



Intermeccanica Italia 1968

1. Första åkturen med Suzukis första elbil
2. Lexus RZ 300e
3. En första titt på Slate Autos eldrivna pickup
4. Kinesiskt lågprismärke visar Roewe Pearl
5. Xiaomi skjuter upp lansering efter dödsolycka
6. Great Wall Motor presenterar ny V8:a
7. Svenska bilägare stämmer bilmärken för dieselfusk
8. Tesla Model Y får nollränta
9. Så slipper Volvo EX30 straffullar
10. Henry Ford betalade 10 000 dollar för ett kryss med en krita
11. John Deeres nya monstertraktor slår rekord
12. Retro-raketen Ælla
13. Legendarisk racing-Escort nytillverkas
14. En liten film om Volvo 850
15. När Saabs klassiska design vann över Mercedes
16. Den sällsynta Intermeccanica Italia
17. Porsche 356
18. Fredagsfilmen



1. Första åkturen: e Vitara – Suzukis första elbil

2025-04-25 Text Morten Bek Foto Suzuki PR

Nya Suzuki e Vitara är lika pålitlig och lättsam som andra modeller från märket – precis vad man kan förvänta sig av Suzuki. Den stora skillnaden är att det är Suzukis första elbil.



Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som var inbjudna till Frankfurt av Suzuki Danmark.

På pappret är Suzuki e Vitara en bil man inte blir överexalterad av. 0 till 100 km/h på 8,7 sekunder och en toppfart på 150 km/h gör den till en av de långsammare nya elbilarna, och även om den är utrustad med det största av två batterier räcker strömmen till maximalt 428 kilometer. Suzuki har dock aldrig basunerat ut att deras bilar är snabbast, coolest eller bättre än alla andra. Suzukis modell går ut på att erbjuda rationalitet och sunt förnuft till rimliga priser – och det ändrar de inte på bara för att e Vitara är elektrisk.

Inte heller när det gäller designen har Suzuki valt någon ny radikal riktning. Deras första elbil är ritad som om den lika gärna kunde ha varit bensindriven. Den ska synas hos återförsäljarna som det elektriska alternativet som befintliga ägare av **Vitara** eller **S-Cross** med bensinmotor kan byta till.

Suzuki har tagit mig till en säkrad testanläggning i närheten av Frankfurt, där jag får möjlighet att prova e Vitara i några olika situationer. Lite på bana, lite i vatten, lite på en manöverbana. Jag får samtidigt prata med alla ingenjörer som flugit in från Japan.

Toyota har sin egen e Vitara

Några av de många japanska ingenjörerna kunde lika gärna ha varit från Toyota, eftersom elektriska e Vitara är utvecklad i samarbete med just Toyota. Suzukis konkurrent och partner lanserar sin version under namnet Urban Cruiser. Skillnaderna ligger främst i designen, men är inte så stora att man inte kan känna igen e Vitara i Urban Cruiser – och tvärtom. Jag försöker ta reda på vem som gjort vad i elbilarna. Det är lättare sagt än gjort. Och det är egentligen inte så viktigt – det viktiga är att bilarna och tekniken fungerar.



Det hör inte till vanligheterna att en så kompakt elbil som e Vitara – den har ungefär samma storlek som Kia EV3 – finns med fyrhjulsdraft. Hos Suzuki är det en del av varumärkets DNA, och när det är lätt att bygga in en liten extra elmotor, så gör Suzuki förstås det. På tal om Kia EV3 – basmodellen av den koreanska bilen har ungefär samma räckvidd som toppmodellen av E Vitara: 436 kilometer i Kia med batteri på 58,3 kWh, och 428 kilometer i E Vitara med 61 kWh. Suzuki toppar alltså där Kia börjar, så riktigt lång räckvidd är inget alternativ i e Vitara. I stället kan man välja fyrhjulsdraft med batteriet på 61 kWh – eller gå motsatt väg och välja ett batteri på 49 kWh.

Lite väl långsam laddning

Besöket på testanläggningen Segula vid Frankfurt innebär körning på en liten men tekniskt avancerad bana. En tysk instruktör kallar den för Musse Pigg-bana, eftersom den är så kort. Det finns inga Disney-figurer när jag kör, men däremot väntar sex ingenjörer – bland dem chefsingenjören Sumio Ono – förväntansfullt när jag sätter mig i bilen igen.

Innan jag berättar om körupplevelsen vill jag veta varför laddkapaciteten bara är 90 kilowatt. Och varför laddningen från 10 till 80 procent samtidigt tar extra långa 45 minuter. Är det för att skydda batteriet? Ja, är svaret – då håller det längre. Anledningen till att det tar 45 minuter är att laddkapaciteten i själva verket bara är 70 kilowatt – de 90 kilowatt är laddarens effekt, inte vad bilen kan ta emot.

Suzuki-köpare är nog förnuftiga människor som helst laddar hemma – det är intrycket man får av den angivna laddkapaciteten. Ett laddstopp på långresa räcker till en rejäl fikapaus, och så länge man inte kör allt för långt, allt för ofta, kan argumentet om batteriets hållbarhet väga tungt. Jag har provat e Vitara med framhjulsdraft och 174 hästkrafter samt den cirka 100 kilo tyngre fyrhjulsdrivna versionen med 184 hästkrafter på den slingrande banan – en bana där en elbil som e Vitara egentligen inte hör hemma. Men det är ett bra ställe för att testa bromsarnas respons, styrningen och chassit.

Min slutsats är att den framhjulsdrivna versionen klarar banan bäst. Den är lättare och understyr mindre, och den är piggare i accelerationen – även piggare än förväntat med 174 hästkrafter. Den är verkligen lättkörd, medan den fyrhjulsdrivna varianten kör med skrikande däck och mindre glädje. Banan är en bra introduktion till köregenskaperna – men inte mer än så. Jag behöver köra på vanliga vägar för att få en bättre känsla för bilen.





Justerbart baksäte och mycket mer

På Segula-banan skjutsas vi runt av förare, och våra telefoner är instängda i plastfickor som täcker kamerorna. På området finns hemligheter (jag får syn på en ny Porsche-SUV med sju säten), som inte ska läcka ut – men det betyder också att jag inte kan ge mig ut på en allmän väg med någon av de Vitara-modellerna, som fortfarande är prototyper. Det syns här och där på bilarna som Suzuki har med sig. Svart plast i olika nyanser på utsidan, gjutskarvar i plasten på instrumentpanelen. Men helhetsintrycket är ändå så pass bra att jag svarar: "Det här är helt klart ett lyft jämfört med era andra bilar," när en Suzuki-anställd frågar mig.

de Vitara är inte täckt av mjuk plast, men den finns på flera ställen. Den knottriga, mjuka plasten som är svart i de billigare versionerna och brun i de dyrare (beroende på exteriörfärg) är ett plus, medan den stora mittkonsolen i pianolack med tiden oundvikligen kommer repas.

