



Opel 4/12 PS "Lövgrodan"

1. **Stora förändringen av Corvette efter protesterna**
2. **Stora förändringen av Corvette efter protesterna**
3. **Nya kinesiska elbilen från AUDI står redan i bilhallarna**
4. **Nu börjar Isuzus helt eldrivna pickup D-Max BEV tillverkas**
5. **Alfa Romeos suv håller inte måttet**
6. **Så här kommer nya Yugo att se ut**
7. **Chery ska utmana Toyota i Europa med liten elbil**
8. **Fälgar ska förbjudas**
9. **Krisläge i Europa när Kina satsar på bensinbilar**
10. **Från bilmässan i Kina**
11. **Sverige hade planer på radioaktivt körkort**
12. **Därför vägrar Scania att låta V8-motorn dö**
13. **Saab hade blivit ett svenskt Tesla**
14. **Alfa Romeo 8C 2300 Spider**
15. **Opel 4/12 PS "Lövgrodan"**
16. **Fredagsfilmen**



1. Svarar på era frågor om Volvo EX90

3 161 visningar 8 maj 2025

När jag hade Volvo EX90 var det många som ställde olika frågor om bilen. I denna video så försöker jag besvara dessa så gott det går. Videon är indelad i kapitel så du kan hoppa till den fråga som just du är intresserad av.



FILM: <https://youtu.be/R-AL8D61Dlw>

- | | |
|---|---|
| 00:00 - Inteo | 12:33 - Hur är sätena? |
| 00:40 - Reklam | 14:37 - Vad ligger förbrukningen på? |
| 01:00 - Intro fortsätter | 15:28 - Hur fungerar infotainmentsystemet? |
| 02:05 - Pris och förmånsvärde | 23:27 - Hur är Bowers & Wilkins ljudsystem? |
| 02:57 - Vad är bumpen på taket? | 30:43 - Hur fungerar ADAS-systemen? |
| 05:51 - Hur är nyckelsituationen? | 34:34 - Hur är EX90 att köra jämfört med Polestar 3? |
| 07:52 - Hur fungerar det med barnstol? | 39:08 - Hur känns EX90 i stadsmiljö? |
| 09:26 - Är EX90 en värdig ersättare till XC90? | 41:19 - Outro |
| 11:03 - Har EX90 ett 800V-system? | |

2. Stora förändringen av Corvette efter protesterna

Av Kevin Neemé 8 maj 2025, 11:03

Förändringen som fansen har väntat på. Corvettes insida görs om helt och får en ny futuristisk design. Så här ser nya Corvette ut.



Corvette får nu en rejäl uppfräschning på insidan. Till 2026 har Chevrolet tagit bort en av de mest omdiskuterade detaljerna i nuvarande modellen. Den långa raden med knappar längs mittkonsolen försvinner. I stället kommer en enklare och mer modern lösning.

Det nya inredningskonceptet gäller samtliga versioner i modellserien, oavsett om det handlar om den vanliga Stingray eller extremversionen ZR1 med över 1 000 hästkrafter. Bilen behåller sin tydligt förarfokuserade utformning, men upplägget är renare och betydligt mer samtida. Vissa fysiska reglage finns kvar, till exempel för körlägen och frontkameran. Men det är långt ifrån lika rörigt som tidigare och knapparna är betydligt färre.

En stor nyhet är att bilen nu har tre digitala skärmar. Förutom en ny instrumentbräda och en större infotainmentskärm, sitter det numera också en extra display till vänster om ratten. Den kan ställas in för att visa olika typer av data, som exempelvis batteristatus i elhybriden E-Ray eller information från bilens avancerade körsystem. Syftet är att föraren enklare ska kunna hålla koll utan att överbelasta huvuddelen av förardisplayen.

Huvudskärmen i mitten har dessutom fått Googles system inbyggt, vilket gör det möjligt att använda appar direkt i bilen. Bland funktionerna finns bland annat tillgång till webbläsare, videoströmning och enklare spel. Men spelen fungerar bara när bilen står still. Teknikpaketet i Corvetten har också uppdaterats med nya verktyg för den som gillar att mäta prestanda, som en G-kraftindikator och live-data om bilens vätsketemperaturer.



På utsidan märks också ett par uppdateringar. Bland annat nya färger och små detaljer som varierar beroende på modell. Ett nytt valbart tak, där du själv kan justera hur mycket ljus som släpps igenom, är ytterligare en funktion som ska ge bilen en mer futuristisk känsla.





Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

LÄS MER:



Därför måste 115 splitternya Chevrolet Corvette C8 skrotas



Ljudet som ger bilälskare gåshud – nya Corvette...



Hedin Bil tar över Corvette i flera länder: "Stolta"



Så snabb är Corvettes första hybrid – behåller 6,2-liters V8



Dolt budskap hittat i nya Corvette



Ny monster-Corvette med 1079 hk kör ifrån Ferrari



3. Nya kinesiska elbilen från AUDI står redan i bilhallarna

Posted by Kristofer Rask

maj 9, 2025

Förra månaden lanserade Audi sitt nya bilmärke AUDI som är framtaget speciellt för den kinesiska marknaden. Tanken är att lansera högteknologiska elbilar i snabb fart som tilltalar den kinesiska marknaden. Nu har den första modellen nått de kinesiska bilhallarna.



AUDI E5 Sportback.

AUDI E5 Sportback är utvecklad tillsammans med Audis partner SAIC Motor. Det samarbetet har resulterat i en fyradörrars fastback som mäter 4881 mm i längd, 1959 mm i bredd och 1478 mm på höjden.

I AUDI E5 Sportback är det fokus på avancerad teknik för komfort, säkerhet och körassists. Elbilen har progressiv fyrhjulstyrning i kombination med adaptiv luftfjädring och kontinuerlig dämpningskontroll för en mjukare och mer sofistikerad körupplevelse.

AUDI kommer att erbjuda elbilen både som bakhjulsdriven och fyrhjulsdriven med fyra olika motoreffekter, antingen 220, 300, 425 eller 579 kW. Den mest kraftfulla av dessa klarar 0 till 100 km/h på 3,4 sekunder.



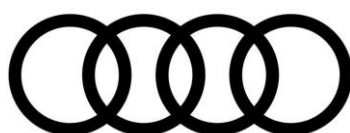
Den bygger på en 800-voltsplattform vilket ger snabb snabbladdning, och att ladda på med 37 nya mil ska ta 10 minuter.

– Kombinationen av nästa generations skärmt teknik och förstklassigt hantverk skapar en riktig wow-effekt, säger en försäljningschef på Audis flaggskeppsbutik i Shanghai till [Car News China](#).

Lanseringen av det nya märket går alltså undan, även om marknadsintroduktionen inte är planerad förrän till sommaren. Ytterligare två AUDI-elbilar kommer 2026 och 2027.



