Av de sju är alltså sex helt eldrivna, medan Peugeot 308 kommer med flera olika drivlinor där el är en.

Kia EV6 – standardbilen med 800V-teknik

Tommy Wahlström, redaktionschef på Vi bilägare, satt i juryn. Självsatte Kia EV6 på andra plats efter Skoda Enyaq.

”Kia är en värdig vinnare av titeln Årets Bil 2022”, [skriver han i en krönika](#). ”Tidigare har vi sett elbilar med 800-voltsteknik som öppnar för supersnabb laddning i dyra bilar som Porsche Taycan och Audi e-tron GT. Kia och Hyundai är först med att införa 800V-teknik bland standardbilar.”

På listan av bilar som inte nominerades till finalen finns bland annat BMW iX, Mercedes C-klass, Nissan Qashqai och Tesla Model Y.

Läs även: [Kriget stoppar Volkswagens elbilsfabrik \[Dagens PS\]](#)

Läs även: Tyskland: Behåll förbränningsmotorerna – men inte fossilbränsle [Dagens PS]



Mia Jacobs

9. Rivian höjer priserna – förbeställda bilar blir dyrare.

Publicerad: 2022-03-03 09:36. Text: Joakim Nyberg

Rivians Pickup R1T och SUV R1S fick snabbt uppmärksamhet online.



Den helelektriska arbetshästen är en av få produktionsbilar som levereras med en elmotor till varje hjul. Anledningen att fler tillverkare inte använder fyra motorer är enkel. Kostnad.

Även Rivian har nu känt på problemet. Lösningen blir ny modellspecifikation och högre priser.

Det ursprungliga priset på 67.500 dollar – 650.000 kronor – blir nu vad man får betala för en nedbantad version med två motorer istället för fyra. Med fyra motorer har priset ökat till 85.000 dollar. Orsaken, säger Rivian, är komponentbristen.

Prisökningen kommer inte bara appliceras på nya beställningar. Kunder som redan förbeställt en bil kommer också drabbas av prisökningen. På forumet Reddit har flera missnöjda kunder redan delat med sig av sina avbeställningar till följd av det nya priset. Hur detta påverkar den slutgiltiga försäljningen för den relativt nya tillverkaren kommer visas i sinom tid.

Ingen prisökning för tidigare köpare – Rivian backar

Publicerad: 2022-03-04 15:21

Beslutet att öka priset på Rivians modeller R1T och R1S med ungefär 20.000 dollar togs inte emot väl av de kunder som förbeställt och väntat på sina bilar i flera år. På grund av klagomålen har man nu valt att backa från beslutet.

Alla som har beställt en bil före 1 mars tillåts nu att genomföra köpet till det lägre priset – runt 67.000 dollar – som avtalades när förbeställningen gjordes. Alla som avbeställde sina bilar till följd av beslutet tillåts också att omvända beslutet.

Rivian ber om ursäkt till köparna och menar att tilliten man byggt upp bröts, vilket man är ledsen för.

10. Laddstationer med svänghjulsteknik.

AV BOBBY GREEN.

2022-03-08 KL 16:30.

Kommer kanske till Sverige i höst.



FILM: <https://youtu.be/6f0vZHm-Rgk>.

Chakratec är ett israeliskt företag som pysslar med snabbaddningsstationer för elbilar. De använder sig av teknik där åtta stycken svänghjul roterar med upp till 16.000 varv i sekunden och dessa förser därefter laddstolparna med el. Det gör bland annat att stationerna ska klara minst 200.000 laddcykler mot dagens batteridrivna som klarar 2.000–10.000 cykler. Tekniken är dyrare att köpa in men ska ha en längre livslängd, därför säger man att totalkostnaden blir 30 procent lägre jämfört med vanliga laddstationer. Dessutom så är denna teknik snällare mot miljön och enligt Chakratec ska miljöpåverkan vara 23 gånger mindre än för motsvarande litiumjonbatteridepå.

Max varvtal på svänghjulen tar 20 minuter att få upp. När en bil börjar ladda sjunker det till mellan 2-3000 varv och sen tar det 20 minuter att komma upp i 16.000 varv igen. Om det är en lång kö med bilar som vill ladda är systemet inte särskilt effektivt, men det är ett bra sätt att kapa toppar i energiförbrukningen. För att driva svänghjulen krävs 200 ampere.

Företaget säger att man håller på att förhandla med svenska operatörer om att sätta upp såna här stationer här i Sverige, men var dessa kommer att befinna sig är oklart för tillfället. En station som kan ge 150 kW kostar runt 300.000 euro och sägs bli lönsam om fem bilar per dag tankar här.

11. Ford klyver hela företaget – elbilarna läggs i ett eget bolag.

PUBLICERAT 02/03/2022 AV MATHS NILSSON.

Ford delar upp sitt företag i två delar: Ett för bilar och ett för bilar med förbränningsmotorer. Ford Blue ska satsa på förbränningsbilar, medan Ford Model e blir bolaget för elbilar.



Unleashing the Ford+ Plan

Ford Model e division

Delight customers with truly incredible electric and connected vehicles and services, and build the future as Ford's center of innovation and growth

Ford Blue division

Inspire customers to pursue their dreams and passions in life with iconic Ford vehicles and experiences, and serve as the engine that supports and powers Ford's future

Ford vill sätta extra fart på elektrifieringen utan att tappa bort affären med bilar som har förbränningsmotorer. Lösningen blir att dela upp företaget i två delar. Ford Blue och Ford Model e kommer att fungera som två separata företag, men dela relevant teknik.

Tanken är förstås att skapa extra värde till aktieägarna. Till år 2026 ska Ford producera två miljoner elbilar, och år 2030 ska elbilar vara halva volymen Ford.

– Det här är inte första gången Ford har tänkt om framtiden och tagit vår egen väg”, säger Fords verkställande ordförande Bill Ford.

– Vi har en enastående möjlighet att leda denna spännande nya era av uppkopplade och elektriska fordon, ge våra kunder det allra bästa från Ford och hjälpa till att göra en verklig skillnad för planetens hälsa.

