



Essex Super Six Boattail Speedabout 1931

- 1. Polestar 3**
- 2. Geely släpper elbil för under 70 000 kr**
- 3. Subaru överraskar med nya elbilen Subaru Trailseeker**
- 4. Mazda Miata får större motor utan turbo**
- 5. Kina inför stenhårda regler kring batterisäkerhet**
- 6. Elbilen Kia EV3 utsedd till Årets bil i världen 2025**
- 7. Vad ska hända med alla begagnade Teslor**
- 8. Så här smart och smidigt blir ditt digitala körkort**
- 9. Lättviktaren Maier**
- 10. LaSalle**
- 11. Essex**
- 12. 150 mil med vätgas**



1. Polestar 3

4 569 visningar 17 apr. 2025

När inte riktigt upp till nivån den vill vara på



FILM: <https://youtu.be/qDAE1RF23gc>

Polestar 3 är en stor suv för miljonen. Den vill vara med och tävla om kunderna som tittar på BMW iX, Audi Q8 eller liknande. Den har starka köregenskaper och ett stort baksäte men frågan är om det räcker för att få vara med de stora pojkarna.



Christoffer Gullin

2. Geely släpper elbil för under 70 000 kr

Maths Nilsson

16 april 2025, 12:25

I stan behövs inte stora el-SUV:ar som väger över 2,5 ton. Volvos systemmärke Geely Auto släpper nu en elbil för under 70 000 kronor.



Geely piffar upp sin elbil Panda Mini EV och sänker priset. Nya Geely Panda är bara drygt tre meter lång. Geely visar upp den i fantasifulla miljöer av London och Paris, men än så länge finns den bara hemma i Kina. Den är mest tänkt för stadskörning och kommer med ett batteri på 17 kWh och 41 hästkrafter. Räckvidden på 21 mil räcker bra i stan.

Årets modell kommer med ett pris på strax under 70 000 kronor. Årets modell går att få idag ärtiga färgerna Puff Pink, Rolling White, Bamboo Green och Warm Rice. Trots det ringa priset har bilen en 8-tums pekskärm. Bilen är en ganska stor succé i Kina och den tidigare modellen har sålt i 284 000 exemplar på två år.

LÄS MER:

- [Volvos systemmärke lanserar Panda – otroligt billig...](#)
- [Volvos systemmärke släpper pytteliten fyrsitsig elbil](#)
- [Geely vill låna 23 miljarder på sina Volvo-aktier](#)
- [Renault släpper nya bilar på Volvos CMA-plattform](#)
- [Geely vill utmana BYD: Släpper "Bulletproof-batteri"](#)
- [Ny jätteökning för Volvos systemmärke i Ryssland...](#)



3. Subaru överraskar med ny elbil – Subaru Trailseeker

Posted by Kristofer Rask april 16, 2025

Subaru har visat upp inte mindre än två nya elbilar i samband med News Yorks bilmässa idag. Dels den helt nya modellen Subaru Trailseeker tillsammans med en uppdatering av den befintliga elbilen Subaru Solterra.



Subaru Trailseeker.

Den nya Subaru Solterra har fått förbättringar till körprestanda, effektivitet och design samt kupékomfort. Räckvidden är 25 procent högre än den tidigare generationen – genom ett nytt förvärmningssystem av högvoltsbatteriet.

Solterra blir också bättre på att behålla en optimal batteritemperatur även i kallt väder och laddningen blir snabbare. Annat är en ny ljussignatur samt ny design på fronten och bakpartiet.

Men den stora nyheten är alltså Subaru Trailseeker. Här är det fokus på Subarus klassiska värden som fyrhjulsdraft, säkerhet och äventyr. Trailseeker delar elbilsplattform med Solterra och är byggd för att också klara sig utanför vägarna.

Trailseeker får Subarus Symmetrical All-Wheel Drive-system och körhjälpstekniken EyeSight som inkluderar funktioner som Pre-Collision Braking, adaptiv farthållare, filbytesvarning, dödvinkelvarnare och mycket mer. För förare som söker sig ut i tuffare terräng erbjuds X-MODE med flera körlägen som Snow/Dirt och Deep Snow/Mud.

Interiört får Trailseeker på en 14-tums pekskärm, trådlös Apple CarPlay och Android Auto samt snabbbladdande USB-C-portar både fram och bak. Trådlösa mobilladdare på 15W är också standard för både förare och passagerare. I övrigt får vi inte mycket mer detaljer idag.



Subaru Solterra.

Trailseeker får ett batteri på 74,7 kWh, en räckvidd på 450 kilometer och 375 hästkrafter i motoreffekt. Priset har inte avslöjats. Subaru hoppas kunna locka till sig den växande skaran av elbilsintresserade SUV-köpare som inte vill kompromissa med framkomlighet. Nya Solterra lanseras tidigt 2026. Trailseeker lanseras i mitten av 2026.



Subaru Trailseeker.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



4. Nästa Mazda "Miata" MX-5 får större motor utan turbo

Magnus Fröderberg 2025-04-15

En ny generation Mazda "Miata" MX-5 närmar sig. Och med den en nyutvecklad bensinmotor med högre effektivitet och större volym.



Dagens Mazda MX-5 lanserades 2014 och det är hög tid för en ny generation.

Mazda vill minska sitt utbud av bensinmotorer och samtidigt sänka förbrukningen. Svaret på den ekvationen stavas **Skyactiv-Z** – en ny generation bensinmotorer som efterträder dagens.

Dagens **Mazda MX-5** säljs med en 1,5-litersmotor på 132 hästkrafter i Europa med en större version på 2,0 liter och 182 hästar i USA.

Om nästa generation MX-5 kommer att ha olika cylindervolym i Europa och USA är ännu inte känt. Men **Motor1** rapporterar att kommande MX-5 får en fyrcylindrig 2,5-liters Skyactiv-Z-motor utan turbo i USA.

Det råkar vara precis samma volym som **Kia:s nyutvecklade bensinmotor** som ska leverera upp till 300 hästkrafter med turbo.

Mazdas motor kommer inte att få någon turbo, men ska ändå upplevas som kraftfull. – Kraften är mycket bra, och bränsleekonomin kommer att vara mycket bra, säger den tekniska chefen Ryuichi Umeshita till **Road & Track**.

Den lågra bensinförbrukningen ska åstadkommas genom att balansera förhållandet mellan luft och bränsle. Mazda kallar detta för $\lambda 1$ (Lambda 1). Förhållandet ger något lägre effekt än dagens lösning och därför behövs den större cylindervolymen.

Roadmap to Ideal Combustion



Skyactiv-Z-motorerna ska lanseras 2027 och ge lägre förbrukning.

Samma storlek, mer effekt och lägre vikt

Mazda vill göra MX-5 ännu lättare än idag.

– **Det viktigaste för MX-5 är** att den är lätt, och det näst viktigaste är att den är lätt, säger Umeshita och tillägger att det inte blir några stora förändringar i storlek och att den manuella växellådan blir kvar.

Mazda har tidigare sagt att Skyactiv-Z-motorerna ska ha premiär i slutet av 2027 och att de ska klara Euro 7-kraven och motsvarande nordamerikanska utsläppsregler. En ny Mazda MX-5 kan därför dröja till 2028.

Kolla in: [Film: Alriks sommarfynd – körglada Mazda MX-5 Miata](#)

Läs även: [Skippa avgaserna – konvertera Mazda Miatan till eldrift](#)



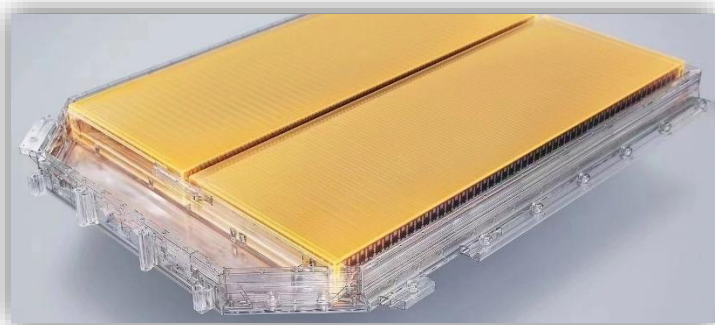
Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



5. Världsunik – Kina inför stenhårda regler kring batterisäkerhet

Carl Undéhn 18 apr 2025



När vi skriver om det kinesiska departementet för industri- informationsteknik, MIIT, handlar det normalt om att de släpper specifikationer för kommande modeller, ibland även innan tillverkarna har gjort det. Den här gången handlar det däremot om något annat, nämligen **säkerheten kring batterierna** som används i vara elbilar.