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





4. Nu börjar Isuzus helt eldrivna pickup D-Max BEV tillverkas

Bobby Green 2025-05-08 kl 13:40

Marknadens första eldrivna pickis med fyrhjulsdraft



FILM: https://youtu.be/GDBavI6H_0k

Nu har Isuzu dragit igång tillverkningen av den helt eldrivna versionen av pickusen D-Max. Detta ska vara marknadens första eldrivna pickup med fyrhjulsdraft. Den får dra upp till 3,5 ton, lasta upp till ett ton och har en markfrigång på 21 centimeter. Batteripacket är på 66,9 kWh och det ska fulladdat ge räckvidd på upp till 26,3 mil.

Försäljningen drar igång efter sommaren och de första bilarna kommer att levereras till Europa under årets tredje kvartal. Prislappen ligger på 659.000 kronor innan moms.

mynewsdesk.com



Bobby Green



Svenska priset för Isuzus eldrivna pickup klart
Börjar levereras i sommar



Isuzu visar bild på eldriven pickup
Börjar säljas i Sverige nästa år



Isuzu har restomoddat en gammal pickis
Draken lever igen

5. Polisens larm: Alfa Romeos suv håller inte måttet

Publicerad 2025-05-08 18:20 Text Erik Söderholm

Italienska polisen slår larm om att Alfa Romeo Tonale inte klarar av högfartsjakter eller körning på dåligt underlag. Anklagelserna tillbakavisas av biltillverkaren.



Alfa Romeos kompaktsuv Tonale har inte haft någon enkel resa. Under utvecklingen fick arbetet stoppas eftersom märkets nytilträdde chef **inte tyckte bilens drivlina höll måttet**.

Nu kommer nästa bakslag. Den italienska polisens fackförbund slår larm om att bilen har flera "kritiska problem" när det gäller köregenskaperna, framför allt i hög fart och på dåligt underlag – förhållanden som en polisbil måste klara av att hantera.

Italiens nationella polisorganisation Carabinieri reagerar starkt på att behöva använda en bil de inte upplever som säker.

– Vi kan inte acceptera att våra kollegor arbetar under potentiellt farliga förhållanden, säger Antonio Nicolosi, generalsekreterar i fackförbundet Unarma.

Alfa Romeo försvar bilens uppträdande i italienska tidningen **Quattroruote** och kontrar med hot om rättsliga följder för att försvara sitt varumärke.

"Våra bilar uppfyller de hårdaste säkerhetskraven och genomgår rigorösa utvärderingar av polismyndigheterna i de länder där de används", lyder biltillverkarens svar.



Erik Söderholm

Feber

6. Så här kommer nya Yugo att se ut

Bobby Green 2025-05-07 kl 17:20

Liten modell uppvisad



I februari fick vi reda på att den gamla jugoslaviska/serbiska biltillverkaren Zastava skulle återuppliva deras klassiska modell Yugo. Då fick vi även se lite skisser på hur en modern tolkning av denna skulle se ut. Nu har man bestämt designen och har visat upp en liten modell som visar hur den kommer att bli. I mina ögon ser det ut som något Dacia skulle kunna trycka ur sig. Den nya bilen ska erbjudas med bensinmotorer både med och utan turboladdning och den ska även komma i ett eldrivet utförande.

Förhoppningen är att man ska kunna dra igång tillverkningen någon gång 2027. Innan dess ska en färdig prototyp visas upp på Belgrade Expo samma år. [motor1.com](https://www.motor1.com)





FILM: <https://youtu.be/WmZE8iYKiz4>



Zastava Yugo kanske gör comebackHär är första skisserna

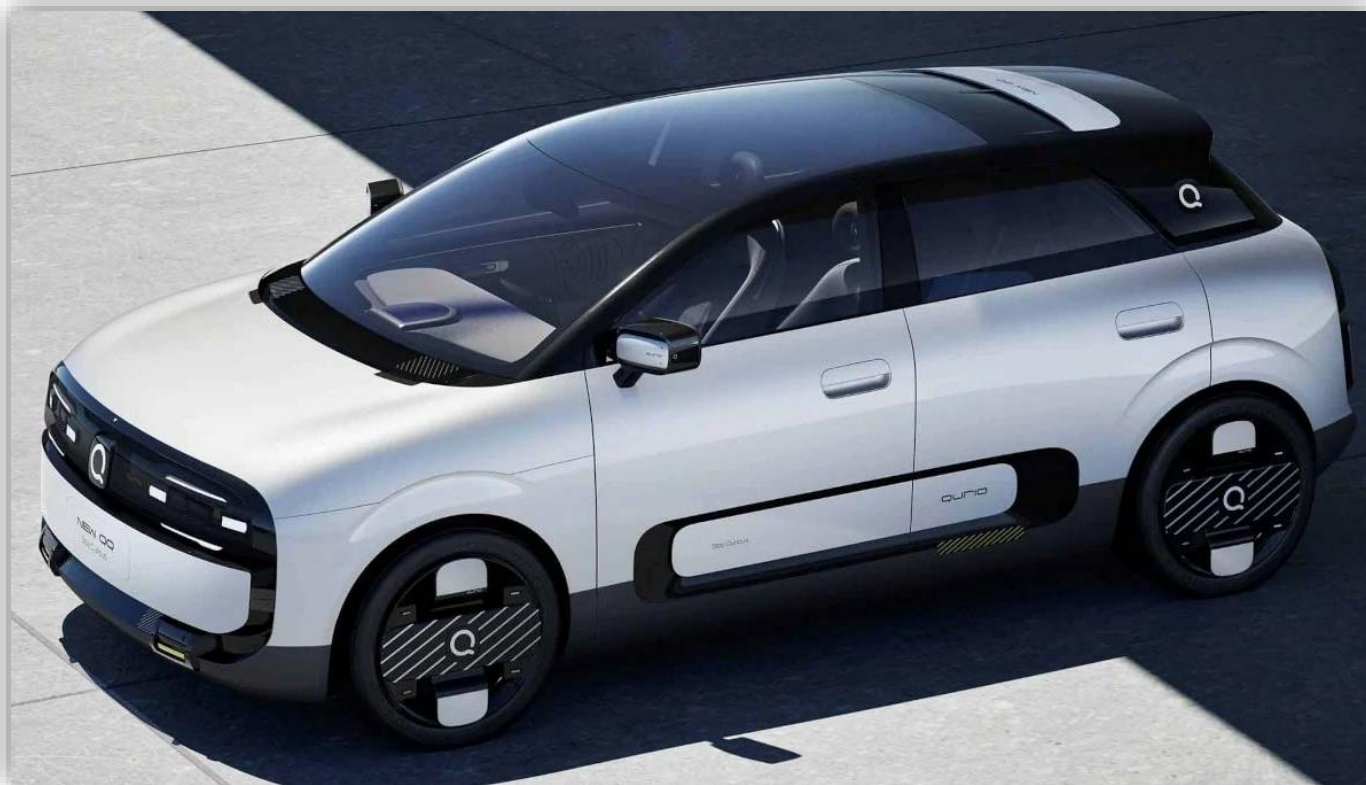




7. Chery ska utmana Toyota i Europa med liten elbil

Posted by Kristofer Rask maj 11, 2025

Den kinesiska biltillverkaren Chery rustar för en offensiv av elbilar i det mindre segmenten. Och då har man dessutom en tydlig vision om att göra det internationellt.