Enligt koncernchefen är det företagets viktigaste möjlighet sedan Henry Ford lanserade T-Forden och det löpande bandet.



Maths Nilsson

12. Klimatbonusen ändras 1 juli – Laddhybrider får mindre pengar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-03-08, 16:19.

Laddhybrider och dyra elbilar är de stora förlorarna när reglerna för klimatbonus ändras den 1 juli, enligt det regeringsförslag som nu är ute på remiss.



De nya reglerna gäller för bilar som registreras efter den 1 juli 2022. Ändringarna är inte beslutade av Riksdagen, men väntas gå igenom.

Laddhybriderna får sänkt maxbonus, från 45.000 kronor till 20.000 kronor. Redan vid årsskiftet sänks nivån ytterligare till 10.000 kronor.

Även den lägsta nivån för utbetalning sänks, från nuvarande 10.000 kronor till 5.000 kronor. Utsläppsnivån för att få maximal bonus sänks också, från nuvarande 60 gram koldioxid till 50 gram efter halvårsskiftet. Vid årsskiftet hamnar taket på 30 gram.

Med andra ord fasas subventionerna för laddhybrider ut. Få laddhybrider kommer att få maxbeloppet 2023, och beloppet i sig är så litet att det inte har någon praktisk påverkan.

	tom 30/6 2022	från 1/7 2022	1/1 2023
Maximal bonus elbil (kr)	70.000	70.000	50.000
Högsta bonus laddhybrid (kr)	45.000	20.000	10.000
Lägsta bonus (kr)	10.000	5.000	5.000
Gräns för att erhålla bonus (CO2/km)	60 g	50 g	30 g



För elbilar gäller maxbeloppet 70.000 kronor året ut, men från och med 1 juli betalas inte bonus ut till bilar som kostar över 700.000 kronor enligt Skatteverkets prislista. 1 januari 2023 sänks klimatbonus för elbilar till 50.000 kronor.

Nytt sätt att beräkna förmånsvärde

Vid halvårsskiftet väntas också en ny modell för beräkning av förmånsvärde att införas. Istället för att elbilar och laddhybrider jämförs med en bil med förbränningsmotor får alla elektrifierade bilar lika stor nedsättning av förmånsvärdet. 350.000 kronor för elbilar och 130.000 kronor för laddhybrider.

Förändringen innebär att två olika bilar som kostar lika mycket får samma förmånsvärde. [Läs mer här.](#)



Tesla Model Y är en bil som ligger precis vid 700.000-kronorsgränsen.



Pengarna för årets klimatbonus redan slut.



Strandhäll om klimatbonusen: "De som investerat i en elbil ska få sin bonus".



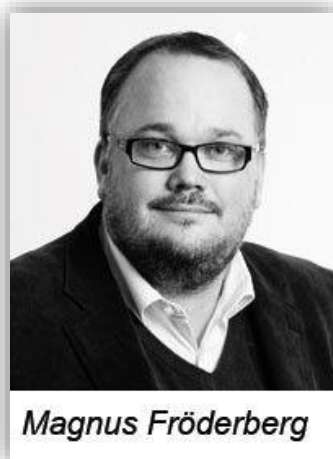
Flera populära elbilar får sänkt förmånsvärde 2022.



Höjd skatt för fler bensin- och dieslbilar att vänta 2022 – Regeringen vill fylla på klimatbonuskassan.



Malusskatten höjs med 1730 kronor i sommar.



Magnus Fröderberg



13. Ny prischock vid pumpen – M kräver 5 kronors sänkning.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-03-08, 12:25, uppdaterad 2022-03-08, 13:25.

Priserna på diesel och bensin höjdes ännu en gång på kort under tisdagsmorgonen. Det rör sig om de största höjningarna någonsin. Dieseln höjdes med 1,50 kronor till 26,97 kronor per liter och bensinen med 95 öre till 22,99 kronor.



Efter en rekordhöjning har nu bränslepriserna i Sverige nått nya toppnoteringar.

Kriget i Ukraina och sanktionerna som riktats mot Ryssland fortsätter att skaka om världsmarknaden. Idag slog drivmedelspriserna i Sverige ännu en gång nya rekord.

Dieselpriset ligger nu på gränsen till 27 kronor per liter vid bemannade stationer, efter en höjning på hela 1,50 kronor. Bensinen är i sin tur endast ett öre från 23 kronor efter att ha höjts 95 öre. Det visar färskasiffror från [Circle K](#).

HVO100 kostar nu 31,02 kronor litern. E85 ligger samtidigt på 21,04 kronor efter en höjning med "bara" 40 öre.

De rekordstora prishöjningarna beror på att råoljepriserna skenar på världsmarknaden. I helgen avslöjades att USA och de europeiska länderna överväger ett importförbud på rysk råolja, något som satt marknaden i gungning.

Ett fat Brent-råolja från Nordsjön kostar i skrivande stund knappt 127 dollar och kan vara på väg att nå det historiska rekordet på 140 dollar. Samtidigt [befinner sig oljejätten Shell nu i blåsväder](#) för att under torsdag ha köpt 725 000 fat rysk råolja för pangbilliga 28,50 dollar per fat.

Sverige har just nu världens dyraste dieselpris, något som inte bara beror på råoljepriset. Att tanka en dieselbil med 50 liters tank full kostar nu drygt 1350 kronor. För en bensinbil blir kostnaden 1100 kronor.

Förutom den allt dyrare råoljan har bränslepriserna i Sverige också höjts de senaste åren på grund av den så kallade [reduktionsplikten](#), som ökat andelen biodrivmedel i både bensinen och dieseln stegvis. Eftersom biodrivmedeln kostar mer än fossila har det också ökat priset [sedan ifjol](#).

M: Sänk skatten

Moderaterna föreslog därför idag en tillfällig sänkning av drivmedelskatten, rapporterar [TT](#). För diesel föreslår man en sänkning på 5 kronor per liter. Även bensinen ska sänkas i "motsvarande grad", skriver nyhetsbyrån.