Standardutrustningen ligger på en hög nivå, eftersom även Club-versionen (med lilla batteriet) har värmepump, 18-tums lättmetallfälgar, 10 tums digital instrumentpanel, 10 tums infotainmentskärm, adaptiv farthållare, backkamera, nyckelfri start och dödvinkeln-varnare. Det finns till och med 16 centimeters justerbart baksäte och 40-20-40-delat baksäte – ovanligt, inte bara i klassen, utan i en elbil överhuvudtaget.

I Active-versionen tillkommer sätesvärme fram, uppvärmd ratt, uppvärmt område vid torkarbladen och uppvärmda sidospeglar – funktioner som gör den klart mer lämpad för Norden. I Adventure-versionen får man matrix-LED, glastak, 19-tums lättmetallfälgar, stort ljudsystem, 360-graders kamera och konstläderklädsel.



Domen efter första åkturen

Äntligen händer det – Suzuki gör en elbil. Första intrycket, baserat på korta testkörningar, är riktigt bra. Neutrala vägegenskaper, smart inredning, godkänd motoreffekt och mycket utrustning. Men priset måste läggas på rätt nivå, och det krävs körning på riktiga vägar för att avgöra hur väl e Vitara håller ihop det. Det finns särskilt en sak Suzuki bör se över – och det är laddkapaciteten på 70 kilowatt. Om man reser längre sträckor och vill snabbbladda är 45 minuter från 10 till 80 procent begränsande. Suzuki-kunder gör väl också långresor? Suzuki e Vitara kommer till Sverige i sommar. Vi inväntar svenska priser.

Specifikationer:

Suzuki e Vitara 61 kWh Adventure

- **Motor:** Elmotor (fram)
- **Effekt:** 174 hk / 193 Nm
- **0–100 km/h:** 8,7 sekunder
- **Toppfart:** 150 km/h
- **Förbrukning:** 15 kWh/100 km
- **Räckvidd:** 428 kilometer
- **Batteristorlek:** 61 kWh
- **Laddkapacitet:** 70 kW
- **Mått (L/B/H):** 428 / 180 / 164 cm
- **Tjänstevikt:** 1 799 kilo
- **Dragvikt:** 750 kilo
- **Bagagevolym:** 306 liter



2. Lexus RZ 300e (gamla) är perfekt för den typiske Lexus-kunden



FILM: <https://youtu.be/tP3k2Xm0ARc>

Jag har testat den nuvarande generationen av Lexus RZ, en bil som snart ska få sig en uppdatering. Lexus RZ har funnits ett tag men inte blivit någon storsäljare i Sverige. Den har dock det vi förväntar oss av en Lexus men kanske behöver man ta ett steg in i 20-talet så man inte halkar efter för mycket.

[00:00](#) - Intro

[00:26](#) - reklam

[00:46](#) - Lexus RZ 300e

[01:34](#) - Priser

[02:42](#) - Specifikationer 300e

[03:24](#) - Laddning

[04:24](#) - front och strålkastare

[05:34](#) - baklucka och bagage

[08:50](#) - Baksäte

[11:36](#) - Framsäte

[15:55](#) - Infotainmentsystem

[19:49](#) - Förarskärm

[20:41](#) - Stadskörning

[23:42](#) - Motorvägskörning

[25:26](#) - Säkerhet

[27:33](#) - Summering



Christoffer Gullin



3. En första titt på Slate Autos eldrivna pickup

Bobby Green 2025-04-25 kl 09:20

Från USA och ska kosta under 20 000 dollar



FILM: <https://youtu.be/out-F6n91qs>

Ett nytt elbilmärke har bubblat runt på nätet den senaste tiden och nu drar man av täcket helt och presenterar vad man har hållit på med bakom kulisserna. Det handlar om Slate Auto som är ett nytt amerikanskt företag och de har tagit fram en eldriven pickup. Det finns det ju några av på marknaden redan men denna sticker ut genom sitt pris på under 20.000 dollar efter statliga rabatter. Fokus ligger på att erbjuda något som fler kan ta del av och en smart bil som ska passa för många ändamål.

Med kåpa över flaket får man exempelvis även en SUV eller något man kan campa med. För att få ner priset har den allra snikigaste versionen handvevade rutor och ingen skärm men det kanske inte heller behövs alla gånger - speciellt om man vill hålla nere priset. Som standard får man batteripack på 52,7 kWh, räckvidd på 24 mil, en elmotor bak som ger 200 hästar och en toppfart på 150 km/h. På flaket som är 1,52 meter långt får man lasta upp till 650 kilo och bilen mäter 4,43 meter på längden. Det finns en smart frunk som rymmer 200 liter. Man kan få batteripack på 84,3 kWh som ger räckvidd på upp till 38 mil om man hellre vill ha det. Laddning kan ske med upp till 120 kW.

Tillverkningen ska dra igång i slutet av 2026 och i slutet av 2027 eller i början av 2028 är målet att man har tempot uppe. Då förväntar man sig kunna bygga 150.000 exemplar om året. Det går att förhandsboka ett exemplar nu. slate.autoBil



Bobby Green



4. Kinesiskt lågprismärke visar Roewe Pearl

Posted by Kristofer Rask

april 26, 2025

Ritad av Rolls-Royce-designer



Superexklusiv som en äkta pärla. Det är vad kinesiska statens SAIC Motor nu har siktet på med sitt bilmärke Roewe. Men reaktionerna har varit blandade och i kinesiska medier pikar nu märket för sitt nya elbilskoncept Pearl.

Anledningen är att Roewe inte alls är något exklusivt bilmärke. Roewe har lyckats locka till sig Rolls-Royce tidigare designchef Josef Kaban som ser ut att ha gjort ett bra designjobb. Bilen ser välsvarvad ut och sticker absolut ut på ett elegant vis.

Men det genomsnittliga priset på en Roewe är idag runt 130 000 kronor. Roewe Pearl som ska utmana märken som Rolls-Royce, Bentley och Jaguar kommer antagligen kosta betydligt mer.

Men med anledning av Roewes bakgrund har kinesiska medier valt att hånfullt kalla konceptet för "folkets Rolls-Royce för 100 000 kronor".

Slutsatsen är att Roewe har tydligen ambitioner att utvecklas vidare och lämna budgeteran bakom sig. Idag delar Roewe inte med sig av något annat än just bilderna och en kort teaserfilm.