Konceptet Chery QQ.

Chery säger att man har identifierat en tydlig affärsmöjlighet.

De säger att småbilar i A- och B-segmenten står för hela 40 procent av den globala försäljningen. Som ett exempel nämner man Toyota där 37 procent av volymen utgörs av småbilar. Hos Hyundai är andelen så hög som 63 procent.

Där ligger Chery idag bara på 10 procent och man beskriver det hela som ”en stor outnyttjad potential”.

Planen är nu att lansera tio nya modeller fördelade över de fyra varumärkena Chery, Omoda, Jaecoo och Lepas. Det handlar om främst elbilar i storleken 3,8 till 4,2 meter i längd.

Som en demonstration av detta visade man på motormässan i Shanghai upp det nya konceptet QQ. En liten elbil som med en modern futuristisk design ska locka till sig yngre köpare tillsammans med andra uppstickare som [europaaktuella Firefly EV](#).

Det internationella fokuset inom Chery-koncernen är idag stort. Redan idag säljer man bilar med märkena Omoda och Jaecoo i Europa. Och nyligen lanserade man Lepas i Storbritannien.



Konceptet Chery QQ.

Chery bygger dessutom en fabriken i Barcelona och har ytterligare en fabriksetablering på gång i Turkiet.

Även om man primärt ska fokusera på elbilar, så väntas man också lansera ett bredare utbud av bensin- och hybridbilar för att ytterligare ta marknadsandelar. Exakt när den första kompakta elbilen lanseras i Europa framkom dock aldrig av presentationen.



Interiören i Konceptet Chery QQ.

8. Nya regler i Sverige: Fälgar ska förbjudas

Av Andreas Jemn 7 maj 2025, 22:23

Transportstyrelsen är på väg att införa fälgförbud. Ny utredning kommer att reglera vilka fälgar vi får sätta på bilen. – Ja, vi utreder möjligheten om krav när det kommer till fälgar, säger Kjell Olof Matsson, utredare på Transportstyrelsen.



Däckbranschen har länge fört fram frågan om regler kring fälgar. Nu verkar det vara på väg att genomföras. Transportstyrelsen arbetar med ett EU-direktiv som säger att alla nya bilar som typgodkänns också ska ha godkända fälgar. Initiativet får stöd av en erfaren däckexpert.

– I Sverige har vi mängder av regler och lagar kring däck, men inga om fälgar, säger däck-experten Lasse Dahlqvist.

Bilägare får inte köra med vilka däck som helst. Men när det kommer till fälgar kan man göra som man vill. I alla fall fram till nu. Om EU och Transportstyrelsen får bestämma kommer det snart att bli ändring på detta.

– Som de är i dag kan vem som helst ställa sig och svarva eller svetsa en fälg, det kan bli riktigt galet, säger Lasse Dahlqvist.

– Vi arbetar med en EU-förordning som handlar om typgodkännande av bilar. Det är flera delar, men en handlar om fälgar

Däckbranschen menar att det är hög tid med regelverk.

– Risken är att fälgarna spricker och ekrarna går av. Jag har otaliga exempel på sprickbildning i lättmetallfälgar, säger Lasse Dahlqvist.

Inom en snar framtid måste alla fälgar vara typgodkända.



Snart är det inte fritt fram att sätta vilka fälgar man vill på bilen.

– Transportstyrelsen arbetar med att ändra föreskrifterna för krav på fordonsbeskaffenhet och utrustning. En del av dem handlar om fälgar som inte kommer från fordonstillverkare. Enligt EU:s förordning ska det regleras så att alla fälgar måste vara typgodkända, säger Kjell Olof Matsson, utredare på Transportstyrelsen.

Myndigheten har bett branschens olika hörn om hjälp. Nu ska de träffas för att diskutera hur regelverket kan utformas.

– Transportstyrelsen har bett oss inom branschen att komma fram med något förslag och vi ska träffas i morgon. Det är tacksamt att de vill ha våra synpunkter, säger Lasse Dahlqvist.

Däremot drabbar förbudet bara nya bilar.

– Det kan vara värt att notera att nya krav inte införs retroaktivt. Nya krav som införs kommer att gälla fordon som tas i bruk första gången från ett visst framtida datum, säger Kjell Olof Matsson.

LÄS MER:

- [Nya regler i besiktningen – slår till mot nytt problem](#)
- [EU: Syn- och hälsokontroll för att förnya körkort](#)
- [Kravet: Stoppa nya kryphålet i besiktningen](#)
- [Nya regler för studentflak i år – här är det som gäller](#)
- [Nya hårdare krav för äldre bilar i besiktningen](#)
- [Körförbud för 100 000-tals bilar – nu ändras regler](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

9. Krisläge i Europa när Kina satsar på bensinbilar

Publicerad 2025-05-08 11:13 (uppdaterad 2025-05-08 12:41) Text Erik Söderholm

EU:s satsning på att straffa kinesiska elbilstillverkare har slagit tillbaka. Nu rundar de reglerna – och kommer undan strafftullarna. ”Det kan bli ett mycket allvarligare problem än man först trodde”, säger en analytiker till Vi Bilägare.



EU har infört hårda strafftullar på **elbilar från Kina**. Anledningen är att de anklagas för att få stöd från den kinesiska staten, och att det snedvrider konkurrensen.

Men nu har de kinesiska märkena anpassat sig genom att **börja sälja hybridbilar i stället**. Modeller med förbränningsmotor omfattas nämligen inte av strafftullarna.

I stället för att värna om bilindustrin innebär alltså tullarna att det rullar ut fler Kinabilar med högre utsläpp på europeiska vägar.

Att de kinesiska märkena nu lanserar bilar med bensinmotor slår mot europeiska biltillverkare ”precis där det gör som mest ont”, enligt analytikern Matthias Schmidt.

– Det påverkar deras förbränningsbilar med högre vinstmarginal som är deras viktigaste modeller. Det är också de modellerna som ska ge intäkter till att ställa om till renare elbilar framöver, säger han i en kommentar till Vi Bilägare.

Om Kina dessutom inför egna strafftullar på europeiska bilar med förbränningsmotorer innebär det en ”dubbelsmocka” för biltillverkarna.

