



Citroën DS 1972

1. Vi kör Hyundai Ioniq 9
2. Nya BMW iX3
3. Mercedes rullar ut ny racerbil
4. Mazdas idé om sextaktsmotor
5. Porsche först ut med trådlös laddning av elbilar
6. Gamla elbilar får sin revansch
7. Flög sin nya diamant-Koenigsegg 800 mil
8. Musk erbjuds fett kompensationspaket på Tesla
9. Citroën DS
10. Isotta Fraschini 8A Floyd-Derham Cabriolet Sedan
11. Grattis Seat Marbella
12. Saab 93B
13. Goodwood Revival 2025
14. Fredagsfilmen



1. Vi kör Hyundai Ioniq 9 – ”bekväm och härligt tyst”

Magnus Fröderberg 2025-09-03

Vi har kört Hyundai Ioniq 9 krokiga vägar i Uppland. Intrycket är positivt. ”Den här vill man åka långt i”.



Fotoreporter Fröderberg ter sig liten jämte jätten Hyundai Ioniq 9

Fotoreporter Magnus Fröderberg ger en rapport från fältet.

Hej, var är du idag och kör?

– Jag har tagit mig till grannorten Bro och Lejondals slott där Hyundai visar upp sitt **nya flaggskepp Ioniq 9** för journalister och bilhandlare. Vi har kört en sträcka till Skokloster slott på stora och små landsvägar och motorväg.

Vad har du att säga om Ioniq 9?

– Den är nära släkt med **Kia EV9**, men har en mer elegant formgivning där man försökt dölja storleken med linjer som går samman i aktern, som på en båt. Ioniq 9 har ett större batteri än EV9 (110 kW netto mot 99 kW) och mer ljudisolering.

– Ioniq 9 säljs i en Performance-version med 430 hästkrafter i stället för 308 hästar. I standardmodellen är det en motor 70 kW fram och 160 kW. Performance har dubbla 160 kW-motorer. Det finns också en framhjulsdreven variant med 160 kW (215 hk).



Hyundai har ansträngt sig för att inte Ioniq 9 ska ge ett klumpigt intryck. De pixelformade lyktorna är typiskt för Hyundai.

Vilken version har du kört?

– Vi körde Performance-modellen och den rörde verkligen på sig i sport mode, men man tröttnar rätt snabbt på det. Dessutom är fjädringen för mjuk för hårdkörning. Det finns adaptiva stötdämpare baktill, men det är mest för nivåreglering när man lastar tungt. Jag tror de flesta väljer den vanliga fyrhjulsdrivna versionen på 315 hk. Å andra sidan är prispåslaget för Performance bara 20 000 kronor.



De eleganta linjerna passar miljön på Lejondal slott i Bro



Det finns massor av plats i fram- och mellansätena

Vad kan du säga mer om körintrycken?

– Det är ett stort och bekvämt skepp. Mest slående är hur tyst det är. Däcken hörs knappt i motorvägsfart. Det finns aktiv brusdämpning som hjälper till. Det är mest lite vindbrus som hörs i högre fart.

– Det finns ingen luftfjädring, men bilen är ändå skön att köra och åka i. Stolarna är bekväma. Det är helt klart en bil som lockar till långväga resor.



Snurrbara fåtöljer kan vara trevligt om fyra ska fika



Jodå, en fullvuxen person får plats med huvud och knän på tredje raden

Känns den stor?

– Ja, men inte besvärande stor. Och i kupén är det härligt gott om plats. Om man väljer den sexsitsiga versionen får man snurrbara fåtöljer i mittraden. Det är kanske mest en gimmick, men det kan underlätta om man ska skjutsa äldre personer. Det går också att välja till ännu bekvämare kaptensstolar som man nästan kan ligga raklång i.

Och den tredje sätesraden?

– Jag lyckades locka konkurrenten Fredrik Sandberg från Elbilen att prova det helt frivilligt. Han fick plats med både huvud och knän utan att klaga.

Drar bilen mycket?

– Det blir både ja och nja på den frågan i dubbel bemärkelse.

Va?

– Jo, elförbrukningen tycks inte sticka i väg så farligt för sin storlek. Vi körde betydligt mer aktivt än normalt och ändå låg vi på drygt 21 kWh per 100 km. Den fyrhjulsdrivna versionen får dra släp upp till 2 500 kg. Den bakhjulsdrivna får dra 1 600 kg.

Har du något negativt att säga om Ioniq 9?

– Bara småsaker som att Performance-versionen borde ha adaptiva dämpare runt om, att det är onödigt krångligt att öppna frunken och det hade suttit fint med 22 kW hemmaladdning. Det är också lite konstigt att man måste åka till Ionity för att ladda mer 350 kW. På andra ställen kan man maximal komma upp till omkring 230–250 kW.

Något oväntat positivt om Ioniq 9?

– USB-C-uttagen ger 100 watt vardera. Det innebär att flera passagerare kan driva sina bärbara datorer samtidigt. Bra för en fotograf som jag som har massa saker att ladda.



Funk finns, men den är lite klurig att komma åt

Har du något negativt att säga om Ioniq 9?

– Bara småsaker som att Performance-versionen borde ha adaptiva dämpare runt om, att det är onödigt krångligt att öppna frunken och det hade suttit fint med 22 kW hemmaladdning. Det är också lite konstigt att man måste åka till Ionity för att ladda mer 350 kW. På andra ställen kan man maximal komma upp till omkring 230–250 kW.

Något oväntat positivt om Ioniq 9?

– USB-C-uttagen ger 100 watt vardera. Det innebär att flera passagerare kan driva sina bärbara datorer samtidigt. Bra för en fotograf som jag som har massa saker att ladda.



Insynsskyddet kan gömmas under golvet. Smart



Det finns inga yttre likheter med koncernsyskonet Kia EV9 som har ett tuffare formspråk än Hyundai.

