



Spyker C8 Spyder 2009

1. Cupra Tavascan
2. Världens mest överflödiga elbil GMC Hummer EV
3. Renault 4 Savane
4. Fynda en Tesla Model Y
5. Tesla bemöter uppgifter om dyr försäkring
6. Här är bilarna som återuppstått
7. Volvo hyllar PV444
8. Spyker C8
9. Trabi, Wartburg & Co
10. Elcar Model 8-91



## 1. Cupra Tavascan till Göteborg

793 visningar 18 maj 2025

En hårding



FILM: <https://youtu.be/wWcYB80LvTA>

[00:00](#) - Intro

[00:21](#) - Specifikationer

[01:13](#) - Reklam

[01:33](#) - Navigera till målet

[04:01](#) - Komforten

[06:19](#) - Förbrukning just nu

[08:04](#) - Djupare förklaring av navigationen

[09:53](#) - Optimera laddning manuellt

[11:03](#) - Första laddatoppet

[14:54](#) - 10 minuter senare

[16:21](#) - Elstation på Gårdatorget

[17:58](#) - Laddkurvan

[20:44](#) - Reflektion av bilen

[22:39](#) - Hemma igen



Christoffer Gullin



## 2. Världens mest överflödiga elbil GMC Hummer EV uppdateras

Posted by Kristofer Rask maj 16, 2025

### Mer kraft och terrängkörning



Nu lanserar GMC 2026 års version av sin jättestora elbil Hummer EV. Biltillverkaren introducerar nya mjukvarufunktioner, bättre prestanda och fler designval som ska få denna elektriska bjässe att träda fram ännu mer.

GMC lyfter bland annat fram den nya funktionen *King Crab*, "kungskrabba", vilket är ett nytt läge som ger bakhjulsstyrning för förbättrad manövrerbarheten i terräng genom att låta bakhjulen svänga snabbare än framhjulen.

Resultatet är en snävare svängradie och ännu bättre kontroll utanför de asfalterade vägarna enligt GMC. I kombination med förbättrade stötdämpare höjer man också komforten.

King Crab blir standard i GMC Hummer EV med två och tre motorer. Dessutom kommer den rullas ut genom en trådlös mjukvarauppdatering till redan levererade bilar.

Med det nya modellåret introducerar GMC också *Carbon Fiber Edition*. En specialversion med ett 24-modulsbatteri på 246 kWh, unika designdetaljer och en total motoreffekt på hissnande 1160 hästkrafter. Det ska ta Hummern från 0 till 96 km/h (0 till 60 mph) på 2,8 sekunder.

Med Carbon Fiber Edition får man också 22-tums svarta kolfiberfälgar, terrängdäck, has-plåtar i kolfiber och sidospeglar i kolfiber. Dessutom får bilen svarta emblem.

GMC introducerar också dubbelriktad laddning till samtliga varianter av Hummer. Dessutom förbättras körhjälpen med en förbättrad adaptiv farthållare och uppgraderad Super Cruise med stöd för Google Maps.

Produktionen drar igång i Michigan, USA senare i år. Mer information om pris och räckvidd kommer närmare lansering. Men troligtvis når inte heller denna Sverige, precis som föregående årsmodeller.



*Hummer EV Carbon Fiber Edition.*



*Interiören i GMC Hummer EV 2026.*



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.](#)

### 3. Renault 4 Savane utmanar Volvo EX30 Cross Country

Carl Undéhn 16 maj 2025

När det stod klart att Renault 4 skulle återuppstå som elbil visades konceptet 4Ever Trophy upp.



Renault 4 Savane är en extrem skapelse som andades off road och djungeläventyr med rejäl markfrigång och extradäck på taket. Serieversionen av Renault 4 är – som väntat – en mer slätstruken skapelse, även om det finns en del inslag i karossen från konceptet 4Ever Trophy.

Och helt fel ute var 4Ever Trophy heller inte, för nu visas ännu ett koncept upp: Renault 4 Savane 4×4 Concept. Som hörs på namnet är det en fyrhjuldriven version av Renault 4, som i vanligt utförande endast driver på framhjulen. Med ytterligare en elmotor på bakaxeln ska Renault 4 Savane 4×4 enligt Renault bjuda på ”friheten att ta sig an alla typer av terräng”. Bland annat genom att markfrigången är 15 millimeter högre än hos vanliga Renault 4, vilket alltså betyder 196 millimeter istället för 181 millimeter. Utöver det står Renault 4 Savane 4×4 på specialdesignade 18-tumsfälgar med däcken Goodyear UltraGrip Performance+.

Någon teknisk information finns det annars inte vad gäller batteri eller motorernas effekt. Då bilen byggs med plattformen Ampr Small, som används av Renault 4 och 5, borde vi kunna vänta oss batterier med en kapacitet på 40 eller 52 kWh. Med dubbla elmotorer borde räckvidden då vara något kortare än de 30 respektive 40 mil som de framhjuldrivna bilarna har. Vanliga Renault 4 erbjuds med en elmotor på 90 eller 110 kW. Och om inte annat så visar det att det även går att bygga fyrhjuldrivna bilar med Ampr Small-plattformen.