Under första kvartalet har Fiat – som befinner sig i krisläge och **inte byggt så få bilar sedan 1950-talet** – en marknadsandel på 2,5 procent i Västeuropa, enligt Matthias Schmidts siffror. MG, som bygger sina bilar i Kina, flåsar i nacken med 2,4 procents marknadsandel. Det skiljer bara knappt 4 400 bilar.

– Det här kan bli ett mycket allvarligare problem för biltillverkarna än vad man först trodde, säger Matthias Schmidt.



*MG var i princip ett elbilmärke när det lanserades i Europa.
Nu står bilar med bensinmotorer för fyra av fem nyregistrerade MG-bilar i Västeuropa.*

"En fasad"

Totalt sett hade kinesiska biltillverkare för första gången någonsin en marknadsandel på över fem procent i Europa under mars månad, enligt hans siffror. Det är framför allt i pris-känsliga länder som Italien och Spanien de lockar köpare.

De kinesiska tillverkarna lanserade sig som teknikdrivna och utmanande, men nu fokuserar de alltså på traditionella bensinbilar. Det beskriver Matthias Schmidt som en "fasad".

– EU har varit så oroliga över elbilsomställningen att de helt har försummat den här förbränningsatsningen från Kina. Och det finns ingen undre prisgräns i sikte ännu.



Både BYD, Chery och SAIC (som äger MG) har ökat försäljningen av laddhybrider rejält i år.

Mer från Vi Bilägare:



Så kan kinesiska biltillverkarna runda strafftullarna



Kinas motdrag: Strafftullar på förbränningsmotorer



Draget mot strafftullarna: Nya fabriker

Feber

10. ALLT från bilmässan i Kina! Del 4: Toyota, Lexus

Roger fortsätter vandra runt och imponeras av Toyotas nya elbilar.



FILM: <https://youtu.be/L96Cl6vwW2A>

ALLT från bilmässan i Kina! Del 5: Mazda, BMW



FILM: <https://youtu.be/27WkkVbeeNY>

11. Sverige hade planer på radioaktivt körkort

Publicerad 2025-05-11 6:30 Text Calle Carlquist

En radioaktiv isotop skulle stoppa körkortsförfalskare på 1970-talet – men idén blev inte verklighet.



De 3,3 miljoner körkort som fanns i Sverige i början av 1970-talet skulle bytas till en förfalskningssäker modell och till en kostnad av 16 miljoner kronor.

Ett envist rykte menade att de nya korten var radioaktiva men det stämde inte, även om tankarna fanns. I Statens Offentliga Utredningar 1970:26 uttrycks följande:

”Kopian föreslås bli framställd på ett papper som är försett med speciell vattenstämpel. På båda sidor av kopian bör tryckas ett sedelmönster i tre färger, varefter kortet lackas på framsidan och anbringas på en plastfolie. I kortet skall också fluorescerande pigment inläggas som lyser vid bestrålning med ultraviolett ljus.”

”Inom arbetsgruppen har även diskuterats om kortet bör förses med ytterligare en säkring bestående av en radioaktiv isotop som kan avläsas i ett speciellt kontrollinstrument. Radioaktiviteten, vars varaktighet kan bestämmas till önskat antal år, är enligt uppgift helt ofarlig. Inom arbetsgruppen har olika meningar rått beträffande värdet av en sådan isotop. Arbetsgruppen har därför inte avgett något förslag i detta hänseende.”

Om man googlar på ”körkort och radioaktivitet” kan man hitta en förklarande text från en tjänsteman på SSI, Statens Strålskyddsinstitut, som också vederlägger radioaktiviteten.

Att det nya körkortet kom i en plastficka som skulle skydda mot radioaktivitet blev snabbt ”en sanning på sta’n” men inte mer.

12. Därför vägrar Scania att låta V8-motorn dö

Av William Karlsson 9 maj 2025, 21:03

Alla lastbilstillverkare har låtit sina V8-motorer gå i graven. Alla utom en – Scania. Här är svaret på varför.



En gång i tiden var V8-motorn kung på vägarna i lastbilar som var byggda med en enorm kraft och hög uthållighet. Det spelade ingen roll om det var en amerikansk klassiker eller en europeisk arbetshäst; de flesta lastbilar hade en V8-motor som symboliserade en överträffad kraft. Men mycket har ändrats de senaste åren, och idag är V8-motorn nästan utdöd inom lastbilsbranschen. Det finns dock ett undantag, nämligen Scania.

Idag har de flesta lastbilstillverkare valt att använda raka sexor i stället för den klassiska V8:an. Många valde att göra detta på grund av V8:ans problem med förbrukningen. Motorns enorma kraft gör att den är mycket törstigare än andra alternativ, och när bränslepriserna började stiga mer och mer tvingades flera att leta efter andra lösningar.

Många företag som använde V8-motorer fick även stora problem med att lyckas uppnå de nya miljökraven som började gälla i både USA och Europa. De flesta valde att införa den mindre raksexan istället för att investera i nya, dyra tekniska lösningar som hade gjort att V8:an fortfarande kunde användas. Men Scania har valt en helt annan väg.

Scania valde att behålla V8:an som ett taktiskt drag där de fortfarande såg en stor potential i motorn. De investerade därför massor av pengar i utvecklingen av sina V8-motorer så att de blev mer effektiva och miljövänliga. Ett exempel på denna lyckade strategi är företagets senaste V8-motor på 770 hästar, som har en otrolig kraft samtidigt som den uppfyller alla de nya, strängare miljökraven.



FILM: <https://youtu.be/v1aCmkCiaSM>

Genom att Scania valde att inte ge upp på V8-motorn blev de ett annorlunda alternativ för många, och idag är företaget välkänt för att erbjuda lastbilar med en enorm kraft som också är lätta att köra. Samtidigt är framtiden mer oviss än på länge. Även om Scantias V8-motorer uppnår dagens stränga utsläppsregler är det svårt att veta om de även kommer att kunna göra det framöver.

