



Fiat 600

- 1. Provkörning av Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance**
- 2. Opel Frontera får längre räckvidd**
- 3. Kaos kring nya Xiaomis YU7**
- 4. Ovanlig bilmodell stjäls i Sverige**
- 5. Trumps tullar slog fel**
- 6. Bäddat för nostalgifest när Nevs säljer ut sina sista Saab-prylar**
- 7. Alpines första helt elektriska tävlingsbil**
- 8. Eldrivna lastbilar gör succé i Sverige**
- 9. Fiats ikoniska modell fyller 70 år**
- 10. Muntz Jet**
- 11. Grattis Standard Vanguard**
- 12. Fredagsfilmen**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance

Publicerad av Peter Klemensberger

21 jul 2025 kl 08.43

Honda harvar vidare med HR-V. Men små ändringar kan mycket väl göra att modellen förblir en testvinnare även fyra år efter sin lansering. Vi tar plats i den uppdaterade versionen.



Honda har uppdaterat HR-V. Är det något bra? Peter berättar.

Fjärde generationen Honda **HR-V** fyller fyra år vilket plikttröget innebär en uppdatering. Men den är svår att se. Fram finns nu en lägre grill med rakare sidor och baktill en ny ljusgeomteri. Alla versioner har nu tonat glas på bakdörrar och bakluckan. Första generation från 1999 må ha levt upp till namnet "Hi-rider Revolutionary Vehicle" med sin futuristiska form men här talar vi mer om evolution än revolution. Och tur är väl det, HR-V har nämligen kammat hem så gott som alla tester den har tagit del av i Teknikens Värld, nu tar vi plats för att se om den kan hålla ställningarna.

Det här är nytt

Design. Pyttesmå designändringar utvändigt.

Komfort. Smidigare drivlina, mjukare fjädring.



Utrustning. Två nya utrustningsnivåer finns att välja på.

Under skalet är det sig likt, här döljer sig en serieparallelhybridteknik där en elmotor på 131 hästkrafter står för drivningen av framhjulen även om bensinmotorn på 107 hästar kan gripa in i högre hastigheter via en koppling. Bensinmotorns främsta uppgift är att via en generator alstra energi till batteriet som i sin tur förser elmotorn med kraft. Liksom i elbilar finns här ingen traditionell växellåda men väl artificiella lägen. Tekniken, vid namn **e:HEV**, finns i flera Hondamodeller och kan te sig lite märklig då motorvarv och hastighet inte alltid rimmar.

Det där kan låta som om HR-V är en knepig typ att köra men så är inte fallet. Snarare är det så att bilen är bland de mest lättkörda på marknaden och ganska snart får man in tekniken. Dessutom har Honda med uppdateringen kalibrerat systemet och dämpat bensinmotorns höga varvningar som vi tidigare har anmärkt på.

Även handhavandet bakom ratten går i smidighetens tecken. Inne i HR-V finns inga tosigheter, reglage sitter där de ska och kvar finns fysiska reglage och knappar på ett föredömligt sätt. Inställningen av ljusstyrkan av förarklustret har en förvånansvärd stor knapp vilket är bra då bilen har svårt att bestämma sig när det börjar skymma.

Trög pekskärm

En digital närvaro finns, om än diskret. Mätarklustret parar på ett perfekt vis en analog hastighetsmätare med en digital rundel där man kan bläddra mellan information och olika grafiska illustrationer. Peksärmen är liten och stör inte vid körning men är ganska seg i reaktionerna och kräver en del frustrerande bläddring i menyerna.

Utformningen av mittkonsolen är ny med en mindre förarinriktad design vilket kommer framsätesspassageraren till godo. Mellan stolarna finns som tidigare en växelspak av klassiskt snitt samt knappar för kör lägen och hjälp vid körning i med- och motlut.

Sittpositionen är ganska hög men ger samtidigt en fin sikt runtom, det är lätt att ha kontroll över bilen. Stolarna är enkla i sin utformning men har bra skjutmån och fungerar under många mil för mina 178 centimeter i längd och 75 kilo på vågen.

Riktigt bra blir det i baksätet där benutrymmet är väl tilltaget och fötterna får ledigt plats under framstolarna. Golvet där under är till och med lutande för bästa komfort. Coupéformen kan emellertid vara hämmande för långa passagerare och fönsterlinjen är ganska hög.



HR-V hör till de modeller som fortfarande har gott om fysiska reglage.

Bättre fjädring

På vägen fungerar filhållningen bra även utan farthållaren inkopplad och även om smidighet är bilens fokus så finns ett uns av körglädje då styrningen är ganska skarp. Den har setts över ytterligare och det har även fjädringen som är fint avstämmd, framför allt i lite högre hastigheter.

Komforten kommer dock på skam då däck- och vägbuller läcker in från hjulhusen redan i låga hastigheter och minsta gruskorn hörs tydligt rassla mot plasten. Isoleringen från motorrummet här bättrats på, det är egentligen bara när bensen motorn lägger sig på högt varv för att ladda batteriet som det lite dieselaktiga knorrandet framträder.