Vad kostar en Ioniq 9?

– **Vi har fått de svenska priserna.** Den bakhjulsdriva grundmodellen Essential med 620 km räckvidd kostar 759 900 kronor. Med fyrhjulsdraft och Advanced-paket är priset 839 900 kr. Lyxversionen Calligraphy kostar 874 900 kr. Den säljs också som Performance med 430 hk för 894 900 kr. Det skulle inte förvåna om det kommer en billigare variant framöver med mindre batteri, **precis som med Kia EV9.**

– Leasingpriserna för företag är mellan 5 595 och 6 594 kr per månad ex moms. Förmånsvärdena är relativt låga, mellan 6 701 och 8 431 kr per månad.

Skulle du köpa en Ioniq 9?

– Nej, även om jag gillar den är den onödigt stor för mig. Jag hoppas på en motsvarighet till Kia EV5, men gärna med högre teknisk nivå som 800-volts snabbladdning.



Förarmiljön känns påkostad och det finns knappar och vred för de viktigaste funktionerna

2. Nya BMW iX3 – 80-milabil som visar ny teknik

Publicerad 2025-09-05 14:14 (uppdaterad 2025-09-05 14:54)

Text Fredrik Diits Vikström

Nya BMW iX3 är fullproppad med ny teknik som så småningom kommer i märkets andra modeller.



Nya BMW iX3 är första bilen med tekniken som går under namnet "Neue klasse"

I grunden är nya BMW iX3 en mellanstor SUV som är lite större än Volvo XC60. Den kommer endast som elbil och kostar från 749 000 kronor.

Kanske mest intressant är dock att den bygger på helt nyutvecklad teknik som under de kommande åren ska sprida sig till många andra av märkets modeller.

BMW lyfter fram att bilen har fyra centraldatorer som ska göra den ovanligt snabbtänkt och lätt att uppdatera på distans. Elmotorerna ska vara långt mer effektiva än tidigare och med 800 volts spänning och ett rejält batteri (108,7 kWh) blir den deklarerade räckvidden 80,5 mil.

Få om ens någon bil når upp till den siffran.

När det är dags att ladda ska bilen känna av det och automatiskt knuffa upp laddluckan på höger bakskärm. Snabbladdning ska kunna starta automatiskt om betalkortet är inlagt i förväg och kan ske med upp till 400 kilowatts effekt.

Vid rätt sorts laddstation ska man kunna ladda för ytterligare 37 mils körning på tio minuter.



Registreringsskylten har flyttats ned under bakluckan för att ge plats åt breda baklyktor

Invändigt har **BMW** satsat på ett nytt upplägg utan traditionell instrumentskärm och i stället en 110 centimeter bred skärm i nedkant av vindrutan. Där kommer aktuell hastighet och annan information att visas. I övrigt noterar vi en väldig pekskärm, några enstaka fysiska reglage på mittkonsolen och en säregen ratt med ekrar upp- och nedtill. Försäljningen har redan startat men svensk lansering sker först våren 2026.



*Smala och upplysta "njurar" i fronten lär dyka upp på fler modeller vad det lider.
Strålkastarspolning saknas.*



*Ratten har speciell form med ekrar "klockan tolv" och "klockan sex".
Framme vid vindrutan visas hastigheten.*



*Pekskärmen i mitten är på 17,9 tum och styr det mesta.
Under mittkonsolen finns extra förvaring.*



*Fysiska reglage för varningsblinkers, parkeringsbroms, växelväljare, defroster och volym,
resten får man lov att styra via rattknappar, pekskärm och röstkommandon.*



Längst bak rymmer 520 liter, 50 liter mindre jämfört med dagens BMW X3 med bensinmotor.



Laddsladden kan förvaras i facket under motorhuv. Där rymmer 58 liter.



Stolsfickor och kurvhandtag får man klara sig utan



3. Mercedes rullar ut ny racerbil för rikingar

Av Bobby Green

2025-09-05 kl 16:00

Din för 679.000 euro



FILM: <https://youtu.be/tUVd7uo9wvY>

Mercedes-AMG presenterar nu banracern GT2 Edition W16. Som namnet antyder är den inspirerad av F1-bilen som man tävlar med och endast 30 exemplar kommer att tillverkas. På prislappen står det 679.000 euro och för denna slant får du en ännu mer extrem version av vanliga GT2 och precis som F1-bilen får denna 18-tumsfälgar i magnesium med cent-rumbult. Den har även mer aerodynamiska bitar på sig som en större splitter framtill, andra backspeglar, aktiva gälar vid framhjulen och ett Drag Reduction System som stänger dessa och vinklar vingen bak så att toppfarten kan hamna över 320 km/h. På insidan finns en ny ratt och matt kolfiber tillsammans med bur och en rejäl stol med fempunktsbälten. Motorn som är en dubbelturbomatad V8:a på 4,0 liter lämnar här 830 hästar och 1000 newtonmeter i vrid. Maskinen är i sin tur kopplad till en sexstegad sekventiell växellåda som driver bakhjulen.

I priset ingår en stor genomgång av bilen på bana och man får även träffa förare och medlemmar i Mercedes-AMG Petronas F1-team. Som om inte det vore nog får man även ett överdrag till bilen och racingkläder och hjälm som matchar de man använder i F1.

g-class.mercedes-benz.com



Nu finns en ännu vassare version av Mercedes-AMG GT2 Pro får en rolig hästkraftsknapp



Bobby Green

4. Mazdas idé: Sextaktsmotor ska pressa utsläppen

Publicerad 2025-09-03 18:50 (uppdaterad 2025-09-04 11:22) Text Erik Söderholm

Mazda skissar på en ny typ av sextaktsmotor som ska ge lägre utsläpp än en vanlig bensinmotor. Men den kan bli dyr och invecklad.