Från första juli nästa år träder nya regler i kraft i Kina som blir de hårdaste i världen när det kommer till att garantera att batterierna i elbilar inte fattar eld eller exploderar. Flera sammanställningar av statistik har visat att elbilar inte brinner oftare än bensin- och dieselbilar. Trots det finns det ändå en risk för att batterierna i elbilar kan skadas eller drabbas av så kallad termisk rusning, där temperaturen i batterier ökar okontrollerat tills det fattar eld.

Kinesiska MIIT har nu publicerat en föreskrift med namnet GB38031-2025 som innefattar stränga regler för landets batteritillverkare. Enligt kinesiska medier handlar det om den första standarden för att batterier inte ska fatta eld vid skada eller termisk rusning. Sedan flera år har kinesiska batteritillverkare allt mer framhållit just säkerheten när de har presenterat nya batterier.

Rent praktiskt innebär de nya reglerna att batterier inte får fatta eld eller explodera. Inte heller får potentiell rök från batterierna utgöra någon fara för de som kör elbilen. Utöver det införs från 1 juli 2026 nya krocktest på undersidan av bilen för att bedöma skyddsfunktioner vid en eventuell kollision. En orsak till det är att allt fler tillverkare i Kina använder så kallad Cell to Body-teknik, där battericellerna monteras direkt i bilens underrede vilket gör batteripaketet till en del av bilens bärande konstruktion. Men också till att öka batteriets energidensitet då tekniken gör det möjligt att packa fler celler i paketet.



Carl Undéhn



6. Elbilen Kia EV3 utsedd till Årets bil i världen 2025

Posted by Kristofer Rask april 16, 2025

Kia EV3 har nu plockat hem en av bilvärldens tyngsta utmärkelser. Det genom att bli utsedd till Årets bil i världen 2025 vid New York International Auto Show.



– Att få det här priset är en enorm ära för oss alla på Kia. Det här visar att vi ligger i framkant när det gäller design, teknik och hållbar mobilitet och att EV3 sätter en ny standard för hur en elbil upplevs för kunder över hela världen, säger Ho Sung Song, VD för Kia.

I juryn som gett EV3 den anrika titeln sitter 96 biljournalister från 30 länder som alla testat den bilen och de andra nominerade.

De andra två finalisterna var BMW X3 och Hyundai Inster. Inster blev förövrigt utsedd till Årets elbil i världen 2025.

Även förra året plockade Kia hem den anrika titeln, men då med elbilen Kia EV9 som dessutom också blev årets elbil samma år. Tidigare utmärkelser i World Car Awards:

- Kia EV9 – Årets bil i världen 2024
- Kia EV9 – Bästa elbil 2024
- Kia EV6 GT – Bästa prestandabil 2023
- Kia Telluride – Årets bil i världen 2020
- Kia Soul EV – Bästa stadsbil 2020.



FILM: https://youtu.be/b3d5-mwWC_k



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



[Volvos elbil utsedd till världens lyxigaste bil 2025](#)

7. Vad ska hända med alla begagnade Teslor?

Av Andreas Jemn 18 april 2025, 06:51

Bilhandlarnas lager fylls av begagnade Teslor i rasande fart. Men experterna är oense om den kommande utvecklingen. – Enda sättet att få igång maskineriet är att sänka priset, säger experten Ronny Svensson.



Just nu står 1400 begagnade Teslor på lager hos svenska bilhandlare. Det är en stor ökning jämfört med tidigare. Samtidigt sjunker priserna på den amerikanska elbilen efter Elon Musks politiska bravader. Flera Teslaägare berättar nu att de blivit erbjudna inbytespriser som gjort att bilarna tappat över 200 000 kronor i värde på bara ett år.

– Det här är leasingbilar som kommer tillbaka. Senaste halvåret har ungefär 1000 bilar kommit tillbaka. Privatpersoner tänker sig för innan de köper en Tesla, man vill inte att grannarna ska komma med frågor, säger Ronny Svensson, expert på bilekonomi på Ynnor AB.

Även om debatten börjat lägga sig drar sig många för att förknippas med Elon Musk och i slutändan Donald Trump. Det skadar Teslas varumärke. Men trots nedgången det finns de som rekommenderar svenska bilister att investera i en Tesla.

– Trots det politiska så är Tesla ett starkt varumärke och man har ett flertal fördelar jämfört med konkurrenterna. De har länge lett teknikutvecklingen genom låg förbrukning och lång räckvidd, kontinuerliga och omfattande OTA-uppdateringar, subventionerad tillgång till Teslas eget laddnätverk och service görs endast vid behov, säger Karl Wahlin, analytiker vid bilvärderingstjänsten Bilpriser.



Bilexperten Ronny Svensson är orolig över vad som ska hända med alla begagnade Teslor som återlämnas från företagsleasing. Bilhandlarnas lager har ökat i snabb takt.

Bilhandlarna sitter i en svår situation när allt fler företag lämnar tillbaka sina leasingbilar och vill byta till andra bilmärken. På kort tid har bilagret hos handlare mer än fördubblats till 1400 bilar. Och många fler leasingbilar är på väg tillbaka. Enligt regeln om tillgång och efterfrågan innebär det risk för ytterligare prisfall. Många rapporterar om att de fått skambud när de ska sälja sin Tesla.

– Det kostar väldigt mycket pengar att ha bilarna på lager. Under tredje och fjärde kvartalet kommer dessutom 68 000 fler bilar tillbaka från leasing. Det här gäller alla bilmärken. Man kan tänka sig att priserna kommer att falla, säger Ronny Svensson.

För den som vågar slå till på en begagnad Tesla kan det ändå bli en bra affär i år. Priserna på vissa bilar har sjunkit med 100 000-tals kronor på kort tid. Prisanalytikern Karl Wahlin på Bilpriser är dock inte ense med Ronny Svensson om att priserna kommer falla i botten. – Tillsammans lägger det grunden för en god ägandekonomi och en bil som känns ny även när den är begagnad, och detta premieras på andrahandsmarknaden, säger Karl Wahlin.

När priserna rasar är det lätt att rusa åstad. Men man ska tänka på att det kostar mycket pengar att försäkra en Tesla.

– Smolket i bägaren är att försäkringskostnaden ofta är hög för Teslas modeller. Men samtidigt ser vi att en kombination av inhemsk efterfrågan och export kommer att sluka de begagnade Teslabilar som kommer ut på marknaden, säger Karl Wahlin.

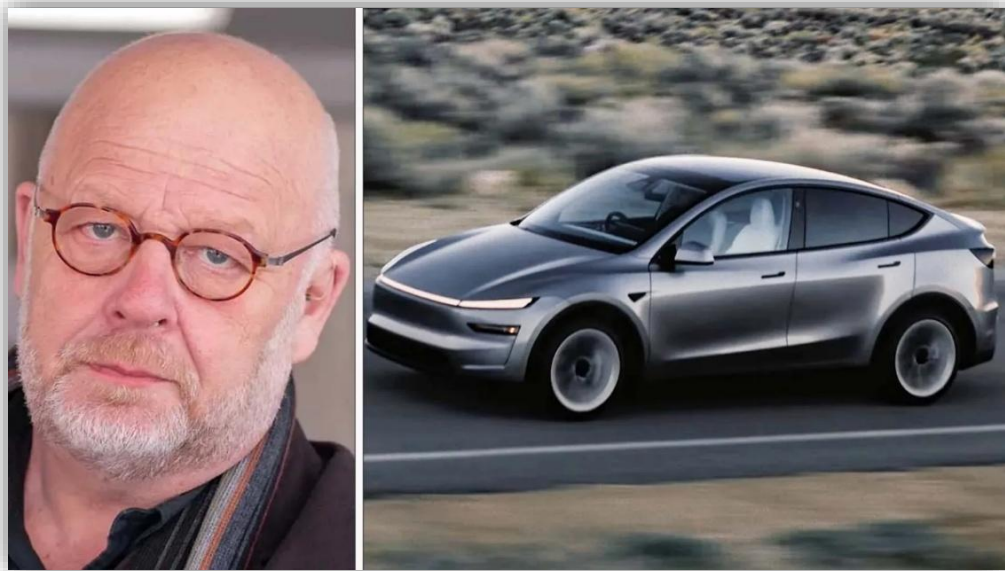
Bilhandlarna har helt enkelt inte råd att ha kvar dem. Bilar som står lagrade kostar mycket pengar. Dessutom är det ofta finansbolagen som är ägare av bilarna och de kommer att pressa på för att minimera förlusterna.