FILM: <https://youtu.be/vgU1rDukqJ0>



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.](#)



ROEWE

5. Uppgifter: Xiaomi skjuter upp lansering efter dödsolycka

Publicerad 2025-04-26 6:20

Text Erik Söderholm

En dödsolycka som utreds av polis har fått teknikjätten Xiaomi att skjuta upp lanseringen av en ny modell, enligt obekräftade uppgifter.



Bilbranschen har de senaste åren fått tuff konkurrens från olika teknikbolag som också börjat utveckla och bygga bilar.

Ett exempel är kinesiska Xiaomi (uttalas "tjao-mi") som tidigare kanske var mest känt för sina mobiltelefoner, men som nu börjat sälja **elbilen SU7**.

Den har redan provkörts av chefen för Ford som berömt den för sin tekniknivå – något han **fått hård kritik för**.

Nästa steg för Xiaomi är lanseringen av den eldrivna suven YU7, som var inplanerad till juni eller juli, och bilen skulle visas nu i veckan på bilsalongen i Shanghai.

Men nu uppger anonyma källor för **Bloomberg** att lanseringen skjuts upp och att även företagets investerarkonferens senareläggs. Anledningen ska enligt uppgifterna vara en dödsolycka som utreds av polis.

I olyckan omkom tre personer som färdades i en Xiaomi SU7 när den krockade in i ett betongräcke och började brinna på en motorväg. Bilen hade sitt "autopilotssystem" aktiverat.

– Problemet med hur många autonoma finesser har sålts in är att de får folk att tro att de kan vara mindre uppmärksamma. Du måste fortfarande övervaka bilen, säger Bill Russo på konsultbolaget Automobility till Bloomberg.



Xiaomi SU7 är en utmanare till bland andra Porsche Taycan, men betydligt billigare.

Mer från Vi Bilägare:



Fordchefen kritiserar: "Ett slag i ansiktet"



Kinesiska mobiljätten utmanar med ny elbil



Erik Söderholm



6. Great Wall Motor presenterar ny V8:a

Bobby Green 2025-04-25 kl 18:00

Sticker ut bland alla nya elbilar



FILM: <https://youtu.be/aX545iLy0Vg>

Bilmässan i Shanghai drunknar i olika sorters elbilar men hos Great Wall Motor säger man "fakk it!" och visade istället upp en helt nyvecklad V8:a helt i aluminium. Den har dubbla överliggande kamaxlar, är på 4,0 liter och försedd med dubbla turbo som man knött ner i v:et. I montern var den kopplad till en växellåda med fyrhjulsdraft. Motorn är tänkt att hamna i GWM:s modell Tank som är en stor SUV och i övriga lyxmärken som finns under biltillverkarens paraply. Vad den bjuder på när det kommer till effekt pratar man dock inte om just nu. 4x4australia.com.au



Bobby Green



Great Wall Motor släpper motorcykel med boxer-åtta Maffig



**Kinesiska crossovern GWM Wey 05 kommer till Sverige
Laddhybrid som tar sig 14,6 mil på el**



**Vi har kollat in Ora Lightning Cat
Mini in the front, Bentley in the back**

7. Svenska bilägare stämmer bilmärken för dieselfusk

Av Maths Nilsson

27 april 2025, 07:32

Nu stämmer tio svenska dieselsägare Audi, Volkswagen och BMW för dieselfusk. De kräver skadestånd av biltillverkarna för att deras bilar manipulerats med fuskanordningar i dieselgate-härvan. – Det är en nivå som bekräftats av domstolsbeslut i hela Europeiska unionen, säger den tyska advokaten Theis Klauberg.



Tio år efter att dieselgate briserade skapar skandalen fortfarande svallvågor. I Tyskland och flera andra länder har bilägare fått ersättning för dieselsbilar som var indragna i fusk-härvan. Bland annat har domstolar i Tyskland dömt så att biltillverkare som fuskat kan få betala 5-15 procent av bilens nypris till ägare. Det kan handla om över 100 000 kronor för dyrare bilar.

I Sverige har bilägare som varit drabbade än så länge blivit utan ersättning. Men nu har en tysk advokat som representerar tio svenska ägare till bilar i dieselgate-härvan lämnat in en stämningsansökan mot biltillverkare. Bilägarna som äger Audi SQ5 3.0 TDI, BMW X4 20d, Audi A4 Avant 2.0 TDI, BMW X3 20d, Audi A4 B8 2.0 TDI, VW Sharan II 2.0 TDI, BMW 520d, Audi A6 3.0 TDI och Audi Q5 2.0 TDI har gått till domstol med advokaten som ombud.

Det är den tyska advokaten Theis Klauberg som står bakom stämningen. Advokaten kräver nu att bilägarna ska få tillbaka 10 procent av det ursprungliga inköpspriset. Det kan handla om belopp på 30 000-60 000 kronor som bilägarna kräver.

– Det är en nivå som bekräftats av domstolsbeslut i hela Europeiska unionen. Denna utveckling följer den betydelsefulla domen från EU-domstolen från 2023 i ärendet Mercedes Benz C-100/21, som tydligt fastställde att alla EU-medborgare har rätt till ersättning om deras fordon drabbades av skandalen med manipulation av dieselutsläpp, säger advokat Theis Klauberg.

Enligt advokaten har 100-tals svenska bilägare hört av sig för att söka ersättning, och fler stämningsansökningar är att vänta.

– Klauberg Baltics arbetar nu aktivt för att säkerställa att även svenska dieselsägare får rättvis ersättning enligt EU-rättsliga ram, uppger advokaten som startat en sajt för att driva rättsprocesser med bilmodeller indragna i dieselgate.

Kravet på 10 procent av inköpspriset gör för skador som orsakats av tillverkarna för att bilen släpptes ut på marknaden utan att säkerställa att den har ett giltigt COC-intyg eller att den uppfyller EU:s utsläppsregler. Att bilarna hade manipulerade datorer som gjorde att de klarade utsläppstester gjorde att de under normal körning kunde släppa ut mångdubbelt mer kväveoxid än de lagliga gränserna.

– Om bristerna hade klargjorts under försäljningen kan det rimligen antas att köparen inte skulle ha köpt bilen för det pris den såldes för. Istället skulle köparen säkerligen ha gjort köpet endast till ett rabatterat pris, och skillnaden är den skada som orsakats, säger Theis Klauberg.

De första stämningarna lämnas in i Tyskland, men advokaten öppnar för att talan även kan väckas i svensk domstol.

– Vi är övertygade om att en svensk domstol skulle utdöma ett ännu högre belopp, och faktiskt utdöma upp till 100 % av inköpspriset mot återlämnande av bilen. Inget mål har dock ännu väckts i svensk domstol. Vi förbereder för närvarande det första kravet, i fallet med en VW Sharan.