Mazda har sökt patentskydd för en ny typ av förbränningsmotor. I stället för en vanlig fyrtaktsmotor handlar det om en så kallad sextaktsmotor, som är betydligt mer invecklad. Jämfört med en konventionell fyrtaktsmotor används de två extra takterna för att separera väte och kol från bensen. Motorn kan därmed köras på enbart väte vilket ska sänka utsläppen, rapporterar [Carbuzz](#).

Genom att använda motorns värme och en särskild katalysator kan motorn "skapa" väte för att driva bilen framåt, medan kolet lagras och kan tas om hand senare i samband med service.

Motorn kan bara lagra en liten mängd väte. Om vätet tar slut körs bilen på bensen som vanligt, men då ger den också utsläpp som en vanlig motor.

Många udda uppslag

Om motorn någonsin blir verklighet är oklart, men i så fall lär den bli betydligt dyrare att tillverka än en vanlig bensinmotor på grund av komplexiteten. Det finns också frågetecken kring hur effektiv den verkligen skulle vara.

Mazda har även tidigare lagt stora resurser på att utveckla udda motorer. Förutom märkets **klassiska wankelmotorer** har Mazda haft en extremt kompakt V6-motor på bara 1,8 liter. Utöver det finns planer på en **tvåtaktsmotor med kompressor**.

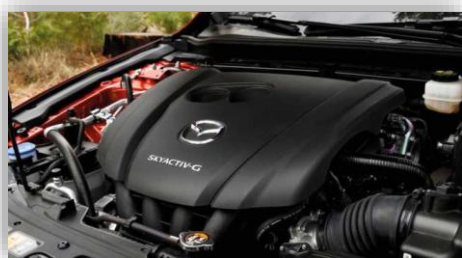
De senaste åren har wankelmotorn använts som **räckviddsförlängare i en elbil**, och Mazda har även lanserat den så kallade Skyactiv-X-motorn med annorlunda kompression än en vanlig bensinmotor. Båda motorerna fick **minst sagt blandad kritik** när Vi Bilägare testade dem.



*Mazda har haft många udda motoridéer genom åren.
Här är wankelmotorn som används i elbilen MX-30 som räckviddsförlängare.*

Porsche har också tittat närmare på en **sextaktsmotor**, men den handlar inte om att separera kol och väte i bensen utan om att lägga till ytterligare en kompressions- och arbetstakt för att minska utsläppen.

Mer från Vi Bilägare:



Mazdas nya idé: Tvåtaktsmotor med kompressor



Wankelmotorn snurrar igen i Mazda MX-30 R-EV

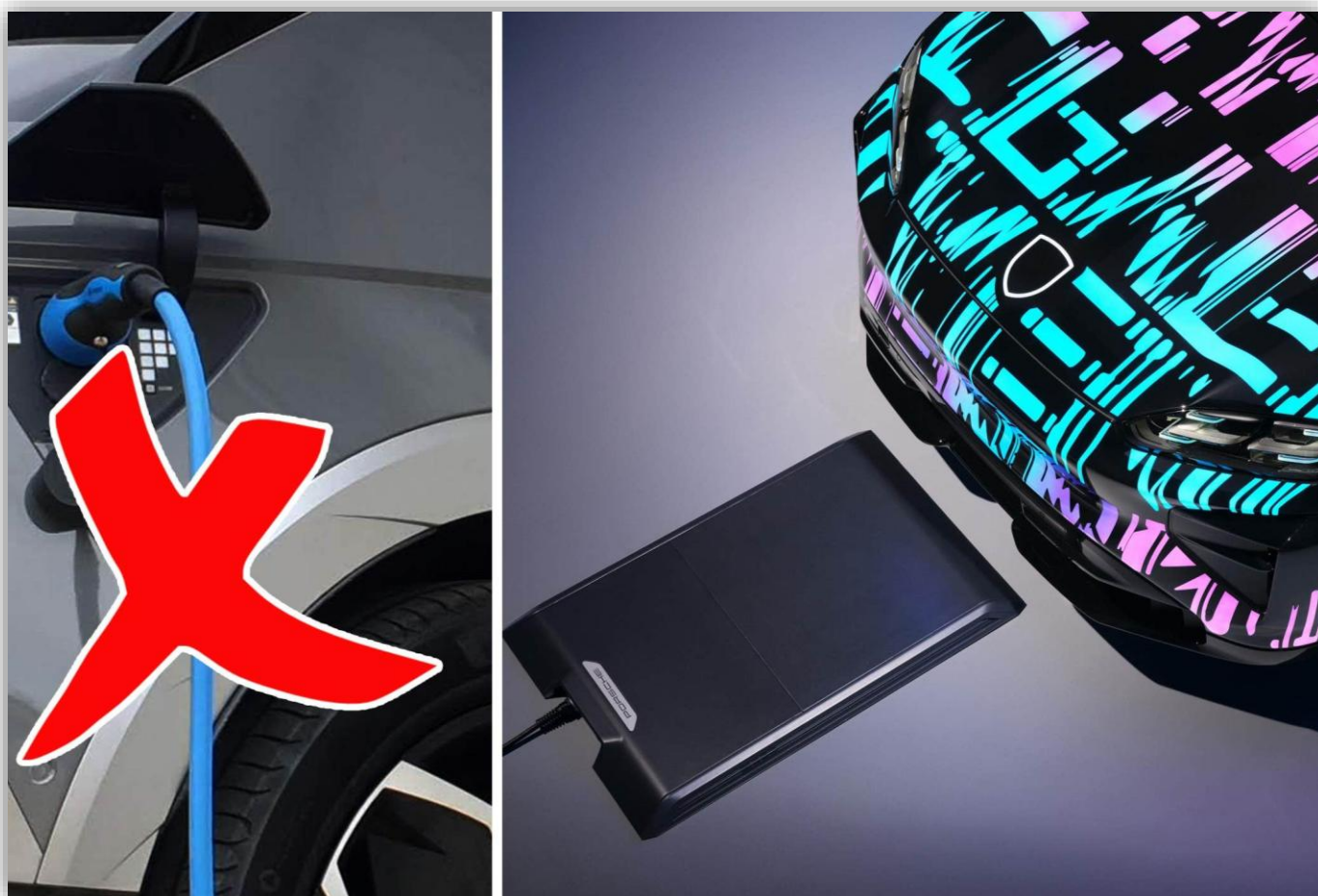
Teknikens Värld

5. Porsche först ut med trådlös laddning av elbilar

Publicerad av Mattias Rabe

4 sep 2025 kl 16.37

Efter många år av prat och prototyper är det nu dags för trådlös laddning av elbilar. Först ut är Porsche som med introduktionen av nya Cayenne kommer att sälja en laddplatta för induktiv laddning av bilens batteri. Sladdlöst, helt enkelt.

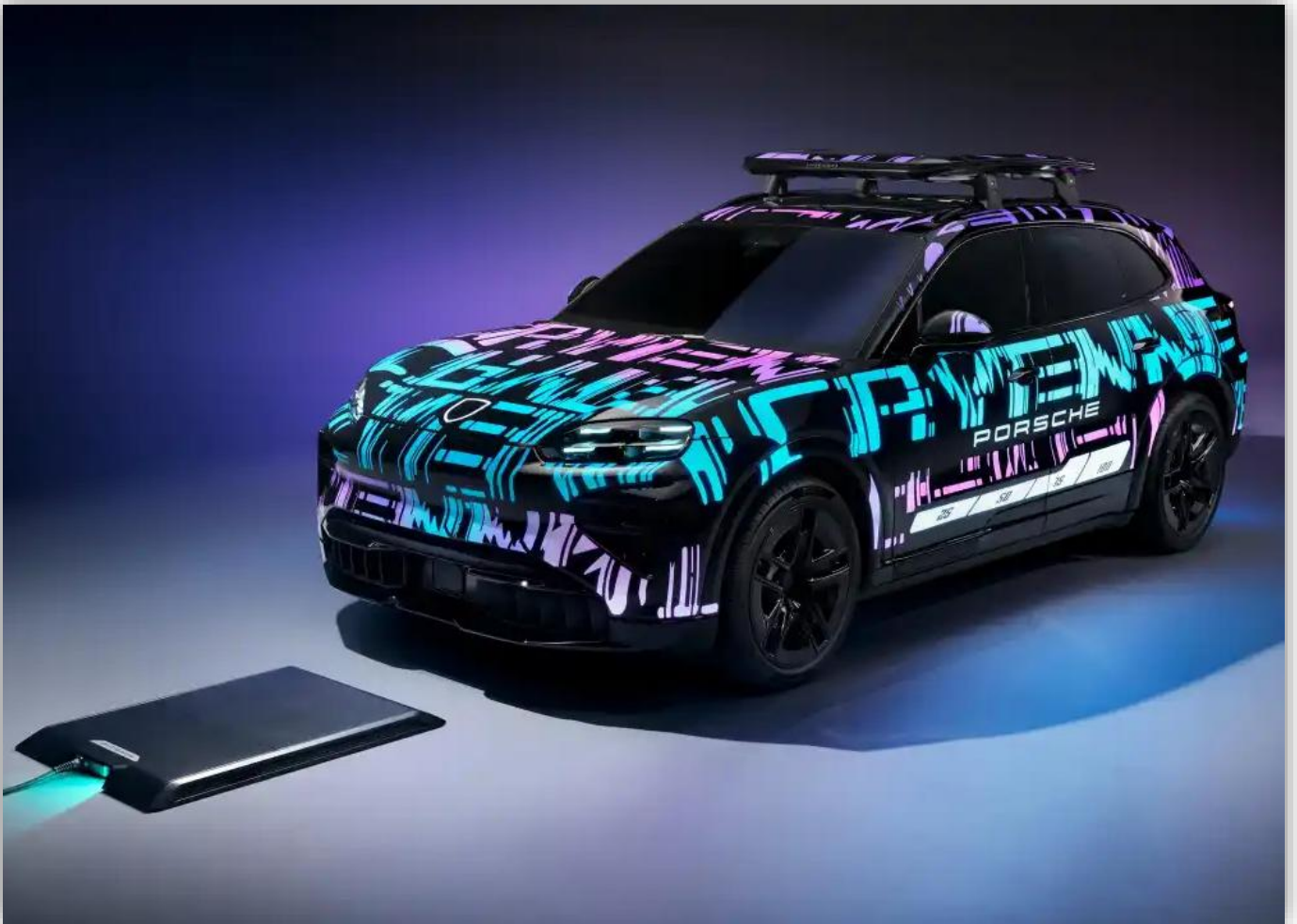


*Snart är det förlegat att stoppa in en kabel i bilen
Nästa år lanseras Porsche trådlös laddning av nya elbilen Cayenne.*

Är det att stoppa i laddkontakten när du kommer hem med bilen som stoppar dig från att köpa en elbil? Då börjar det bli dags att tänka om – för inom kort kommer första elbilen som är redo att fyllas med energi utan att du behöver greppa en endaste kabel.

Det är **Porsche** som är först ut och det är nya generationen **Cayenne**, som är eldriven, som får äran att bli första serieproducerade bil som kan laddas trådlöst på samma vis som många mobiltelefoner kan.

Men det krävs en betydligt större laddplatta än den du har till "nallen". Porsches laddplatta, som börjar säljas under 2026, monteras i golvet på en uppfart, i en carport eller i ett garage. Den är vädertålig och ska klara både regn och snö samt den går att köra på.



När bilen är rätt plaerad sker energiöverföringen via ett magnetfält. Helt trådlöst.