– Jag tror att vi kommer att se fallande priser på Tesla under året. De här bilarna behöver komma ut. Men frågan är om privatpersoner vill ha dem, säger Ronny Svensson.

LÄS MER:



Experten: Vem ska köpa alla begagnade Teslor?



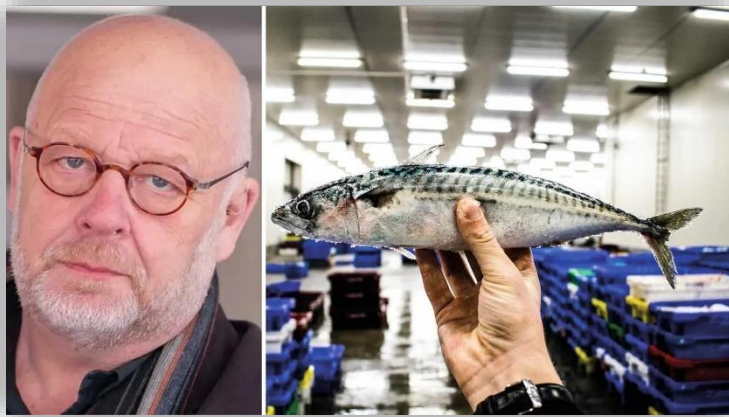
Experten om Tesla-priserna: "Väldigt oroad"



Bilhandlare: Begmarknaden för Tesla är i kaos



Priser på beg dieselbilar upp – elbilar faller



Experten om begbils-raset: "Det är som fisk"



Nya konkurser bland bilhandlare – nya hotet



Andreas Jemn är journalist och författare.

8. Så här smart och smidigt blir ditt digitala körkort

Magnus Fröderberg 2025-04-07

Nyligen beslutade EU att införa digitala körkort. Men hur fungerar de? Och vad händer om mobilen är urladdad vid en poliskontroll?



Ingen fara, om telefonen är urladdad när polisen stoppar dig kommer de att kunna kontrollera att du har körkort sina system.

De digitala körkorterna kan liknas med Bank-ID. Funktionen ersätter inte fysisk legitimation utan är ett komplement. I vissa lägen blir det smidigare att använda ett digitalt körkort än ett fysiskt.

Det kan kännas som att digitaliseringen går snabbt och medför risker, men EU har förbättrat de digitala körkorterna under tio år tid, **uppper Auto Week** som intervjuat en expert på den nederländska motsvarigheten till Transportstyrelsen, RDW.

– **Tio år av förberedelser** verkar vara en lång tid. Men du måste gå igenom lagar i hela EU för att finna enhällig rättslig grund, säger Ivo van der Werff, expert på digitala tjänster på RDW till Auto Week.

Högre integritet och säkerhet

En fördel med digitala körkort är att det går att begränsa vilken information som lämnas ut.

– När du köper alkohol kan kassapersonalen bara kontrollera om du har rätt ålder, inte hur gammal du är. Ditt foto visas för att du inte ska kunna använda någon annans telefon, men ingen annan personlig information visas, säger Ivo van der Werff.

Den som inte behöver veta när du är född, vad du heter, ditt personnummer eller vilka körkortsbehörigheter du har, ser inte det.

I och med att begränsad data lämnas ut blir det svårare för bedragare att samla på sig all information som behövs för ett bedrägeri, till exempel personnumret.

Det finns ingen lagring av hur körkortet används, till exempel om man legitimerat sig på ett casino eller Systembolag.

Digitala körkort införs inom hela EU 2030

Länderna inom den Europeiska unionen har nu knappt fem år på sig att implementera de systemändringar som krävs för att alla medlemsländer ska börja använda digitala körkort 2030. En särskild ISO-standard kommer att beskriva exakt hur körkortet ska vara utformade och fungera.

Reglerna är tvingande, så det är ingen risk att ditt digitala körkort inte fungerar i ett annat EU-land.

– Chansen är stor att en viktig del av världen följer efter, nu när en ISO-standard för digitala körkortet har tagits fram, säger Bas Timmermans, enhetschef för körkort på RDW.

Ingen fara om du tappar mobilen

Om du blir stoppad av polisen och din telefon visar sig urladdad eller stulen kan du vara lugn.

– Vill polisen veta om du har körkort så kan de snart kontrollera detta på andra sätt, säger Bas Timmermans.

Däremot kan de vara bra att ha en fysisk legitimation i plånboken om du måste styrka din ålder när du ska handla.

I grund och botten gäller ett digitalt körkort i 15 år. Sedan måste det förnyas med ett nytt körkort. Men i länder där körkort är giltig legitimation, som i Sverige, gäller de i 10 år.

Smidigt med digitala registreringsbevis

På liknande sätt som EU utvecklat ett digitalt körkort är digitala registreringsbevis på väg och finns redan för flygcertifikatet för drönare.

Det som utreds nu är om det digitala registreringsbeviset ska kunna delas ut eller lånas ut till andra som också använder samma fordon.

– Detta kräver fortfarande internationell samordning, så det återstår att se om det blir möjligt, säger Bas Timmermans och tillägger att ett digitalt registreringsbevis kan göra det möjligt att reservera en parkeringsplats i en miljözon om du har en tillåten bil.



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



9. Lättviktaren Maier

Frank B. Meyer 16. februari 2025

Skalbaggen som Hitler inte ville ha



Friedrich Eugen Maier uppfann en Volkswagen i början av 1930-talet: lättviktaren Maier. Nu ställs den ut på Retro Classics.

Han hade det inte så med Führern. Att underordna sig andra, till och med vara lydlig, passade inte Friedrich Eugen Maier. Hans dotter beskriver honom som en ganska klumpig, argumenterande person.

