



*Pegaso Tipo Z-102B Saoutchik Coupe 1955.*

- 1. Tesla stäms för vilseledande reklam och dataintegritet**
- 2. Kriget skickar rysk bilindustri till det förra milleniet**
- 3. Dessa två länder har hälften av EU:s laddstationer**
- 4. Fords elbilsstrategi bromsas av Brexit**
- 5. Hyundai planerar liten elbil för Europa**
- 6. Geely gör om Smart till liten lyxig elbil med 272 hästar**
- 7. Sveriges mest sålda pickup VW Amarok i helt ny version**
- 8. Nu börjar Volkswagens nya märke Scout komma igång**
- 9. Stellantis nya elbilsleasing**
- 10. McLaren inleder samarbete med BMW**
- 11. Volvos ägare försökte köpa Aston Martin**
- 12. Svensken som sålt 448 flygbilar bygger nu tvåsitsig superbil för luften**
- 13. Klassiskt bilmärke Pegaso**
- 14. Formel 1**

## 1. Tesla stäms: vilseledande reklam och dataintegritet.

Publicerat av Karl Cajmatz 19 Juli, 2022.

Tysklands största organisation för konsumentskydd, vzbv, har lämnat in en stämningssökansökan mot Tesla vid en domstol i Berlin. Klagan gäller vilseledande reklam och kränkning av dataintegritet.



### Tesla har uttalat sig vilseledande om utsläpp

Enligt vzbv har Tesla uttalat sig vilseledande kring hur mycket mindre koldioxid man kan släppa ut genom att köpa en av tillverkarens elbilar.

Klagomålet bottnar dels i att Tesla tjänar pengar på att sälja sina outnyttjade utsläppsrätter till konkurrenter som ligger efter med elektrifieringen, dels på att man hymlar med de CO2-utsläpp som tillverkningen av bilarna innebär.

För bara tre veckor sedan var Tesla ett av de bolag som [kritiserades av en rad stora investerare](#) för brister i sin hållbarhetsrapportering. Bland de företag som fördömdes fanns också oljebolagen Saudi Aramco och Exxon Mobil.

### Sentry Mode leder till dataintegritetskränkningar

Stämningens andra del rör rätten till dataintegritet. Vzbv menar att Tesla-bilarnas så kallade Sentry Mode kan få Tesla-ägare att omedvetet kränka andras rätt till privatliv – med risk för böter som följd.

Sentry Mode är ett säkerhetssystem som övervakar bilens omgivning när den står parkerad, och börjar spela in film om den anar oråd. Att sådan inspelning faller under bilägarens ansvar är inte Tesla tillräckligt tydliga med, anser vzbv.

### Konsumentförbundet vzbv

Vzbv är en förkortning av "[Verbraucherzentrale Bundesverband](#)", som betyder "Konsumentförbundet". Det är Tysklands största organisation för konsumentskydd, och består av 16 underliggande föreningar på delstatsnivå.

Det här är inte första gången Tesla stäms. [Mer om stämningar finns att läsa här.](#)

## 2. Kriget skickar rysk bilindustri till det förra milleniet.

Publicerat av Karl Cajmatz.

18 Juli, 2022.

I och med den ryska invasionen av Ukraina har det stora landet i östs relationer till västvärlden blivit minst sagt ansträngda. Nu har det kommit att drabba bilindustrin. Lada Niva åker tillbaka till forntiden och får epitetet Classic '22.



*Produktionen av Lada Niva förenklas, och bilen får epitetet "Classic '22".*

Till följd av alla sanktioner som [Ryssland](#) dragit på sig genom att starta krig mot Ukraina, stannade tillverkningen av Lada Niva av redan i mars.

Även om det hade funnits någon som var villig att handla med Ryssland, var det inte längre tillåtet att importera de komponenter som behövdes för att färdigställa bilarna. Exempelvis ABS-modulen tillhandahölls tidigare av tyska Bosch.

### Lösningen: sluta använda allt man inte får köpa

Vad är då det enklaste sättet att komma runt behovet av diverse säkerhetssystem som vi tagit för givna i tjugio år? Att låtsas att de inte längre behövs och lätta på diverse lagkrav!

Redan i maj plockade Putin & Co™ bort krav på ABS, krockkuddar, bältesförsträckare (som spänner åt säkerhetsbältet vid en kollision) och SOS-anropsfunktionalitet. Utsläppskraven har också glömts bort.

### Throwback till 1977, när Lada Niva var ny

Eftersom det rör sig om en bilmodell som lanserades redan på 70-talet innebär dessa förändringar nästan att man söker sig tillbaka till sina rötter.

Bland de moderniteter som skiljer Lada Niva Classic '22 från originalet finns elhissar, förberedelse för stereo (men ingen faktisk stereo) och servostyrning.

Om man som svensk skulle hitta en [Lada Classic på Blocket](#) om några år gäller det att man inte tolkar epitetet "Classic" som om det vore en Volvo. Det är nämligen det ord som göteborgarna hänger på de mycket **välutrustade** exemplar som säljs när en viss modell når vägs ände.

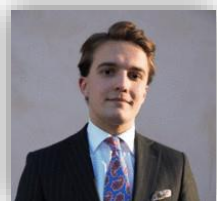
Att musklerna får lite hjälp med rattandet är bra i en bil som måste kunna vrida på framhjulen när den står stilla på en lutande klippa ute i skogen. Det kan vara särskilt värdefullt för köpare som är trötta i armarna efter att ha plundrat oskyldiga medmänniskor i sitt grannland.

### Kanske billigare, definitivt farligare

Om dessa besparingar vid tillverkningen kommer att sänka priset för kunderna är i nuläget oklart. Innan produktionsstoppet fick man betala 818 900 rubel för ett exemplar, vilket med dagens växelkurs motsvarar ungefär 140 000 kronor.

Utan låsningsfria bromsar kommer olycksrisken att öka. Vetskapen om att 2022 års Lada Niva egentligen är en krockkuddsbefriad bil från 1977 borde förmå förarna att ta det lite lugnare i trafiken.

För den som vill veta om så blir fallet lär det visa sig i de ryska dashcam-videorna om några år.



**Karl Cajmatz**

*Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.*

### 3. Dessa två länder har hälften av EU:s laddstationer.

Publicerad 2022-07-18 kl 16:56 (uppdaterad 2022-07-18 17:06).

Text Magnus Kvandal.

Antalet offentliga elbilsaddare inom EU har ökat med 180 procent de senaste fem åren. Men fördelningen av de 307 000 laddpunkterna mellan medlemsländerna är väldigt ojämn, visar siffror från branschorganisationen Acea. Tyskland och Nederländerna, som tillsammans utgör mindre än 10 procent av landytan, har fler än hälften av alla laddpunkter inom unionen.