När bilen körs över plattan guidas föraren till rätt position, därefter sänks en mottagarenhet som är monterad i bilens underrede för att komma nära laddplattan och effektivisera energiöverföringen.



FILM: <https://youtu.be/m1gB-SjeZ2Y>

Växelströmsladdningen har en effekt på upp till 11 kW, det vill säga samma som många av hemmaladdarna i dag. Bilens AC/DC-ombordvandlare (växelström till likström) ser till att batteriet fylls på.

Energiförlusterna vid trådlös laddning uppger Porsche till omkring tio procent. Vid laddning med kabel ligger förlusterna vanligtvis på mellan fem och tio procent.

Laddplattan, som väger 50 kilo, innehåller en induktionsspole som skapar ett magnetfält som "absorberas" av bilens mottagarenhet som innehåller en mottagarspole. Om något skulle placeras mellan de båda enheterna avbryts laddningen.

Plattan är för övrigt CE- och UL-certifierad för att nå upp till europeiska och amerikanska säkerhets- och miljökrav. Tyska TÜV, en oberoende övervakningsorganisation som granskar olika produkter, har testat laddplattan.

Något exakt pris finns inte men det finns uppgifter om att prislappen landar runt 47 000 kronor plus moms. Klart dyrare än installation av en konventionell **laddbox**, men tekniken är ny och när den blir mer utbredd sjunker sannolikt inköpspriset.

Som vi inledde ingressen till denna artikel har det pratats om trådlös laddning i många år. **Volvo gjorde det redan 2011**, **Toyota under 2014** och **BMW samt Mercedes under samma år**. Men Porsche ser alltså ut att komma till skott först.

LÄS MER:



Skaffa laddbox hemma – så går det till

6. Gamla elbilar får sin revansch – succé

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 05 sep. 2025 Publicerad 05 sep. 2025

Begagnade elbilar har blivit en stor succé i Sverige. Försäljningen har exploderat, men vilka är det som ligger bakom trenden?



Begagnade elbilar är en hit och säljer som smör

Begagnade elbilar säljer nu som aldrig förr och har blivit en avgörande motor på bilmaknaden. En ny rapport visar hur mycket intresset har exploderat, men också vilka områden i landet som leder den oväntade utvecklingen.

Övrraskande trend på bilmaknaden

Försäljningen av elbilar har gjort ett ordentligt skutt framåt under första halvåret 2025. Totalt såldes över 85 500 elbilar, en ökning med 36 procent jämfört med samma period året innan, enligt en sammanställning från bilförmedlaren Kvdbil.

Men den stora nyheten är inte antalet nya bilar som rullar ut på vägarna, utan de som får en andra chans.

Det är nämligen begagnatmaknaden som står för den allra största delen av ökningen.

Medan antalet nya elbilar växte med 16 procent, ökade andelen begagnade bilar med hela 63 procent. Försäljningen av begagnade elbilar ökade därmed nästan fyra gånger mer än nybilsförsäljningen.

Det tyder på att allt fler svenskar väljer att köpa en begagnad elbil istället för en helt ny, vilket förändrar hela bilbranschen.



Folk börjar tro mer på batteriers kvalitet och de låga kostnaderna.

En ny era för bilköpare

Daniel Odsberg, som är försäljningschef på Kvdbil, menar att utvecklingen är helt naturlig och att elbilen är på väg att ta sin självklara plats.

“Elbilen håller på att bli lika självklar på begagnatmarknaden som bensin- och dieslbilar har varit i decennier”, säger han.

Enligt Odsberg finns det flera anledningar till den kraftiga ökningen. Den tekniska utvecklingen har lett till att elbilarna har blivit mer pålitliga och attraktiva. Dessutom har de visat sig vara billigare att äga i det långa loppet, jämfört med bilar som drivs av fossila bränslen. Det handlar inte bara om lägre bränslekostnader utan även om mindre underhåll.

Län som leder loppet

Även om storstäderna fortsätter att dominera antalsmässigt, sker den mest dramatiska försäljningsökningen i andra delar av landet.

I Västernorrlands län ökade försäljningen av elbilar med hela 64 procent under första halvåret, tätt följt av Blekinge med 57 procent och Kalmar med 54 procent. Denna spridning över landet visar att intresset för elbilar inte längre är begränsat till de största städerna.

Även Stockholms län såg en kraftig ökning på 38 procent och har flest elbilar totalt sett.

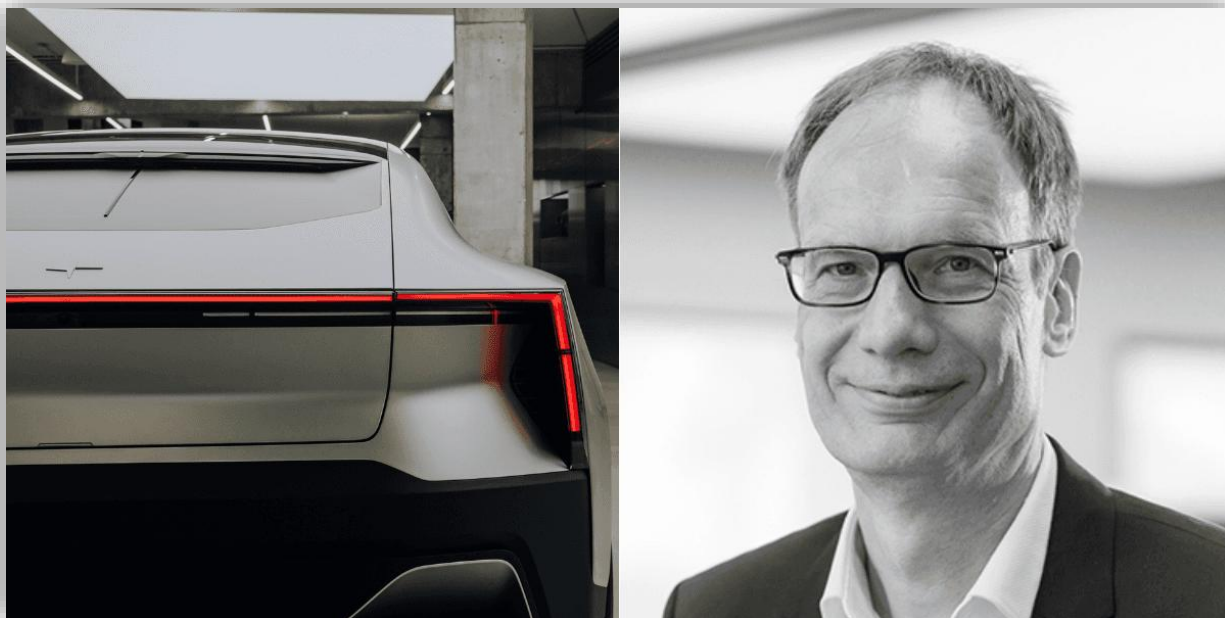
Däremot var ökningen mer modest i de andra storstadsregionerna, med 27 procent i Västra Götaland och 25 procent i Skåne.