– Man kan lugnt säga att de höga drivmedelspriserna gröper ur hushållens ekonomi, säger Moderaternas ekonomisk-politiska talesperson Elisabeth Svantesson.

Partiet vill också att drivmedelbolagens kostnader för reduktionsplikten ska kunna skjutas över till nästa år.

Förslaget skulle kosta stadskassan 5,5 miljarder kronor, enligt Moderaternas beräkningar.



Höjning av milersättningen i sikte – inte ändrats sedan 2009.



Shell i blåsväder – köpte rysk råolja till reapris.



Klimatbonusen ändras 1 juli – Laddhybrider får mindre pengar.



Bränslepriserna fortsätter uppåt – stor höjning i dag.



Trafikverket: Reduktionsplikt kan skrotas – om klimatmålet skjuts upp.

14. Efter storbranden: Fraktfartyget har sjunkit.

Publicerad 2022-03-08 kl 16:58.

Text Erik Söderholm.

Med nästan 3 800 bilar ombord har lastfartyget Felicity Ace sjunkit utanför Azorerna.



Lastfartyget Felicity Ace som [började brinna för snart två veckor sedan](#) med tusentals nya bilar ombord uppges nu ha sjunkit.

Ombord på fartyget finns uppemot 3 800 nya bilar från Volkswagenkoncernen som skulle skeppas från Europa till USA. Branden började [avta förra veckan](#), men nu ska fartyget ha sjunkit 40 mil från Azorerna, efter att ha skadats av vågorna med 45 graders slagsida.

– Vädret var ganska tufft där ute. Det verkar inte ha uppstått något oljeutsläpp ännu, säger Pat Adamson, talesperson för företaget MOL Ship Management.

Enligt de första preliminära uppgifterna till [Automotive News](#) har **3 774 bilar sjunkit varav 1.900 Audi, 1.100 Porsche, 500 Volkswagen, 189 Bentley och 85 Lamborghini.** Vissa bilägare ska ha väntat på sina bilar i ett år på grund av komponentbristen.



Erik Söderholm

Klassiker

15. Träffkalender 2022.

Publicerad 2022-03-08 kl 10:53. TEXT Björn Meyer.

Bilutställning, marknad, fikaträff eller nåt annat kul? Vad är du sugen på? Vart vill du åka? Kolla i vår kalender och dra iväg på så många roliga grejer du hinner!