Carup har sökt BMW och Volkswagen för kommentarer.

LÄS MER:

- [Svenska bilägare kan få jättepengar för dieselgate](#)
- [Advokat: Därför har Volvoägare rätt till pengar](#)
- [Audichefer dömda i dieselgate – slipper undan med böter](#)
- [Audichefen Rupert Stadler erkänner sig skyldig i dieselgate](#)
- [Ny smäll för Audi: 604 000 bilar återkallas i fuskhärva](#)
- [Stort ras för nya elbilar i Tyskland](#)



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



8. Tesla med ny räntechock: Model Y får nollränta

Posted by Kristofer Rask april 25, 2025



Tesla Model Y LR AWD.

Under stora delar av förra året erbjöd Tesla sin storsäljare Tesla Model Y till 0-procentig ränta. Det fick fart på försäljningen och Tesla Model Y var 2024 Sveriges bäst säljande bilmodell.

Finansieringsalternativet med 0-procentig ränta upphörde sedan i samband med att Tesla **gav Model Y en rejäl facelift** i början av detta året. Försäljningen har sedan dess inte haft samma tempo av en eller annan anledning.

Men nu inför Tesla återigen nollräntan på Model Y, enligt uppgifter som Allt om Elbil tagit del av. Erbjudandet kommer endast att gälla för Tesla Model Y LR AWD. De övriga varianterna av Model Y samt Model 3 kommer erbjudas till 0,99%-ränta.

Uppdatering: Teslas svenska presstalesperson har nu officiellt bekräftat erbjudandet:

– Vi introducerar en rörlig, nominell kampanjränta på 0,00 % i 36 månader för nya Model Y Long Range med fyrhjulsdraft och 0,99% för övriga Model Y och samtliga Model 3-versioner. Model Y blir nu ännu mer överkomlig att äga, skriver Tesla.

Erbjudandet gäller för fordon levererade senast 30 juni 2025.

Nu återstår det att se om räntekampanjen återigen kan ta Model Y till topplistorna. Hittills i år är modellen "bara" den fjärde mest vanliga nya bilmodellen i Sverige, och den andra vanligaste elbilen.

Även i Norge har Tesla precis infört nollränta på Model Y, **rapporterar norska medier**.



9. Volvos smarta drag – så slipper Volvo EX30 strafftullar

Magnus Fröderberg 2025-04-25

Volvo parerar de höga importtullarna från Kina på ett smart sätt med EX30. På så sätt kan priserna hållas nere.



Volvo EX30 rullar av produktionsbandet i Gent.

Förra året införde EU extra importtullar för bilar från Kina. Totalt 28,8 procent för Volvos Kina-modeller.

Volvo hade redan innan känt vart vindarna blåser och bestämt att inte bara tillverka **Volvo EX30** i Kina, utan även i deras fabrik i belgiska Gent.

Nu har produktionen av EX30 kommit igång i Gent och till hösten ska även **Volvo EX30 Cross Country** göras där.

I Gent tillverkas även **eldrivna Volvo EX40 och EC40** samt hybridmodellerna **Volvo XC40** och **V60**.

Det var ingen enkel sak att börja tillverka EX30 i Gent eftersom den bygger på SEA-plattformen till skillnad mot de övriga modellerna. Volvo tvingades investera 2,2 miljarder kronor för att kunna starta produktionen av EX30.

– Att investera i den europeiska produktionen av EX30 i Gent ligger helt i linje med vår långsiktiga strategi att bygga våra bilar där de säljer bäst, säger Francesca Gamboni som är produktionschef på Volvo Cars.

De bilar som sedan ska bli **Volvo EX30 Cargo** anpassas i Nederländerna.



Det har kostat Volvo Cars 2,2 miljarder kronor att anpassa fabriken för tillverkning av EX30. Till hösten börjar också EX30 Cross Country att produceras där.



Volvo-fabriken i Gent.

Volvo Cars fabrik i Gent öppnade 1965 och är den enda kvarvarande fullt utvecklade bil-fabriken i Belgien. År 2024 producerade fabriken drygt 186 000 bilar åt Volvo.

10. Henry Ford betalade 10 000 dollar – för ett kryss med en krita

Artikel av Edvard Lundkvist Uppdaterad 25 apr. 2025 Publicerad 25 apr. 2025

En gigantisk generator tystnade. Topptechniker från Ford stod handfallna. Då kallade man in en kufisk man med en krita i fickan.



I början av 1920-talet stannade produktionen vid **Henry Fords** mäktiga River Rouge-fabrik. Den centrala generatorn hade lagt av, och ingen av företagets egna ingenjörer lyckades hitta felet.

Till slut bad han om en steg, ett måttband – och en bit krita.

Han klättrade upp på generatorn, mätte en punkt och drog ett enkelt vitt kryss.

Sedan sa han: ”Ta bort panelen här, spola tillbaka spolen och ta bort 16 varv av tråden.”

Ingenjörerna följde instruktionerna. Generatorn började genast surra – perfekt, som om inget hänt.

En nota till Ford som fastnade i historien

Några dagar senare fick Ford en faktura: **10 000 dollar**. En ansenlig summa, även för honom. Han bad om en uppdelning.

Svaret kom kortfattat:

- Märkning med krita: 1 dollar
- Att veta var den skulle sitta: 9 999 dollar

Fakturan betalades utan vidare protester.

Händelsen blev snabbt en industriell vandringsägen. Men till skillnad från många liknande historier är denna väldokumenterad.

I ett brev till *Life Magazine* 1965 bekräftade Jack B. Scott – vars far arbetade vid Ford – att berättelsen var sann.



Charles Proteus Steinmetz var en egendomlig man med ett otroligt sinne för elektronik.

Fakta: Charles Proteus Steinmetz

- Född 1865 i Breslau, nuvarande Polen
- Emigrerade till USA 1889
- Blev chefsfysiker vid General Electric
- Pionjär inom växelström, magnetism och elektrisk resonans
- Dog 1923, 58 år gammal
- Vän med Einstein och Edison
- Känd för att "höra" elektriska fel med sitt öra

Mer om Charles Proteus Steinmetz [på Wikipedia](#).

Genial, gåtfull – och ofta missförstådd

Charles Steinmetz föddes 1865 i Breslau, dåvarande Tyskland. Han bar på både skolios och ett briljant intellekt. När antisemitismen växte flydde han till USA, där han snart värvades av General Electric.