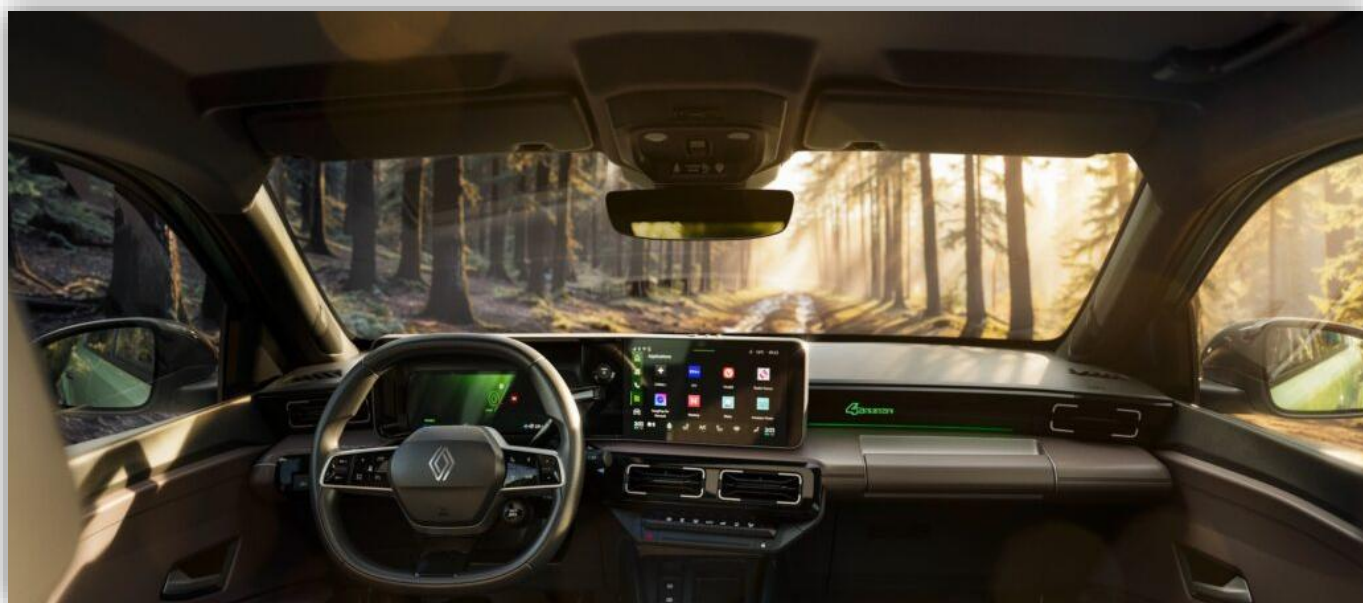


*Konceptet 4Ever Trophy vid premiären under bilsalongen i Paris hösten 2022.*





Karossen har fått en ny färg som döpts till Jade Green och det hittas även inslag av svart plast för lite tuffare utseende. Även om karosfärgen sticker ut så har taket har fått ett pixlat mönster som ska ge en kamouflageffekt. På insidan hittas en brun textilklädsel och säten med extra sidostöd för att hålla dig på plats utmed tuffare vägar. Även instrumentpanelen är klädd i textil och där hittas ett bakgrundsbelyst emblem med texten "4Savane".



Konceptet Renault 4 Savane 4x4 Concept visas upp under tennisturneringen Roland Garros i Paris mellan 19 maj och 8 juni. Där är det även offentlig premiär för superbilen Renault 5 Turbo 3E, som har dubbla hjulmotorer på bakaxeln med en gemensam effekt på 400 kW, eller 555 hästkrafter, och ett vridmoment på hela 4.800 Nm. Renault 5 Turbo 3E byggs i 1.980 exemplar och kostar från 155.000 euro.



Carl Undéhn

## 4. Superklipp efter chockras: Fynda en Tesla Model Y

Av William Karlsson

19 maj 2025, 05:26

**Tesla Model Y är ett fynd som begagnad efter prisraset. Sveriges mest populära elbil går att köpa för under 300 000 kronor. Då får du en av världens bästa elbilar – men det finns några saker att se upp med. Här är guiden som hjälper dig.**



Tesla Model Y lanserades 2020 och blev redan tre år senare den bästsäljande bilen globalt. En prestation som en elbil aldrig tidigare har lyckats med. Medan Model X är SUV-varianten av Model S, är Model Y SUV-varianten av Model 3. Den är baserad på Model 3, men är 15 centimeter längre, 7,5 centimeter bredare och 18 centimeter högre. Efter prisraset för Tesla är det svårt att hitta någon annan elbil som ger mer värde för pengarna. Du kan nu köpa en av världens bästa elbilar för priset av en ny småbil.

En stor fördel med Model Y är att utrymmena är betydligt större än hos Model 3. När alla säten är nedfällda får man plats med 1 841 liter, vilket är ungefär lika mycket som i en Mercedes E-klass kombi. Model Y kan även dra en släpvagn som väger 1 600 kg, medan Model 3 enbart får dra maximalt 1 000 kg.