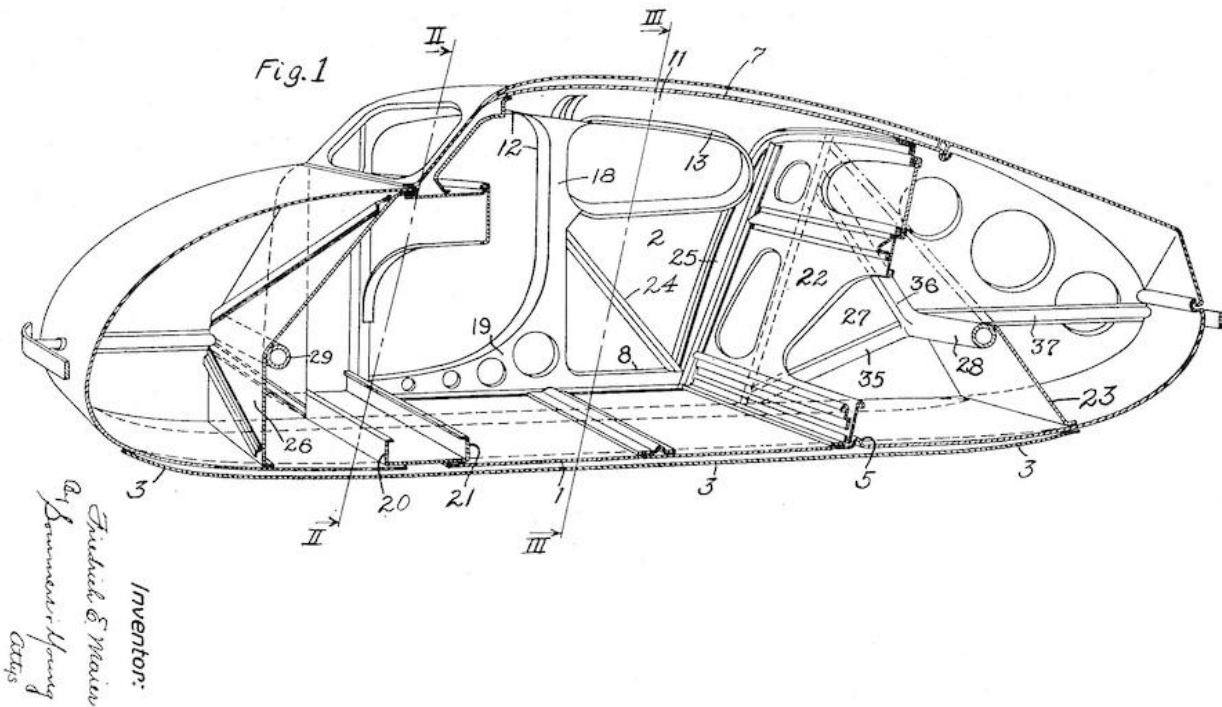
Men en sak som Adolf Hitler ville ha, ville Maier också ha: en Volkswagen. En bil för massorna, billig att producera och använda, men ändå lämplig för familjer. Och naturligtvis: strömlinjeformad. Maier var trots allt flygplanskonstruktör.

Hitler talade fortfarande, men Maier var nästan klar

Vad många inte vet är att när Hitler fortfarande talade om det, var Maier nästan färdig. I Berlin, under sitt öppningstal på Au Leichtbau_Maier_TS59to-utställningen IAMA i mars 1934, lät diktatorn: "Jag skulle nu vilja presentera det som den viktigaste uppgiften för den tyska bilindustrin att mer och mer konstruera den bil som oundvikligen kommer att öppna miljontals nya köpare för den." Fem kilometer bort, i sin verkstad, hade designern länge pysslat med detaljerna.

Dessvärre lade Fritze Maier inte märke till hur Adolf Hitler och Ferdinand träffades på hotellet "Kaiserhof" i Berlin och gjorde klart att de ville arbeta tillsammans, någon gång mellan sensommaren 1933 och april 1934. Maier kan knappast heller ha vetat att Porsche hade lämnat in en exposé av en Volkswagen till det tyska transportministeriet den 17 januari 1934.

Feb. 28, 1939.

F. E. MAIER
CAR BODY FOR AUTOMOBILES
Filed Oct. 17, 19362,148,950
2 Sheets-Sheet 1

Självbärande kaross helt i stål: En struktur av trianglar leder till en böj- och vridnings beständig, slagtålig och lätt kaross. Princippatenterad 1930, här är en ritning från 1936.

Friedrich Eugen Maiers patent

Maier hade börjat långt innan Hitler kom till makten: 1932 lämnade han in principen om en fackverksram till patentverket, en tredimensionell, vridstyv fackverk för motorfordon. Och redan 1930 en för en "självbärande slutna kaross".

Det stämmer, den hade en halvt självbärande kropp redan 1922. Men riktigt självbärande, utan separata axelfästen och helt tillverkad av metall som idag, var den först tillgänglig i serieproduktion 1934 på Citroën.

Bilens namn: "Leichtbau Maier"

Han kallade sitt företag "Leichtbau Maier", vilket också var namnet på hans bilmärke. Med undantag för motorn och växellådan konstruerade Maier praktiskt taget allt själv – finansierat av ett bayerskt företag, som förskotterade den vansinniga summan av 300 000 guldmark till honom.

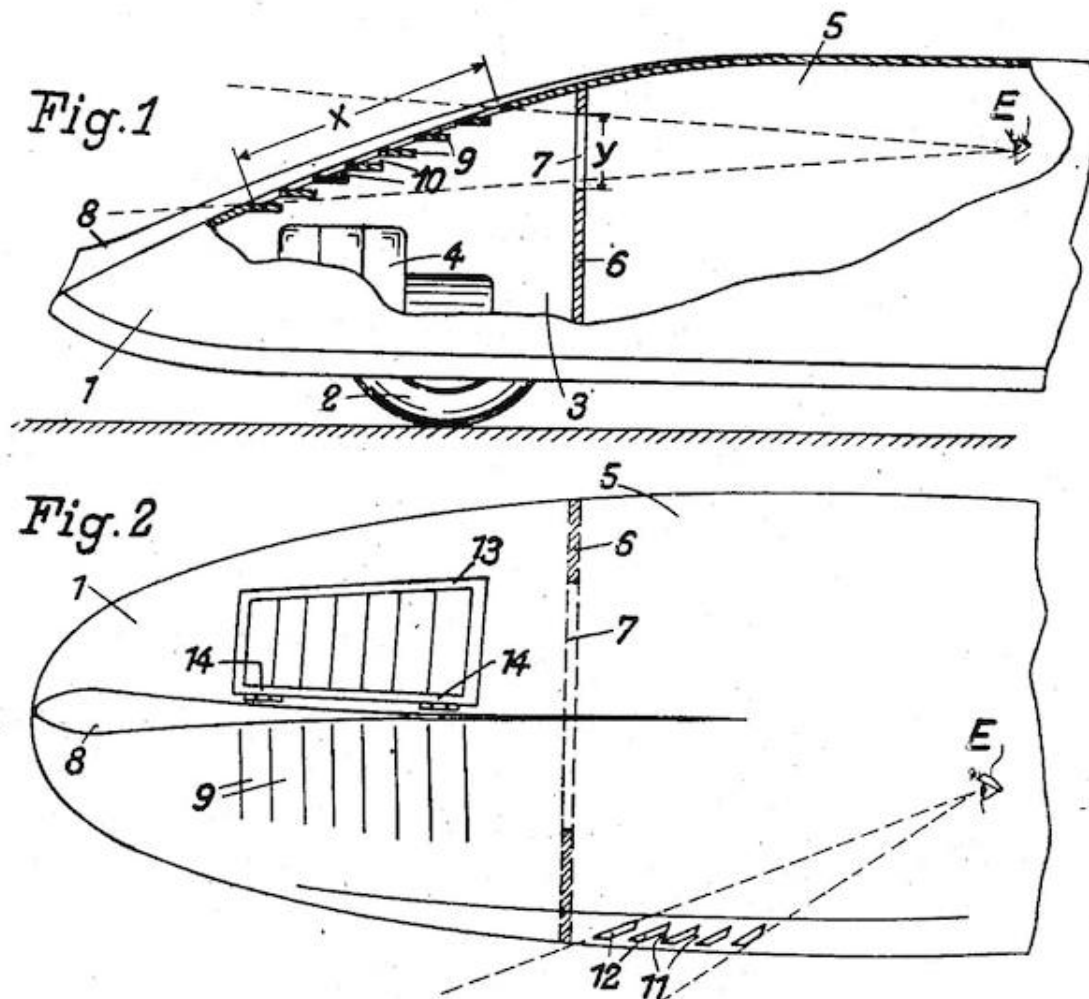
Med sina 684 kilo – också tack vare mycket aluminium – var hans prototyp nästan exakt lika lätt som den senare Beetle-prototypen V3/3, men erbjöd mycket mer utrymme för fem till sex passagerare. Den var inte bara progressiv som KdF-bilen; med sin skalbagggrunda rygg, lameller och Tatra-liknande strömlinjeformade form liknade den till och med den lite.

1935 var prototypen klar för testning

En dag vintern 1934/35, när Porsches designkontor skulle bygga den första prototypen, men inte ens motorfrågan hade lösts – den här dagen lade Friedrich Maier sin verktygslåda åt sidan, torkade av händerna, klättrade in i sin färdiga prototyp, startade DKW:s tvåtaktsmotor bak och körde sitt första varv. Kanske var det den 5 januari 1935, på namnskylden står det: "BIL NR. LM 0501/35".