Anpassar man sin körning till den avancerade tekniken går det faktiskt att både tangera och komma under den angivna förbrukningen på 0,54 liter per mil vid blandad körning. Det har våra tester visat. Jag körde dock på ungefär som vanligt och lyckades ändå landa på imponerande 0,58 liter per mil vid motorvägs-, stads- och landsvägskörning i kombination.

Flexibel lastare

Bilens lastegenskaper har prisats i våra tester men när man öppnar bagageluckan blir man först besviken. Baksätesryggen är tvådelad och saknar genomlastningslucka. Lastvolymen är knappast marknadsledande och golvet kan inte sänkas, där under ligger batteriet. Men på ett enkelt och snabbt vis kan sätesryggarna fällas och ger ett platt och djupt utrymme med flärpar över skarvarna. Baksätesdynorna kan även fällas upp på biostolsvis för hög lasthöjd. Som dragare blir det dock moll – HR-V får inte dra något släp överhuvudtaget.

Även bilens låga driftskostnader och sympatiskt inköpspris har bidragit till tidigare nämnda testsegrar men för den som vill betala mer för sin HR-V finns nu två nya utrustningsnivåer: Advance Style Plus och Advance Plus med startpris på 408 900 respektive 415.900 kronor där den sist nämnda kommer med panoramaglastak som standard.



Dynorna kan enkelt fällas upp för fraktande av höga föremål.

Startpriset för modellen som sådan är 339 900 kronor medan den provkörda versionen, Advance, nu med bland annat adaptiva strålkastare, kurvlyjus och elektrisk baklucka som standard, kostar 369 900 kronor – 12 200 kronor mer än när bilen i samma utförande vann i test i början av 2023. Små justeringar även prismässigt vill säga. Om det räcker att kamma hem ett test på nytt får framtiden utvisa.

Honda HR-V i-MMD Automatic Hybrid Advance

Pris: 369 900 kronor.

Motor: El-bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,5:1. Borrning/slag 73,0/89,5, cylindervolym 1 498 cm³. Max effekt 107 hk (79 kW) vid 6 400 r/min, max vridmoment 131 Nm vid 5 000 r/min. Elmotor, max effekt 131 hk (96 kW), vridmoment 253 Nm. Max systemeffekt 131 hk (96 kW), sammanlagt vridmoment 253 Nm. Batteri 1,2 kWh.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangelänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/50R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 261, längd 436, bredd 187, höjd 158, spårvidd f/b 154/154. Markfrigång 18,8. Tjänstevikt 1 465, maxlast 405, max släpvagnsvikt 0. Tank 40. Bagagevolym (VDA-liter) 319–1289 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 10,7 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,54 l/mil. CO₂ 122 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 5 år/10 000 mil.

Skatt: 5 389 kronor per år de första tre åren, därefter 602 kronor per år.



HR-V är Hondas näst bästa säljande modell i Sverige efter den större CR-V.

Rivaler:



Toyota Corolla Cross Hybrid

En av få som vunnit i test mot HR-V. En hybrid med beprövad teknik och tillgång till fyrhjulsdraft. Bullrig på motorväg. Bra lastare men ingen plant golv och inga klurigheter som Hondan.

Pris: Från 352 900 kronor.



Nissan Qashqai E-Power

Nissans utmanare i klassen är nyligen uppdaterad och finns med liknande drivlina som HR-V. Sämre baksäte men lite rymligare än HR-V, dock inte lika smart förpackad. Går snällt med lätt fot.

Pris: Från 390 300 kronor.

Feber

2. Opel Frontera får längre räckvidd

Roger Åberg mån. 21 jul 2025, 17:30

Med större batteri



Film: <https://youtu.be/QVdfI7qdKh0>

Opel Frontera är med en prislapp på 379.900 kronor relativt billig för att vara elbil. Men med en räckvidd på 30 mil känns det inte så pepp. Om du är sugen på bilen så finns det snart ett större batteri att köpa.

Batteriet är 10 kWh större och lägger till 10 mils räckvidd och hamnar då, enligt WLTP, på dryga 40 mil. Motor och annat är detsamma som med det lilla batteriet, men en underlig sak är att förbrukningen är betydligt lägre.

Prislappen är inte satt i Sverige, men i Tyskland är skillnaden förvånansvärt liten. Med det lilla batteriet kostar bilen 28.990 euro och med det stora 31.190 euro, skillnaden är alltså 2200 euro.



Roger Åberg

3. Kaos kring nya bilen: Därför säljs den med jättepåslag

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 23 juli 2025 Publicerad: 23 juli 2025

Teknikjätten Xiaomis senaste satsning på bilmarknaden har slagit ned som en bomb, och den nya suv-modellen YU7 genererar redan en het andrahandsmarknad.



Väntetiden på bilen är 60 veckor vilket höjer andrahandsvärdet.

Med leveranstider på upp till 60 veckor för nya exemplar, ser många en möjlighet att tjäna en anseelig summa pengar genom att sälja nästan nya bilar med betydande påslag.

Detta fenomen, som ofta ses med begränsade upplagor av prestandabilar, drabbar nu en massmarknads-elbil och skapar en gyllene möjlighet för de som är snabba att agera, skriver [Carscoops](#).