MARS

5 Umeå, Vinterrallyt Kalldrage. www.uvsume.se Föranmälan.

12 Täby, Snösvängen. www.mhs.se/evenemang_08-702 07 06 Föranmälan.

26 Västerås, Classic Motor Marknad, ABB Arena. www.mowazet.se

26 Lidköping, Power Vårmarknad, Sparbankshallen. www.bigmeet.com 040-47 29 39

APRIL

2 Köping, Veteranfordonsmarknad, Ullvihallen. www.biloteknik.se 070-825 62 87

9 Falun, DAK-marknaden, Lugnet. www.d-a-k.se 070-526 81 70

15 Jönköping, Bilsport performance & Custom motor show, Elmia. www.custommotor-show.se

15 Glimåkra, Antik- & veteranmarknad, Glimåkra ishall. info@glimmahockey.se
044-423 00

23 Stockholm, Frukostklubben, Skeppsholmen. www.klassiker.nu/frukostklubben

23 Haninge, Vårträff, Olofsson Bil. www.vwhk.se

23 Uddevalla Veteransfordonsmarknad, Glimmingen motorstadion. www.tuv.nu
072-7420435, jan.johansson10@icloud.com

23 Hillared, Blommor & bil, Cramers blommor. www.smhboras.se 0735-190185

24 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

30 Tibro, Fordträff, PG Larsson Bildelar. 0504-125 75

30 Viksta Veteranmarknad, Viksta Traktormuseum. www.ahk-uppland.se/Viksta-marknad

MAJ

1 Höganäs, Italienarträffen, Krapperup slott. www.autostoriche.se

7 Höör, Veteran- och prylmarknad. veteranbil.club69@telia.com

7 Ljungby, Sydsvenska moped- och lättviktsrallyt, Långgatan. 070-231 73 71

7 Västerås, Arosmarknaden, Johannisbergs flygfält. www.arosmotorveteraner.se
070-534 75 21

7 Västervik, Vårträffen Fiat Classic Svezia, Fundins olja på Folkparksvägen. 076-113 06 03,
070-855 67 89 Föranmälan.

7 Värmlands Nysäter, Veteranbilsmarknad. www.gammelbilensvanner.com

7 Göteborg, Tunga rallyt väst, Scania Himle. ['08-702](http://www.mhs.se/evenemang) 0706
Föranmälan.

8 Yttermalung, Mopedrallyt Västerdalsvändan. www.d-a-k.se

14 Stockholm, Frukostklubben, Sjöhistoriska museet. www.klassiker.nu/frukostklubben

14 Torsby, Veteran- och prylmarknad, Graneviksparken. www.torsbymv.se 070-672 64 94

14 Skara, Veteranmarknad, Skara sommarland. www.skaraborgsmotorveteraner.se
070-391 05 61

MOTORNYTT

- 14 Emmaboda, En dag på strippen, Emmaboda flygbana. www.emmabodaflygbana.se
- 15 Vintrosa, VW-marknad, Sanna Nostalgimack och Café. www.vwhk.se
- 20-22 Götene, Kinnekulle Historic Meeting, Kinnekulle Ring. www.rhkswe.org
- 21 Vollsjö kyrkby, Vårkicken, mc-rally för engelska mc, Kristinelunds scoutstuga. Sök "Kicka tungt BBC" på Facebook.
- 21 Svenljunga, Super Motor Weekend. 0708-17 03 55
- 21 Borgholm, Ölands Motordag. 076-812 17 29
- 21 Borensberg, Bilutställning, swapmeet, Folkets park. halles64@gmail.com
070-739 53 56
- 21 Torpa, Veteranmarknad. www.torpabystuga.se 070-543 16 14
- 21 Brämhult, Vårrundan, Kyllareds industriområde. www.smhboras.se
- 22 Länghem, Volvo- och Saab-träff, Hofsnäs. 0708-17 03 55
- 22 Klippan, Klippan Classic, Träffpunkt Elfdalen. www.hembygd.se/klippan/eventemangskalender
- 22 Munka-Ljungby, Munkarundan, Crossbana i Hillarp. www.mcveteranerna.se/kalender
070-415 60 57
- 22 Kungsbacka, Tjolöholm Classic Motor, Tjolöholms Slott. www.tjoloholmclassic.se
- 26-28 Anderstorp, Historic racing, Scandinavian Raceway. www.rhkswe.org
- 26 Valbo, Valborundan, Rörbergs motorstadion. www.mchk.org
- 26 Stockholm, MHS Gökotterally, Skeppsholmen. www.mhs.se/eventemang
- 26 Kungsbacka, Kungsrallyt. www.mcveteranernakungsbacka.se 070-35 34 743
- 28 Hjortkvarn, Mopedrally, Hjortvallen. 070-547 27 92
- 28 Sundsvall, Veteranmarknad, Bergsåkers travbana. <http://web2.sundsvallsmotorveteraner.se>
- 28 Nykvarn, Fest för franska fordon, Taxinge slott, Arr: Renault/Peugeot/Citroënklubbarna.
0707-75 20 97
- 29 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

JUNI

- 5 Sandviken, Frukostklubben, Högbo Bruk. www.klassiker.nu/frukostklubben
- 5 Stockholm, Gärdesloppet, Djurgårdsbrunnsängarna. www.gardesloppet.com Föränmälan.
- 5 Vaggeryd, Götaström Classic Motor, travbanan. www.gotastrom.nu
- 6 Sverige, Motorhistoriska dagen. www.mhrf.se/6juni
- 6 Alingsås, Nationaldagsrallyt, Stora torget. www.almv.se 0739-15 70 88 Föränmälan.
- 6 Torpa, Motorns Dag. www.torpabystuga.se 070-543 16 14
- 10-12 Trollhättan, Saab Car Museum Festival, Saabmuseet. www.saabcarmuseum.se
- 10-11 Mantorp, Bug Run, Mantorp Park. www.bugrun.com
- 11 Söderhamn, Frukostklubben, F15 Flygmuseum. www.klassiker.nu/frukostklubben
- 11 Stockholm, Frukostklubben, Brostugan. www.klassiker.nu/frukostklubben
- 11 Vårgårda, Nostalgifestivalen, Tångahed. www.nostalgifestivalen.com
- 11 Alingsås, British Motor Meet, Alingsåsparken. www.alingsasparkenskulturförening.com
- 11 Åstorp, Söderåsrallyt. www.söderåsrallyt.se
- 16-19 Mjällom, Amazonklubbens sommarträff, Norrfällsvikens Camping.
www.amazonklubben.se 0708-17 03 55
- 17-19 Karlskoga, Velodromloppet Grand Prix, Gelleråsen Arena. www.rhkswe.org
- 18 Västerås, MHS Lopp 30, Johannisbergs flygfält. www.mhs.se Föränmälan.

MOTORNYTT

19 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

19 Rättvik, SiljansVWarvet. www.vwhk.se

26 Mantorp, Veteranmarknad, travbanan. www.mcvblaklinten.se 0708-16 86 68

JULI

1-3 Kågeröd, Svenskt sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp. www.sportvagnsmeeting.se

2 Arbrå, Frukostklubben, Träslottet. www.klassiker.nu/frukostklubben

2 Halmstad, Rex-rallyt, Tylebäck. www.mcveteranerna.se/kalender

073-901 65 46 Föränmälan.

2 Ljusterö, Ljusterörundan. www.mhs.se Föränmälan.

2 Ronneby, Nostalgia festival, Ronneby brunnsparck. www.nostalgiafestival.se

5-9 Karlskoga, Midnattssolsrallyt, Gelleråsen. www.midnattssolsrallyt.com

9 Stockholm, Frukostklubben, Hellasgården. www.klassiker.nu/frukostklubben

9 Boden, Motordagen. 073-916 66 71, nillar_2@outlook.com

9 Västervik, Frukostklubben, Fiskaretorget. www.klassiker.nu/frukostklubben

16 Landskrona, Thulinträffen, Citadellet. www.thulintraffen.se

17 Sandviken, Frukostklubben, Högbo Bruk. www.klassiker.nu/frukostklubben

17 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

22-24 Säter, Nostalgidagar. www.nostalgicclub.se

23 Ljusdal, Frukostklubben, Hembygdsgården. www.klassiker.nu/frukostklubben

29-30 Valdemarsvik, Klassikerfestivalen. www.klassikerfestivalen.se Föränmälan.

29-5/8 Rättvik, Classic Car Week. www.classicarweek.com

AUGUSTI

5 Hjo, British motor meet, Stadsparken. www.britishmotormeet.se

6 Västervik, Frukostklubben, Fiskaretorget. www.klassiker.nu/frukostklubben

7 Borgholm, Entusiastfordonsutställning, Sollidens slott. 0768-12 17 29

7 Arvika, Rule Britannia, Arvika fordonsmuseum. www.arvikafordon.se

11-14 Varberg, Styrkeprovet, Varbergs kusthotell. www.massingnickel.se 0709-72 84 84

Föränmälan.

13 Edsbyn, Frukostklubben, Öjeparken/Hembygdsgården.

www.klassiker.nu/frukostklubben

14 Klippan, Maskin & teknik, Träffpunkt Elfdalen.

www.hembygd.se/klippan/evenemangskalender

14 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

19-21 Göteborg, Vrom. www.vrom.org

20 Filipstad, Rallyt Hyttsvängen. <https://sites.google.com/site/ovmhfilipstad/home>

21 Sandviken, Frukostklubben, Högbo Bruk. www.klassiker.nu/frukostklubben

27 Stockholm, Frukostklubben, Bergianska Trädgården. www.klassiker.nu/frukostklubben

27 Ulricehamn, Rallyt Sportvagnsträffen. www.sportvagnstraffen.se

27 Svedala, Svedala Motor & veterandag. www.svedalamotorklubb.se

28 Eskilstuna, Eskilstuna Veterandag, Ekeby flygfält.

www.eskilstunaveterandag.se Preliminärt.