Det var på Sömmeringstraße i Berlin-Charlottenburg – Leichtbau Maier hade inte varit här sedan 1980-talet, men han kom tillbaka en gång för AUTO BILD-fotograferingen.

Original Filed Feb. 25, 1935



I stället för en dyr böjd bakruta: vertikal glasruta framför motorn,
öppna plåtlameller ovanför motorn.

Varför gick inte Maiers lättviktskonstruktion i serieproduktion?

Vad som hände sedan 1935 är höljt i dunkel. Presenterade Maier sin bil för transportministeriet? Blev han bortborstad eller var det någon som tittade på bygget? Blev bilen "avvisad på grund av meningsskiljaktigheter med regeringen", som hans dotter, född 1943, senare sa? Dokumenten om detta finns förmodligen inte längre.

I vilket fall som helst stod det klart: Hitler hade gett Ferdinand Porsche ordern till Volkswagen-projektet, hade tvingat alla stora tyska tillverkare att samarbeta och drev på takten. Det var nu för sent för Maier att vara en ensam kämpe.

Jörg Jansen, den nuvarande ägaren, pratade länge med sin dotter. "Maier var tvungen att hålla tyst om sitt projekt", säger han. Därför fanns inga publicerade bilder från denna tid. Senare, berättar dottern, konfiskerades patent av den nazistiska regimen och en del av dem förstördes. I Tyskland fanns hans patent på den självbärande slutna karossen helt i stål inte längre kvar hos patentverket.

Ett år senare rullade de första Beetle-prototyperna genom riket.

Enligt Jansen var platsen på Sömmeringstraße "ockuperad av Wehrmacht fram till 1943. Maier är skyldig att reparera Wehrmachts fordon."



Nya fjäderben: Skruvfjäder och stötdämpare är justerbara i höjdlid i en relativt kompakt komponent. Bilen har även styrda bladfjädrar fram.

Maiers start på DKW

Men han fick en andra chans. År 1938 erbjöd han sina tjänster till DKW:s fabrik i Spandau, men fick först nej. Detta framgår av arkivanteckningar som Frieder Bach hittat från museet för sachsiska fordon i Chemnitz.

1939 verkade Maier trots allt vara på väg mot ett genombrott: Någon hade uppmärksammat styrelseledamoten Dr. Carl Hahn på Maier (far till den senare VW-chefen Carl H. Hahn). Maier träffade Dr. Rudolf Slaby, DKW:s tekniska direktör, som också hade börjat som flygplanskonstruktör och utvecklat DKW:s första bil.

DKW:s ingenjörer genomförde provkörningar på Avusen och blev imponerade. De var överens om att Maier skulle ingripa massivt i utformningen av den nya F 9 och ge den en självbärande kaross så att den skulle bli lättare och billigare. Visuellt skulle den förbli mer eller mindre DKW:s befintliga strömlinjeformade design, tekniskt sett med de hjulstyrningar som DKW hade designat.

Problem: Karossföretaget Ambi-Budd hade också patent på självbärande karosser. Maier sa att de kunde kringgås. I april 1940 stod det klart för de inblandade att det inte var så enkelt. Han hade också patenterat sina självbärande konstruktioner. [Opel](#)

Men DKW lät sig naturligtvis inte stoppas av nazistregimens Schell-plan, som begränsade antalet modeller i bilindustrin – det verkar som om Auto Union glatt designade bilar och lastbilar för tiden efter en seger.



*Styrlänkaget är inkapslat i dammtäta rör som är ordentligt anslutna till karossen.
Den styr fjäderbenen i toppen.*

Maier arbetade i sin verkstad med modellkarossen till F 9 samtidigt som han förhandlade fram sitt kontrakt med DKW under en lång tid. Utöver den nuvarande fyrsiffriga avgiften krävde han en licensavgift på 8 mark för varje F 9 om 10 000 exemplar tillverkades årligen – han krävde dessa 80 000 mark den 7 november 1940 som minsta årliga belopp.

DKW:s svar: "Aldrig, aldrig." 10 000 märken är vanliga. Efter att ha diskuterat fördelarna med Maiers kropp noterade uppvecklaren irriterat: "På det hela taget har vi intrycket att M. verkligen är en kapabel man, men att han å andra sidan också måste betraktas som en 'typisk uppfinnare'."

Kriget hade rasat utanför i mer än ett år, och det stod klart för Friedrich Maier att minimigarantier "endast kunde ges från och med det första fredsåret". Så blev det inte: Maier kastades ut, F 9 gick inte i serieproduktion förrän tio år senare, 1950, i DDR som IFA, i Västtyskland som DKW F 89 – och på båda sidor om gränsen med lådramar istället för Maiers självbärande kaross.

Friedrich Eugen Maier blev nästan skjuten

Men mycket har hänt fram till dess. Kriget, två bombräder mot hans hem, invasionen av Sovjet 1945. Han berättade för sin dotter och hans dotter berättade för den nuvarande ägaren ungefär så här: Han gömde sig i flygplanskroppen på en Cessna. Soldaterna upptäckte honom och ville skjuta honom. Men han talade ryska från sin tid i Moskva och förklarade att han var designer. De arresterade honom, förde honom österut, han lyckades fly från fångtransporten och tog sig tillbaka till Berlin.

Maier kämpade i årtal för att bli erkänd

Senare, enligt Jansen, kämpade han "som Don Quijote" för att få sina patent erkända. Nästan alla tillverkare byggde nu karosser helt i stål, och 1971 introducerade de (C 107) med lameller som Maier hade skissat dem 1934.

Flera företag erbjöd honom jobb, säger Jansen, men "det misslyckades på grund av hans fanatiska natur". Maier höll huvudet ovanför vattenytan med mindre reparationer under efterkrigsåren; Trots brist på pengar förbjöd han sin fru att uppträda som dansare igen.

Han plågades av ett stort problem: det bayerska företaget, som hade försett honom med 300 000 guldmark, ville ha tillbaka hans pengar. Så sent som på 1960-talet stämde företaget honom fortfarande. Fritz Maier drog sig tillbaka i frustration, och kontakten med sin dotter blev också sparsam.



*Lameller bak liknande prototyper av KdF-bilen från 1936.
Men den hade bulliga stänkskärmar och fotsteg.*

Uppfinnaren var en dålig förare

Han tyckte inte ens om att köra. "Han tyckte inte om att göra det", inte ens som ung man i Colombia i början av 1920-talet, berättar Jansen. "Junkers gav honom en bil, trots att han inte kunde köra. Vid något tillfälle lade han i backväxeln och körde sedan baklänges till nästa bensinstation – och anställde bensinstationsbiträdet som chaufför.

Senare, i Berlin, kunde han göra det och vid behov använde han sin 202:a Maier. "Han litade inte på någon längre", säger Jansen, "inte ens en tandläkare. Han föredrog att gräva i sina egna tänder."

En bekant till honom, partner till skådespelerskan Grit Boettcher ("Ett galet par"), etablerade kontakt med filmscenen – så lättviktaren Maier hamnade på hans tak som rekvisita i tv-serien "Tadellöser & Wolff". Den sista gnistan av berömmelse som Friedrich Maiers konstruktion fick innan han dog 1976.

Prototypens odysse sedan 1976

Efter Maiers död gick bilen genom många händer: rekvisitaföretaget Schupke köpte den av hans dotter 1976. I mitten av 1980-talet åkte han till Rhenlandet hos bilhandlaren Claus E. von Schmeling, där han misstogs för en VW-prototyp. I slutet av åttiotalet inkluderade takläggaren och samlaren Heinz Vogel den i sin utställning på Gut Hand i Aachen.

1995 sålde racerbilshandlaren Arthur Thyssen från Brüggen den till Krefeld. Det var då lackeringsverkstaden Cryska tog över bilen från ägaren. Cryska målade den röd eftersom Beetle-prototypen V3 också var röd.



Jörg Jansen, en motorfordonsexpert från Mönchengladbach, köpte prototypen 2008 och har forskat i dess historia sedan dess.