Efterlängtad fordon skapar ny marknad

Xiaomis lansering av sin nya suv, YU7, har överträffat alla förväntningar vad gäller efterfrågan. Bara en timme efter att orderböckerna öppnades tog företaget emot hela 289 000 beställningar.

Denna enorma succé har dock lett till extremt långa väntetider för kunder som vill köpa en ny YU7 direkt från fabriken. För den billigaste modellen, YU7 Standard, kan väntetiden sträcka sig upp till 60 veckor.

Pro-versionen har en väntetid på 49-52 veckor, medan flaggskeppet Max har en väntetid på 41-44 veckor.

Dessa långa leveranstider har i sin tur gett upphov till en blomstrande andrahandsmarknad där nästan nya YU7-bilar säljs med betydande pristillägg.

Runt 80 exemplar av YU7 är för närvarande listade för återförsäljning i Kina, med priser som ofta ligger långt över nypriset.

Stora prispåslag på begagnade bilar

Enligt rapporter från [CarNewsChina](#) säljs begagnade YU7-bilar för mellan cirka 350 000 yuan och 390 000 yuan, vilket motsvarar ungefär 463 000 svenska kronor till 516 000 svenska kronor.

Detta kan jämföras med nypriset som börjar på 279 900 yuan och går upp till 329 900 yuan. Det innebär att påslagen kan ligga på mellan 10 000 och 20 000 yuan.

De flesta av de begagnade bilarna som säljs är av Max-modellen och har körts mindre än 100 kilometer.

Dessa listningar på andrahandsmarknaden kommer från två källor: dels professionella återförsäljare som köpt bilar i syfte att sälja dem vidare, dels från tidiga ägare som snabbt sålt sina bilar till begagnatplattformar som sedan säljer dem vidare med ytterligare påslag.

Högt andrahandsvärde förväntas bestå

När fler YU7-modeller levereras till kunderna förväntas priserna på begagnade exemplar oundvikligen att sjunka. Men med tanke på den starka efterfrågan och kinesiska konsumenters lojalitet mot Xiaomi-varumärket, kan värdeminskningen bli minimal.

Lokala data visar att Xiaomis SU7 sedan, företagets första bilmodell, har det högsta andrahandsvärdet bland alla kinesiska bilar, och behåller hela 88,91 procent av sitt värde efter det första året. Detta indikerar att även YU7 kan förväntas bibehålla sitt värde väl på marknaden.

Xiaomi har vidtagit åtgärder för att motverka vidareförsäljning genom att införa en policy som begränsar köpare till endast en order per fordon under de första 24 timmarna. Dessutom kan beställningar endast ändras inom 168 timmar efter att depositionen betalats, varefter beställningen låses och depositionen blir icke-återbetalningsbar.

Regleringar mot snabb återförsäljning

Mot bakgrund av den växande problematiken med snabb återförsäljning av nya bilar, så kallade "nollmil-bilar", överväger det kinesiska industri- och informationsteknikministeriet en ny förordning.

Denna förordning skulle förbjuda återförsäljning av fordon inom sex månader från den första registreringen. Syftet är att stävja kortsiktig vinsthandel på andrahandsmarknaden och skapa en mer transparent marknad.

Detta förslag har dock reviderats och ministeriet planerar nu att "reglera nollmil-begagnade bilar tillsammans med relevanta avdelningar och hantera problemet från källan" snarare än ett direkt förbud.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se.

4. Ovanlig bilmodell stjäls i Sverige

Publicerad 2025-07-24 6:30 Text Anders Nilsson

Misstänks hamna i ryska händer



Samtidigt som bilstöldrarna i Sverige minskar sticker en modell ut: Dodge Ram. Över 200 exemplar har försvunnit, flera tros ha förts till Ryssland och använts i kriget mot Ukraina.

Under första halvåret i år minskade antalet efterlysta personbilar i Sverige, enligt nya siffror från Larmtjänst. Men samtidigt ökar stölderna av Dodge Ram, rapporterar [Aftonbladet](#).

Sedan hösten 2022 har fler än 200 Dodge Ram anmälts stulna. Än i dag är 141 av dem fortfarande borta. Antalet, i kombination med att så få bilar har återfunnits, gör att Niclas Antonsson, utredningsinspektör på Larmtjänst, misstänker att det handlar om organiserade ligor.

Uppgifter pekar på att Ryssland använder just Dodge Ram som plattform för uppskjutning av iransktillverkade Shahed-drönare i kriget mot Ukraina.

När bilarna har stulits får de snabbt falsk identitet för att kunna köras ut ur landet.

– Fordonsstölder har i många fall ansetts som pojkstreck. Men det här är en miljardindustri. Och finns det då incitament på att man kan sälja grejerna till det ryska försvaret och att de utnyttjar dem: Då är det ju riktigt snett, säger Niclas Antonsson till Aftonbladet.

Enligt polisen återfinns många fordon i länder öster om Sverige.