*Europas laddpunkter är väldigt ojämnt fördelade.*

**Laddinfrastruktur byggs framför** allt ut i de västeuropeiska länderna. Nederländerna har över 90 000 laddare, och Tyskland har 60 000. Det kan jämföras med Rumänien som, trots att dess landmassa är sex gånger större än Nederländernas, bara har 0,4 procent av EU:s alla laddpunkter.

Sverige ligger på fjärde plats, med 25 197 laddpunkter.

#### **Vill inte betala**

Trots att antalet laddare har ökat är utbyggnaden långt ifrån snabb nog för att matcha elbilarnas framfart. Enligt en studie från i våras kommer antalet laddpunkter [behöva 22-dubblas](#) till år 2030 för att klimatmålen ska kunna uppnås.

**Europas stora biltillverkare**, som Acea representerar, har trots det inte gjort några stora investeringar i laddinfrastruktur. De lobbar i stället för att EU ska ta den kostnaden.

## Topp 5: Här är länderna med flest laddpunkter...

1. Nederländerna (90 284)
2. Tyskland (59 410)
3. Frankrike (37 128)
- 4. Sverige (25 197)**
5. Italien (23 543)

### ... och de som har färst.

1. Cypern (57)
2. Malta (98)
3. Litauen (207)
4. Estland (385)
5. Lettland (420)

*Källa: Acea/EU-kommissionen*



**Magnus Kvandal**

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Ny rapport: 2 000 nya elbilsaddare behövs – varje dag.**



**Så klarar sig Sverige i snabbladdningskampen.**



**Studie: Nästan bara rika länder köper elbilar.**

#### 4. Fords elbilsstrategi bromsas av Brexit.

PUBLICERAT AV JAN-ERIK BERGGREN 19 JUL 2022, KL 16:31.

EU:s batteriregler och att Storbritannien och Turkiet inte är med i unionen ställer till problem för Ford och dess elbilsstrategi. Ford ska presentera sju nya elbilar under de kommande två åren och tvingas köpa batterier från tre olika anläggningar.



*Ford planerar att visa en eldriven version av lilla suven Puma. Batterierna ska komma från LG Chem i Polen på grund av EU-regler.*

Europa gasar för att bli självförsörjande på elbilsbatterier. Flera anläggningar byggs och planeras att börja byggas under de kommande åren. Samtidigt ställer regionala regler till det för flera tillverkare.

**Ford** bygger bilar i EU-landet Spanien men också utanför EU, i Turkiet. Samtidigt är Storbritannien, som efter Brexit inte är med i EU, Fords största marknad i Europa. Olika skatte-regler ställer nu till problem för Fords inköpsavdelning som ska försöka få ihop produktionen, exporten och försäljningen av de nya elbilarna.

Ford ska under de kommande två åren presentera inte mindre än sju eldrivna bilar som behöver batterier.

En av bilarna är **Transit Custom**, en mellanstor skåpbil. Batterier till den bilen ska komma från en nybyggd batterifabrik som Ford bygger tillsammans med koreanska SK On i Turkiet.



*Ford E-Transit.*

### El-Puma byggs i Rumänien

Men när Ford ska börja bygga sin eldrivna [Puma](#) i rumänska Craiova går det inte att blocka batterier från Turkiet. EU:s Brexit-avtal med Storbritannien ställer krav på lokal produktion och Storbritannien är Fords största marknad i Europa. För att slippa straffskatter måste Ford hitta en leverantör av batterier inom EU till Puma.

Elversionen av Puma ska börja byggas 2024 där batterierna i stället kommer ifrån LG Chems fabrik i Polen. Samma batterifabrik försörjer i dag Fords behov av batterier till [Mustang Mach-E](#) och till den [större eldrivna skåpbilen Transit](#).

Det tredje alternativet rör Fords samarbete med Volkswagen där Ford "sålt" sin pickup [Ranger](#) till Volkswagen för att få tillgång till VW:s elbilsplattform MEB. Ford planerar en egen version av [Volkswagen ID.3](#) samt ytterligare en modell. Enligt uppgifter ska Ford bygga en mellanstor crossover på MEB-plattformen och bilen byggs i Fordfabriken i Köln. I avtalet med VW står att även batterierna ska komma från Volkswagen.

Ford har också avslöjat att de planerar att bygga en andra elbil på samma plattform men då inte preciserat vilken storlek eller design det blir.

När Ford får ihop sitt pussel för de totalt 11 elbilarna blir det troligen batterileveranser från VW:s batterifabrik i Tyskland, LG Chems fabrik i Polen samt från den nya batterifabriken i Turkiet.



**Jan-Erik Berggren**



## 5. Hyundai planerar liten elbil för Europa.

Publicerat 2022-07-19 kl 15:29 (uppdaterat 2022-07-19 kl 15:39).

**Men det kommer dröja innan den sätts i produktion – på grund av lönsamhetsproblem.**



*Dagens Hyundai i10 lanserades år 2020. Efterträdaren kan bli elektrisk.*

**Hyundai har planer** på en eldriven småbil för den Europeiska marknaden. Det berättade märkets europeiska marknadschef Andreas-Christoph Hofmann under en kongress i Prag i veckan, enligt Automotive News.

Samtidigt flaggar han för att lanseringen kommer att dröja, eftersom det är svårt att göra dem lönsamma. Han pratade också om att det finns tekniska utmaningar med att bygga små elbilar.

**Målet är att** modellen ska kosta omkring 200 000 kronor.



**Magnus Kvandal**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Då kommer Volkswagens små elbilar.**



**Extrema konceptet hintar om VW:s kommande små elbilar.**



**"Bra vibrationer" i Hyundais nya elbil?**



## 6. Geely gör om Smart till liten lyxig elbil med 272 hästar.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-07-19, 16:25.

2019 köpte Geely hälften av aktierna i Smart. Det kan ha räddat märket och bäddat för en ny elektrisk minibil med lyxkänsla och 272 hästar.



*Smart #1 har snabbladdning med 150 kW.*

**Under flera år kämpade Mercedes** med att rädda Smart. Men hur mycket pengar de än tryckte in i marknadsföring lyfte inte försäljningen.

Dödsdomen sägs ha varit klubbad när Volvo-ägaren Geely visade intresse för märket. Och nu, många miljarder senare, kan Smarts vd Dirk Adelman visa upp den kompakta elektriska citybilen Smart #1.

Målet är att behålla befintliga kunder, men samtidigt locka nya yngre. Ledordet är "light premium" och siktet är ställt på de som i dag köper Mercedes A- och B-klass – bilmodeller som inte längre är prioriterade för Mercedes, uppger Mercedes vd Ola Källenius till Automotive News.