2008 kom Jörg Jansen äntligen in i bilden. Han köpte det unika verket för 25 000 euro; Sakta men säkert kommer han och många medhjälpare fram till fler och fler detaljer. Vid vår fotografering i Berlin, till exempel: Fram till alldeles nyss trodde han att Maier hade bott på Quitzowstraße på femtiotalet. Lokalhistoriska föreningen Tiergarten hittade den dock i en historisk adressbok på Darwinstraße 1–7.

Jansen har haft den visionära engångsföreteelsen sedan 2008 – men han kan fortfarande inte riktigt greppa den. Han manövrerar, kliver ur, tittar på den och säger: "Mega. Riktigt, riktigt coolt: Nästan alla bilar du ser idag är byggda så här."

Du kan se bilen live från den 27 februari till den 2 mars 2025: GTÜ kommer att presentera den unika bilen på den klassiska bilmässan Retro Classics i Stuttgart i hall 1.



Frank B. Meyer

10. LaSalle Series 340 Touring 1930



General Motors styrelseordförande Alfred P. Sloan hade övervägt en ny modellserie för att fylla det ständigt växande gapet mellan Buick och Cadillac sedan omkring 1920, men det var inte förrän 1924 som Cadillacs president Lawrence Fisher äntligen satte den planen i verket.





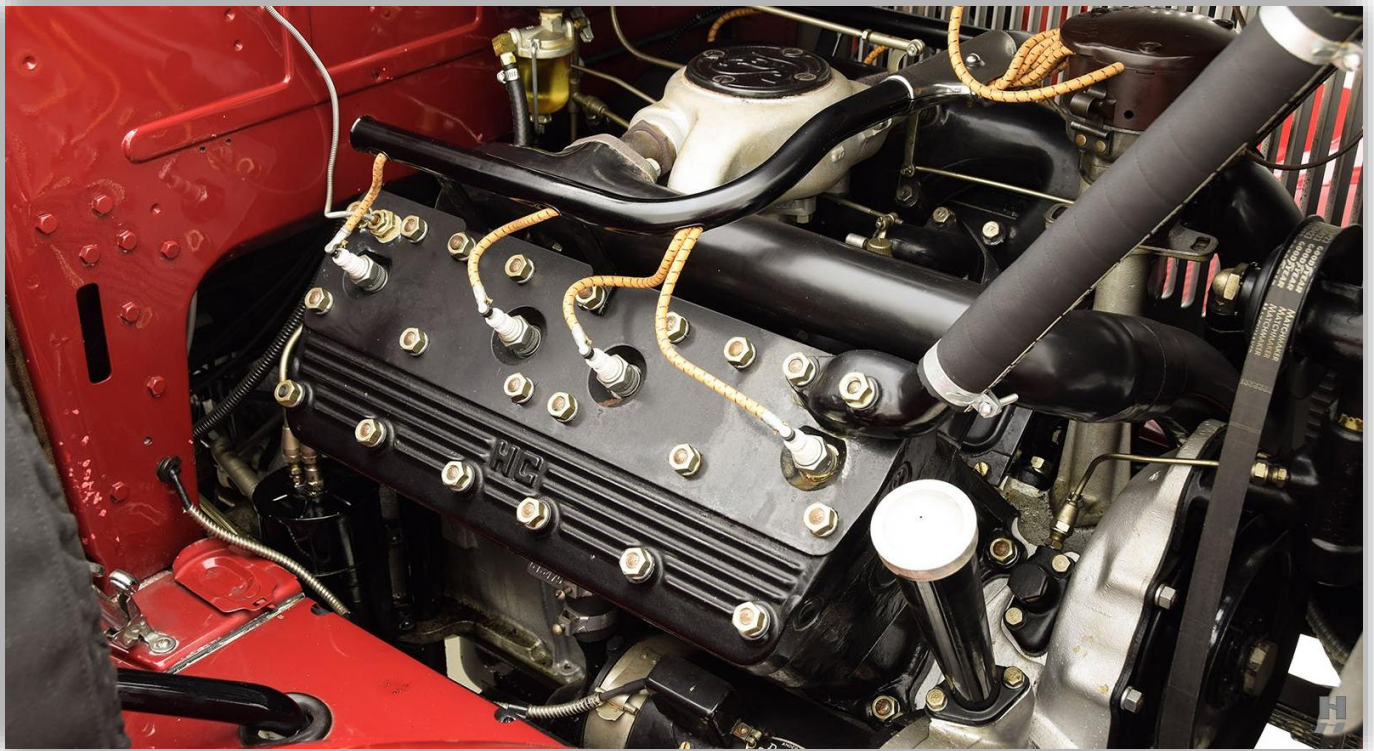
Ett viktigt drag från Fisher var att anställa en begåvad ung designer vid namn Harley Earl för att styla den nya bilen, kallad LaSalle. Earl, som var son till en karossbyggare i Kalifornien, fick i uppdrag att konstruera en elegant ny bil som skulle förmedla Cadillacs elegans och status, men med ett mer sportigt, smidigt utseende och till ett mer överkomligt pris. Earl skulle senare avslöja att hans ursprungliga design för LaSalle var influerad av Hispano Suiza, särskilt i de graciösa stänkskärmarna och den distinkta, höga kylargrillen. LaSalles djärva tvåfärgade färgscheman var dock helt och hållet Harley Earls.





Mekaniskt använde **LaSalle** sin egen V8-motor som liknade Cadillacs enhet, om än mindre och med några grundläggande skillnader. År 1930 hade dock LaSalles V8 i stort sett samma storlek och effekt som Cadillacs, vilket gav den lättare LaSalle en sportig, smidig känsla. Det verkade som om GM kom med idén om ett junior-Cadillac-märke i precis rätt tid. Med tanke på den ekonomiska kraschen i slutet av 1920-talet sålde den billigare bilen exceptionellt bra under sina första tre år och sålde ofta bättre än sitt äldre syskon. I slutet av 1930-talet hade LaSalle blivit ett allvarligt hot mot Cadillac och stal försäljningen från flaggskeppsmärket, och därför fick det yxan 1940, med Cadillac Series 60 som tog över rodret som värdeledare. Kanske ännu viktigare var att det var den första stora framgången för Harley Earl; en man som skulle komma att bli en legend inom GM och förtjäna sin plats som en av de mest inflytelserika bilkonstruktörerna i historien.





Denna LaSalle Series 40 från 1930 bär en sällsynt och attraktiv **7-passagerars Fleetlands** touringbilarross från Fleetwood. Bara 239 exemplar av denna Fleetwood-stil (katalognummer 4057) byggdes, jämfört med mer än 3 100 Town Sedans, vilket gör den ganska sällsynt idag. Med en välbevarad äldre restaurering är denna LaSalle ett snyggt exemplar som är väl lämpat för touring och vanlig njutning. I linje med Harley Earls ursprungliga designbrief är den här bilen färdig i en djärv tvåfärgad färgskala av silver över vinröda stänkskärmar och har linjer med subtila röda ränder.





Lackkvaliteten är mycket bra och visar några mindre touchups vid närmare inspektion, men förblir mycket attraktiv överlag. Karossen presenterar sig bra med raka, korrekt inriktade paneler och rena reflektioner. Den körs på en uppsättning färgkodade skivfälgar, med dubbla sidomonterade reservhjul som ger bilen ett sportigt och målmedvetet utseende. Ljusarbetet syns i fint skick, och karossen är väl utrustad med ett par styrbara Pilot Ray-körljus, en hägermaskot (finns på både Cadillac- och LaSalle-serierna), dubbla sidomonterade reservhjul med speglar och en stor målad metallbagageutrymme. Harley Earls styling av stänkskärmarna och grillen i kombination med Fleetwoods skickligt avvägda kaross ger en mycket snygg och sportig touringbil.

Inredningen är mycket snyggt presenterad i rött antikt läder för att komplettera den yttre färgsättningen. Generöst tilltagna vindvingar är monterade på framrutan, medan baksättespassagerarna har en egen vindruta med utfällbara vindvingar och en smart skjutbar mittpanel som öppnas så att de kan konversera med föraren. Ett par fällbara säten har plats för ytterligare två passagerare, och naturligtvis kan den svarta canvastoppen fällas ihop för att få full effekt av utomhusmotorer. Instrumentpanelen är i gott skick, med originalrattar kompletterade med temperatur- och förstärkarmätare som senare tillkommit för att hålla ett vakande öga på vitala komponenter under huven.