Den första generationen av Model Y blev som sagt en enorm succé, och därför kom det inte som en chock när Tesla avslöjade att de skulle lansera en ny version av modellen med namnet Model Y Juniper. Den debuterade i början av 2025, och därför är det många Model Y-ägare som är sugna på att bli av med sina äldre bilar. Nu ska vi tillsammans gå igenom några olika saker som är värda att tänka på innan du köper en Model Y.



### **Begagnad elbil: Tesla Model Y**

Tesla Model Y har en rymlig interiör där det finns gott om plats för passagerare och bagage. Jämfört med de dyraste bilmärkena är sätena i något billigare utförande, men de är fortfarande inte osköna att sitta i på något sätt. Model Y är väldigt underhållande att köra, men många kan uppleva den fasta fjädringen som lite stötig.

Den väger även 2 000 kg, vilket gör att däcken oftast slits ut fortare än genomsnittet. När det kommer till mjukvaran är den oftast problemfri och uppdateringar sker Over-the-Air, vilket gör att du aldrig behöver göra något själv. Det betyder även att de äldre Model Y-bilarna oftast har en lika modern mjukvara som de yngre.

När det kommer till Model Y:s batterier kan du räkna med att kapaciteten minskar med ungefär två procent det första året och sedan upp till någon procent per år, beroende på hur bilen laddas och hur långt den körts. Detta gör att elbilens räckvidd kan minska en aning över tid. Om du känner dig osäker kring skicket på elbilens batteri kan du alltid be om att få utföra ett batteritest på den.



### Motor Tesla Model Y

Första generationen av Model Y har fyra olika versioner: en vanlig Model Y med bakhjulsdrift, en Long Range med bakhjulsdrift och fyrhjulsdraft, samt Model Y Performance. Räckvidden är från 45 mil till 60 mil beroende på version.

Long Range-versionen gör 0-100 km/h på 5,0 sekunder med en topphastighet på 217 km/h. Det är lite långsammare än Performance, som gör noll till hundra på 3,7 sekunder med en topphastighet på 240 km/h. Performance har dessutom 562 hästar, medan instegs-versionen har 299 hästar. Men om du bara ska använda elbilen som familjebil räcker det gott och väl med 299 hästar.

### Problem Tesla Model Y

På det hela taget är Model Y en pålitlig bil – men det finns en del saker du bör vara extra noga med innan du köper en begagnad Model Y. Det är bland annat viktigt att kontrollera att det inte finns någon fukt i baklyktorna. Lacken och trösklarna är lite känsliga, så kontrollera att bilen inte har för mycket stenskott och slitage på trösklarna. Det kan även vara värt att undersöka tätningarna i bagageutrymmet, då en del Model Y-bilar har haft problem med läckor in i bagageutrymmet. Värmepumpen har visat sig vara en svag punkt på Tesla Model Y och kan gå sönder, men det är svårt att avgöra pumpens skick.

Ratten bör du också kontrollera, då vissa ägare haft problem med att plasten släpper och bubblar. Bromsarna är också värda att undersöka, eftersom vissa elbilsförare bromsar sämre. Kom även ihåg att utföra ett batteritest på bilen, då får du en tydlig bild hur det mår. Körsträcka och ålder spelar oftast mindre roll än hur batteriet har behandlats, vilket gör skicket på det svårbedömt utan något riktigt test.

### **Ekonomi Tesla Model Y**

Idag finns det ett stort utbud av begagnade Tesla Model Y-bilar. Priserna börjar idag långt under 300 000 kronor, vilket är något av ett fynd för en så kompetent elbil. Dessutom är driftkostnaderna otroligt låga om du laddar hemma. Bilen har inte något servicekrav, men det kan vara värt att serva ibland ändå. Om din budget tillåter är Long Range eller Performance med en utmärkt fyrhjulsdraft ett bra val. Annars fungerar även instegsversionen, även om du då får en kortare räckvidd. Tänk på att försäkringskostnaden kan vara hög, om du tar offerter innan du köper slipper du negativa överraskningar.

### **LÄS MER:**



### **Tesla Model Y billigare än Model 3 i USA**



### **Efter straffullarna: Nu höjer Tesla priserna**



### **Priskriget i Kina trappas upp: Ny stor sänkning av Tesla**



### Tesla bekräftar: Då kommer Model 3 Performance



### Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA



### Uppgifter: Tesla skjuter upp nya Model Y till 2025



William Karlsson

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

## 5. Verkligen så dyrt? Tesla bemöter uppgifter om dyr försäkring

Magnus Fröderberg 2025-05-13

Kostar det verkligen 4 007 kr/mån i snitt att försäkra en Tesla Model Y? DN:s artikel har väckt många frågor. Här är några svar.



*Tesla Model Y är inte billigast att försäkra.  
Det går att spara en stor slant genom att jämföra bolag.*

Det enkla svaret är ja. Det är **den snittkostnad som Zmarta kommit fram till** i sin undersökning och som **DN skrev om**. Vi fick ett långt högre pris vid en snabb koll.