I USA har en Scania-lastbil gjort stor succé och hyllats av flera amerikanska truckers. Många blir imponerade av den svenska lastbilens interiör och otroliga kraft, som de inte är vana vid. [För att läsa mer om detta kan du göra det här.](#)

LÄS MER:

- [Svensk jätteorder på Scantias ellastbil: "Jätteroligt"](#)
- [Scantias historiska rekord – tjänar 3,7 milj i timmen](#)
- [Motvind för Scania – ras i försäljning](#)
- [Scantias otroliga milstolpe: 100 000 fordon på ett år](#)
- [BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige](#)
- [Succé för Scania – historisk dominans i Sverige](#)



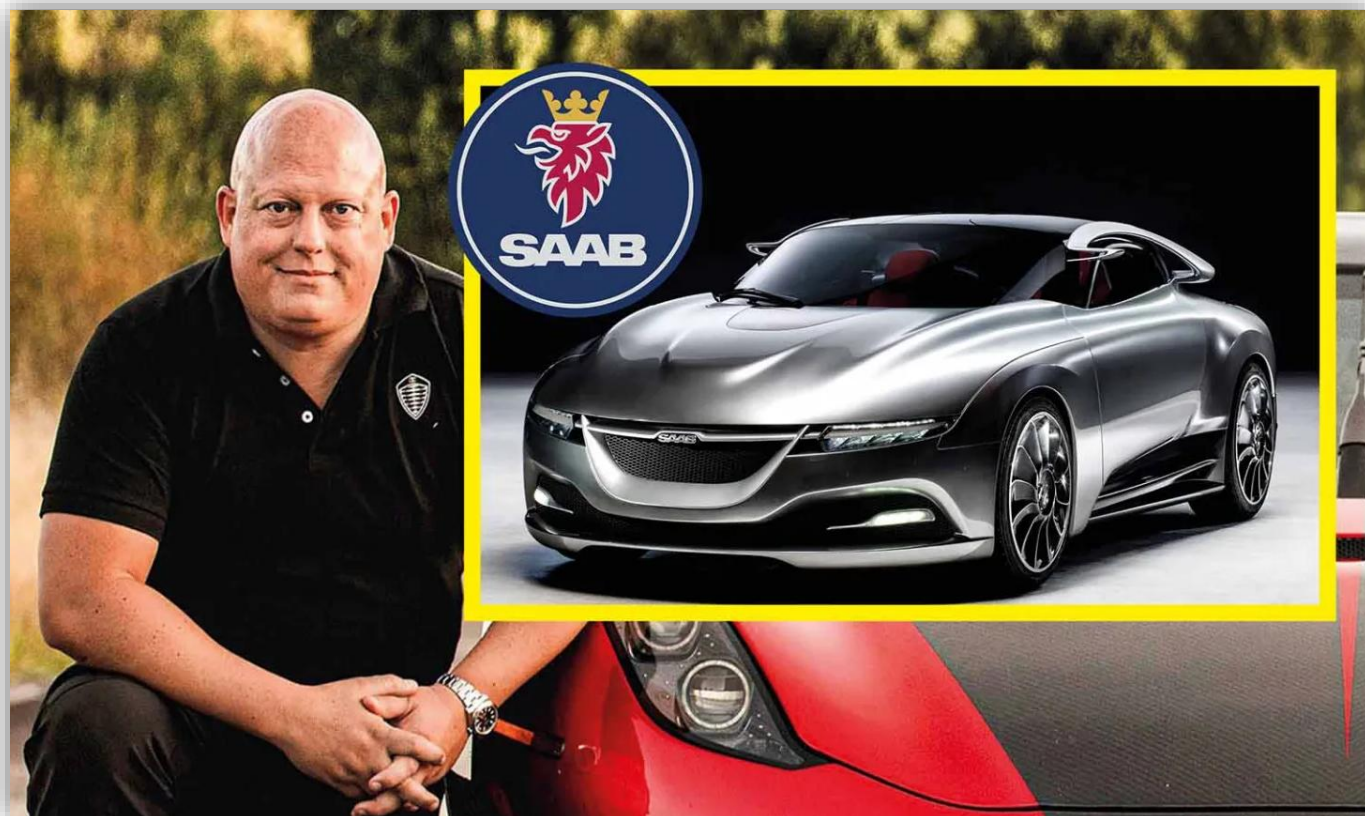
William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

13. Koenigsegg: "Saab hade blivit ett svenskt Tesla"

Av Kevin Neemé 9 maj 2025, 17:02

Superbilmärket Koenigsegg är Christian Von Koenigsegg livsprojekt. Men det inte många vet är att han var nära på att ta över Saab – något som han än idag grubblar över. – Förutsättningarna var hundra gånger bättre än vad Tesla hade, säger Von Koenigsegg.



Christian von Koenigsegg var 22 år när han bestämde sig för att bygga sin egen sportbil. Allt började i liten skala. Med en idé, ett litet garage och en envis övertygelse. Men det som få visste var hur mycket han riskerade i starten. Hela familjen var med på resan, vare sig de ville eller inte.

– Jag sa till min pappa att jag inte tyckte han skulle stoppa in mer pengar, för vi visste inte hur det här skulle gå, säger han i [Söndagsintervjun i P1](#).

Men pappan, entreprenör även han, svarade: "Nu har vi gått så här långt, nu kör vi det här i mål." Det dröjde åtta år innan den första bilen kunde säljas. Under tiden levde Christian på sin dröm och på sömnen i verkstaden. Det var sju dagar i veckan, dygnet runt. En brinnande övertygelse om att vem som helst kan lyckas, bara man försöker och får lite hjälp.

Men precis när det började lossna hände det otänkbara. Fabriken i Ängelholm, en gammal charmig bilhall med halmtak och marmorgolv, brann ner. Allt verkade förlorat. Men brandkår och personal lyckades rädda stora delar av produktionen.

– Kommunalrådet dök upp mitt i branden och sa: "Ni får inte ge upp. Vi fixar ett tak över huvudet, berättar Christian.



Koenigsegg öppnade sin nya fabrik i Ängelholm 2023. De har snart över 1000 anställda, men Christian von Koenigsegg vil inte gå över den gränsen.

Det blev gamla F10-området, och tillgången till militärens gamla hangarer blev början på Koenigseggs unika koppling till flyghistoria – **en viktig del av företagets identitet än idag**. Historien om Koenigsegg handlar om envishet, tur i oturen och att våga trotsa alla odds.

Men kanske den mest oväntade vändningen i Christians karriär kom 2009, då han plötsligt befann sig i centrum av ett uppmärksammat försök att ta över Saab.

– Jag har alltid älskat Saab. De gjorde unika bilar, gick sin egen väg och hade en koppling till flygplan.

Till en början ville han inte ha något med affären att göra. Massproduktion var det sista han hade tänkt sig. Men efter påtryckningar från olika håll – inklusive ingenjörer på Saab – åkte han till Trollhättan och fick en personlig visning av hela verksamheten. Det blev ett uppvaknande.

– Jag förstod att massproduktion inte var problemet. Det kan Saab. Det de behövde var nytändning, innovation och entreprenörskap. Och där kunde jag bidra, säger Von Koenigsegg.

Tillsammans med några investerare försökte Koenigsegg Group köpa Saab. Affären var så nära att gå igenom att det rullades ut röda mattan för dem. Men till slut föll allt på finansieringen. Christian ser det fortfarande som ett av de största missade tillfällena i svensk bilhistoria. De hade kunnat vara lika stora som Tesla, tror han.