Anders Nilsson

5. Trumps tullar slog fel – jättesmockan för GM

Av Kevin Neemé

23 juli 2025, 08:50

General Motors har åkt på en jättesmäll. Den amerikanska biltillverkaren går miste om flera miljarder kronor. På grund av Trumps tullar.



Det var tänkt att stärka amerikansk industri. Men nu visar det sig att Donald Trumps hårda importavgifter direkt slår tillbaka mot landets största biltillverkare. Under andra kvartalet i år rasade GM:s vinst med 35 procent jämfört med samma tid i fjol. Nettovinsten sjönk från 2,93 till 1,89 miljarder dollar. Samtidigt föll omsättningen med nästan en miljard dollar (cirka 9,5 miljarder kronor). Detta trots att företaget tillverkar merparten av sina bilar i USA.

Orsaken är enligt GM själva tydlig. Tullarna på utländska delar och råmaterial har gjort det dyrare att bygga bilar. Företaget hoppas ändå nå sin tidigare vinstprognos för året som ligger på mellan 8,2 och 10,1 miljarder dollar, men det kräver fler sålda bilar. Därför investerar GM nu fyra miljarder dollar i nya fabriker i USA. Målet är att öka kapaciteten med 300 000 bilar om året. Men den nya produktionen kommer inte i gång förrän om minst 18 månader.

När fabrikerna är i full drift ska GM kunna bygga över två miljoner bilar per år i USA. Men fram tills dess blöder GM pengar på Trumps politik. Samtidigt går elbilsförsäljningen starkt på hemmaplan, skriver [autoblog.nl](https://www.autoblog.nl). Chevrolet är nu näst störst i USA när det gäller elbilar och Cadillac har seglat upp som det mest sålda märket bland lyxiga elbilar.



Tullarna har slagit hårt mot den amerikanska biltillverkaren GM som bland annat äger Cadillac.

LÄS MER:



Så mycket har Tesla rusat i värde av Trumps seger



Varningen: Donald Trump hotar Teslas vinst



6. Bäddat för nostalgifest när Nevs säljer ut sina sista Saab-prylar

Text Mia Thornberg

Uppdaterad: 2025-07-24 00:19 | Publicerad: 2025-07-23 19:18

Nevs förbereder sin sista stora utförsäljning av gamla Saab-grejer och den här gången plockar de fram allt. Bildelar och kuriosa i en salig blandning. "Här finns skatter att hitta", säger Nevs vd Nina Selander.



Förra sommaren tog kön aldrig slut. Nu laddar Nevs för årets utförsäljning av Saab-delar och annat. Den sista innan Nevs går i graven vid årsskiftet. – Den här gången säljer vi allt, även kuriosagrejer som vi inte ens plockade fram förra året, säger Nevs vd Nina Selander.

Den 9 augusti är dagen att skriva in i kalendern för den som är sugen på att fylla på garaget med originaldelar till sina Saabar.

Nevs jobbar just nu för fullt med att plocka fram allt, sortera, prissätta, prismärka och organisera inför det som blir deras sista stora utförsäljning.

– Det är så mycket som är sista gången, säger Nina Selander med vemod i rösten.

– Men det finns många Trollhättebor som fortfarande har kvar sin Saab-stolthet och det är roligt om bildelarna, originalbilarna, vi säljer går till någon som mekar med sin Saab själv.

Dubbla känslor inför utförsäljningen

Hon beskriver känslan inför den 9 augusti som dubbel. För mitt i alltihop, mitt i sorgen över Nevs öde, finns också glädje.

– Förra sommarens utförsäljning var jätterolig! Vi hade ingen aning om hur många som skulle komma, men kön var lång redan långt innan vi öppnade och sedan fortsatte det så hela dagen. Vi träffade massor av underbara människor med en stor kärlek till Saab. Det var en av de lyckligaste dagarna jag har upplevt som vd.



*Nevs tömmer lagret med Saab-delar av alla de slag,
"ända ner till mutternivå" säger bolagets vd Nina Selander.*

Vi går runt inne i Nevs lokaler och tittar på allt som har plockats fram inför utförsäljningen.
– Det finns både större delar och hur mycket smågrejer som helst, ända ner till mutternivå. De flesta delarna är för 9-3:or, men det finns även skatter att hitta för äldre modeller.

Unika Saab-tyger till salu

Nina Selander pekar på ett gäng tygrullar.

– Det här är Saab-unika möbeltyger som vi inte tror går att få tag i någon annanstans. Särskilt inte de som Saab endast använde i några prototyper.

Ett avgasrör med dubbelt utblås är en annan av rariteterna bland bilstolar, lampor, växlar, länkar, dörrinteriörer och allt det andra.

I den så kallade ladan, där Saabs designavdelning en gång i tiden höll till, har Nevs samlat avdelningen kuriosa. Där hittar vi flera stora Saab-flaggor, porslin och bestick med Saab-logga, modellbilar, tändstickor, Saab-pins, gamla reklambilder, foton inifrån bilfabriken och massor av annat.

– De här grejerna tog vi inte ens fram förra året. Vi hann inte, för vi hade fullt upp med att fylla på av det som fanns men som tog slut efterhand, fortsätter Nina Selander.