Men försäkringspremier är individuella och kan skilja sig åt rejält i pris.

**7 335 kr/mån utan rabatt för sonen**

**Vi kollade med Folksam**, som exempel, för att se vad det skulle kosta att försäkra en Tesla Model Y med personuppgifter från undertecknad skribent. Vi fick ett pris på 2 700 kronor per månad för en helförsäkring med normal körsträcka. Performance-modellen kostar några hundra mer.

Vi provade sedan att mata in undertecknade skribents 19-årige sons personnummer. Då ville Folksam inte ge något pris. Trygg-Hansa vill däremot ha 5 575 kronor efter en rabatt på 1 760 kronor då undertecknad är befintlig kund. Priset blev priset 1 777 kronor för en helförsäkring.

## Dina val

## Helförsäkring

- ✓ Körsträcka 1500 - 2000 mil 7 335 kr
- ✓ Självrisk 1800 kr
- ✓ Självrisk vagnskada 3500 kr

## Tillägg

- ✓ Självriskrabatt 43 kr

## Rabatter

- ✓ Trygg-Hansa-rabatt 20 % - 1 467 kr
- ✓ Kampanjrabatt 5 % - 293 kr

Dina rabatter - 1 760 kr

**Pris per månad 5 575 kr**

## Stora bolag saknas

**Tesla har skickat ut ett mejl** till olika redaktioner med anledning av DN-artikeln om Zmartas sammanställning där de påpekar några intressanta saker.

Tesla uppger att Zmartas statistik inte omfattar Trygg-Hansa som har en särskild märkesförsäkring som är populär bland Tesla-ägare. De undersökta bolagen domineras av små försäkringsbolag.

Priserna avser helförsäkring, något som de flesta Tesla Model Y inte har då de ännu omfattas av den 3-åriga vagnskadegarantin. De flesta tecknar därför helförsäkring.

**Tesla Club Sweden har frågat** sina medlemmar vad de betalar per månad för sina Model Y. En helförsäkring varierar mellan 760 och 2 700 kronor med ett snitt på 1 403 kronor.

## Skillnad mellan olika versioner

**Tänk också på** att det inte bara är skadehistorik, kundlojalitet och bostadsort som påverkar försäkringspremien utan även vilket version du gället.

Försäkringsbolag tenderar att kräva mer betalt för bilar med mer större effekt. En bakhjulsdriven Tesla Model Y är därför billigare att försäkra än fyrhjulsdrivna Dual Motor och Performance.



Magnus Fröderberg

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.

## 6. Retrotrenden fortsätter: Här är bilarna som återuppstått

Publicerad 2025-05-18 6:30

Text Calle Carlquist

I bilarnas värld kan det börja spöka när man minst anar det. Calle Carlquist åker på tur bland föregångarna som blivit gengångare.



En ny Fiat Panda har sett [dagens ljus 2025](#) och rätt vad det är kanske vi får se den befolka också våra vägar. Det har ju de tidigare generationerna från och med modellens debutår 1980 gjort, om än inte i särskilt stort antal.

Innan vi tittar på testet ur ViB nummer 3/1985 kan vi konstatera att många gamla bilnamn går igen just nu. Vad får så många fabrikanter att blicka bakåt i hopp om att blicka framåt? Att göra framgångsrika gengångare av föregångare är inte lätt, det är väl bara Fiat 500 och Mini som lyckats.

Kanske började det i Japan och lilla Nissan Be-1 från 1987 och Nissan Figaro 1991? Be-1 påminde om en Hundkoja och flirtade med många japaners vurm för gamla engelska småbilar. Figaro var en, om uttrycket tillåts, dambil vars främsta uppgift var att vara söt på 1950-talsvis.

På **1990-talet** fick vi Rover 75 och Jaguar S-Type från England. Två uppgrävda modellnamn, applicerade på bilar som såg ut att ha levt bakom fällida persienner i 30 år.

Sedan kom VW Beetle som var, ja, vad? En barsk uppmaning att bilar ÄR kul? Rolig att köra var den i alla fall inte. År 2002 kom Fords Frankenstein-Thunderbird och nyss rullades en [Ford Capri](#) ut. Bredvid sina förlagor ser den ut som ett glas vatten, högst.



*Fords eldrivna Capri har inte mycket gemensamt med föregångaren – utom namnet.*

**Renault, som ofta** hävdar det livsviktiga i att sikta rejält framåt för att överleva i Kinakonkurrensen, släpper nu samtidigt två modeller som tittar bakåt så att man baxnar. Nya **Renault 5** är en designpastisch på originalet från 1971, en bil som i sin tur fortfarande är en av de mest självklara formgivningarna. Nya Femman är eldriven och utsågs nyss till "Årets Bil".

Vad är "Årets" med den undrar vän av ordning, hela dess existens är ju betingad av att se gammal ut?