Att se den här försäljningsökningen i län som Västernorrland och Blekinge är ett tydligt tecken på att marknaden har mognat.

Odsberg förklarar det med att laddinfrastrukturen har byggts ut snabbt över hela landet, vilket gör det enklare och mer praktiskt att äga en elbil, oavsett var man bor.

MOTORNYTT

Län	H1 2025	H1 2024	Förändring antal	Förändring procent
Stockholm	43 003	31 185	11 818	38 %
Västra Götaland	10 947	8 592	2 355	27 %
Skåne	7 826	6 236	1 590	25 %
Östergötland	2 874	1 923	951	49 %
Halland	2 473	1 843	630	34 %
Jönköping	2 314	1 774	540	30 %
Uppsala	2 073	1 508	565	37 %
Södermanland	1 423	1 063	360	34 %
Örebro	1 387	1 056	331	31 %
Västmanland	1 384	964	420	43 %
Västerbotten	1 170	846	324	38 %
Dalarna	1 142	765	377	49 %
Värmland	1 080	808	272	34 %
Gävleborg	1 073	836	237	28 %
Västernorrland	1 036	631	405	64 %
Kalmar	998	646	352	54 %
Kronoberg	996	674	322	48 %
Norrbottn	800	665	135	20 %
Blekinge	702	447	255	57 %
Jämtland	432	336	96	29 %
Gotland	240	199	41	21 %
Övriga	151	69	82	119 %
Totalt	85 524	63 066	22 458	36 %



Polestar: Framgångsrecept trots miljonförlust

Polestar, den omtalade biltillverkaren, har publicerat sitt finansiella resultat för den första halvan av 2025. Siffrorna visar en stark intäktsökning,



Därför rusar amerikanerna till Hyundais bilhandlare

I en oväntad vändning har amerikanska bilentusiaster plötsligt rusat till Hyundais bilhandlare, vilket har gett en närmast explosiv försäljningsökning.



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

7. Flög sin nya diamant-Koenigsegg 800 mil

Av Kevin Neemé 4 september 2025, 16:47

Passagerarna anade ingenting. Under deras fötter fraktades en förmögenhet. En av världens dyraste och mest extrema bilar. Koenigsegg Jeskon var dessutom kryddad med diamanter.



Tänk dig att kliva ombord på ett vanligt långflyg och inte ha en aning om att det under dig ligger en last värd tiotals miljoner kronor. Bland helt vanliga resväskor ligger en av världens mest exklusiva hyperbilar. Det hände nyligen när en sprillans ny Koenigsegg Jesko Absolut flögs från London till Los Angeles.

– Det är inte varje dag du flyger med en hyperbil värd 50 miljoner kronor ombord på ett vanligt passagerarflyg, sa Nick Diesel, chef för Virgin Atlantic Cargo, när han beskrev den ovanliga lasten.

Flygningen gjordes den 5 augusti på bolagets Boeing 787-9 Dreamliner mellan Heathrow och Los Angeles. Ombord fanns alltså en bil värd runt 50 miljoner kronor, byggd av svenska Koenigsegg. Jesko Absolut är utvecklad för att vara världens snabbaste bil och har en dubbelturbo-V8 på hela 1 600 hästkrafter. Bilen har dessutom nyligen uppgraderats med ett Koenigsegg-spöka i diamanter istället för guld.

För att klara transporten utan en skråma förbereddes bilen på Virgin Atlantics specialanläggning, hanterades med precision och säkrades i fraktrymmet som vilken prioriterad försändelse som helst. Resan över Atlanten var drygt 800 mil lång – och trots det står mätaren fortfarande på noll.



Koenigsegg-spöket i äkta guld byttes ut mot diamanter

Koenigseggs Jesko Absolut är inte bara ett av de mest extrema fordonen någonsin byggda, den är också så sällsynt att bara en handfull människor i världen ens får chansen att äga en. Jesko Absolut byggs bara i 125 exemplar och pressar gränserna för hur fort en bil kan gå. Den gör 0 till 100 km/h på runt 2,6 sekunder, har en toppfart på över 500 km/h och väger bara drygt 1,3 ton. Med andra ord är det här inte bara en av världens dyraste bilar – utan också en av de mest extrema som någonsin byggts.

Zachs Garage har uppgraderat sin Koenigsegg Jesko med diamanter.