LaSalle V8 är snyggt detaljerad och presenteras i huvudsak korrekta finishar, mycket lämplig för en högkvalitativ förare. Chassit och underredet är exceptionellt rena och snygga, vilket visar att bilen har varit lätt och försiktig och använd sedan den restaurerades. Den går och kör bra, med den typiska mjuka kraftleveransen och respektabla prestandan som LaSalle var så välkänd för. Denna stiliga och sällsynta bil är ett fint exempel från detta kortlivade, men inte mindre historiskt viktiga märke; en som startade Harley Earls karriär, hjälpte till att rädda Cadillac under den stora depressionen och inspirerade sådana som Packard och Lincoln att skapa sina egna instegslinjer. Med sin stiliga och sällsynta Fleetwood-kaross och iögonfallande presentation, skulle denna LaSalle Series 40 vara ett bra val för lokala shower och avslappnad turné med familj och vänner.

Om du funderar på att köpa klassiska bilar för att lägga till din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar. Vårt sändningsprogram är en sömlös tjänst som är utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning



11. Essex Challenger: Den lille Hudson

02/29/2020

Den varade bara i 14 säsonger, men Essex var en av de mest framgångsrika bilarna på sin tid. Och en era som bara råkade vara en enorm boom i bilproduktionen och ett mördande krig mellan hundratals tillverkare om marknadsdominans.



Essex Speedster 1919.

Hudson Motor Car Company skapade Essex som en billigare följeslagare till sina övre medelklassbilar för 1919, och under det första året byggde de 20 000 av dem. Ett decennium senare hade den siffran ökat mer än tiofaldigt, och Essex var det tredje mest sålda märket i USA och hade en betydande närvaro utomlands, med en monteringsanläggning i Storbritannien.

1929 var Essex högvattenmärke, som det var för många tillverkare. Det optimistiska tjugetalets feststämning (ett välstånd som inte delades med alla) dränktes i kallt vatten hösten **1929** när överdrivna investerare, vilda spekulationer och osunda lånebeslut kom till sans att gälla.



Essex Super Six 1921.

Den "stora kraschen" 1929 var skrämmande – marknaderna förlorade 25 % av sitt värde på två dagar (28-29 oktober), men de verkliga effekterna märktes inte av för de flesta människor förrän veckor, månader och år senare. Sommaren 1932 hade marknaden sjunkit med 89 procent och den globala ekonomiska krisen – som hade många orsaker, inte bara aktiespekulationen – hade blivit den stora depressionen.

Teoretiskt sett var Essex väl positionerat för en kris.

Den var billigare än en Hudson när den introducerades men inte en "billig" bil – men på 1920-talet hade Essexs prestanda och prestige ökat i takt med att priset hade sjunkit – den var cirka 18 % dyrare än en Model A Ford och cirka 10 % dyrare än en Chevrolet. Men högkonjunkturen kom och 1930 var bilen större och lyxigare än tidigare. Essex sänkte priserna på grund av de ekonomiska omständigheterna, men försäljningen rasade ändå.

Men 1933 var namnet Essex borta, och Hudson kom aldrig på hur han skulle återfå den magin.

I begynnelsen

Eftersom Essex är en produkt av Hudson börjar historien om Essex med Hudson, och den historien börjar med University of Michigan. Där, i Ann Arbor, träffades Roy Chapin (senare Sr.), Roscoe Jackson och Howard Coffin för första gången. Alla tre hamnade i arbete för Ransom Olds i den ursprungliga inkarnationen av Oldsmobile i Lansing, Michigan.

I Lansing fick de sällskap av en annan nyckelspelare – Fred Bezner, som kom till Olds från National Cash Register. Alla fyra gillade Olds och trodde verkligen på att produkterna skulle bli framgångsrika, men Ransom Olds tvingades bort 1904 och kvartetten surnade till på ledningen och lämnade därefter gradvis företaget.

Chapin, Coffin och Bezner var de första som gav sig av och tog en bil som Coffin hade designat till Thomas Company i Buffalo, New York, som blev Thomas-Detroit, sedan Chalmers-Detroit i takt med att investerare och relationer förändrades. Jackson stannade på Olds till 1908, men slutade för att återförenas med sina gamla vänner, och tog med sig två värdefulla kontakter.

Chapin, Coffin, Bezner och Jackson skulle bygga sin egen bil oberoende av partners, och de ville göra det 1909. När Jackson letade efter finansiering var det Joseph L. Hudson, hans frus farbror, och George Dunham, en annan ingenjör från Olds.



Essex Raceabout 1923.

Hudson ägde den mycket lönsamma varuhuskedjan Hudson's – det var hans namn på checken och följaktligen bilen. Dunham hjälpte Coffin och Jackson att konstruera den nya maskinen i hemlighet. Bilen som gruppen skapade blev den allra första Hudson-bilen 1909. Chapin, som då var 29 år, var arkitekten bakom det hela.

Hudsons var bilar ur övre medelklassen och de var inte billiga, men de var en succé både försäljningsmässigt och tekniskt. År 1916 debuterade företaget med den första Hudson Super Six, som omedelbart satte racing- och hastighetsrekord. En föraning om en tid i en avlägsen framtid gjorde en Super Six en engelsk mil på 102,5 mph på Daytona det året.

Hudson kunde dock inte konkurrera med större märken på volym, även om dess produkter var ganska populära. Den hade inte samma storlek som en Ford eller GM. Framgången med Super Six signalerade till Chapin att mer volym skulle kunna minska dessa stordriftsfördelar – så i slutet av 1916 började företaget fundera på ett sätt att bygga en mer blygsamt prissatt bil i större antal – den bilen skulle bli den första Essex.

Hudson var bara sju år gammal och hela den amerikanska bilindustrin bara 20, på den tiden var allt möjligt.

Brittiska läsare kommer att tycka att den här anekdoten är rolig – men när det var dags att välja ett namn på bilen tittade Hudsons ledning på en karta över Storbritannien och valde "Essex" för att tilltala snobben, enligt historikern Henry Austin Clark. Hudson startade ett litet dotterbolag till Essex och hyrde ut en gammal Studebaker-anläggning i Detroit för att bygga bilarna, men kriget försenade den faktiska produktionen till hösten 1918.

Jackson var i allmänhet tillsyningsman för den nya Essex-operationen, åtföljd av en ny chef – A.E. Barit, som senare skulle komma att leda Hudson. De första 90-talet Essex-bilarna byggdes den hösten, men den riktiga introduktionen skedde inte förrän i januari 1919.

Essex uppkomst

En stor PR-kampanj gjordes för "Series A" Essex i början av året och det första året byggdes nästan 22 000 av de nya bilarna. Bilen var konventionell på nästan alla sätt och hade varken ett kontroversiellt eller innovativt utseende, men den hade ett mycket specifikt tilltal – den var snabb. Den 55 hk starka F-head-fyran var en riktig artist för den tiden och Essex kunde kryssa i timmar i 50 eller 60 mph, vilket var verklig hastighet för en bil till ett rimligt pris 1919.



Essex 1925.

Denna föreställningsbild förstärktes i början av 1920-talet av en resa tvärs över landet med fyra Essex-tourers. Hjälpchaufförerna svors tillfälligt in som brevbärare och varje bil hade en säck med post. Bilarna tog sig från San Francisco till New York på i genomsnitt fyra dagar, 21 timmar och 32 minuter.

Det är inte kanonkolor 2020, men 1920 fanns det praktiskt taget inga motorvägar och en stor del av USA hade fortfarande bara grusvägar. Ät dig mätt, [Alex Roy](#).

Bortsett från hastigheten var den största enskilda innovationen i Essex debuten av en prisvärd bil med sluten kaross 1921 för en introduktion 1922.