Inte heller R4, "Skrytbilen", fick vila i frid utan **spökades ut i dräkt av äkta imitation.**

**Kommer det verkligen** att gå att sälja dessa nygamlingar? Ho vet. Kanske kan nya Fiat Panda lyckas, eller Grande Panda som namnet lyder. Det skulle Fiat behöva. Bilen ska dels vara småbil som Panda, dels täppa luckan efter Punto för vilken Fiat satt punkt. Grande Panda ser ut och är konstruerad som en modern bil samtidigt som den tycks vara en enkel, rationell och alldeles vanlig bil, en folkbil rent av.

En sådan var ju ur-Pandan. Den sålde i miljoner under sina 23 år i produktion och på hemmaplan i Italien ser man den fortfarande lite överallt. Undra på det, vem vill inte fortsätta köra med sin smarta och billiga småbil i rusig Romtrafik, i trånga gränder, på slingrande vägar i bergen?

**För kräsna svenskar** 1985 var det trögare, vilket återspeglas redan i testrubriken i ViB: "Snålheten bedrar visheten". Skribent Björn Svallner prisade det låga priset (40 000 kronor), inredningen som kunde möbleras om och de skarpa strålkastarna. Sedan blev det minus: obekvämlig körställning, förarplats som var "ett under av virrighet", hoppig fjädring (bladfjädrar bak), bullrig, ett enda spolarmunstycke ... Den enkelhet som tilltalar dagens Pandaentusiaster i veteranbilssammanhang gick ViB-testaren helt förbi.

Testkonkurrenten Autobianchi A112 kostade en tusenlapp mer än Fiat, medan Skoda 130 L gick lös på 37 900 kronor. Den svansmotoriserade tjecken hade fått fyrledad bakaxel för att sluta med sin ovana att välta i svensk tv.

Autobianchi är försvunnet sedan länge och Skoda har blivit en framgångssaga inom VW-koncernen. Risken att en modern upplaga av 130 L ska se dagens ljus får väl anses vara försumbar men man ska aldrig säga aldrig. I bilarnas värld kan det börja spöka när man minst anar det.



Calle Carlquist

**Mer från Vi Bilägare:**



**Grattis! Fiats klassiska bergsget fyller 40 år**



**Svenskarna var tveksamma till Fiats succémodell**



**Fiats floskelfest – när reklamkaren gav upp**

## 7. Spyker C8 är den coolaste bilen för pengarna, punkt slut

Författad av Kennan Rolsen

27 nov. 2023 kl. 15:30 ET

Spyker C8 är den ultimata flexmobilen. För att äga något coolare måste du spendera minst sju-siffriga belopp.



FILM: <https://youtu.be/6RY4xOXQNo4>

Analyserat i ett förhållande mellan dollar och kyla, finns det någon bil som toppar Spyker C8? Visst, en **Ferrari 360 Challenge Stradale** eller en **Ford GT** från samma era kostar för närvarande ungefär lika mycket som den här bilen. Men parkerade bredvid varandra, kan du verkligen säga att någon av dem är coolare?

Jag hade turen att växa upp i en relativt välbärgad del av Ohio som älskade bilar, och det fanns TVÅ Spykens i min hemstad – en Spyder och en Laviolette. Jag minns första gången jag såg den senare, och frågade exakt vad alla gör: "Vad är det där?" Ägaren, som hade upplevt denna interaktion tidigare, förklarade vänligt att den byggdes av ett holländskt företag som historiskt sett tillverkade flygplan och racerbilar. Det var lätt den coolaste bil jag någonsin sett, definitivt mer rymdskepp än gatbil.

Jag **körde nyligen en för Cars & Bids**, och jag var överdrivet ivrig att göra det. Doug DeMuro nämnde för mig att det är roligt att köra, men jag var inte så orolig för körupplevelsen – jag ville bara vara runt en Spyker för att njuta av det hela, en-mot-en.



Dess design är spektakulär var du än stöter på den, och den fångar fortfarande uppmärksamheten till en absurd grad. När jag filmade den här flyttade jag ut den för att få lite B-roll i solljuset, och den fångade uppmärksamheten hos några byggnadsarbetare, som vandrade över för att kolla in den här märkliga maskinen. Det var min tur att svara: "Vad är det där? Är det någon slags Ferrari?" Ingen vet – men de vill veta, och det var roligt att vara den som svarade den här gången.

Efter en kort förklaring öppnas saxdörren med ett tryck på knappen bakom spegeln och alla kikar in. Den maskinsvarvade instrumentbrädan, det polerade växellänkaget, den "Aeroblade"-ratt utan krockkudde – allt är fascinerande att titta på. "Jag har aldrig sett något liknande", säger en av arbetarna – japp, ni är inte ensam, sir. Från den packningslösa kanten på vindrutan till vippströmbrytarna på instrumentbrädan är allt vackert och spännande. Man bara förundras över teatern i det hela.

Sedan startar du saken, som är en process för sig. Du sätter in den Audi-baserade nyckeln i tändningsöppningen i handskfacket för att desarmera bilen. Därefter vrider du på vippströmbrytaren för att slå på tändningen, och sedan trycker du på "Engine Start" - C8 mullrar till liv. Den R8-härledda V8:an med 40 ventiler är fantastisk. Eftersom den har fem ventiler per cylinder, till skillnad från RS4 och R8, låter den tydligt annorlunda vid höga varvtal. Ett speciellt ljud för en speciell bil.