**Smart #1** är 4,3 meter lång och har en elmotor på 272 hk och 343 Nm – det är alltså långt ifrån den mikrobil som lanserades på bilmässan i Frankfurt 1997.

Bilen byggs i Kina på Geely-plattformen SEA. Räckvidden är 44 mil och maximal laddhastighet är 150 kW.

**Som mest sålde Smart** 130 000 bilar per år i Europa. Dirk Adelman har antytt för återförsäljarna att de forna glansdagarna ska komma åter. Mercedes kommer att fortsätta sälja [Smart Fortwo](#) då den inte ingår i "nya Smart".



*"Light premium" ska genomsyra alla kommande Smart-bilar.*



*Smart lanserades på bilmässan i Frankfurt 1997, men redan 25 år tidigare började arbetet med att ta fram en mer miljövänlig bil för trånga städer.*



*Snö och kyla ska inte vara något hinder för en liten elbil.*



## 7. Nu börjar Volkswagens nya märke Scout komma igång.

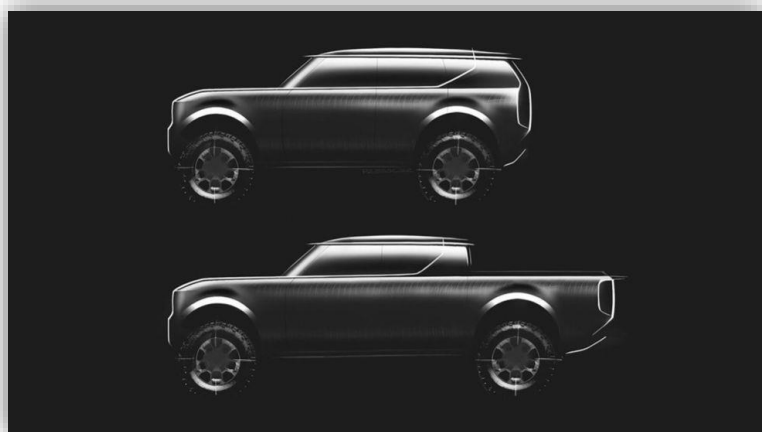
PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-07-20 KL 12:00.

Scout har fått Scott som chef.



I maj kunde vi berätta att Volkswagen [ska dra igång det gamla varumärket Scout](#) och använda det på suvar och pickups framförallt prioriterade till USA. Dessa två biltyper är otroligt stora i landet och Ford F150 har varit den mest sålda "bilen" där hur länge som helst så draget är inte så dumt av Volkswagen.

Nu har man fått en chef som har nästan samma namn som bolaget, nämligen Scott Keogh. Draget med det nya märket ska göra Volkswagen lite mer konkurrenskraftiga i landet när de andra stora märkena kommer med pickups som är eldrivna. Tanken är att Scout ska tillverka 250.000 bilar om året i framtiden så det är ingen liten satsning. Ford ensamma säljer över 700.000 F150 om året så det är ingen orimlig siffra.



**Volkswagen ska väcka liv i namnet Scout igen.  
Och använda det på eldrivna suvar och pickuper.**

## 8. Sveriges mest sålda pickup – VW Amarok – i helt ny version.

Publicerat 20 JUL 2022.

**Volkswagen premiärvisar sin nästa generation Amarok som växer en decimeter till 535 cm i längd. Både en rak 4:a och V6 diesel erbjuds – dock inga hybridmotorer. 10-stegad automatlåda blir standard.**



### LÄSTID: 3 MIN

Med mer än 18.000 sålda bilar är Volkswagen Amarok Sveriges mest populära pickup sedan lanseringen 2010. Nu är det dags för en helt ny generation Amarok – kan den behålla kungakronan?

Mycket talar för en fortsatt succé då nya Amarok vuxit 96 millimeter i längd, vilket framför allt utrymmet i dubbelhytten tjänar på. Även axelavståndet har förlängts (3.270 mm), med hela 173 millimeter. Det innebär att överhängen minskar (utrymmet framför och bakom hjulen) vilket förbättrar terrägenegenskaperna.

Vadningsdjupet ökar från 500 till 800 millimeter, om någon nu vill köra över ett mindre vattendrag.

Nya VW Amarok är 5.350 millimeter lång och redan föregångaren var en utmaning att manövrera i tajta parkeringsgarage. Det gäller alltså att ha en plan innan man ger sig in i trånga utrymmen. Svenska parkeringsrutor brukar inte vara mer än 5,0 meter långa, så även där kan det bli svårt att få plats.

I Sverige säljs endast utförandet med dubbelhytt. Flaket mäter 1.544 millimeter i längd och är 1.224 brett. Golvbredden mellan hjulhusen är 1.206 millimeter, vilket innebär att en EUR-pall (1.200 x 600 mm) precis får plats.

Lastkapaciteten hos nya Amarok är 1.160 kilo och dragvikten 3,5 ton.



*Den lite mer offroad-inspirerade och påkostade versionen PanAmericana kommer inte till Sverige. Men det går kanske att tjata på Volkswagen?*

### **Var är hybridtekniken?**

I Sverige erbjuds två motoralternativ till Amarok, båda dieslar. Dock utan hybrid- eller laddhybridteknik. Båda motorerna har fyrhjulsdrift, 4Motion, som standard liksom 10-stegad automatlåda.

Den fyrcylindriga 2,0-liters dieseln ger som mest 204 hk (150 kW) och 500 Nm. V6:an på 3,0 liter ger 241 hk (177 kW) och 600 Nm. Några uppgifter om bränsleförbrukning och CO<sub>2</sub>-utsläpp finns inte ännu.

Till Sverige kommer VW Amarok i tre olika utförande: Life, Style och Aventura. Globalt finns även instegsmodellen Amarok samt påkostade PanAmericana.

VW Amarok har mer än 30 olika förarassistanssystem, varav 20 är helt nya och flertalet standard i Sverige. Sex olika körprofiler hjälper föraren att anpassa körningen: Normal, Eco, Slippery, Snow/Sand, Mud/Rut och Tow/Haul.

De första leveranserna i Sverige av nya VW Amarok beräknas ske till sommaren 2023. Några priser har inte meddelats ännu.

### **Modernare inredning**

På insidan blir det en betydligt modernare känsla i nya VW Amarok. Mest påtagligt är kanske den stora, stående pekskärmen och att baksätet fått klart bättre utrymme.

Huvudinstrumentet, framför ratten, är numera en skärm som mäter 8 till 12 tum beroende på utförande. Den centrala pekskärmen är aningen 10 tum (Life) eller 12 tum (Style och Aventura).

Volkswagen har dock inte gjort en "full Tesla" och tagit bort alla fysiska knappar och vred. De funktioner som man snabbt behöver nå och ändra har fysiska vred – vilket nog många uppskattar.