LÄS MER:

- [Otrolig röd Koenigsegg – blir din för Ferraripengar](#)
- [Carina, 46, visar upp sin nya Koenigsegg i Sverige](#)
- [Nu kan du dela på en Koenigsegg: "Bilälskares dröm"](#)
- [Miljardär fick p-böter på sin Koenigsegg](#)
- [Koenigsegg Jesko vinner Top Gears pris: "Vi är så glada!"](#)
- [Satte takbox på sin Koenigsegg med 1600 hk](#)



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



FILM: <https://youtu.be/-hAR7p9wNww>



8. Musk erbjuder fett kompensationspaket på Tesla

Wille Wilhelmsson 2025-09-05 kl 20:40

Kan göra honom till dollarbiljonär



Teslas styrelse presenterade idag ett nytt kompensationspaket till företagets VD Elon Musk som skulle kunna göra honom till världens första dollarbiljonär de kommande tio åren. Elon Musk är redan idag världens rikaste person och har en uppskattad förmögenhet på närmare 430 miljarder dollar.

Musks nya kompensationspaket från Tesla löper över 10 år under vilka Musk förbinder sig att stanna som VD för företaget. Det finns möjlighet för honom att lämna Tesla efter 7,5 år men då faller inte hela det fördelaktiga kompensationspaketet ut. För att Musk ska kunna ta del av kompensationspaketet måste Teslas marknadsvärde stiga till 8,5 biljoner dollar, något som kan jämföras med att Tesla idag värderas till cirka 1,1 biljoner dollar.

Andra krav är att Tesla ska ha rullat ut över en miljon robottaxi och ha sålt över en miljon robotar för att kompensationspaketet ska falla ut. Skulle Musk lyckas med allt detta höjs hans ägarandel i Tesla stiga från dagens 13 procent till 29 procent. De aktier som Musk får från kompensationspaketet skulle vara värda närmare en biljon dollar den dagen Tesla eventuellt värderas till 8,5 biljoner dollar.

Tesla gav Musk ett enormt kompensationspaket redan 2018, men om detta pågår det fortfarande en rättslig tvist. Skulle domstolen inte godkänna det äldre kompensationspaketet, är tanken att det nu presenterade paketet ska ersätta det från 2018.

edition.cnn.com.



**Elon Musk vill ha fler aktier i Tesla
Verkar annars vilja skapa AI-produkter utanför företaget**



**Elon Musk blir av med kompensationspaket på Tesla
Lönepaket på 55 miljarder dollar ogiltigförklaras**



**Elon Musk får köpa Tesla-aktier i kompensationspaket
Värda 29 miljarder dollar**

9. Citroën DS: Hur Vägens gudinna formade bilhistorien

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 04 juni 2025 Publicerad 04 juni 2025

Den legendariska Citroën DS var mer än en bil – den var en fransk dröm på hjul som än idag trollbinder med sin skönhet och tekniska magi.



Citroën DS 19.

Vissa bilar är mer än bara fordon; de är tidsmaskiner som transporterar oss tillbaka till en svunnen era. En sådan bil är den franska skönheten Citroën DS, en bil som inte bara var före sin tid utan också en symbol för en hel nations drömmar och framtidstro.

Följ med på en nostalgisk resa och upptäck varför denna unika bil har en så speciell plats i så många människors hjärtan.

En gudinna föds i Paris

I oktober 1955 skedde något helt extraordinärt på bilsalongen i Paris. Under Grand Palais ståtliga valv avtäcktes Citroën DS 19, en bil som omedelbart fångade allas blickar. Dess former var så annorlunda, så eleganta och så djärva att den genast omdefinierade vad en bil kunde vara.

Det var inte bara en bil som lanserades; det var en symbol för Frankrikes återhämtning efter kriget, en djärv satsning på framtiden som andades optimism och tro på tekniska framsteg. Många såg den som en "gudinna som fallit från himlen", ett passande smeknamn då DS uttalas precis som det franska ordet för gudinna, "déesse".



Citroën DS21 Cabriolet from 1969.

Genialiteten bakom designen

Denna "gudinna" var resultatet av nästan två decenniers hemlig utveckling, ett projekt som började redan 1938. Bakom mästerverket stod tre visionärer: flygingenjören **André Lefèbvre**, den självlärde hydraulikexperten **Paul Magès** och skulptören **Flaminio Bertoni**. Tillsammans skapade de en bil som bröt mot alla konventioner.

Lefèbvre, med sin bakgrund inom flygindustrin, fokuserade på aerodynamik och lättvikt, vilket gav DS dess unika "droppformade" design. Magès stod bakom det revolutionerande hydropneumatiska systemet, som gav bilen en svävande känsla på vägen, ofta beskriven som att åka på en "flygande matta". Detta system kontrollerade allt från fjädring till bromsar och styrning, vilket var otroligt avancerat för sin tid. Och Bertoni gav bilen dess oemotståndliga linjer som fick den att se ut som en konstskulptur på hjul.



Citroen DS 19.



Citroën DS ikoniska ratt.

En omedelbar succé

När DS visades upp för första gången var succén total. Det berättas att otroliga 12 000 exemplar såldes redan första dagen på mässan, och efter bara tio dagar hade över 80 000 beställningar lagts. Denna överväldigande efterfrågan visade att allmänheten var redo för något helt nytt, något som inte bara var ett transportmedel utan också en symbol för framtiden.

För Citroën blev denna framgång både en välsignelse och en utmaning, då den satte en nästan omöjligt hög standard för framtida modeller.

En levande legend under två decennier

Under sin 20 år långa produktion, från 1955 till 1975, rullade nästan 1,5 miljoner exemplar av DS och dess olika varianter av bandet. Förutom den lyxiga DS fanns även den enklare ID-modellen, praktiska kombibilar och exklusiva versioner som Prestige och Pallas.

Bilen utvecklades ständigt under sin livstid, med förbättringar som kraftfullare motorer och de ikoniska svängande strålkastarna från 1967, som följde rattens rörelser och lyste upp vägen runt kurvorna.

Från presidentbilar till filmstjärnor

DS blev snabbt en kulturikon, älskad av både vanliga människor och kända personligheter. En av de mest kända ägarna var Frankrikes president **Charles de Gaulle**. Det sägs att hans liv räddades i ett mordförsök 1962 tack vare DS:s hydropneumatiska fjädring, som gjorde att bilen kunde fortsätta färden trots punkterade däck. Detta befäste ytterligare bilens rykte som exceptionellt säker och pålitlig.