Essex hade erbjudit en fyradörrars sedan nästan från början. Med en prissumma på 2650 dollar 1921 var det den överlägset dyraste bilen i sortimentet. På den tiden föredrog de flesta touringbilar av två anledningar. A. de var mycket billigare att köpa i förväg och B. flygande glas är dåliga nyheter i en olycka och laminerat säkerhetsglas var fortfarande inte en vanlig sak.

Essex Coach från 1922 minskade kostnaden för en sluten kropp genom att använda billigare material och mindre komplexitet i karossen, även om det inte är allmänt känt hur mycket Coffin ändrade för att göra den så mycket billigare. Den kostade 1 495 dollar – "bara 300 dollar mer än Touring-modellen!" skrek *Motor Age*. Bilen visade sig vara enormt populär och fick så småningom det laminerade säkerhetsglaset, som spreds i början av 1920-talet.

Edsel Ford skulle senare säga att bussen var Chapins gåva till bilister överallt. "Han var den förste av oss som insåg att allmänheten ville ha en stängd bil om de kunde få den till ett (lågt) pris. På mycket kort tid koncentrerade sig resten av oss på stängda jobb..." Vem skulle inte hellre vara inomhus under en vinter i Michigan än att slå ut saker och ting i en öppen tourer med dragiga sidogardiner?

Det stängda Essex blev en riktig succé, och det året slogs dotterbolaget samman med moderbolaget igen, vilket skapade de större och bättre stordriftsfördelar som Chapin hade föreställt sig från början.



Essex Super Six 1927.

Essex förnyade sig aldrig igen på samma sätt (även om det var en tidig användare av karosskonstruktion helt i stål, 1927, men bilarna gick från klarhet till klarhet. År 1924 fick de ytterligare en sexcylindrig motor med L-huvud som kördes parallellt med den "snabba fyran" fram till 1925. Jackson var fortfarande president i Essex då, och Hudson noterade en rekordvinst på 21 miljoner dollar 1925.

Under hela 1920-talet älskade köparna Essex. Under kalenderåret 1927 köpte allmänheten 210 000 bilar. År 1928 229.000 och år 1929 227.000. År 1928 hade Essex börjat ingjuta nya stilar i sina prestandaorienterade maskiner som inte var helt olika GM:s utseende för LaSalle. Bilarna hade nu också mekaniska bromsar på fyra hjul och ännu större versioner av sexan, nu på 161 cid men fortfarande konservativt klassad på 55 hk.

Vid det laget hade Jackson gått bort, Coffin hade gått i pension och Hudsons mångåriga chef William McAneeny var ansvarig för den spirande divisionen, med Chapin fortfarande vid rodret för Hudson.

The 1930 Essex

1930-bilarna var huggna i sten när börsen började spricka, men alla som kom till återförsäljaren fick mycket värde. Med ekonomiska varningssignaler överallt fick 1930 års Essexes sina priser sänkta och hade helt ny styling och många fler funktioner än '29-modellerna. De såg större och rikare ut, och det var de.

Bilarna från 1930 var 12,7 cm bredare och nästan 10 cm längre, med mycket mer krom och vackra detaljer. Den hade ett helt nytt, lägre och starkare chassi. Den var bara något tyngre än den utgående -29:an, och liksom den bilen bar den namnet "Challenger".

En ökning av antalet nya organ innebar fler valmöjligheter, men också ökade kostnader. Stålkarosserna byggdes av Essex själva, men tourers och roadsters med träram kom från Biddle & Smart i Massachusetts.

Det var helt klart en bil från högkonjunktorens tid, nu rabatterad för kraschen.



Essex 1932.

1930 års modell, som är den bil som syns i den här berättelsen, var en fantastisk bil men det var tydligt att tiden inte var rätt för ett "större, finare" Essex. Leveranserna kraschade till bara 76 000 Essexes för året.

1931 var inte bättre, trots en ökning av antalet hästkrafter och priser som förblev relativt oförändrade – bara 40 000 bilar såldes under året. Stora omstylingar och mekaniska uppdateringar gjordes 1932 som gjorde Essex mycket mer av en "Junior Hudson" till utseendet.

Under året lade Essex lite mer tonvikt på de gamla prestandakotletterna, döpte om en modell till "Pacemaker" (ett framtida Hudson-namn) och arrangerade en annan kanonkula över hela landet, från Los Angeles till New York den här gången. Pacemakern klockade sträckan på bara två dagar, tolv timmar och 20 minuter – men ingen var uppmärksam. Leveranserna i Essex krympte till bara 17 425 bilar på årsbasis.

Vid den här tiden hade depressionen nått sin botten och arbetslösheten låg på 23 procent – för att snart nå en topp på 25 procent. På begäran av president Herbert Hoover hade Chapin börjat arbeta som hans handelsminister från augusti 1932 till slutet av Hoovers mandatperiod i mars 1933.

Chapin var en bättre chef för ett bilföretag än handelsministern, och det var ett av hans minst framgångsrika företag, men han var också lamslagen av Hoovers likgiltighet och oförmåga att ta itu med verkliga problem. Större delen av hans mandatperiod avtjänades också efter att Hoover hade besegrats i valet 1932, vilket innebar lite stöd för hans arbete. Han var utan tvivel lättad över att få återvända till Hudson, när det var över.

Alla tillverkare drabbades hårt 1932, men särskilt de som inte kunde konkurrera med Ford, Chevy och Plymouth i pris.

För att bekämpa Plymouth och ta sikte på lågprismarknaden skapade A.E. Barit och Chapin Terraplane för 1932, en lättare, mindre version av Essex med samma förstorade sexa på 193 cid som '32 Essex använde.

Terraplaning

Eftersom den var lättare och mindre men fortfarande hade samma motor, tog "Essex-Terraplane" tillbaka lite av hot rod-imagen från de tidiga Essexes, och det var den snabbaste lågprisbilen 1932 efter V8 Ford. Den fick snabbt ett rykte som en smidig och snabb bergsklättrare och vann Penrose-trofén på Pikes Peak.

Kändiskopplingar betonades också – Amelia Earhart var Terraplans berömda pitchperson och själva Terraplane-namnet var tänkt att framkalla modet och allmänhetens känslor bakom luftfart ("When you're moving fast in the sky, you're aeroplaning, when you're moving fast on the ground, you're Terraplaning") ("När du rör dig snabbt i luften flygplanerar du, när du rör dig snabbt på marken terraplanar du"). Superstjärnor som Earhart, Charles Lindbergh och Eddie Rickenbacker – även om hans bilföretag sedan länge hade kollapsat vid den tiden – var en del av eran.

Effekten av Terraplane var dock inte att förstärka Essex, utan i slutändan att ersätta den.

Efter ett fruktansvärt 1932 var det bara Terraplane som återvände 1933, och namnet Essex togs bort helt och hållet. Hudson ärvde Essex Pacemaker, som blev den reinkarnerade Hudson Pacemaker Super Six, med de ursprungliga Hudson sixes som hade släppts efter 1929.

Terraplane blev större och kraftfullare med tiden och närmare Hudsons. Hastigheten och stilen på Terraplane var svår att matcha och hjälpte Hudson att klara sig de närmaste åren, men det gick återigen upp i prisklassen, mer som en Pontiac än en Plymouth. Så småningom togs även Terraplane bort – bilen blev den billiga "Hudson 112" 1938. Vid det laget hade Chapin dött och A.E. Barit hade trätt in i hans skor. Han skulle komma att leda företaget fram till 1954.

Hudson återkom inte till idén om en mindre följeslagarbil förrän 1951, då man började arbeta med den mycket annorlunda Hudson Jet. Essex besöktes tyvärr inte på den tiden - det kan ha funnit en viss resonans hos kunder som återigen kände sig optimistiska i början av 1950-talet när minnena av depressionen och krigets åtstramningar började blekna.



Essex Challenger 6 1929.

12. Test: 150 mil med vätgas

11 871 visningar 12 mars 2025

Hur fungerar långresor med en bränslecellsbil



FILM: <https://youtu.be/d68309zyXLo>

Vätgas är framtiden enligt vissa. Men hur nära verklighet är det som drivmedel? För att stresstesta det tog Ny Teknik plats bakom ratten på en bränslecellbil med tanken att köra München till Stockholm. Hur funkade det?



Roger Warolin