Tror på Emily och Stallbacka

Ett spår handlar om att sälja Emily GT- och Pons-projektet och det arbetet pågår. Ett annat spåret är att, i sista hand, sälja byggnaden de sitter i. Delar av den hyr de idag ut till bland annat Trollhättan Mobility och till Fordonsanpassarna.

– Även om det har varit nedläggning som gällt hela tiden, så har vi samtidigt hela tiden jobbat för en framtid. Vi har accepterat att Nevs inte kan leva vidare som bolag, men det kan leva vidare på andra sätt.

– Jag är väldigt engagerad i utvecklingen av Stallbacka i stort och det viktigaste är att det blir en fortsättning



Utförsäljningen på Nevs äger rum samma dag som Trollhättan Motorfestival, som hålls vid och på Saabs legendariska testbana på Stallbacka.

Läs mer:



Nevs varslar alla anställda om uppsägning – företaget går i graven



Nevs vd Nina Selander talar ut – om näthatet och brutna avtalen



Nevs uppgång och fall: Reste sig ur Saabs aska – nu är resan slut

7. Alpines första helt elektriska tävlingsbil

Publicerad 2025-07-21 06:15 Text Mikael Johansson

Nu presenterar Alpine sin första helt elektriska tävlingsbil.



*Alpine A290 Rallye är en liten bil.
Företagets första helt elektriska tävlingsbil har nu premiär.*

A290 Rallye har en elmotor med motsvarande 220 hk och 300 Nm och effekten levereras till framhjulen via en ZF-diff. Frambromsarna är sexkolvsok med 350 mm-skivor. Dessutom med en raceversion av ABS och hydraulisk handbroms.

Bilen är inte helt ljudlös eftersom ingenjörerna har skapat ett konstgjort ljud som följer bilens fart och förarens gaspådrag.

Under utvecklingen av bilen har utvecklingsteamet i första hand utgått från att skapa en så trygg och säker miljö som möjligt för besättningen.

Grundpriset för A290 Rallye är satt till 59.900 euro. Av pressreleasen framgår dock inte vilken tävlingsklass bilen är avsedd för. Men potentiella kunder ska kunna provköra bilen i tävlingsmiljö i Frankrike senare i år.



Mikael Johansson



8. Eldrivna lastbilar gör succé i Sverige – laddningsinfrastrukturen är här

Posted by Kristofer Rask juli 23, 2025

De eldrivna lastbilarna blir allt fler på de svenska vägarna.



Hittills i år är nästan sju procent av alla nya lastbilar i Sverige på över 16 ton helt eldrivna. Det är en imponerande utveckling och gör Sverige till en av världsledande i omställningen av den tunga trafiken.

Lägg där till att vi har två stora lastbilstillverkare i form av Scania och Volvo som ligger i framkant när det kommer till den utveckling. Men för att omställningen ska lyckas så behövs det också bra laddningsinfrastruktur för den tunga trafiken.



Circle K Vädermotet.



En av aktörerna som satsat på laddinfrastruktur är Circle K som nu byggt ett omfattande nätverk genom hela Sverige för eldrivna lastbilar.

– Vi har nu 39 dedikerade Circle K-laddstationer för lastbilar i Skandinavien med totalt 151 laddpunkter. Du kan köra från Malmö till Kiruna och från Malmö till Trondheim på E6 endast genom att ladda vid Circle K, berättar Lennart Olsson, vid Circle K eMobility.

Under en körning i Sverige hyllade den tyska lastbilschauffören och kändisen Tobias den snabba utvecklingen, och de goda förutsättningarna att köra eldrivna lastbilar i Sverige:

– Om det fortfarande inte är självklart för vissa att lastbilarnas framtid är elektrisk och att laddhubbar som dessa kommer dyka upp överallt, då vet jag inte vad mer jag kan säga, berättade Tobias vid ett laddstopp i Varberg.

Då var Tobias på väg med en leverans med utrustning till en ny laddstation för tunga lastbilar som nu finns i drift i Landvetter.

För två veckor sedan deltog Scania överraskande nog i den berömda elbilstävlingen SECC. En tävling där eldrivna personbilar så snabbt som möjligt ska ta sig från Ystad till Haparanda. Då rattade man **den eldrivna lastbilen Scania 40R**.

Det blev så klart ingen vinstplats till lastbilen som inte kan matcha hastigheterna hos personbilar, men för Scania blev det en möjlighet att sätta lastbilen på ett distansprov:

– Vi utsätter ständigt våra fordon för tuffa tester, det är en självklar del av vår utveckling. Att köra genom hela Sverige på det här sättet är ett lite annorlunda test, men också en rolig utmaning där vår eldrivlina och den publika laddningen verkligen sätts på prov, säger Lars-Erik Stenlund, produktspecialist på Scania Sverige, en av förarna bakom ratten på el-lastbilen under tävlingen.

Imponerande nog klarade sig lastbilen hela vägen från Ystad till Uppsala, en sträcka på 70 mil, utan att ladda.

9. Vägarnas eviga stjärna: Fiats ikoniska modell fyller 70 år

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 19 juni 2025 Publicerad 19 juni 2025

Fiat firar den legendariska 600-modellen med stil under årets upplaga av 1000 Miglia, det klassiska loppet mellan Brescia och Rom.