– Saab, med min erfarenhet och en stark grupp omkring mig. Med en befintlig fabrik som kunde få stöd. Med massor av personal som kunde mycket. Med många ingenjörer som hade stor kompetens. Förutsättningarna var hundra gånger bättre än vad Tesla hade. Så varför inte? Det hade säkert varit en lång och tuff resa. Men på ett rent fundamentalt plan ser jag ingen anledning till varför det inte hade kunnat bli så under vår eller min vägledning. Ett svenskt Tesla.



*Koenigsegg använder F10:s gamla rullbanor för tester av sina hyperbilar
– spökskvadronen lever vidare.*

Men affären gick inte igenom och idag har Saabs biltillverkning gått i graven.

– Vi hade mycket bättre förutsättningar än de hade. Men jag bestämde inte allt. Jag fick anpassa mig. Det blev som det blev. Det var väldigt tufft. Det var väldigt dyrt. Det kostade en massa pengar. Men det var en otroligt spännande erfarenhet som jag idag inte skulle vilja vara utan.

I dag är Koenigsegg en av världens mest respekterade sportbilstillverkare, med ett värde på miljarder. Men i ett hörn av kontoret ligger fortfarande en Saab-broschyr kvar. En påminnelse om vad som kunde ha varit. Och kanske också om varför det blev som det blev.

LÄS MER:

- [Så gick det för Koenigsegg i entreprenörs-VM inatt](#)
- [Koenigsegg får prestigepris: "Gör det omöjliga möjligt"](#)
- [Koenigseggs nya satsning – startar Sveriges största vingård](#)
- [Koenigsegg avslöjar: Så blir vår nya elbil](#)
- [Koenigsegg: Därför vägrar vi att bygga elbilar](#)
- [Koenigsegg öppnar för börsnotering: "Inte omöjligt"](#)