Växelspaken är också så smidig och direkt, med praktiskt taget inget spel i växeln. Jag hade alltid undrat om det skulle vara konstigt att använda, men egentligen är det precis som vilken annan länkage som helst med en växelstång – du får bara se växelstången i kabinen. Det hela är egentligen ganska konventionellt. Kopplingen är dock mycket greppig och bromsarna har ingen assistans, vilket kräver ett fast tryck för att kopplas in.





Körkvaliteten är mycket styv. Spaceframe-chassit och den invändiga Koni-fjädringen förstärker verkligen styvheten. Det gör dock inte att du vill riva den på en bakväg. Det får dig att vilja kryssa runt och då och då sätta dig på gasen för att njuta av frukterna av den femte ventilen. Efter ett tag vänjer man sig vid dessa nyanser och den är lika lättkörd som vilken annan modern bil som helst.

Vissa delar känns dock verkligen daterade. Designen är lika mitten av 2000-talet och krämigt beige som Tony Saprano's heminredning. De platta exteriöra emblemen delar också det grafiska formspråket från mitten av 2000-talet, och bakljusen delas med Lamborghini Diablo. Men vem bryr sig? Den holistiska synen på bilen är att den är cool – en "bil man sliter mer på än man kör".

Bilen fånglar fortfarande människor lika starkt nu som den gjorde när jag var liten. Det är en ovanlig blandning av aluminium, läder och glas, toppad med en V8-burle och en växelspak från en annan planet. Det bästa är att den är rolig och lätt att köra, och den får dig att känna dig väldigt speciell. För att få en bil av liknande slag pratar vi om att skaffa något som en Zonda, som nu enligt uppgift säljs för cirka 10 000 000 dollar. För ungefär tre eller fyra procent av det priset håller Spyker C8 Spyder utan tvekan sin egen. Den är så himla cool – var bara beredd på att svara på några frågor varje gång du använder den.





## 8. Trabi, Wartburg & Co: Gamla godingar i Östtyskland blir värdefulla

Av Andreas Maj

och Frank B. Meyer

den 25. april 2025

**Alltid framåt: De mest eftertraktade klassikerna från DDR, Tjeckoslovakien och Sovjetunionen har ökat i värde med upp till 82 procent på sex år. Här är de tio bästa!**



**D**et var inte bara dåligt då, efter Berlinmurens fall. Det fanns en Trabi i varje by i de "nya förbundsstaterna" för en låda öl, en Moskwitsch för en flaska – och ingen skulle ha trott att det var möjligt att en som inte kallades "sportbil" eller "campinglimousin" kunde vara värd 20 000 västtyska mark. **Wartburg**

Minnena är nu i deras ålder, det är de i alla fall. Även om tvåtaktsmotorerna aldrig lyckades köra om sina hästkrafter i väst har de nu kommit ikapp dem prismässigt. För det mesta i alla fall.

Classic Data har valt ut värdenoteringar för klassiska bilar från Warszawapaktsländerna åt oss och jämfört dem med värdena för 2019. Här är de tio starkaste pristagarna bland de vanliga östtyska gamlingarna.



Den billigaste gamla godingen i vår topp tio, också för att värdet knappt har ökat. Och pris-prestandavinnaren: För 4700 euro får du en bil på 4,16 meter, plats för fem klassiska bilfantaster, 50 hk och kul när du överstyr. Reservdelar är extremt billiga.

#### 10:e plats: Skoda 120

Herregud, 700 euro i värdeökning på sex år. Ett bra exempel på människor som tror att klassiska bilar kommer att göra dig rik. På pappret har bilen med bakre motor från Mladá Boleslav ökat i värde, men numera kostar varje garageplats i staden mer än 700 euro varje år. Men det är därför du sparar på ditt köp.



Dyrt – men inte så dyrt som det ser ut: Som cabriolet utstrålar originalet Felicia livsglädjen hos en 50-talskomedi. Tack vare den superkorta första växeln är den till och med lämplig för bergen.

**9:e plats: Skoda Felicia Cabriolet**

Hur rolig och idyllisk den här 50-talscabrioleten än ser ut, kör den också: de smala hoppar glatt över dåliga vägar, växelspaken glider bara genom gränderna.

Den som har en sådan Skoda riskerar att inte bli trodd: Ja, bilen heter verkligen (som den moderna småbilen från 1994 till 2001), och ändå, egentligen, är det faktiskt en . Eftersom den ursprungliga Octavia (från 1955) först kallades 450 som cabriolet, men sedan ansiktslyftningen 1959 (nu med spiralfjädrar i fronten) har den kallats Skoda Felicia. Ett fåtal exemplar erbjuds alltid. För cirka 22 000 euro kan du få den sista cabrioleten som Skoda byggt i serie hittills!