I toppmodellen Aventura ingår ett ljudsystem från Harman Kardon och den versionen har också en påkostad läderklädsel med kontrastsömmar.



*Betydligt modernare design på inredningen i nya Amarok.*



*I Sverige säljs bara versionen med dubbelhytt.*



### Amarok är en global modell

Volkswagen Amarok är en global modell som ska säljas över hela världen. Enda stora undantaget är Nordamerika – pickupernas förlovade hemland – där Volkswagen ännu inte vågat sälja några pickuper.

Även själva utvecklingen av Amarok är en global historia. Konstruktion och tester har utförts i bland annat Australien och Nya Zeeland.

Hela projektet är ett samarbete mellan Volkswagen och Ford. Designen skiljer sig åt mellan Amarok och Ranger, men tekniskt finns det många likheter och gemensamma komponenter – exempelvis motorer och automatlåda (tillverkas av Ford).

Även Ford Ranger kommer med en ny generation i Sverige, ungefär parallellt med lanseringen av nya VW Amarok. I USA har leveranserna precis inletts av elektriska Ford F-150 Lightning full-size pickup, med 200.000 förhandsbeställningar. Men något av denna teknik hittar vi inte hos Amarok och Ranger.

Produktionen av nya VW Amarok och Ford Ranger ska ske i Sydafrika, Afrikas största bilbyggarnation. I Sydafrika finns även många fristående producenter av fordonskomponenter.

Sedan lanseringen 2010 av Amarok har Volkswagen sålt över 830.000 exemplar globalt, så det är utan tvekan en mycket viktig modell.



*På flaket får man plats med en EUR-pall mellan hjulhusen.*

### **Avdelningen för onödigt vetande:**

Vad betyder Amarok? Enligt Volkswagen själva är namnet hämtat från språket inuktitut, som talas av den arktiska ursprungsbefolkningen i Kanada.

Amarok betyder varg på inuitspråket. Uttalet är dock inte helt lätt, på engelska skulle man även kunna skriva varg som Amaroq eller Amaruq.



## 9. Stellantis nya elbilsleasing "Electric As You Go".

Publicerad av Carl Södermark 2022-07-20, 15:57.

Inspirerat av nutidens kärlek till "Pay-per-Use" har Stellantis tagit fram "Electric As You Go". Det ska bli den billiga privatleasingen som ska få människor att ställa om till elbil.



Från så lite som **1 150 kronor** (110 euro) per månad i baskostnad plus 70 öre (7 cent) per kilometer, om man kör mer än 50 mil, så kan man privatleasa antingen [Peugeot e-208](#), [Opel Corsa-e](#) eller [Opel Mokka-e](#). Det finns också planer på att utöka detta erbjudande. Värt att tillägga är att en handpenning tillkommer, däremot menar Stellantis att det inte handlar om en stor summa.

Det nya "Electric As You Go" initiativet ska enligt Stellantis göra det prisvärt att köra elbil. Detta tack vare det låga priset per månad samt att man endast betalar för hur långt man kör. 50 mils körning á 70 öre per kilometer kostar drygt 350 kronor.

Inspirerat av "Pay-per-Use" som blir allt mer vanligt runt om oss, riktar satsningen sig åt de som kanske inte behöver använda sig av en bil så ofta, eller i alla fall inte kör så långa sträckor.

För att få ta del av erbjudandet måste kunder i retur lämna in antingen en diesebil registrerad innan 2011, eller en bensinbil registrerad innan 2006. Enligt Stellantis ska satsningen göra det lättare för kunder att ställa om till elbil.

Erbjudandet gäller än så länge bara i Frankrike och då bara på de utvalda modellerna. Men Stellantis säger att utbudet av bilar att välja mellan kommer att öka, så länge det är bilar med nollutsläpp. Initiativet ska även göras tillgängligt i andra europeiska länder.



**Stellantis: bilmarknaden står inför en katastrof.**



**Opel Mokka-e klarar 322 km på en laddning.**



**Fyra elbilar i vintertest – så mycket påverkas räckvidden.**

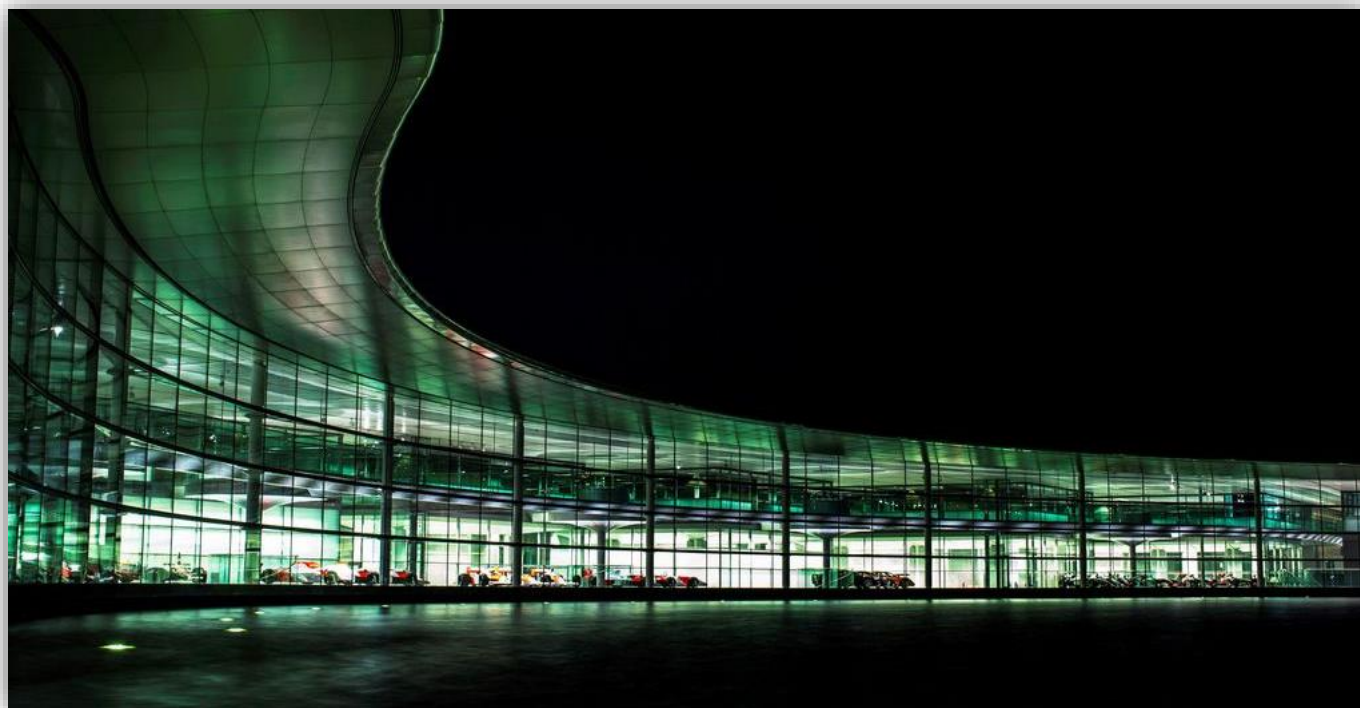


**Stellantis: Tredubblad vinst – och stort fokus på el.**

## 10. McLaren inleder samarbete med BMW.

Publicerat av Jan Stepan 2022-07-19, 09:43.