SEPTEMBER

4 Norrköping, Saabmarknad, Kråkvilan. www.ostgotasaabklubb.com

10 Karlstad, Smedjans dag, Tälleruds hembygdsgård. 0730-86 62 12

11 Sandviken, Frukostklubben, Högbo Bruk. www.klassiker.nu/frukostklubben

11 Norrköping, Frukostklubben, Tyska torget. www.klassiker.nu/frukostklubben

16-18 Falkenberg, Falkenberg Classic, Falkenbergs motorbana. www.rhkswe.org

17 Stockholm, Frukostklubben, Drottningholm. www.klassiker.nu/frukostklubben

16. Hitlers Mercedes såld av hemlig rysk miljardär.

PUBLICERAT01/03/2022 AV MATHS NILSSON.

Adolf Hitlers Mercedes-Benz 770K Grosser Offener Tourenwagen har sålts av en hemlig rysk miljardär. Köpare är den australiske gruvmagnaten Clive Palmer, uppger The Courier Mail. Bilen användes av Hitler i flera parader.



Efter två års förhandlingar har en anonym rysk miljardär sålt Adolf Hitlers Super-Mercedes till den australiske gruvmiljardären och antivaxxaren Clive Palmer, uppger [The Courier Mail](#) och flera [andra tidningar](#) i Australien. Palmer ska använda bilen för att bygga upp ett bil-museum.

Den aktuella bilen, Mercedes-Benz 770 Grosser Offener Tourenwagen, ska enligt uppgift ha beslagtogs i Frankrike av den amerikanska militären efter andra världskriget. Den köptes av en förmögen privatperson i USA, och sedan dess har bilen bytt ägare ett antal gånger. Senast bilen sågs i offentligheten var för fyra år sedan då den bjöds ut av Worldwide Auctioneers. Då skulle 10 procent av försäljningspriset gå till information om förintelsen, men bilen nådde inte upp till det tänkta försäljningspriset på 10 miljoner dollar och förblev osåld.

Hitler hade flera Mercedes-bilar, och det här ska vara en av fem kvarvarande bilar av olika slag. När den bjöds ut på auktion beskrevs den som "den mest historiskt betydelsefulla bilen som någonsin erbjudits till offentlig försäljning." Enligt dokumentation som tillhörde bilen hade den specialbeställts av Hitlers chaufför SS-officern Erich Kempa.

Trots att det är en cabriolet så har bilen skottsäker pansarplåt och 30 millimeter tjocka skottsäkra rutor. Baktill finns en extra pansarpanel som kan höjas och sänkas. Under huven finns en kompressormatad 7,7-liters rak åttacylindrig motor på 230 hästar som är hopkopplad med bakhjulen via en femväxlad låda.



Bilen har haft ett antal ägare genom åren, bland annat en kasinoägare och en bayersk ölmagnat. Nu uppges en rysk miljardär ha sålt den till Australien.

Den raka åttacylindriga motorn med kompressor är på 140 hästkrafter. Bilen användes enligt uppgift av Hitler i Paris efter att Frankrike kapitulerat. Bild: Worldwide Auctioneers

Bilen ska först ha använts vid en parad i oktober 1939 där Hitler kördes till Gamla Rikskansliet i Berlin med bilen. Den användes också under ett statsbesök i juni 1940 av Benito Mussolini. När Hitler besökte Paris efter Frankrikes nederlag färdades han i bilen, liksom vid besök i Jugoslavien och Grekland. Sedan blev det inga fler parader för Hitler eftersom krigslyckan vände mot honom. När Tyskland kapitulerade beslagtogs bilen i Le Havre och användes under en tid för transporter av den amerikanska militärpolisen.

Mercedesen skickades till USA 1946 och köptes av tobaksmiljonären Tom Austin från Greeneville, Tennessee. Till slut glömdes bilens historia bort och den förföll. Två biljägare hittade den och renoverade upp den. Den köptes sedan av Ralph Engelstad, ägare av Imperial Palace Casino and Hotel i Las Vegas.

Efter Ralph Engelstads död ska den ha sålts till en bayersk ölmagnat som hade den på ett privat museum i Tyskland. När ölbryggaren avled såldes bilen till en icke namngiven rysk miljardär som nu alltså har sålt bilen vidare. Vid köpet ska den ryske köparen ha anlänt med privatjet till Tyskland.

Gruvmiljardären Clive Palmer sägs ska ha bilen i ett bilmuseum med 600 bilar som han är på väg att öppna. Vid samma tillfälle ska han ha köpt en Rolls-Royce som tillhört kung Edvard VIII.

För fyra år sedan blev bilen osåld på auktion i Arizona.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Nås på maths.nilsson@carup.se

17. Ford Capri.

Publicerad 2022-03-08 kl 15:00. TEXT Jon Remmers.

Ford tog till halva alfabetet för att göra det enklare (?) för folket att utrusta sin Capri. Enkelt...? Hm. Men kul i alla fall!



GTCLR? Ford kallade det utrustningsplan, jag kallar det marknadsplan. För det här handlade om att sälja bilar. Och det gjorde Ford. I nästan två miljoner ex fram till 1987. Kunder med skrala bankkonton valde rätt och slätt Capri 1300, med rak fyrcylindrig motor av tvärströmningstyp och inte ett rayonstrå för mycket material i inredningen. Men sedan blev det besvärligt. Sätten att utrusta en Capri på var oändliga. För att förenkla beslutsvändan lät Ford sitt expertlag välja ut det mest åtråvärda och klumpa ihop tillbehören i olika paket, åtminstone enligt broschyren.

Ett kryss i rutan L som i Lingondivision och bilen fick bland annat låsbart tanklock och gummiplattor på stötfångarhornen. Rutan GT innebar instrumentpanel dragerad med träfolie i grumlig fotoeffekt och lite mer pulver under huven. Så långt är allt någorlunda klart och redigt, men sedan bar det iväg. GT-paketet kunde naturligtvis kombineras med L och blev då GTL.