Den måttliga prisökningen ser oansenlig ut – men vänta lite, har det inte varit något med Ryssland de senaste åren? I vilket fall som helst har Putins senaste krig inte lett till ett prisfall på ryska klassiska bilar. Några sovjetiska klassiker är nu på väg med Ukraina-klistermärken.

**8:e plats: Lada 1200**

Yngre Wessis kallar det (eftersom det kallades så i Förbundsrepubliken Tyskland efter ansiktslyftningen 1980), mindre unga Osis kallar det Shiguli eftersom serien först kallades så av tillverkaren AvtoVAZ (Жигули) - och många förväxlar det med . Detta var grunden för det planerade licensbygget i Tolyatti i det sovjetiska distriktet.

Fiats reservdelar gör inte mycket för den ursprungliga Ladan, eftersom de sovjetiska ingenjörerna ändrade mer än tusen detaljer innan den gick i serieproduktion. Det spelar ingen roll, eftersom reservdelsförsörjningen för Lada är mycket bättre än för .





"Titta, en ... öh... Gamling!" Få Wessis känner igen Moskvich direkt, vilket säkerställer dess exotiska status på klassiska bilrallyn. Dess prisökning liknar den för Lada.

Den var också progressiv när den lanserades 1967, med bromsförstärkare och aluminiummotor. Kanske har domen mer att göra med det faktum att efter lanseringen av Lada (ovan) var Moskvich inte längre resolut utvecklad och var snart föråldrad.



4.975 meter långa, stora luftintag för 2,5-liters V8:an bak. Det kanske inte ser ut så, men de 15-tums framhjulen kan styras helt trots smala hjulutskärningar.

**6:e plats: Tatra 603-2**

En V8 behöver inte bubbla för att vara vacker. I Tatrabergen rusar den fram på avstånd bakifrån, inte särskilt tyst, men odlad. Inte undra på att den också kallades för "dubbelskalbaggen": fans av luftkyld mat gillar den omedelbart. 2,5-litersmotorn med sina 100 hk pressar den 1,5 ton tunga bilen på nolltid. Den styr extremt lätt, styrningen är också mycket indirekt, och ratten är enorm på 44,6 centimeter. Så du måste veva flitigt, men den åker förvånansvärt lättfotad.

I november 1962 kom ansiktslyftningen av 603 till 603-2 (eller 2-603), där de karakteristiska tre strålkastarna bakom täckglasen ersattes av fyra lampor som på vår fotobil – bra för belysningen, dåligt för aerodynamiken. Med drygt 20 000 exemplar blev 603 den mest byggda Tatra-personbilen.



Med 353 Tourist börjar nedräkningen av de verkliga värdeökarna: 53 procents ökning, det är ett stort gap till Tatra 603.

**Plats 5: Wartburg 353 Turist**

I en stat där man bara fick resa dit staten var nöjd var "turist" fortfarande en status som man gärna smyckade sig med. Det var namnet på kombivarianten av just Tourist. Det skulle inte ha funnits något behov av ett säljfrämjande namn, eftersom de flesta arbetare bara kunde drömma om en så rymlig bil.

Efter många år där 60-talets tvåtaktsmotor föraktades är det nu tydligen fler som drömer om den igen: Priset på en modell i gott skick ökade med mer än hälften, och nu bryter turisten 10 000-eurostrecket. Är detta fortfarande turistklass eller redan Business Class?





6900 euro? För en Trabi? Ja, ja: I bra, troget originalet, oförstört skick är kartongen nu sällsynt, och fans som uppskattar den betalar belopp som var otänkbara i början av 90-talet.

#### 4:e plats: Trabant 601

"Om en Trabi och en kodynga möts..." – sluta! Känsliga samtida och finsmakare drar inte längre Trabi-skämt. För det skulle vara Trabishaming. Vi vill inte ha någon som har en kartong ... Har köpt en klassisk bil med plastkaross, känner mig förlöjligad för den.

Speciellt inte om han eller hon har spenderat 6900 euro på det. Trabi-förare är trots allt medvetna människor: de är uppmärksamma på lutningar och lutningar för att dra nytta av den känsliga farten och på gropar för att undvika att falla i.



Den universella kombivarianten har nästan alltid varit värd lite mer än sedanen – nu har tillägget vuxit till 800 euro. Det är vad hela bilen brukade vara till för.

**3:e plats: Trabant 601 Universal**

Bronsmedaljen går till DDR:s universella motorverktyg, Trabi kombi: mycket mer praktisk än sedanen med sin smala bagagelucka, från 1981 fanns det till och med en bakre vindrutetorkare.

Med taktältet var dock kombi en nackdel: bakom stegen kunde man inte enkelt öppna bakluckan. Men det hindrar knappast någon från att köpa Universal: Trabi-förare må vara försiktiga, men de är fortfarande de tuffaste.



I vårt älgtest når den sina gränser, och den utforskar dem för närvarande på marknaden: Friends of Eisenach Automotive Culture kommer att spendera 75 procent mer på sedanen 2025 än 2019. Han har därmed kommit ikapp Opel Kadett B.

**2:a plats: Wartburg 353**

Silvermedaljen går till 353 sedan – fortfarande något billigare än 353 Tourist, men den har kommit ikapp enormt prismässigt.