Den brittiska legendaren McLaren och den tyska biljätten BMW inleder ett samarbete igen efter närmare 25 års uppehåll.



Den tyska jätten BMW och brittiska legendaren McLaren inleder ett samarbete igen för att tillsammans bygga en elektrisk superbil och en suv, det rapporterar CarBuzz om.

Senast dessa två giganter gick ihop byggde man superbilen McLaren F1, som designades av ingen mindre än [Gordon Murray](#).

**Enligt Car UK** inleds samarbetet efter 25 års långt uppehåll. Samarbetet är fördelaktigt för båda parter, McLaren behöver en riktigt konkurrenskraftig SUV och BMW i sin tur behöver få till en riktigt bra superbil.

Ryktet om samarbetet mellan BMW och McLaren har cirkulerat runt i flera år, men då med kopplingen till Formel 1 och BMW:s potentiella comeback. Ryktet säger att BMW:s chef ska ha stoppat samarbetsplanerna så fort Audi började nosa runt.

**McLarens vd Zak Brown** har bekräftat att man har varit i kontakt med Audi, så BMW:s farhågor om att rivalen kunde få tag på BMW:s immateriella rättigheter var inte obefogade.

Men efter att Audis comeback till F1 i en nära framtid blivit ett känt faktum så har samtalen mellan McLaren och BMW återupptagits.

**Samarbetet borde vara** en solklar win-win situation för bägge parter. BMW behöver konkurrera i superbilssegmentet där man hittills inte haft jättestora framgångar. McLaren behöver i sin tur hjälp med att få till en elektrisk SUV, något som BMW har massvis med erfarenhet av.



**Premiär för nya BMW X1 och eldrivna iX1.**



**Bildrömmen krossas av tullen – 21 lyxbilar förstörda.**



**McLaren Speedtail sprängde 400 km/h-vallen med Kenny Bräck bakom ratten.**

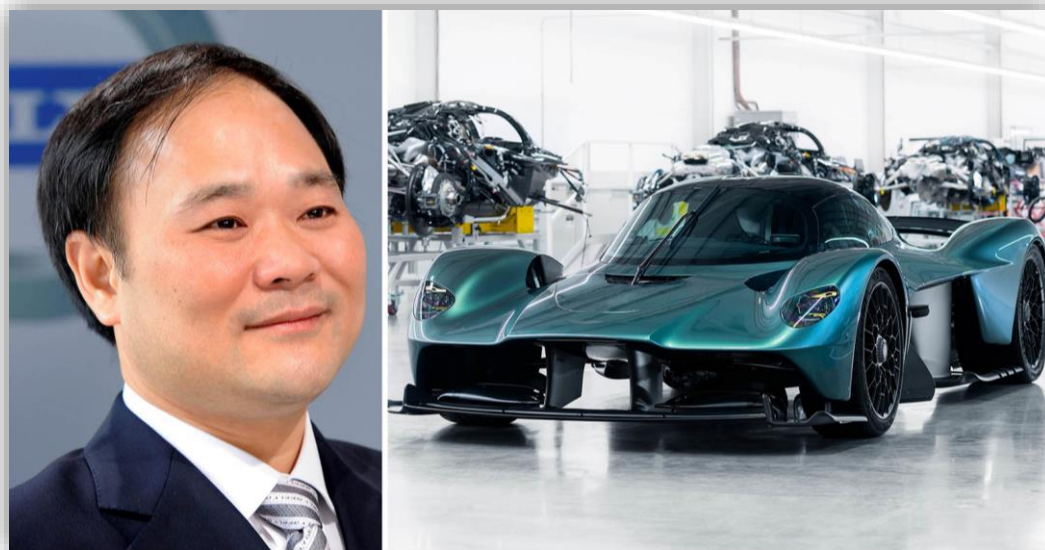


**Supersnabba McLaren 765LT officiell.**

## 11. Volvos ägare försökte köpa Aston Martin – snuvade av Saudiarabien.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 18/07/2022.

**Aston Martin nobbade ett uppköpsbud från Volvo Cars huvudägare Geely. I stället blir det Lucids huvudägare, en fond från Saudiarabien, som räddar den krisande sportbilstillverkaren. Nu ska Aston Martin satsa stenhårt på elbilar.**



Trots den framgångsrika lanseringen av SUV:en Aston Martin DBX har sportbilstillverkaren på nytt hamnat i ett krisläge och har slut på pengar. Volvo Cars huvudägare Geely försökte ta kontroll över Aston Martin via Atlas Consortium, bestående av Geely och InvestIndustrial. Genom att investera 16 miljarder kronor skulle Geely få kontrollen över Aston Martin. Men budet nobbades av Aston Martins styrelse för att det skulle missgynna befintliga aktieägare.

– Aston Martins styrelse anser att förslaget markant överskattade bolagets nya eget kapitalkrav, skulle ha varit kraftigt utspädande för befintliga aktieägare och innefattat ett antal utförandehinder, sade bolaget i ett uttalande.

I stället blir det Saudiarabiens offentliga investeringsfond PIF som räddar Aston Martin. Det är samma fond som är huvudägare i elbilsbolaget Lucid. Fonden blir ny ankarinvestor och den näst största aktieägaren. Genom att investera 78 miljoner pund, 970 miljoner kronor, får de en ägarandel på 16,7 procent. Dessutom ska befintliga ägare gå in med ytterligare åtta miljarder kronor. Hälften av pengarna går till att betala av skulder.

Satsningen ska finansiera en rad nya modeller och en satsning på elbilar. SUV:en DBX ska komma i fler varianter och superbilen Aston Martin Valkyria ska börja produceras. Dessutom kommer Vantage, DB11 och DBS i uppdaterade varianter. Aston Martin ska komma med sin första elbil 2025.

Vilken plattform som Aston Martin ska använda för de nya elbilarna är ännu inte officiellt. Kanske blir det ett samarbete med Lucid med hjälp av den nya storägaren. Men även Mercedes-Benz är stora ägare med 10 procents andel i Aston Martin, och levererar redan idag motorer till märket.