Ville man av någon anledning jag knappt törs fantisera om ha lättvättad vinylinredning med helt nedfällbara ryggstöd valde man XL. Som av en händelse fick man då också sminkspegel i äktaste okrossbar plastik. Viktigt. Med fällbara ryggstöd kunde stilletklackarna hamna både här och var i kupén. Kombinerade man XL med GT och L så fick man GTXL, om man ovanpå allt önskade sig "skulpterade hjul" samt läderklädd sporträtt återstod snart bara den rejsigaste bokstaven i hela alfabetet – R. Ford Capri GTXLR – busenkelt – eller hur?



Sedan måste kunden så klart välja motor, 1300, 1600, 2000 – eller från 1970 3000 kubikcentimeter i form av den brittiska Essex-sexan. Det ska kanske tilläggas att det vidare gick att få en automatlåda på beställning, samt vita däcksidor. Vinyltak och metalliclack kanske? I teorin kunde även bilen beställas med någon enstaka av bokstäverna.

Ford Capri byggdes både i Halewood-fabriken i England och i den tyska fabriken i Köln med början 1969. Till Sverige kom bilar byggda i England och precis som i fallet med den andlige anfadern Ford Mustang i USA blev succén omedelbar. 1973 kom en lättare ansiktslyftning av karossen och med den nya, raka motorer. Året därpå presenterades efterföljaren Capri II. Totalt byggdes en dryg miljon exemplar av den första generationen Ford Capri.



Läs mer om:



Fords europeiska utmanare.

Ford Mustang blev en framgång utan motstycke. Nu gällde det för Ford i England ta fram en liknande modell för Europa också. Den skulle heta Ford Colt.



Caprin före Capri.

Brädan sitter helt riktigt i en Ford Consul, närmare bestämt Consul Capri.



Euro-muscle – Capri RS3100.

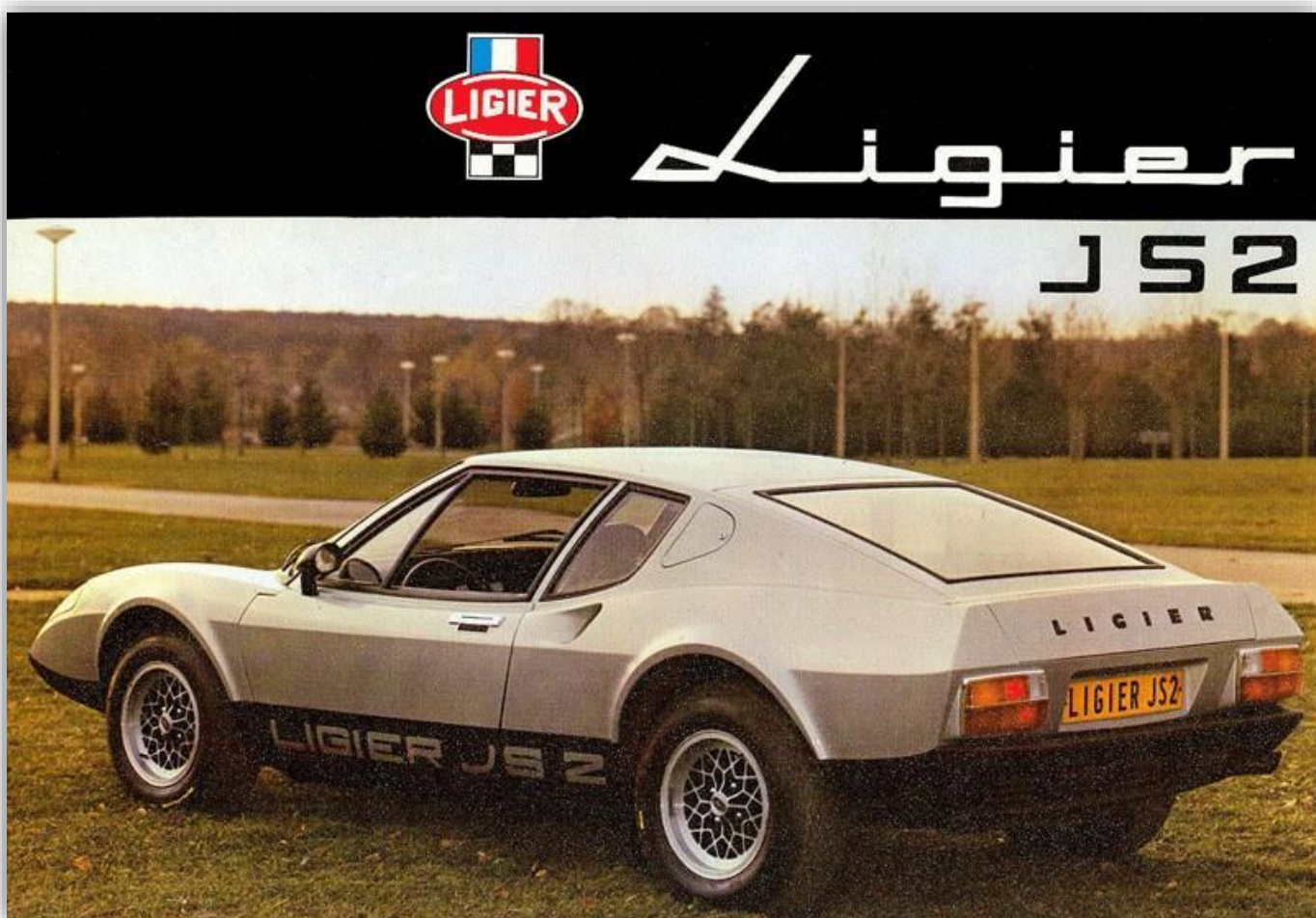
Det var inte bara i USA köparna gillade muskel- och prestandabilar, I Europa slog samma typ av bilmode igenom också. Eftersom bilarna var mindre krävdes inte riktigt lika mycket muskler.

Klassiker

18. Ligiers tribut.

Publicerad 2022-03-08 7:17. TEXT Mårten Carlsson.