Trots sin ringa storlek och fysiska begränsningar blev han en gigant inom vetenskapen. Han utvecklade teorier om växelström, byggde modeller för elektrisk resonans och undervisade generationer av ingenjörer. Hans vänner inkluderade Einstein, Edison och Tesla.

Men han var också en udda figur – socialt isolerad, excentrisk och ibland gränslöst dedikerad. Han kunde tillbringa nätter med att stirra in i maskiner, anteckna formler som ingen annan förstod, och hade ett öra för elektricitet som andra inte kunde förklara.

Vad betalade Ford för?

Vad var det egentligen Ford betalade för? Inte för ett kryss med krita – utan för årtionden av erfarenhet, intuition och ett sätt att tänka som få andra kunde härma. Steinmetz visste inte bara hur man löser ett problem. Han visste var man skulle börja.

I en tid där vi gärna jagar snabba lösningar, färdiga mallar och billig arbetskraft, är historien om Steinmetz mer aktuell än någonsin. Den påminner oss om att verklig expertis kostar – och är värd varenda krona.



Edvard Lundkvist

11. John Deeres nya monster-traktor slår rekord

Av William Karlsson 24 april 2025, 22:04

Detta är en av världens största traktorer någonsin. Den kallas 9RX 830 och har en 18-liters dieselmotor med 830 hästkrafter. Tillverkaren John Deere har satt en saftig prislapp på bjässen.



FILM: <https://youtu.be/fKx2-W4DnCk>

John Deere har tillverkat stora traktorer tidigare, men får vi se deras största skapelse någonsin. Den enorma bjässen går på fyra band och är dessutom utrustad med den kraftfullaste motorn företaget tagit fram, nämligen en 18-liters sexcylindrig turbodiesel med 830 hästkrafter och ett vridmoment på 4 234 Nm. På egen hand väger motorn 2 119 kg.

På Youtube har Big Tractor Power lagt upp ett klipp på monstret där vi får se den från sin bästa sida. Företaget lanserar tre olika versioner av nya 9RX som kommer att kallas 710, 770 och 830, där den sistnämnda kommer att vara den med mest kraft. Enligt företaget själva kommer de nya traktorerna att kunna köra snabbare i backar än de tidigare 9RX-modellerna.

Traktorn kommer även att vara utrustad med en 21-växlad växellåda. Men om du är intresserad av den nya 9RX 830 kommer du att behöva betala en hel del. Traktorn säljs nämligen för 11,7 miljoner kronor. Alltså är det inte alla som kommer att ha råd med detta monster, och kanske får de leta i John Deeres katalog efter en mindre maskin.

Om du vill se mer av nya 9RX 830 kan du klicka dig vidare på klippet som är länkat i artikeln. Det är svårt att inte bli imponerad av denna nya bjässe som John Deere har tagit fram.



*Motorn som sitter i nya 9RX 830.
Den har 830 hästkrafter och ett vridmoment på otroliga 4 234 Newtonmeter.*

LÄS MER:

- [Majestätisk traktor säljs – har ägts av kung Carl XVI Gustaf](#)
- [John, 75, kraschade i 485 km/h](#)
- [EU kan förbjuda A-traktorer nästa år – kräver svar...](#)
- [John sparkas av Tesla – visade krock vid...](#)
- [Så smugglades en berömd Countach ut i låda](#)
- [Galna klippet på Ferrari: 30 miljarder kronor](#)



12. Retro-raketen Ælla-60: V8-kraft och manuell låda i en klassisk förpackning

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 05 feb. 2025 Publicerad 05 feb. 2025

Anthony Jannarely presenterar en ny sportbil, Ælla-60, med en klassisk design men modern insida. En V8:a och modern teknik eleverar körupplevelsen.



Läcker moderna retrobil med V8:a.

Världen av superbilar fortsätter att utvecklas, och nu kliver **Anthony Jannarely** in på scenen med sin senaste skapelse: **Ælla-60**.

Jannarely är ingen nykomling i branschen; han är designern bakom hyllade modeller som Jannarely Design-1 och har även satt sin prägel på Caterham genom Project V. Med Ælla-60 tar han oss med på en resa tillbaka till 1960-talet, en era då sportbilar var både vackra och spännande att köra.

En hyllning till 60-talets ikoner

Ælla-60 är mer än bara en sportbil; det är en hyllning till de ikoniska GT-bilarna från 1960-talet. Designen är inspirerad av legender som Ferrari 250 GTO och Lamborghini Miura, men har samtidigt en egen, unik identitet.

De mjuka, svepande linjerna och de skulpterade skärmarna ger bilen en elegant och tidlös utstrålning. Det är en design som andas både styrka och grace, och som fångar uppmärksamheten var den än rullar fram.



En läckerbit som flirtar både med gammalt och nytt.

Modern teknik under klassisk yta

Under det klassiska yttre döljer sig modern teknik och prestanda. Bilen bygger på ett chassi från en Ferrari 360 Modena, vilket garanterar både stabilitet och prestanda.

Hjärtat i Ælla-60 är en 3,6-liters V8-motor som levererar imponerande 473 hästkrafter. Kraften överförs till bakhjulen via en sexväxlad manuell växellåda, vilket ger en direkt och engagerande körupplevelse. Det är en bil som är byggd för att köras, och som inbjuder till både snabba accelerationer och långa, njutningsfulla resor på kurviga vägar.

En exklusiv upplevelse för de få

Ælla-60 är inte bara en sportbil; det är en exklusiv upplevelse för de få utvalda som får chansen att äga den.



Har du några miljoner över och bra kontaktnät så kanske du kan få tag på en.