Fiat 600.

I centrum står originalmodellen från 1955, som denna sommar markerar 70 år. Som en modern hyllning deltar även den nya Fiat 600 Hybrid, vilket symboliserar varumärkets resa från dåtid till framtid. **Tävlingen fungerar som en rullande hyllning till Fiats arv**, där innovation möter historia. I Sverige representeras varumärket av Astara Ital Sweden.

Födelsen av en folkkär modell

År 2025 markerar en viktig milstolpe: det har gått 70 år sedan Fiat 600 först visades upp i mars 1955. Denna lilla bil blev en symbol för efterkrigstidens mobilitet och ekonomiska återhämtning. Den var mer än ett transportmedel – den representerade hopp, tillgänglighet och förändring för miljontals människor, inte bara i Italien utan över hela Europa.

Modellen tog över efter den tidigare folkfavoriten Fiat 500 "Topolino", och blev snabbt ett vanligt inslag på vägarna. Dess betydelse växte långt utanför Italiens gränser och gav bilen en närmast global status långt innan begreppet "världsbil" var etablerat.

Jubileet är även ett erkännande av **Dante Giacosa**, den legendariske Fiat-designern som skulle ha fyllt 120 år under 2025. Han formgav både 600, 500 och Topolino – bilar som förde mobilitet till en bredare allmänhet.

Fiat 600 lanserades med ett pris på 590 000 lire, vilket motsvarar cirka 100 000 svenska kronor i dagens värde – ett pris som gjorde bilen tillgänglig för massorna.



Design och innovation

Fiat 600 lanserades vid Genèvealongen 1955 och presenterade flera tekniska lösningar som låg före sin tid. Bland annat valde Giacosa en bakmonterad motor för att frigöra utrymme i kupén, vilket gjorde bilen både kompakt och rymlig.

Bilen kännetecknades av sin runda form, framträdande strålkastare och bakhängda dörrar med tredelade fönster. Den nyutvecklade Tipo 100-motorn på 633 kubikcentimeter producerade drygt 21 hästkrafter, vilket gav en toppfart runt 95 kilometer i timmen – tillräckligt för dåtidens behov.

En variant som snabbt drog till sig uppmärksamhet var Fiat 600 Multipla, som lanserades 1956. Den kunde transportera upp till sex personer och anpassas till olika användningsområden, från familjebil till enkel husbil. Den moderna Multipla däremot, den är nog bara ful.



Multipla.



Fiat 600 Jolly 1958–62.

Ett bestående arv i ny förpackning

Fiat 600 har alltid varit en bil med stark kulturell närvaro. Den har syns på vita duken, i semesterparadis och bland kändisar – inte minst i den exklusiva versionen Fiat 600 Jolly, utvecklad av Ghia, med rottingstolar och öppen kaross.

Den modellen såldes i begränsade upplagor och har idag högt samlarvärde. Priserna på en original-Jolly kan överstiga 1,5 miljoner svenska kronor.

Framtidens fiat 600

I dag lever modellen vidare som Fiat 600e – en helelektrisk version med 115 kilowatt (156 hästkrafter) och en räckvidd på upp till 409 kilometer enligt WLTP-standarden. Dessutom har Abarth tagit fram en prestandaversion med hela 280 hästkrafter.

Under jubileumsåret 2025 deltar en klassisk Fiat 600 från 1955 i 1000 Miglia-loppet, följd av moderna Fiat 600e, 600 Hybrid och Abarth 600e som supportbilar. Det blir ett symboliskt möte mellan dåtid och framtid – ett rullande bevis på modellens varaktiga betydelse.



Fiat 600e.



Fiat 600 Hybrid.



Abarth 600e.



Åsa Wallenrud



10. Muntz Jet

Muntz Jet byggdes som en lyxbil för Hollywood-kändisar och såg inte ut som något annat, varken förr eller senare



Från 14 års ålder var Frank Kurtis djupt involverad i den kaliforniska bilkulturen. Han började sin karriär som lärling hos Don Lee Coachbuilders i Los Angeles och utvecklade så småningom sina talanger till ett framgångsrikt företag som byggde Midgets, Sprints och Indybilar. Hans Kurtis-Kraft-bilar blev det bästa valet i startfältet, från lokala tjuvfäktningsarenor till Indianapolis Motor Speedway, och mellan beställningarna av racerbilar byggde han Hollywood-filmbilar och specialerbjudanden.

År 1948 fick Kurtis en specialbeställning av en roadster baserad på en havererad Buick från 1941 vilket inspirerade Kurtis att konstruera en sportbil i produktion. Han designade kaross och chassi och ordnade så att Studebaker fick leverera fjädringskomponenter och den kommande V8-motorn med toppventilmotor. Planen krävde en omarbetad Champion-ram, där all design och konstruktion gjordes av Kurtis, och Studebaker skötte försäljningen genom sitt stora återförsäljarnätverk. Men produktionsförseningar med Studebaker V8 äventyrade affären, och Kurtis vände sig istället till Ford för att leverera sin platta V8.