## 12. Svensken har sålt 448 flygbilar – bygger nu tvåsitsig superbil för luften.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/07/2022.

Köparna står i kö för den svenskutvecklade flygbilen Jetson. Nu ska företaget utveckla en "Lamborghini Huracán för luften". – Vi har 448 klara beställningar. Det är mer än Airbus som är störst i världen på helikoptrar, säger vd Peter Ternström till Auto Motor & Sport.



FILM: [https://youtu.be/H0cw\\_27qrSk](https://youtu.be/H0cw_27qrSk).

Flygbilen **Jetson One** har på kort tid blivit en stor framgång. Förutom över 20 miljoner visningar på Youtube meddelar Jetson att de nu fått in 448 beställningar av den eldrivna farkosten. Nu har företaget köpt en egen flygplats i Toscana i Italien där produkten kommer att starta i en hangar. Bolaget håller nu på att ta in 100 miljoner kronor från investerare och kommer inom kort att vara 15 anställda.

I en ny Youtubefilm berättar grundarna Peter Ternström och Tomasz Patan om hur drömmen blivit verklighet.

[Jetson One](#) kan vara i luften i 20 minuter, flyga tre mil och är ensitsig. Farkosten väger 86 kg och har en toppfart på 102 km/h. Effekten från elmotorerna är 88 kW. Jetson One kostar 900.000 kronor, köparen måste lägga 200.000 kronor i förskott för att säkra beställningen.

Nyss släppte Jetson en ny film på Youtube i samarbete med Insta 360, som du kan beskåda härintill. Där tävlar Jetson mot Peter Ternströms Ferrari – som än så länge är betydligt snabbare än Jetson. Men snart kan det bli ändring på det. Jetson planerar att bygga både en flygande Lamborghini Huracán och en fyrsitsig familjebil som kan flyga.

– En Huracán "for the sky"! Men den blir mycket dyrare än de 92 000 dollar som Jetson One kostar. Om tio år ska vi sälja en fyrsitsig flygande bil, säger Peter Ternström till [Auto Motor & Sport](#).

Jetsons medgrundare Tomasz Patan flög nyligen till jobbet med Jetson One.

## 13. Klassiskt bilmärke: Pegaso.

Publicerad 19 oktober 2011 (uppdaterad 22 mars 2020).

Text Mårten Carlsson.

**Pegasos långa och omfattande historik med tunga kommersiella fordon är relativt okänd utanför Spanien. Däremot deras korta period som tillverkare av supersportbilar i begränsad skala är desto mer välkänd.**



*1951 Pegaso Z-102 GT Berlinetta med ENASA:s egen kaross.*

Pegaso var en del av ENASA, som i sin tur var fordonsgrenen av det statliga INI. Här fanns chefsingenjören Wilfredo Ricart, som tidigare arbetat hos Hispano-Suiza och på Alfa Romeos tävlingsavdelning.

Han fick uppdraget att leda ENASA och bygga upp en fullt fungerande fordonsindustri i Spanien från i stort sett noll. Han lyckades, och ett av snilledragen var att skapa image. 1951 visades den imagen upp på bilsalongen i Paris i form av två prototyper av Pegaso Z102. Chassit var extremt avancerat, coupén i vridstvt stålrörschassi nitat ihop med fram och bakvagn i lådbalkskonstruktion, hålborrat för lägre vikt. Bak i chassit satt en femväxlad låda integrerad med differentialen i en slags vagga bakom bakaxeln. Bakvagnen var upphängd i denna och var av de dion-typ. Men byggd på ett eget sätt som gjorde att man kunde undvara både krängningshämmare och parallellstag.

Motorn satt fram, och var en V8 helt i aluminum, torrsumpsmörjning, fyra kamaxlar, desmodroniska ventiler, fyra per cylinder.

Fyra weber-förgasare (licenstillverkade i Spanien) ingick också i paketet.





*1952 sattes Z102 i produktion med helt ändrad kaross från carrozzeria Touring.*

Motorn fanns i 2,5 2,8 och 3,2 liters utförande den sista även med kompressorladdning. Men det mest anmärkningsvärda i all denna tekniska excess var att allt från karossen ner till varje bult var byggt och utvecklat helt och hållet hos Pegaso själva, inga lånta fjädrar nånstans alltså.

Detta var det som Ricart hade eftersträvat för att skapa bilden runt varumärket Pegaso. Spanien skulle vara något att räkna med i framtiden.

1952 sattes Z102 i produktion, med helt ändrad kaross. Carrozzeria Touring stod för designen av dessa som kom att byggas inom ENSASA.

Ett flertal Pegasos försågs också med karosser Saoutchik, Serra och andra tillverkare. Pegaso var dyr, men man fick med den kompressormatade 3,2 liters V8:an världens snabbaste serieproducerade bil, 360 hästar och en toppfart på 256 km/h.

Men dyrast var den för Pegaso själva, image kostade, och dessa avancerade bilar var en statussymbol inte bara för kunderna, utan främst för Spanien och ENSASA.



*Pegaso Z-102 Cupola 1952.*



*Pegaso Z-102 Cupola 1952.*

1952 visade man upp en bil som slog världen med häpnad "Cupula" vars kaross byggdes av ENASA själva och var ingenjör Ricarts egen design. Han avspeglade chassit och maskinens komplexitet i karossens form, en radikal bil på alla sätt. "Cupula" visades upp i både Paris och New York 1953 innan den skeppades till sin nya ägare, president Trujillo i Dominikanska Republiken.

Denna bil är idag bevarad, men det sägs ha byggts en till samtidigt, enligt gamla bilder skiljer sig en hel del detaljer från en annan snarlik bil, men den verkar i så fall spårlost försvunnen. Det är osäkert om den ens byggdes, utan bara en PR-gimmick? Ingen verkar veta säkert.