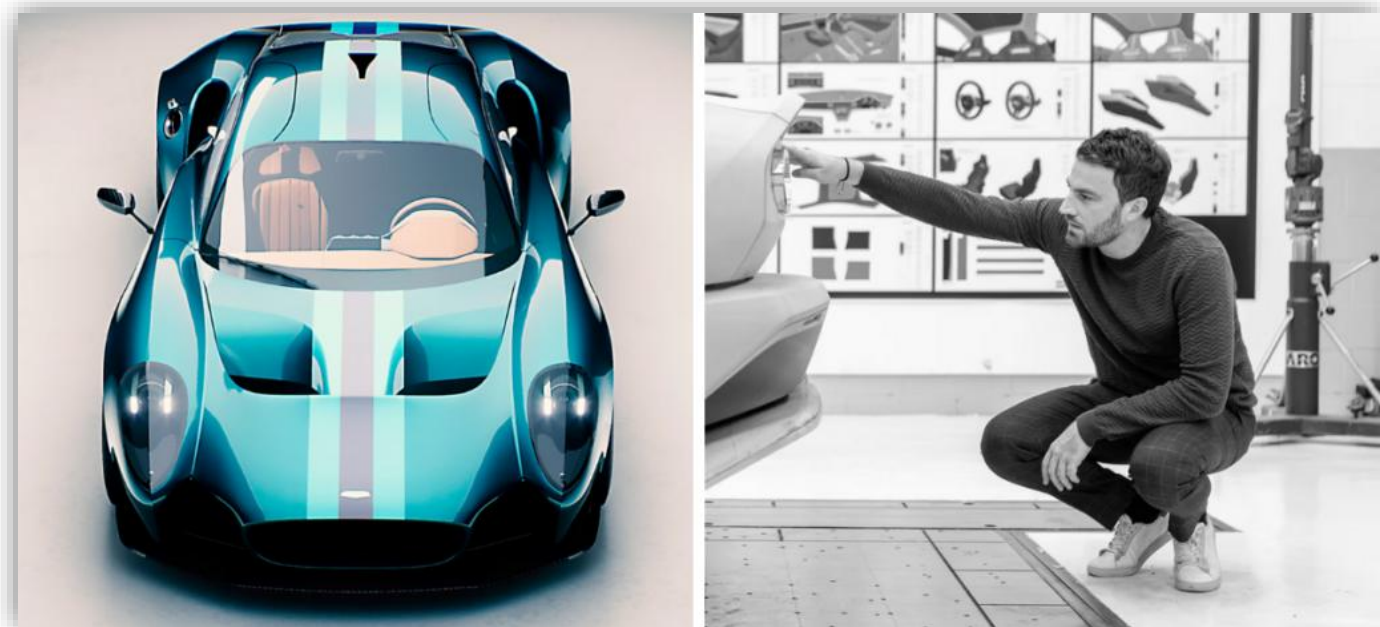
Bilen kommer att tillverkas i en begränsad upplaga av endast 60 exemplar, vilket gör den till ett eftertraktat samlarobjekt redan innan produktionen har startat.

Priset är satt till cirka 9 500 000 kronor, vilket speglar både exklusiviteten och prestandan hos denna unika sportbil.

Med Ælla-60 har Anthony Jannarely lyckats skapa en sportbil som kombinerar det bästa från två världar. Det är en bil som hyllar det förflutna samtidigt som den blickar in i framtiden.

Den klassiska designen och den moderna tekniken skapar en unik körupplevelse som få andra bilar kan matcha. Ælla-60 är mer än bara en bil; det är en investering i en livsstil, en möjlighet att uppleva det bästa av både det förflutna och framtiden. Det är en bil för den passionerade bilentusiasten som uppskattar både skönhet och prestanda, och som vill ha en bil som sticker ut från mängden.





Världen av superbilar fortsätter att utvecklas, och nu kliver Anthony Jannarely in på scenen med sin senaste skapelse: Ælla-60.

Jannarely själv beskriver Ælla-60 som en “perfekt förening mellan en klassisk racerbil och en 60-tals GT”.

Det är en beskrivning som fångar essensen av denna unika sportbil. Det är en bil som är byggd för att köras, och som inbjuder till både snabba accelerationer och långa, njutningsfulla resor på kurviga vägar.

Ælla-60 är en bil som kommer att väcka uppmärksamhet var den än rullar fram, och som kommer att ge sina ägare en körupplevelse utöver det vanliga.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

Ælla-60 är en bil som kommer att väcka uppmärksamhet var den än rullar fram, och som kommer att ge sina ägare en körupplevelse utöver det vanliga.



Porsche Taycan sladdar sig till nytt världsrekord på is

13. Legendarisk racing-Escort ny tillverkas

Text Emanuel Gylling

Publicerad 2025-04-24 07:30

Brittiska Boreham Motorworks är igång med ny tillverkningen av legendariska Fordmodeller. Sedan tidigare är det känt att Escort Mk1 och RS200 ska produceras – nu tillkommer helt nya exemplar av Alan Mann Racings Escort Mk1.



Som förlaga står bilen som dominerade brittisk standardvagnsracing på slutet av 1960-talet – hela bilen har plockats isär och skannats för att få fram en exakt cad-modell. Därför har karosspanelerna kunnat göras exakt som FIA:s Grupp 5-reglemente ville ha dem. Givetvis är den ny tillverkade bilen godkänd för att köras i historisk racing.

Motorn är en 1,8-liters twincam på 205 hk med 4-växlad låda och torrvikten landar på 795 kg. Inte fler än 24 exemplar ska tillverkas och de första bilarna levereras från och med augusti.



Emanuel Gylling

Feber**14. En liten film om Volvo 850****Roger Åberg 2025-04-26 kl 17:30****En fin klassiker**

Volvo fortsätter att släppa små filmer om äldre modeller vi älskar. Nu är det dags för Hans Hedberg att prata lite om Volvo 850.

Modellen lanserades 1991 och två år senare kom kombi med de klassiska baklysena, som nog är den vi först tänker på när vi tänker på Volvo 850. Bilen var den första större modellen från Volvo som hade framhjulsdraft och motorn var placerad på tvären. Modellen var också först med sidokrockskyddet SIPS.

**FILM: <https://youtu.be/kw4Wcp-8pFU>**

15. När Saabs "klassiska design" vann över Mercedes

Publicerad 2025-04-27 kl 6:30

Text Calle Carlquist

När Mercedes 230 E utmanades av uppkomlingen Saab 9000 CD stod svensken som segrare. "Den krönte gripen på Saabs motorhuv är på väg att bli en verklig stjärna", blev slutomdömet.



Två medarbetare rotade fram sina vita skjortor, röda slipsar och konfirmationskostymer inför testfotot i nummer 15/1988. Här var det nämligen inte fråga om vilka Svenssonkärror som helst utan två av 1980-talets modeller för dem med smak för livets goda: eleganta Mercedes-Benz 230 E och den nybakade Saab 9000 CD.

Som fotoplats valdes den mest kongeniala man i biltidningarna kunde komma på vid denna tid, alltså golfbanan. "Alla" hade ju börjat spela golf 1989. Kan någon läsare förresten identifiera vilken bana och vilken fairway som beträddes med duon?

Saaben kostade 226 400 kronor, modigt värre när en basutrustad Mercedes-Benz betingade 211 000. Men en basutrustad Mercedes var just basutrustad de här åren, inte ens centrallås var standard. Saaben däremot var fulladdad och om tysken skulle utrustas lika mycket bleve den 50 000 kronor dyrare än Trollhättans stolthet.

Vad läderklädseln till Mercedes kostade framgick inte men den i Saab gick på 8 700 kronor och var "hal och obekväm men doftade gott av ko" tyckte ViB:s skribent Marianne Sterner. Undrar vad Saab ansåg om ett sådant betyg?