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

14. Alfa Romeo 8C 2300 Spider 1932

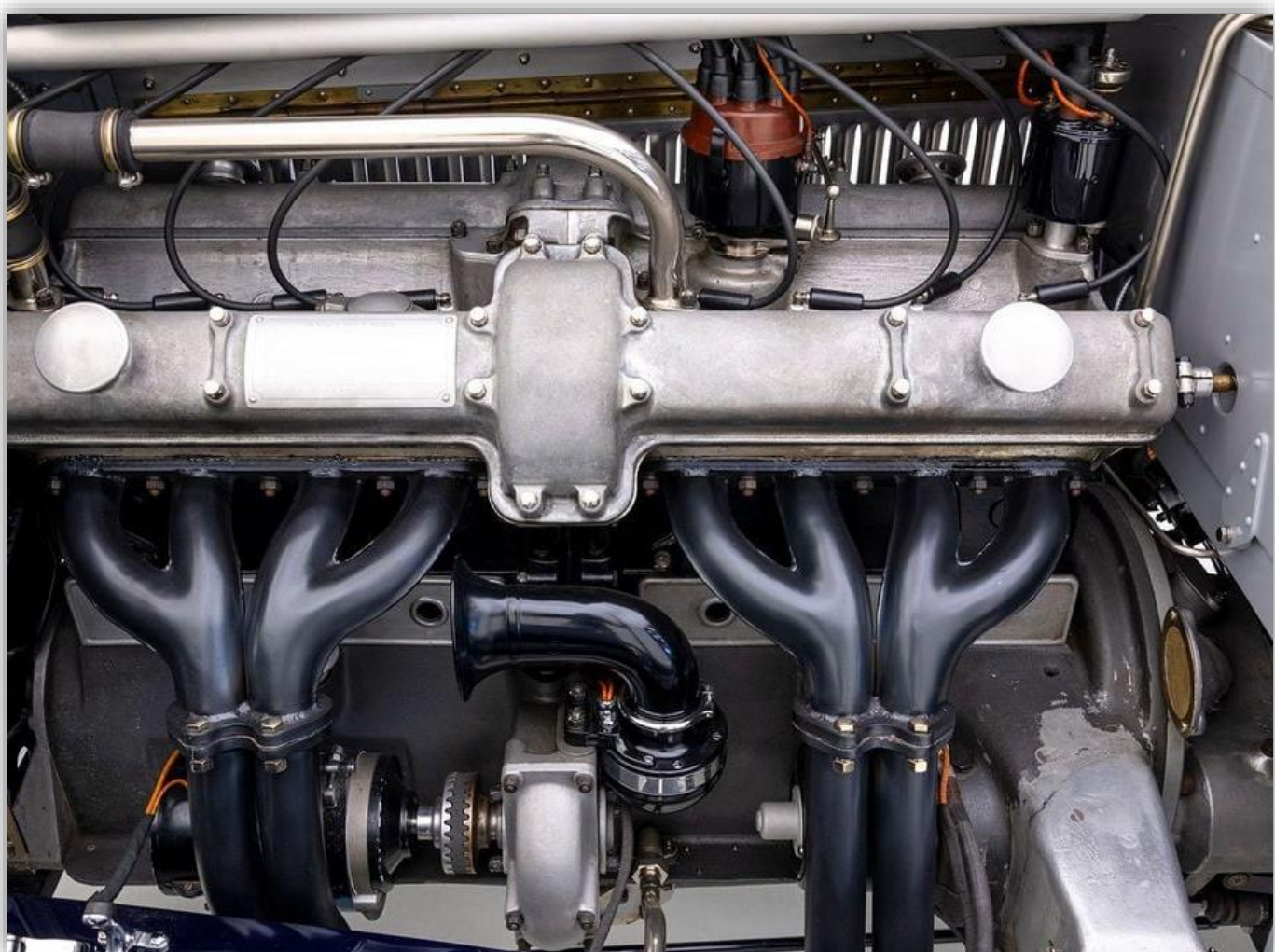


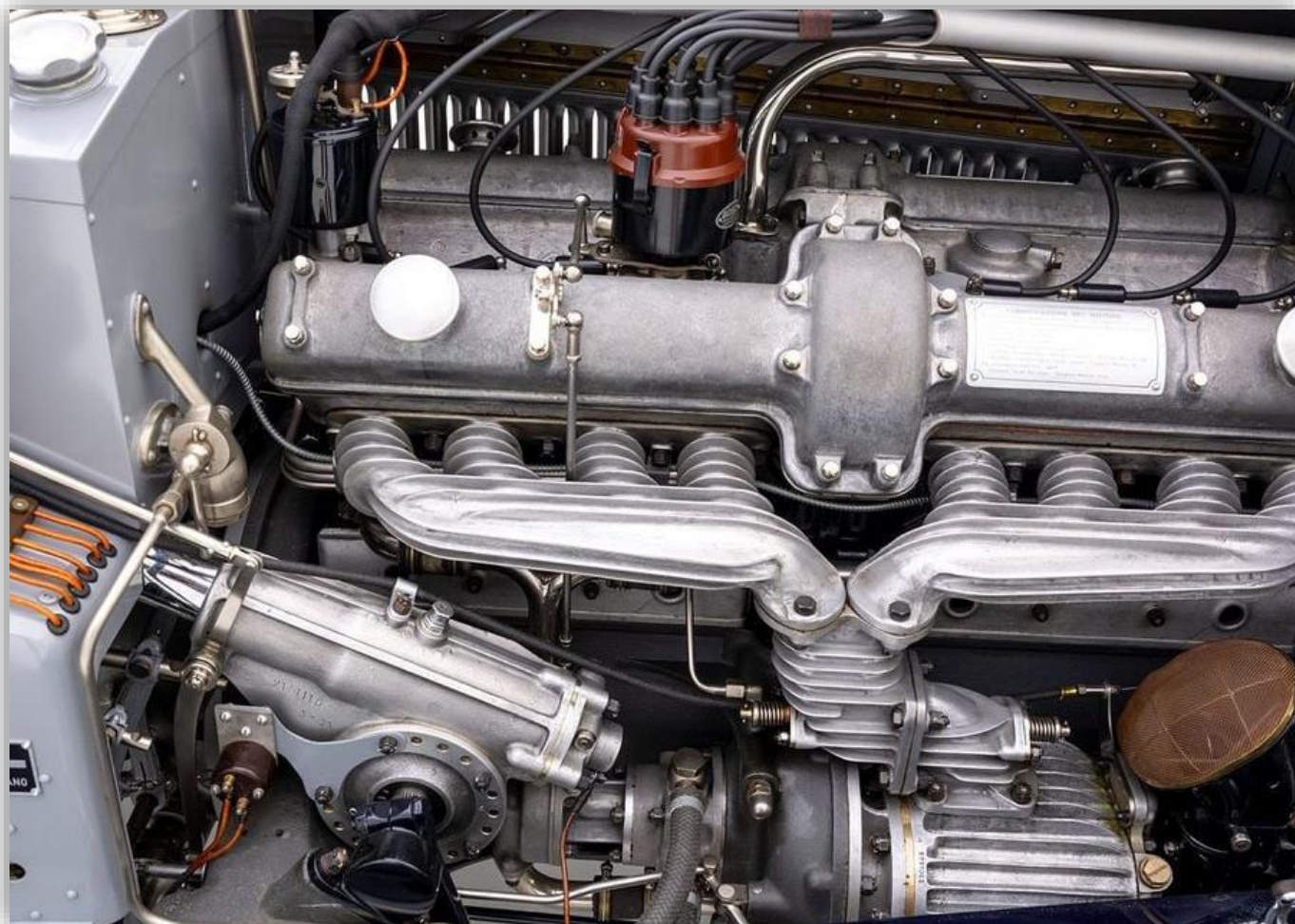
Monza och Milano, Brescia och Rom, Nuvolari och Campari; även om dessa namn kan framkalla bilder av norditalienska städer eller till och med en italiensk aperitif, ligger deras betydelse för våra syften någon annanstans. De är alla kopplade till en legendarisk maskin från Milano som har cementerat sin plats i bilhistorien.





Coppa 1000 Miglia, mer känd som Mille Miglia, höll sin första tävling 1927, och under de första fyra åren vann Alfa Romeo tre av de fyra versionerna. De små kompressormatade 6C-planen med slagvolym dominerade vägarna mellan Brescia och Rom varje vår. 1931 års upplaga såg en ny konkurrent, en 7-liters kompressormatad Mercedes-Benz SSKL, som vann loppet direkt. Alfa Romeo kände pressen att utmärka sig till en ny nivå av 8-cylindriga bilar och därmed föddes 8C 2300.





Alfa Romeo 8C var en superbil på sin tid. Den Vittorio Jano-designade 8-cylindriga motorn var ett mästerverk av ingenjörskonst med sina dubbla överliggande kamaxlar och växel-drivna kompressor. 8C i sina många versioner dominerade både ensitsiga bilar och sportbilstävlingar och utvecklades till några av de bästa vägmaskinerna på den tiden och blev den allra första vinnaren av Grand Prix World Championship. Tävlings säsongen 1932 var särskilt framgångsrik för 2300 då den vann Le Mans, Spa 24, Targa Florio och Mille Miglia. Under sin racinghistoria har 2300 satt ett rekord som kan jämföras med Ettore Bugattis dominanta Type 35.

Enligt Simon Moores *The Legendary 2.3* byggdes chassit 221127 ursprungligen som en Letourner & Marchand coupé. Även om mycket av dess tidiga historia fortfarande är höljt i dunkel, är det känt att bilen var inblandad i en olycka 1934, vilket fick ägaren att byta ut den mot en Bentley. Efter kriget ska 8C ha dykt upp igen i Bolsover, England, med motorn borttagen från chassit för ombyggnad. Men både motor och chassi försvann snart.

Snabbspola fram till 2000-talet när delar från 221127:s chassi upptäcktes och skickades till det vördade Auto Restorations Ltd. i Christchurch, Nya Zeeland för att användas vid byggandet av en ny bil. Chassinumret tillskrivs en skylt på det högra bakre hundbenet på nykonstruerade chassiskenor. Hjärtat i bilen, Vittorio Janos åttacylindriga mästerverk med dubbla kammar, var verkligen ett passionsprojekt. År av sökande, köp och handel tills tillräckligt med komponenter samlades ihop för att skapa ett 8C-kraftverk som slutligen slutfördes av Jim Stokes Workshop i Waterlooville, England. En vevhus i magnesium med 2,6 tävlings-specifikation med monteringsnummer 88 användes vid konstruktionen bland flera andra äkta 8C-komponenter. Ett fullständigt tillägg och en uppdelning av motorbygget kommer att finnas tillgängligt för visning på begäran.



I Nya Zeeland utrustades det rullande chassit med motorn, en original motorhuv, 6C 1750 växellåda, original styrbox, en 8C bakaxel och en original grill. När bilen lämnade Auto Restorations var den färdigställd enligt samma specifikationer som en Corto (kort chassi) 8C 2300, vilket lämnade verkstaden i samma skick som 8C en gång lämnade Alfa Romeo-fabriken innan de fick karosseri.

Karossen som bilen bär idag, utformad som en Zagato Spider, tillverkades med hjälp av mått och konstruktionstekniker från 8C 2111034, en bil som tävlade i tre Mille Miglia-lopp. Karossen färdigställdes av Gary Yates i England, som konstruerade fotstegen, vingarna, frontspoilern, kylarramen, ventilen och karossen. När karosseriet var klart skötte DL George Coachworks elarbetet, lätta mekaniska uppgifter, lackering och slutmontering. Bilen lackerades i en fantastisk marinblå färg och inredningen färdigställdes av Brightworks.