Den snygga och eleganta karossen, som hade inslag av Kurtis unika Buick special från -41, var konstruerad av glasfiber, stål och aluminium. Det var en snygg och kapabel bil, men Kurtis tappade snart intresset för projektet och han sålde rättigheterna till designen (för 200 000 dollar) efter att endast 15 Kurtis Sports hade byggts.

Mannen som övertalade Kurtis att sälja designen var Earl "Madman" Muntz från södra Kalifornien. Muntz var den ursprungliga showmannen i branschen för begagnade bilar och var en pionjär inom användningen av tv-reklam och fostrade sin Madman-persona genom en rad galna TV-inslag och catchy reklamslogans. Galningen var en bra handling, och hans återförsäljare blev turistattraktioner.



I verkligheten var Muntz en skarp och intelligent affärsman och ingenjör, som senare fick stor framgång med att designa och sälja bilsterior och tv-apparater. Muntz var känd för att göra nästan vad som helst för att marknadsföra sig själv, så en flamboyant sportbil med hans namn på baksidan var precis vad som behövdes för att köra in ännu mer trafik i hans utställningslokaler.

För att förvandla Kurtis Sports till Muntz Jet sträckte Frank Kurtis ut chassit med 13 tum (till 113 tum) för att få plats med ett par baksäten. Muntz Jet var mjukare och lyxigare än Kurtis Sports och hade en halvenhetlig konstruktion, skålade säten med konsolförvaring, en vadderad instrumentbräda och möjlighet till ett spritskåp och en kylbox baktill. Den var en av de snabbaste bilarna på sin tid och en fascinerande föregångare till Thunderbird och Corvette.

Tråkigt nog för Muntz räckte listpriset på 5500 dollar för att dämpa entusiasmen, och efter att bara 198 jetplan hade byggts upphörde produktionen 1954. Muntz hävdade att han förlorade så mycket som 1000 dollar per bil, och att dödsorsaken var den höga arbetskostnaden, som beräknades till cirka 2000 dollar per jetplan, med klädseln som vägde in på 600 dollar på egen hand. Muntz använde högkvalitativ vinylit istället för läder i ett försök att hålla kostnaderna nere; I slutändan skulle hans val av klädsel visa sig vara mer hållbart än läder eftersom det tillverkades enligt en så hög standard.

De första 28 bilarna byggdes i Kurtis fabrik i Glendale, Kalifornien, men inom några månader rycktes monteringsbandet upp med rötterna och skickades till Evanston, Illinois. 1952 flyttade den ännu en gång, till Chicago. De första Glendale-byggda Jet-bilarna var utrustade med Cadillacs nya 331ci OHV V8, men denna var både opålitlig och dyr, så de Evanston-tillverkade bilarna hade en V8 från Lincoln istället.



I stället för att sälja genom ett nätverk av återförsäljare sålde Muntz alla Jets direkt till köpare från Glendale-lokalerna (senare Evanston). Hans mål var att rikta in sig på kändisar och till en viss grad lyckades han, med sångaren Mario Lanza som tog emot ett jetplan, liksom fightern Jersey Joe Walcott, "it girl" Clara Bow och skådespelerskan Gloria de Haven. Muntz Jets medverkade också i ett flertal filmer, bland annat *Johnny Dark*, *The Caddy* och *Marry Me Again*.

Trots att Jet var dyrt handbyggd var byggkvaliteten fortfarande ett problem, särskilt med hardtoppen som var den enda formen av väderskydd. Det fanns ingen sufflett och ingenstans att förvara hardtoppen när den väl var borta från basen, så den var antingen på eller av. Och när den var på var den inte särskilt bra på att hålla regnet borta från bilen, med läckor som ett stort problem.

1951 anlät Muntz Indy-vinnaren Sam Hanks för att introducera jetplanet för pressen, vilket imponerade på *Road & Track*, som i sitt septembernummer 1951 proklamerade:

Muntz Jet var inte tänkt som en riktig sportbil utan som en lyxig höghastighets cabriolet touring car på amerikanskt vis. Som sådan erbjuder den den snabbaste accelerationen och högsta topphastigheten av alla amerikanskbyggda bilar som finns tillgängliga från försäljningsgolvet idag. För dem som vill resa snabbt, ta med sig fem passagerare, vara skyddade från vädret och som har den nödvändiga växeln, är det här bilen.

Medan *Road & Track* klarade 0-60 mph på 12,3 sekunder, satte *Popular Science* också en Jet på prov och lyckades göra samma sprint på bara 8,9 sekunder. Förmodligen glömde *Road & Track* att lossa handbromsen; antingen det, eller så var *Popular Science* på väg utför en mycket brant backe vid den tiden.



Hur som helst var Muntz Jet en tung bil med sin tjänstevikt på 3750 lb (1704 kg), vilket var hela 1450 lb (659 kg) mer än den aluminium- och glasfiber-KSC som hade skapat den. Den extra vikten kom från konstruktionen helt i stål som inkluderade ett massivt starkt lådsektionschassi. Muntz hävdade att jetplanet var så överkonstruerat att även om man körde in i en barriär i 100 km/h skulle det inte skrynklas, även om det inte finns några uppgifter om att han testade det i jakten på den publicitet som han så gärna längtade efter.