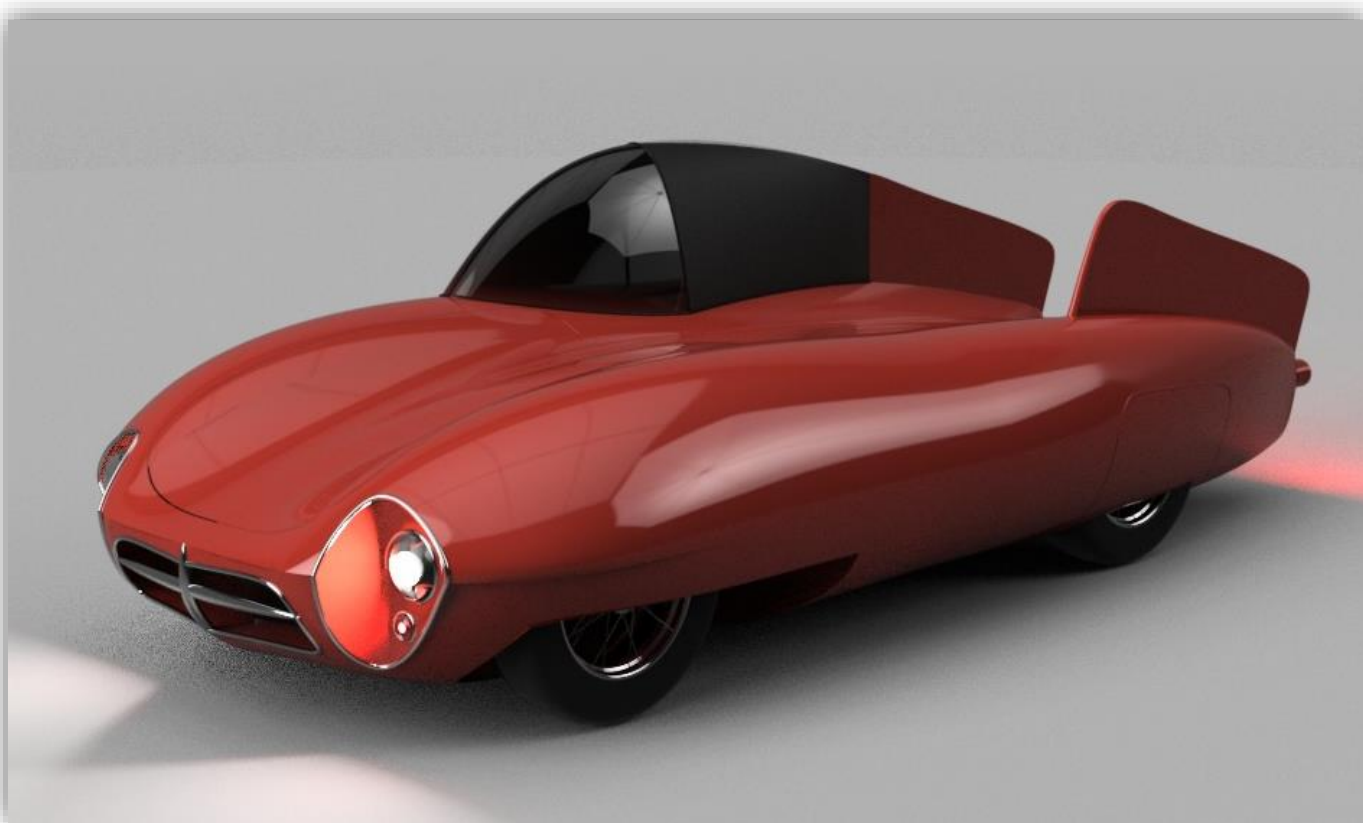


*Pegaso Z102 "Thrill" 1953.*



*Pegaso Z102 "Thrill" 1953.*

1953 visade man Z102 "Thrill" med kaross specialbyggd av Touring, och dess främsta uppgift var att vara dragplåster på bilsalongerna under detta år, en ren "show car" alltså. Den tog flera samtida priser för sin extrema design med allt från den djärvt välvda bakrutan och de friliggande fenorna som omger C-stolparna så kallade "butresses", ett grepp som nästan 60 år senare fick comeback på SAAB:s conceptbil Phoenix.



*Pegaso Bisiluro.*

Pegaso satsade även på racing, men dock uteblev framgångarna. Maskinerna var monster, men dessvärre oerhört svårkörda, dessutom var den femväxlade lådan osynkroniserad. För le Mans 1953 satsade man på en annan radikal konstruktion "El bisiluro", som hade en katamarankaross och försågs med den mindre 2,5 liters V8:an och en tvåstegs-kompressor.

Men Le Mans-satsningen och Bisiluron slutade i en krasch i över 200km/h, föraren Jose Jover överlevde mirakulöst men skadades allvarligt.

Detta var inte den enda svåra olyckan med de svårkörda Pegaso-bilarna. Enda framgångarna var flygande kilometer-körningarna hösten 1953 när Pegasos bilar slog fyra internationella rekord, med bästa tid på 243km/h.

Så dom flesta segrar skördades istället på skönhetstävlingarna, concours d'elegance, där extravagans inte var något hinder. Saoutchik byggde en hel del av de prisvinnande karosserna för dessa, och en hel del skraddarsyddes just för denna typen av tävlingar med exempelvis pärlemorlack, leopardpälsinredningar, förgyllningar med mera.

Men Pegaso Z102 var inte bara en katastrof på racerbanorna, den var en ekonomisk katastrof för ENSASA/Pegaso också, den byggdes ju egentligen bara för att sätta Spanien på kartan, en prestigeaffär, och vid 1955 hade det börjat kosta mer än det smakade.



*Pegaso Z-103 Coupe 1955.*

För att råda bot på lite av det presenterade man 1955 den enklare Z103. Den hade ett enklare chassi och motorerna var förvisso större i volymen men hade nu bara en enkel kamaxel och stötstänger.

Men trots att man skapat sig ett världsnamn, och man nu även erbjöd en bil till mer överkomligt pris, så sjönk orderingången och 1958 drog man ur proppen ur prestige-projektet från Pegaso, man koncentrerade sig helt på nyttofordon och lastbilar som var inkomstbringande.

Totalt byggde man bara 86 eller 87 stycken Z-102 och en handfull, vissa källor säger så få som fyra stycken Z-103 under åren 1952-1958



#### 14. Kritiken mot Leclerc: Så blir han inte världsmästare.

Publucerat av Anna Andersson 26 juli, 2022, kl. 06:15.

Charles Leclerc gjorde en miss. Det kostade honom en seger och möjligen också en VM-titel. Inför Ungern GP i F1 får han kritik. – Det misstaget får han inte göra, säger Jac Villeneuve.



*Charles Leclerc.*

Den tidigare världsmästaren skriver en krönika till [Formula1.nl](http://Formula1.nl) efter varje VM-lopp. och efter [Frankrike Grand Prix](#) han inte nådig i sin kritik mot Charles Leclerc. Ferraris förare hade ledningen, men gjorde ett misstag vilket satte hans bil i muren och kostade honom många viktiga VM-poäng.

– Han erkänner själv att han inte förtjänar att vinna VM när han kör på det sättet, skriver Villeneuve.

– Jag förstår det inte. I Österrike kunde han hantera pressen, men inte nu. Det är den stora skillnaden mot Verstappen. Den typen av misstag händer inte honom.

Verstappen har nu 63 poängs försprång i sammandraget och det är mycket när en seger ger 25 poäng. Leclerc har brutit tre lopp i ledningen i år – det är lika mycket som 75 poäng.