Den är inte bara nostalgisk, utan nästan lämplig för dagligt bruk: med 525 liter bagageutrymme, bra överblick från insidan och den vackra fjädringen. Den är något högbent och mjukt sköljd på franska, absorberar praktiskt taget stötar och förvandlar dem till mjuka gungande rörelser. Det som blir kvar slukas av de tjocka innerfjädersätena. Du behöver alltså inte vara sportig för att komma på prispallen.





Silverbil med guldmedalj: Med 82 procent är sjuttioalets Tatra nu kungen av värdetillväxt – nej, ursäkta mig – generalsekreterare för överuppfyllelse av planen.

### 1:a plats: Tatra T613

Föreställ dig den jublande uvertyren i D-dur av Bedřich Smetana med pukor och stråkar som fanfar för vinnaren: Här kommer totalvinnaren! Från landet Smetana: Tatra T613.

Oss emellan: 613:an har inte en så glad, jublande karisma, inte i silver och definitivt inte i den typiska svarta. För det var den bästa bilen för tjeckoslovakiska tjänstemän: Den kantiga efterföljaren till 603:an kom 1968, året för Pragvåren.

Baktill mullrar en luftkyld 3,5-liters V8 på 165 hk. Med ett vridmoment på 265 Nm trycker den på ett imponerande sätt; Vid höga hastigheter blir framänden farligt lätt. Materialet och utförandet överträffar allt annat du ser i den här artikeln. Fram till 90-talet byggdes cirka 11 000 enheter. Inte en oskyldig bil, men en åtråvärd sådan. Och marknadspriserna återspeglar det.

### Resultat från Frank B. Meyer

Lika lön för samma bilar: En Wartburg 353 är värd lika mycket som en Opel Kadett B, en Lada 1200 lika mycket som en Fiat 124, en Tatra T613 till och med mer än en Mercedes 350 SEL. Det är bara Trabant som fortfarande ligger betydligt efter VW Beetle när det gäller priset.

Å ena sidan är det tråkigt att det finns färre och färre klassiska bilar från 60- till 80-talet som även unga och mindre välbärgade fans har råd med. Å andra sidan återspeglar de ökade priserna en uppskattning som de flesta av dessa modeller har förtjänat. En Wartburg 353 Tourist, till exempel, är inte bara ett vackert vittnesbörd om tysk historia, utan också en andra bil som lämpar sig för resor och familjer.

Och: Att investera i en sådan bil för att underhålla den verkar inte längre vara helt orimligt tack vare de högre priserna.

Min favorit är den karismatiska Tatra 603. Att det har blivit så dyrt är bara min personliga otur. Ändå blir jag glad varje gång jag ser en.

**Feber**

## 9. Volvo hyllar PV444

Roger Åberg 2025-05-16 kl 20:00

### Den runda Volvon



FILM: [https://youtu.be/QdEnt\\_yWopU](https://youtu.be/QdEnt_yWopU)

Volvos PV444 var en klassiker redan när jag var en plutt. Bilen tillverkades mellan 1947 och 1958 och Volvo körde faktiskt ut 196.005 exemplar under de åren.

Bilen presenterades 1946, alltså precis efter kriget, och var ett prisvärt alternativ för 4800 kronor. Bilen kallades på den tiden för den lilla Volvon, vilket den faktiskt är med sina 4,37 meter och två dörrar. Trots den relativt korta modellen fanns det gott om plats på insidan. Bilen blev den första Volvon att exporteras till USA.



Roger Åberg

## 10. Elcar Model 8-91 Roadster

En rytande tjugotalssällsynthet



Denna 1928 Elcar Model 8-91 Roadster, tillverkad av Indiana's Elkhart Carriage and Motor Co., är ett av endast två kända överlevande exempel på en elegant och kraftfull lyxlinje som nu gått förlorad i tiden.



*Elcar Model E Cloverleaf 1917.*



De första Elcars släpptes 1915 och marknadsfördes till allmänheten som "Bilen för de många". Men de som ingick i den senare 1928 års Travel Air-serie som denna modell 8-91 var allt annat än; De flesta var chaufförfördrivna.





Köpare kunde välja mellan två olika färgscheman för sina massiva, avancerade "Eights" vid köptillfället: rödbrun och brun eller grön och tan, med klädsel för båda valen som finns i Chase Velmo Mohair.

Den yttre vidden av intrikata, detaljerade grillverk kompletterades av den sömlösa, träbehandlade listen av dess insida.

Men det underliggande löftet för en 8-91 - tillsammans med någon av Elcars andra "Eight-In-Line"-erbjudanden - var prestanda. Motorn, som tillverkades av Pennsylvanias Lycoming Manufacturing Company, var ett åttacylindrigt kraftpaket som levererade en milstolpe på 86 hästkrafter till förarna – ett branschbästa under några korta månader innan den överträffades av Lycomings uppgraderade nästa generations motor, en exklusiv motor som snålt gavs till huvudkonkurrenten Auburn.



Roger Warolin