Muntz på bilden såldes av Hyman Ltd, är den andra bilen som byggdes (#M-102), och den dök först upp i Muntz reklambilder med designern Frank Kurtis och fabriktstestföraren (och 1957 års Indy 500-vinnare) Sam Hanks. En av de första 28 bilarna som byggdes av Kurtis Kraft-butiken i Glendale, Kalifornien, har dörrskinn och vingar i aluminium i stället för de stålföremål som användes på de senare Evanston-byggda bilarna. Stålpanelerna var inte bara billigare, utan de bucklades mycket mer lätt; Det sista halvdussinet Jetplan utrustades med vingar i glasfiber för att minska vikt och kostnad.

Efter sin tid som reklambil såldes den till en privat köpare och levde en händelselös uppväxt. 1969 köptes det av en man som ägde en annan Muntz; Han köpte #M-102 för 60 dollar för att använda den som en reservdelsbil. Några år senare skadades hans andra Muntz av en garagebrand, och han bestämde sig till slut för att restaurera #M-102 med hjälp av den brandskadade bilen för delar. Dessa bilar var grovt byggda, ofta med flamboyanta och grälla färgscheman, och målet med denna restaurering var att framhäva Jets unika karaktär samtidigt som den tillförde en välkommen dos av sofistikerad och moderniserad prestanda.

Arbetet med att förnya Muntz från grunden började på allvar i början av 2000-talet. Ägaren anlät chassisspecialisterna SR III Motorsports i New Lenox, Illinois, för att grundligt omkonstruera strukturen och fjädningen. Rikedomen av utsökt konstruerade förbättringar inkluderar luftfjädring, power rack and pinion-styrning, en Moser-byggd Ford 8,8-tums bakdel, fyrehjuls elektriska skivbromsar, QA1 justerbara dämpare och mycket mer.



331ci Cadillac OHV-motorn byggdes om helt och hållet och borrades till 353ci, och dyntester visade en effekt på 325 hk och ett vridmoment på 350 lb ft. Den automatiska växellådan GM 700R4 skickar sin kraft via en anpassad drivaxel till bakaxeln. Fantastisk och extremt sällsynt utrustning med tidskorrekt hastighet inkluderar ett Edelbrock 6x2 "log"-insug med sex Stromberg 97:or, Hildebrandt ventilkåpor och oljefilterhus och en mycket eftertraktad W&H DuCoil-fördelare.

Producerad	1949-1954, Amerika
Byggt nummer	198
Motor	Frontmonterad, V8
Transmission	4-växlad automatisk, bakhjulsdriven
Topphastighet	112 km/h
0-96 km/h	8,9 sekunder
Pris	\$5500 (1951)



11. Grattis Standard Vanguard!

Publicerad 1 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker en ny bilnamnsdag. I dag den 1 augusti när Per har namnsdag vill vi uppmärksamma Vanguard!



En folkbil var inte riktigt etablerad förrän den fått ett ök- eller smeknamn. Rumphuggna Standard Vanguard fick heta Pelle Svanslös och sålde riktigt bra i vårt land. Så var den ju också svenskbyggd.

Standard Motor Company var känt för att ha en bil i varje prisklass men 1947 skulle det satsas på en enda modell för alla marknader. Världsbilen var Standard Vanguard och blev i Sverige populär som en robust bruksbil.

Den byggdes i Nyköping av ANA som sålde den som en "engelsman av amerikansk typ" för att locka sina gamla Plymouthkunder. Med kraftig fyrcylindrig motor och helsynkroniserad treväxlad låda med rattväxel var Vanguard lättkörd. Dess svaghet var den korta hjulbasen gjorde den nickig och rumphuggen.

Det renderade den namnet Pelle Svanslös. Förutom som fyradörrars saloon fanns den som kombi, skåpbil och pickup. I Sverige såldes den lilla Standard 10 som Vanguard Junior.



En Vanguard har anlänt till Oxelösunds hamn med S/S Leo från Hull och just vinschats ned på kajen. Det är en -49:a som saknar de bakre hjulhusplåtar som monterades från 1950. Snart kom Vanguard in i delar för sammansättning av ANA.



En picknick på falsk gräsmatta i bilhallen 1952. Vanguarden är "lyxutrustad" med Marchal dimljus, pejlstång, takräcke och sökarlykta. Radioantennen är monterad ovanför vindrut-tan.



Den korta hjulbasen märks ännu mer på versionen med utbyggd koffert som tillverkades från 1953. Baksätet är placerat rakt över bakaxeln och däcken är kraftiga 16-tummare.



Carl Legelius

12. Fredagsfilmen: Den framhjulsdrivna motorcykeln

Av Jim Lundberg 11 juli 2025

Den tyska Megola från 1920-talet hade också motorn inne i framhjulet men denna Killinger & Freund från 1938 har gått ett steg längre – särskilt med designen.



FILM: <https://youtu.be/UdIzEIMvHMk?t=1>



Jim Lundberg



Roger Warolin