Ligier - ett namn som syns ofta på mopedbilar idag, men det började med något helt annat.



Guy Ligier, född 1930 i Vichy var i sin ungdom en mångsidig idrottsman. Som 17-åring blev han fransk mästare i rodd och senare blev han ett känt namn i rugby.

Efter rugbykarriären sadlade han om till racerförare, både med motorcykel och bil. Vid den här tiden runt 1960 hade han börjat bli ett stort namn i anläggningsbranschen. Nu hade man börjat modernisera det franska vägnätet, bygga motorvägar, broar, viadukter med mera. Ligier Travaux Publics var en av de stora spelarna där.

Han ungicks med en del lokala höjdare i Vichy, bland hans vänner fanns en då blivande kändis, Francois Mitterand, honom återkommer vi till lite senare.

I racingcirkusen fick han också många vänner bland den tidens främsta. Vi hoppar fram till säsongen 1964, då körde Guy Porsche 904GTS för August Veulliets team och fick kontrakt med Franska Ford att köra en av deras Brabham BT6 i Formel 2. Där blev han teamkamrat med Jo Schlesser - och dom blev oskiljaktiga.

Dom kom köra mycket tävlingar ihop, dessutom förvärvade dom agenturen för Shelby i Frankrike 1966. Guy och Jo kom även att tävla en hel del med de bilarna.



Samma år tog Guy kliviet in i Formel 1 cirkusen. Han ställde upp som privatist med en Cooper T81. Det gick inte så bra, desto bättre gick det för Ligier och Schlessers ihop med en Ford GT40 som kördes i långlopp.

Här föddes tanken att bygga en egen tävlingsbil. Något som var strået vassare än många av de bilar dom kört ihop dittills.

1968 grundade dom Ligier Cars för detta, men kompanjonskapet fick ett abrupt och tragiskt slut.

Den 7:e juli omkom Jo Schlessers i Frankrikes Grand Prix på Rouen-les-Essarts.

Men Guy Ligier var fast besluten att bygga deras drömbil - för att hedra minnet av sin kamrat döptes den till JS-1 som då stod för Jo Schlessers.

Det var en avancerad bil som kunde premiärvisas på Parissalongen 1969. Pietro Frua hade lagt sin signatur på karossen i glasfiber. Chassiet var avancerat och uppbyggt av en sandwichmonocoque i aluminium och polyuretan. I mitten satt en 1,6 liter Cosworth DVA-motor på 220 hästkrafter. Den var kopplad till en femväxlad låda från Hewland via en transaxel från Citroën SM.

Totalt gjorde man tre stycken JS-1. Dom fick lite olika varianter av Ford/Cosworthmotorer och visade sig vara konkurrenskraftiga bilar.

Nu planerade man för nästa steg, en tävlingsbil som kunde köra standardklasserna med. JS-1 hade ju varit hänvisad till diverse prototyp/amatörklasser.

Och då behövde man bygga en serie bilar som skulle gå att registrera på gatan. Men det innebar inte att det skulle bli någon tam bil - tvärtom.

JS-2 visades upp 1971. Chassiet var snarlikt det på JS-1 men med stål/polyuretan sandwich denna gången. Första prototypen hade en Ford V6 på 2,6 liter, men nu sade Ford stopp med att leverera motorer till Ligier. Dom höll som bäst på med att ta fram en snarlik tävlingsbil - GT70, och ville ha dom godbitarna för sig själva.

Men det gjorde inget, Guy Ligier hade ju många kontakter, en av dom var Raymond Ravenel som var VD hos Citroën.

Genom Raymond fick han inte bara tillgång till den fina Maserati V6:an från Citroën SM - utan även en generös sponsring.



För design stod än en Pietro Frua, men JS-2 fick även gå en vända genom Pichon-Parat för att få sin slutliga form. Det här var en racerbil näppeligen kamouflerad till en vanlig bil, så då skulle det till bättre benutrymme och en bagagelucka.

Som Guy Ligier stipulerat redan på första bilen skulle den ha bra sikt runtom och rejäla dörrar för att kliva in och ut i. Även en racerbil skulle ha ett visst mått av komfort.

Målet var att göra 500 stycken men man kom bara halvvägs.

Första året, 1972 gjordes 48 bilar. För 1973 fick man den större 3-litersmotorn från Maserati och detta år såldes det 80 bilar.

För 1974 fick man ett avtal att Citroën stod för både försäljning och service av JS-2. I gengäld tog Ligier över sammansättningen av SM. Detta år såldes 114 JS-2:or.

Det här var dock en dålig tid för en specialbil som JS-2. oljekris, miljökris, lågkonjunktur och ett Citroën som körde full fart mot ruinens brant.

Trots det hängde man kvar en bit in på 1975. JS-2 fick en facelift med dolda framlyktor, men bara sju bilar fick detta. Totalt gjordes det 250 stycken JS-2.

Samtidigt med JS-2 kom JS-3. Den hade ungefär samma uppbyggnad som de andra men var en renodlad sportscar racer. Bakom föraren satt en Cosworth DFV V8 på fyra liter och 400 hästkrafter. Den kördes under säsongen 1971 av Guy Ligier själv.





För säsongen 1976 slog man till med att ställa upp i formel 1. Ligier hade lyckats lägga vantarna på Matras nedlagda tävlingsdivision och främst deras MS73 V12-motor.

Med nybildade Equipe Ligier ställde man upp säsongen 1976 och tog 20 VM-poäng och slutade på sjätte plats i konstruktörs-VM.

JS-5 var en fullfjädrad formel 1 bil - men JS-4 då?

Jo, det var något helt annat...

Ligier Cars var mångsysslare. Tidigare hade man ju satt ihop SM åt Citroën, i slutet av sjuttioalet gjorde man traktorhytter.

Därifrån fick Guy Ligier en idé - en microbil som i princip var en hytt med mopedmotor. Med en 49cc Motobecanemotor var finessen att dessa kunde framföras utan körkort. På typiskt Ligiervis - stora glasytor med god sikt. JS-4 kom 1980 och blev en jättesuccé och snart kom JS-8 med 125cc motor.