När man sitter i förarsätet möts man omedelbart av korrekta Jaeger-mätare och en justeringsratt för Siata-dämpare. Gated shifter lägger till en distinkt italiensk stil och har etsade romerska siffror för att indikera växlingsmönstret. Gary Maucher Auto Upholstery fullbordade det vinröda sätet som komplimangerar exteriören på ett fantastiskt sätt. Dessutom, medan bilen färdigställdes på DL George Coachworks, fick den tidigare ägaren ett original 8C-ryggstöd som kommer att följa med bilen på försäljningen och som också är lackerat i samma vinröda färg!



15. Opel 4/12 PS "Lövgrodan"

Av: Roland Hildebrandt

Publicerad av Brian Potter 5 maj 2024 kl. 09:36 ET

För 100 år sedan var Opel Laubfrosch ett slags tidig medelklassbil. Vi tar en tillbakablick



Fyra-tolv? Inte ens Opel-fans kommer att förstå det. Den lilla klassikern är mer känd under det populära namnet "Laubfrosch" (Trädgroda) på grund av sin gröna färg. Opel introducerade massproduktion med löpande band-teknik för 100 år sedan. Den första bilen som rullade av bandet i Tyskland 1924 är Opel 4/12 PS, som alltid är grönlackerad. Siffrorna anger för övrigt de nominella hästkrafterna (4) och de faktiska hästkrafterna (ursprungligen 12). Med den nya modellen revolutionerar Opel bilindustrin i Tyskland.

Opel 4/12 PS bröt mot konventionerna redan från början 1924. Istället för att vara stor och svart som de flesta modeller var det ett litet, robust fordon i grönt – vilket snabbt gav det smeknamnet "Trädgrodan". Den hade många innovationer att erbjuda, bland annat en fyrcylindrig blockmotor med direktflänsmonterad växellåda, avtagbara cylinderkåpor, smörjning av oljepumpen, flerskivig koppling i stål, justerbar vindruta och skivhjul i stål.

Liksom hjulen är fordonsramen också gjord av pressat stål; Resten av kroppen är gjord av stål och trä. Den fyrcylindriga enlitersmotorn på en liter accelererar den lilla bilen till en topphastighet på 60 km/h och uppnår imponerande 50 km/h på tredje växeln. Växelspaken på den högerstyrda bilen är inte längre monterad på utsidan, utan är - mycket modern för sin tid - lätt att komma åt i mitten av fordonet. Laubfrosch, som till en början erbjöds som tvåsitsig och senare som en förlängd tresitsig, är 3,20 meter lång, 1,35 meter bred och 1,65 meter hög, har en fällbar topp som väderskydd och till och med en bagagelucka integrerad bakom sittbänken i den spetsiga bakdelen.



Det fanns dock kontroverser om grodan: **Citroën** såg den som ett plagiat av sina egna 5CV. I stämningar som inletts vid den tiden avvisades kravet av domstolarna på grund av flera skillnader i fordonsdetaljer. Sex år efter första världskrigets slut hade fransmännen dessutom inte mycket att säga till om i de tyska domstolarna. Dessutom hade Frankrike fortfarande ockuperat stora delar av Rhen och Ruhrområdet 1924, vilket ledde till massiva konflikter.

Den mest iögonfallande yttre förändringen var dock den gröna lacken - Citroën målade bilen citrongul. Under 1924 och 1925 såldes fyra gånger så många Opel 4 hk i Tyskland som Citroën C-modellerna. Tillverkningen av Citroën 5CV lades ner i början av 1926.

Opel själva uttryckte det så här: "Framgången för den första massproducerade bilen i Tyskland kunde inte förutses när bröderna Opel 1923 - mitt under inflationsperioden - bestämde sig för att tillverka en bil med helt nya tillverkningsmetoder och på så sätt revolutionera den tyska bilproduktionen. Strax dessförinnan hade Fritz von Opel rest till USA för att titta närmare på löpande band-teknik och användningen av moderna verktygsmaskiner. han hämtade ytterligare inspiration från Frankrike."

Bröderna Opel investerar den enorma summan på cirka en miljon guldmark för att modernisera fabriken och ställa om från individuell produktion till löpande band-produktion. Den första monteringslinjen är 45 meter lång - inte mycket, men den revolutionerar produktionen. Transportkedjorna som snart går genom fabriken är också nya.

Med dem var de dagar då arbetare var tvungna att hämta sitt material för hand eller med en vagn ett minne blott. Vevhus, kamaxlar och cylinderblock transporteras nu på transportband. Fabriken hjärta, det löpande bandet, växte också stadigt: 1928 sträckte sig produktionen vid monteringsbandet vid fabriken i Rüsselsheim redan över en sträcka på cirka två kilometer.





Produktionen på monteringslinjen minskar produktionstiderna till ett minimum. Medan Fritz von Opel hoppades på en daglig produktion på 25 fordon våren 1924, var det redan 100 bilar i slutet av året, och bara några månader senare kom 125 Leaf Frog från produktionslinjerna varje dag. En dubbel fördel för kunderna: Tack vare sjunkande produktionskostnader till följd av det ökande antalet enheter fortsätter det förmånliga självkostnadspriset för Opel 4 PS att sjunka och tillverkaren kan samtidigt möta den ständigt växande efterfrågan.

"Bilen för alla", som Opel annonserade vid den tiden, kostade 4 500 Rentenmark i början av produktionen - inte mycket jämfört med andra bilar, men ändå lika mycket som ett hem. Det blev folkets Opel eftersom dess försäljningspris sjönk från år till år tack vare den kontinuerliga utvecklingen av löpande band-tekniken.

År 1930 fanns Opel 4/20 PS som en enkel tvåsitsig bil för så lite som 1 990 riksmark. Med en produktion på drygt 120 000 exemplar hade den redan etablerat sig som ett idealiskt och prisvärt transportmedel för kommersiella samtida som landsortsläkare, arkitekter och försäljningsrepresentanter.



Brian Potter

Brian grundade WorldCarFans.com 1999 och har utvecklat en stark förståelse för internetmedier ur ett publiceringsperspektiv. Hans bakgrund inom fordonsindustrin, som inkluderar en examen i fordonsteknik samt en mängd olika tekniska ackrediteringar inom konstruktion, reparation och underhåll av bilar, har gjort det möjligt för honom att sätta den redaktionella riktningen för WorldCarFans och ge det en global attraktionskraft.

16. Fredagsfilmen: Världens sämsta moped?

Av Jim Lundberg

9 maj 2025

1970 testade BSA och Ariel ett nytt grepp: en trehjulig moped. Men inte trehjulig på det vis som man kanske tror. Ariel 3, som skapelsen fick heta, är ledad på mitten med en torsionsfjäder som rätar upp ekipaget efter en kurvtagning. Främre delen lägger man ner i kurvorna som en motorcykel samtidigt som den bakre delen står kvar med bägge hjulen i marken som en bil. Märklig? Jo.



FILM: <https://youtu.be/ElCnwE7UsH0?t=281>



Roger Warolin