Vi Bilägare 15/1988.

”Saab 9000, påbyggd med väldig bagagelåda, ska locka flera höjdare att åka Saab är meningen. De människor som har råd att hålla verkligt exklusiva bilar vill ha en konventionell bagagelucka. Det är känt”, skrev hon vidare.

Det var också sant. Ingen kunde väl tänka sig Mercedes-Benz 230 E lanserad som halvkombi, men halvkombi var just vad Saab 9000 varit vid debuten. Hellre konstig än konventionell, det var alltid Saabs mantra och sedan fick världen se ut som den ville.

Tag bara detta med namnet. Det hade ju funnits en CD-Saab tidigare, den långa 900-versionen som sålde i mass... knappt alls. Den måste ha setts som en riktig kuf i de diplomatbil- och privatchaufförskretsar som hägrat inför utvecklings- och marknadsavdelning. CD betyder Corps Diplomatique, men inte på Saab-språk 1988. Man förklarade frankt för alla medier att CD stod för ”Classic Design”. Där hör ni, diplomater.

Långa landsvägsetapper var bilarnas naturliga habitat. Saab var lite mer hårdfjädrad än Mercedes, vars W124-generation var osedvanligt lyckad från komfort- och fjädringssynpunkt. Där hängde Saab inte med, men när det gällde fart blev bilden den omvända. Turbofyran på 160 hk i Saab avfärdade enkelt den oladdade fyran på 132 hk i Mercedes. Nästan två sekunder skiljde i acceleration upp till 100 km/tim och i omkörningarna var skillnaden ännu tydligare: 90–110 km/tim på fyran tog 3,5 sekunder i Saab, men hela 7,3 sekunder i den letargiska Mercedes.

Högfartskörning ”på topp i Tyskland” beredde inga problem i någon av bilarna men långfärdsstöngen gick till Mercedes. Det gjorde också renligheten, en måhända ofta förbisedd synpunkt:

De yttre backspeglarna är ogenomskinliga, sidorutorna grårandiga och smutsvattnet som torkat i fartvinden gör även bakrutan svår att se igenom. Karossen från utsidan är ingen trevlig syn. Det verkar som om konstruktörerna helt enkelt glömt att se efter vad som sker med Saab CD i smutsigt väglag. Luftströmmarna verkar gå fel runt bilen. Mercedes’ formgivare har inte begått några sådana misstag. På den västtyska bilen håller sig både sidorutor och backspeglar rena och vad det betyder för körsäkerheten behöver väl knappast påpekas. Även karossens sidor håller sig renare och det kan vara nog så viktigt för en bil som används i representation.”

Totalt sett blev Saab ändå solklar vinnare efter tolv ronders kamp, 48 poäng mot 42. ”Som svensk Mercedes skäms inte 9000 CD för sig. Den krönta gripen på Saabs motorhuv är på väg att bli en verklig stjärna”, avrundade skribent Sterner.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



Mats har en riktig Saab-raritet: ”Frun ville ha automat och jag manuell”



Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats

16. Denn sällsynta Intermeccanica Italia från 1968

Lästid ca 3 minuter

Skrivet av Ben Branch 1 oktober 2019

Intermeccanica Italia är en anmärkningsvärd sportbil från 60-talet som designades och byggdes av ett litet team av amerikaner och italienare, allt under ledning av en ungersk-kanadensisk man som är större än livet vid namn Frank Reisner.



Historien om Italia börjar med en bil som hette Griffith GT som hade ett chassi designat av den tidigare BRM Formel 1-ingenjören John Crosthwaite med en kaross designad av Robert Cumberland och modifierad något av Franco Scaglione.

Jack Griffith från Long Island, New York finansierade projektet och Frank Reisner byggde bilarna i Italien på Intermeccanica. 14 exemplar av Griffith GT såldes innan företaget lades ner, det togs sedan över av Steve Wilder som kallade fordonet för Omega. 33 av dessa såldes innan Wilder fick samma finansieringsproblem som Griffith och lades ner.

Den största utmaningen var inte kundernas efterfrågan, folk älskade den eleganta italienskbyggda bilen med sin halsbrytande amerikanska V8. Frågan handlade om att finansiera en tillräckligt stor produktion för att göra bilen ekonomiskt lönsam.

Efter att Omega gick Griffiths väg insåg Frank Reisner att han behövde bygga bilen till 100% i Italien och sedan skicka den till USA. Han ägde redan ett företag som hette Intermeccanica som hade byggt bilar och prestandadelar i Italien sedan slutet av 1950-talet, så han hade en unik möjlighet att göra det.



Intermeccanica Italia

När Reisner hade lyckats få ett lån lanserade han **Intermeccanica Italia**, en modifierad version av de tidigare bilarna som byggdes i Italien med en amerikansk V8, växellåda och bakaxel, samt många andra delar för både deras låga kostnad och höga tillgänglighet.

Intressant nog var namnet på Italia ursprungligen "Torino", men Ford registrerade namnet Torino och därför ändrades namnet till Italia. Det John Crosthwaite-utvecklade chassit bestod av fyrkantiga rördelar som svetsades fast på Italias stålkaross till en enda enhet, vilket förbättrade styvheten. Kuggstångsstyrning monterades, liksom individuell framhjulsupphängning, och det finns en **Mustang-härledd** levande axel bak med spiralfjädrar och radiestänger.

Till skillnad från Italias andra italienska sportbilar med sina vackra men anmärkningsvärt komplexa motorer, använde Intermeccanica-bilen en enkel, pålitlig amerikansk V8 - nämligen Fords lilla block i antingen 302 eller 351 kubiktum. Storlekar.

Kombinationen av styling, prestanda och prisvärt underhåll ledde till att Italia blev en stor framgång, särskilt när det gäller en sportbil med låg volym. Intermeccanica byggde mellan 500 och 600 av dem mellan 1967 och 1974, och en ny modell kallad **Indra** som delade grunden med Italia släpptes 1971.





Intermeccanica skulle långsamt övergå till den lukrativa världen av replikatillverkning på 1970-talet och företaget är fortfarande verksamt idag och bygger några av de mest populära **Porsche 356 Speedster-kopiorna** i världen.

Vissa hoppas fortfarande att Intermeccanica en dag kommer att återuppliva Italia eftersom de verkligen har ingenjör- och tillverkningskapaciteten, men än så länge finns det inga tecken på det.