Vid sidan om körde Equipe Ligier för fullt, dock inte i Formel 1 - sista säsongen för deras egna bilar var 1979. Men man utvecklade chassin åt andra i Formel 1 och 2 och stallet tävlade i flera andra dicipliner. Men 1983 gick det knackigt för dom och en nedläggning var nära.

Men då kom Guys gamle vän Francois Mitterand in i bilden. Han hade nu blivit Frankrikes president och beordrade några av sina statliga bolag - bland annat Elf och Gitane att helt sonika sponsra Equipe Ligier!

Tävlingstallet höll igång ända fram till 1996 - Micro och mopedbilarna är storsäljare än idag runtom i hela Europa.

Guy Ligier gick ur tiden 2015.



Ligier Mopedbil JS50 Sport Ultimate.



19. Ryska F1-föraren Mazepin tillåts tävla!

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2022-03-08, 14:21, uppdaterad i går, 16:58.

Det internationella bilsportförbundet FIA kommer att tillåta ryska förare att tävla under neutral flagg. Men kommer Nikita Mazepin att köra? Det finns en hel del som talar emot det.



Nikita Mazepins Haas F1-bil har nu tappat de ryska färgerna och Uralkali-logotyperna.

FIA-presidenten Mohammed Ben Sulayem sade i ett pressmeddelande att "FIA övervakar utvecklingen i Ukraina med chock och sorg och hoppas på en snabb och fredlig utveckling. Vi fördömer den ryska invasionen av Ukraina och våra tankar är hos dem som lider."

Mohammed Ben Sulayem är en av arabvärldens mest inflytelserika personer inom motorsporten, och blev förra året president för FIA. Hans land Förenade arabemiraten (UAE) tillhör ett av de få i världen som ännu inte har fördömt Rysslands invasion av Ukraina.

Förra veckan tog FIA beslutet att stoppa det ryska F1-loppet och att ingen internationell motorsport ska tillåtas i Ryssland eller Belarus. Team från dessa länder är inte heller välkomna att tävla i FIA-sanktionerade tävlingar. **Men ryska och belarusiska förare tillåts tävla**, så länge man gör det under FIA:s neutrala flagga.

Men kommer Nikita Mazepin att köra F1 i år? Hans pappa, Dmitry Mazepin, är en oligark som sägs ha nära förbindelser med Rysslands president Putin. Enligt uppgifter var Dmitry i torsdags tillsammans med ett antal ryska affärsmän inbjuden till Kreml för att diskutera Natos saktioner mot Ryssland.

Dimitris företag Uralkali som producerar gödselmedel är huvudsponsor till det amerikanska teamet HAAS – som beslutat att ta bort all reklam för Urkali från bilarna.

Presidenten för Ukraina Automobile Federation har vädjat till FIA att stoppa alla ryska och belarusiska förare från att tävla i F1, men har alltså inte fått FIA:s stöd.



*Nikita Mazepin har tävlat för amerikanska Haas F1 Team sedan 2021.
Hans pappas företag Uralkali är teamets huvudsponsor.*

Nikita Mazepin har [själv kommenterat det hela](#) så här på Twitter: "Till mina fans och följare – det är svåra tider och jag har inte kontroll över mycket av det som sägs och görs. Jag har mitt fokus på vad jag KAN kontrollera genom att jobba hårt för HAAS. Stort tack för att ni förstår och stöttar mig."

Tidigare i veckan sade Nikita följande: "Jag har inga problem eftersom jag alltid stött åsikten att sport inte har något med politik att göra." Han har också sagt att han skulle köra Rysslands GP, om det blir av.

Günther Steiner, stallchef för HAAS, har kommenterat att teamet kan överleva utan sponsoringarna från Uralkali och tycker samtidigt att kritiken av Nikita Mazepin har varit orättvis. Vad som kommer att hända med HAAS-stallet är oklart och Steiner "tittar på kontraktet".

Frågan är givetvis om ett amerikanskt F1-team kan ha en rysk förare i sin bil och om hela F1-eliten kommer att ställa upp om Mazepin är med. Sebastian Vettel sade till exempel, före beslutet att Rysslands GP skulle stoppas, att han skulle vägra tävla i Ryssland.

FIA lär också sättas under press av fansen. Ska F1 som enda sport tillåta ryska deltagare? Vi ska också komma ihåg att F1-cirkusen ägs av det amerikanska företaget Liberty Media, namnet bör förpliktiga.

Jeremy Clarkson, före detta Top Gear-programledaren, har kommenterat Mazepin: "Nikita Mazepin. You Fucking retard. Go and race in Russia on your own. You'd still lose", skrev han på sin Twitter den 24 februari, samma dag som den ryska invasionen inleddes.

Dagen efter riktade han sin ilska mot den ryske presidenten istället: "What pisses me off is that I know some great Russians and some great Ukrainians. And I've had some fucking great nights in both countries. Putin: you are such a cunt (sic)"

Uppdatering 14:50: Storbritannien bannlyser ryska och belarusiska förare

Clarksons landsmän på det brittiska bilsportförbundet Motorsport UK meddelar nu att alla förarlicenser tillhörande ryska och belarusiska förare har dragits in "med omedelbar verkan". Nikita Mazepin kommer därmed inte kunna tävla i Storbritanniens GP på Silverstone, som ska köras den 3 juli.

Inga ryska eller belarusiska nationella symboler, färger, flaggor eller utrustning kommer heller tillåtas på Motorsport UK-sanktionerade tävlingar.

"Hela Motorsport UK-gemenskapen fördömer Rysslands och Belarus krigshandlingar i Ukraina och uttrycker solidaritet och stöd till alla som drabbats av den pågående konflikten", säger Sir David Richards, ordförande för Motorsport UK, i ett uttalande.



Formel 1 ställer in Rysslands Grand Prix 2022.



Money talks, morals walk.



Efter invasionen: Oljepriset skjuter i höjden.



Ny F1 säsong men spridda åsikter kring FIA:s lösning om domslut.

MOTORNYTT

SLUT