– Vi har ett mästerskap med två bilar som är ungefär lika bra, men en av dem har ett stort försprång i VM skriver Villeneuve.

– Detta är det bästa exemplet på hur man vinner mästerskap.

Och på hur man inte gör det...Även [Nico Rosberg](#) var inne på samma linje hos Sky:

– Det är extremt bitter för Charles. Du kan inte göra sådana misstag om du vill slå Max Verstappen i kampen om VM. Det kan du inte tillåta dig själv, säger världsmästaren från 2016.

– Jag har så svårt att förstå det. En toppförare snurrar inte av, mitt i kurvan, inte på det sättet.

En annan sak som diskuterats efter söndagens lopp är Sergio Perez omstart. Du hittar Red Bulls kritik mot [Sergio Perez](#) här. Nu är det full fokus mot Ungern GP. Det är det sista loppet innan F1 går på ett välbehövligt sommarlov och nu väntar en hoppig bana med 14 kurvor som är oerhört svår att köra om på. Det gör att kvalet på lördag blir väldigt viktigt.

## Ungern GP i F1 – tiderna som gäller:

### Fredag 29.7:

Träning 1 kl 14.00

Träning 2 kl 17.00

### Lördag 30.7:

Träning 3 kl 13.00

Kval kl 16.00

### Söndag 31.7:

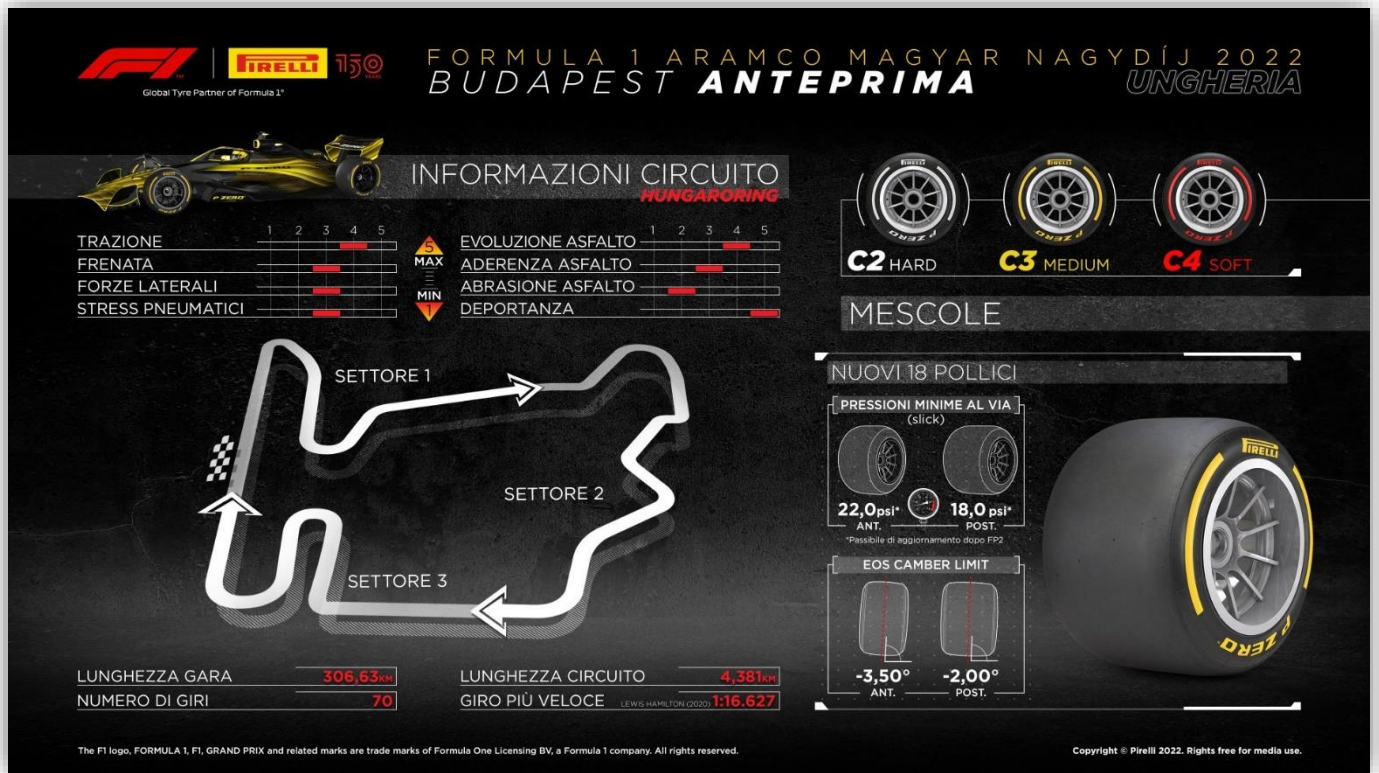
Ungern GP i F1 kl 15.00.

## Däckval Ungern GP i F1

Pirelli har valt däcken C2, C3 och C4. Samma varianter som i Frankrike på en bana där det kan bli upp till 60 grader i asfalten.

– Ungern är känd som en bana där det är svårt att köra om, men med de nya bilarna och de nya däcken har vi sett flera bra omkörningar i år, säger Pirellis Mario Isola.

– Vi hoppas att så är fallet även på Hungaroring, en tajt och kurvig bana där bilarna ofta samlas i grupper. Banan är också känd för sitt varma väder, även om det har regnat två år i rad. Så vi har lärt oss att inte dra förhastade slutsatser.



## Korta nyheter från Formel 1

Haas skulle ha fått sina uppdateringar till tävlingen på Silverstone, sedan till Le Castellet, men nu finns det delar till en bil i Ungern. De går till Kevin Magnussen som har flest VM-poäng i teamet.

Det är tungt för Mick Schumacher som också riskerar att behöva byta motor och få en bestraffning. Det skriver motorsporttotal.com. Undrar lite varför man inte gjorde det i Frankrike när han ändå startade från plats 17? I Ungern är det nästintillomöjligt att köra om.

Lewis Hamilton suckade efter Frankrike GP. Mercedes tappar för mycket på raksträckorna i förhållande till Red Bull.

– Jag trycker gasen i botten, men han bara försvinner, säger Hamilton om Max Verstappen.

– När man tappar fyra tiondelar på rakan kan man inte göra någonting.

Frankrike väntades vara en bana som passar Mercedes. De var tvåa och trea, men kan fortfarande inte vinna av egen kraft. Det är målet.

– Samt att vi kan vara med och slåss om titeln nästa år, säger Toto Wolff.

Så räkna med att Mercedes kommer att ge allt under hela säsongen. Till nästa år är det inga större regeländringar och det arbetet som görs i år kan samtliga team dra nytta av nästa år.

**SLUT**