Intermeccanica Italia från 1968 visas här

Den Intermeccanica Italia från 1968 som du ser här är en tidig produktionsmodell, den är utrustad med 302 cu. Ford V8 med en Holley fyrcylindrig förgasare och en fyrväxlad manuell växellåda. Bilen visar bara 33 380 mil på vägmätaren, den är utrustad med en värmare/defroster, elfönsterhissar, en Ford AM/FM-radio, den har förstärkta justerbara säten och instrumentering av senare modell inklusive en varvräknare, en amperemeter och en oljetrycksmätare.

Bilen är klar i en slående ljusgul färg med en svart interiör, det finns en rullbåge som passar under den svarta fällbara suffletten och den har en färgkodad bakre stötfångare.

Om du vill läsa mer om den här bilen eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen på Worldwide Auctioneers](#). Den kommer att säljas utan reservation den 5 oktober.





17. Porsche 356 1953



Porsches uppgång från en liten sportbilstillverkare under efterkrigstiden till en dominerande kraft inom motorsporten var inget annat än meteorisk. I början av 1950-talet hade företaget etablerat sig som en tillverkare av lätta, precisionskonstruerade sportbilar med en omisskännlig identitet. Porsche 356, som introducerades 1948, var grunden för denna framgång – en smidig, vackert utformad maskin som kombinerade tysk ingenjörskonst med en intuitiv körupplevelse. 356:an, som till en början byggdes i blygsamma antal, blev snabbt erkänd bland både entusiaster och racerförare, och dess tävlingsstamtavla cementserades när en Gmünd-byggd 356 SL med aluminiumkaross säkrade Porsches förstaklassseger i Le Mans 24-timmars 1951.

1953 års modell markerade ett avgörande ögonblick i utvecklingen av 356 och medförde förbättringar som ytterligare förbättrade dess prestanda och användbarhet. Mest anmärkningsvärt är att 1953 var det första året som Porsche ersatte den delade vindrutan med en böjd vindruta i ett stycke, vilket gav bilen ett renare, modernare utseende. Mekaniskt sett förbättrade introduktionen av den synkroniserade växellådan av typ 519 körbarheten avsevärt, vilket möjliggjorde smidigare och mer exakta växlingar. Det var också året då Porsche för första gången applicerade sitt numera ikoniska emblem på ratten – en liten men betydelsefull detalj som symboliserade märkets växande självförtroende och prestige.

Med sin eleganta men ändå målmedvetna design, beprövade teknik och kontinuerliga förfining representerar 1953 års Porsche 356 Pre-A Coupé ett viktigt kapitel i märkets historia. Dessa tidiga 356-modeller exemplifierar renheten i Porsches designfilosofi och förkroppsligar den lätta konstruktionen, balanserade hanteringen och den diskreta sofistikeringen som skulle definiera varumärket för kommande generationer.



Enligt en kopia av Porsches byggblad färdigställdes denna Porsche 356 Pre-A, chassinummer 50279, på Porsches fabrik i Stuttgart den 10 mars 1953. Som den 179:e av bara 1 546 coupéer som byggdes det året, lämnade den fabriken färdig i den eleganta nyansen Azur Blau (Azure Blue) och var avsedd för den nordamerikanska marknaden. Det legendariska Max Hoffman Corp. i New York, Porsches exklusiva distributör i USA, skötte den första försäljningen och introducerade denna tidiga 356 för en växande grupp amerikanska sportbilsentusiaster.

Bilens kända historia börjar 1972, när den förvärvades från familjen Miranda i Petaluma, Kalifornien – entusiaster i sin egen rätt, med flera tidiga Porschar i sitt stall, inklusive en Cabriolet från 1955 och en Speedster från 1957. Efter att ha avnjutits på vägen i årtionden stoppades 356:an så småningom undan med avsikt att genomgå en omfattande restaurering. Den visionen förverkligades 2010 när ägaren – en noggrann ingenjör – påbörjade en fullständig restaurering med skruvar och mutter. Medan han personligen genomförde den känsliga processen med demontering och slutmontering, anförtroddes specialverkstäder restaureringen av nyckelkomponenter. År 2022 gick ägaren skilda vägar med 356:an, efter femtio års stadigt ägande. Coupén övergick sedan i händerna på sin senaste förvaltare, en annan hängiven Porsche-entusiast.

Bilens drivlina består av en 1600cc motor och transaxel från en Porsche 356A Coupé från 1957, ombyggd till fabrikksspecifikationer och passar perfekt till chassit. Växellådan fick en fullständig översyn av Pacific Throttle House i Seaside, Kalifornien, och nya komponenter monterades överallt, inklusive en oljekylare, koppling och ett nytt svänghjul. Bränslesystemet fick en omfattande renovering med ombyggda förgasare, en rekonditionerad bränsletank och nya bränsleledningar, medan styrboxen byggdes om och kompletterades med nya stötdämpare, dragstänger, hjullager och bromskomponenter.

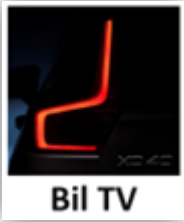


Karossen, stämplad med numret "79" på flera ställen, vilket bekräftar dess ursprungliga Reutter-karosseri, strippades till ren metall och lackerades professionellt i tidsenligt elfenben. Pulverlackerade fälgar i karossfärgen fulländar den tidstypiska looken, medan restaurerad krom, blanka detaljer och helt nya gummitätningar och packningar ger ett fabriksfräscht utseende. Elsystemen förnyades grundligt, inklusive ett nytt kablage, en ombyggd startmotor, generator och fördelare samt helt restaurerade Veigel-mätare med gröna bokstäver av North Hollywood Speedometer. Den tidstypiska Telefunken-radion på instrumentbrädan ger en autentisk touch.

Invändigt är cockpiten vackert färdigställd med professionellt trimmat italienskt Bordeaux-läder, kompletterat med färgmatchade tyska fyrkantsvävda mattor med räfflade gummimattor. Ett nytt innertak i tyg installerades, vilket bevarade den eleganta enkelheten i den ursprungliga designen. Framtill ger Marchal-körljusen en sportig touch till bilens diskreta närvaro. Nyligen utrustades Bent Window med nya riktiga 5:60-15 Firestone-däck.

Med sin utsökta restaurering, historia och ett halvt sekel av hängivet ägande är denna Porsche 356 Pre-A Coupé från 1953 en magnifik representation av Porsches tidigaste produktionsbilar. Denna sällsynta och vackert presenterade "böjda fönster" 356, som har bott i Kalifornien i hela sitt liv under större delen av sin existens, är ett bevis på den rena, avskalade estetiken och tekniska renheten som definierade Porsches arv från början.





Fredagsfilmen: TrafikMagasinet 1984, 40 årig ÖNSKEREPRIS,



FILM: <https://youtu.be/OWsay1sJlkc>