Bilen har också spelat en framträdande roll i filmer och TV-serier, från franska komedier som "Fantômas" till Hollywood-filmer som "Back to the Future 2", där dess futuristiska design gjorde den till en självklar "framtidstaxi".

Än idag inspirerar DS bildesigners världen över, och den moderna bilmärket DS Automobiles strävar efter att vara "bilvärldens Louis Vuitton", med den ursprungliga DS som sin främsta musa.



Citroën DS 19.

En eftertraktad klassiker idag

Idag är Citroën DS en eftertraktad klassiker på samlarbilsmarknaden. Dess värde kan variera stort, från cirka 190 000 svenska kronor för en bil som behöver omfattande restaurering till över 3 miljoner svenska kronor för en sällsynt cabriolet i perfekt skick.

Genomsnittspriset för en DS ligger runt 615 000 svenska kronor till 690 000 svenska kronor, beroende på modell och skick. Det är en bil som behåller sitt värde tack vare sin unika design, tekniska överlägsenhet och rika historia.

Citroën DS är mer än bara en bil; den är ett rullande konstverk, ett bevis på djärv innovation och en symbol för en tid då allt verkade möjligt. Att köra en DS är inte bara att förflytta sig från A till B; det är en upplevelse, en resa tillbaka i tiden, och ett tillfälle att njuta av en bit bilhistoria som fortsätter att förtrolla och inspirera.

DS vill bli bilvärldens Louis Vuitton

Det franska bilmärket DS skippar suvar och vill fokusera mer på retromodeller. Designchefens mål är att bli bilindustrins Louis Vuitton. DS Automobiles.



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.

10. Isotta Fraschini 8A Floyd-Derham Cabriolet Sedan 1929



Isotta-Fraschini var avsedd att bli en av Italiens mest prestigefyllda lyxbilstillverkare och bildades i slutet av 1800-talet när advokaten Cesare Isotta samarbetade med bröderna Vincenzo, Antonio och Oreste Fraschini. De fyra männen delade en passion för bilar, och de började importera franska DeDions till Milano innan de påbörjade en mer ambitiös plan att bygga en egen bil. Företaget nådde framgång i början av 1910-talet och växte stadigt och fick en allt lojalare skara anhängare, särskilt på den amerikanska marknaden. Tipo 8 från 1912 markerade Isotta-Fraschinis ankomst till biltillverkarnas övre skikt, med världens första raka 8-cylindriga motor och fyrhjulsbromsar.

Efterföljaren Tipo 8A kom 1924 med bibehållen åttacylindrig layout, men med ett helt nytt chassi och hjulupphängning. Testare kritiserade tidiga versioner för att vara underdrivna jämfört med den mäktiga Hispano-Suiza, men till Isottas försvar ska sägas att 8A:s mål var tystnad framför hastighet. För att inte överträffas kan man dock säga att efterföljande utvecklingar av Tipo 8A, Spinto och Super Spinto gav 135 hk respektive 160 hk, vilket gör att all kritik inte får komma tillbaka.

Särskilt i den ultimata SS-formen står Isotta-Fraschini Tipo 8A bland de mest eftertraktade av alla bilar från den klassiska eran. Kombinationen av kraft, prestige och ingenjörskonst matchades av arbetet av stora karosbyggare som Fleetwood, Derham, Worblaufen och Italiens egna Castagna.

I Amerika, där nästan en tredjedel av Isottas såldes, var priset på en 8A högre än priset på en Model J Duesenberg. Priset började på 9 750 dollar för enbart ett chassi, med kompletta bilar som ofta närmade sig 20 000 dollar beroende på karosseri. Som sådan lockade Isottas till sig sådana som kung Faisal, Aga Khan, William Randolph Hearst och Rudolph Valentino, för att bara nämna några.

En av dessa tidigare nämnda stora karosbyggare var Floyd-Derham Company. När Derhams grundare, Joseph J. Derham, gick bort 1928 avslöjades en spricka mellan hans tre söner, vilket skulle förändra företagets sammansättning. Sonen Philip ville att företaget skulle moderniseras och expandera, medan syskonen James och Enos var positiva till att driva företaget precis som det hade varit med deras far vid rodret.



Philip lämnade Derham Body Company 1928 och fick stöd av William Floyd, en europeisk bilimportör baserad i Bryn Mawr, Pennsylvania. Philip Derham var ansvarig för design- och ritningsarbetet, och själva karosstillverkningen utfördes av den välkände Alexander Wolfington, Son & Company.

Strax före börskraschen 1929 började Floyds importbilsverksamhet att vackla, och de drog tillbaka sitt stöd till den nybildade karosserifirman, trots att det fanns beställningar att fylla. Dessa färdigställdes slutligen av Wolfington, med hjälp av Derham Body Co. Även om det var kortlivat, lyckades företaget producera två fordon för visning. En av dessa var en Minerva Town Cabriolet, utställd på Chicago Salon hösten 1928, som nu är en del av Nethercutt Collection. Den andra bilen är denna Isotta Fraschini Cabriolet Sedan, chassi 1571, som visades på New York Auto Salon i december.

Efter utställningen gick bilen i privat ägo och dök sedan upp i samlingen hos den tidiga entusiasten Paul F. Cofrancesco, från New Britain, Connecticut, som aktivt köpte dessa magnifika, begagnade, förkrigsmästerverk på 1940- och 50-talen. Paul hade en examen från Yale School of Fine Art och var en skicklig konstnär och musiker, och han var också vän med Rudolph Valentino. Kanske var det Valentinos koppling till märket Isotta Fraschini som väckte Cofrancescos intresse, eftersom han till slut hade fyra av dem i sin samling.

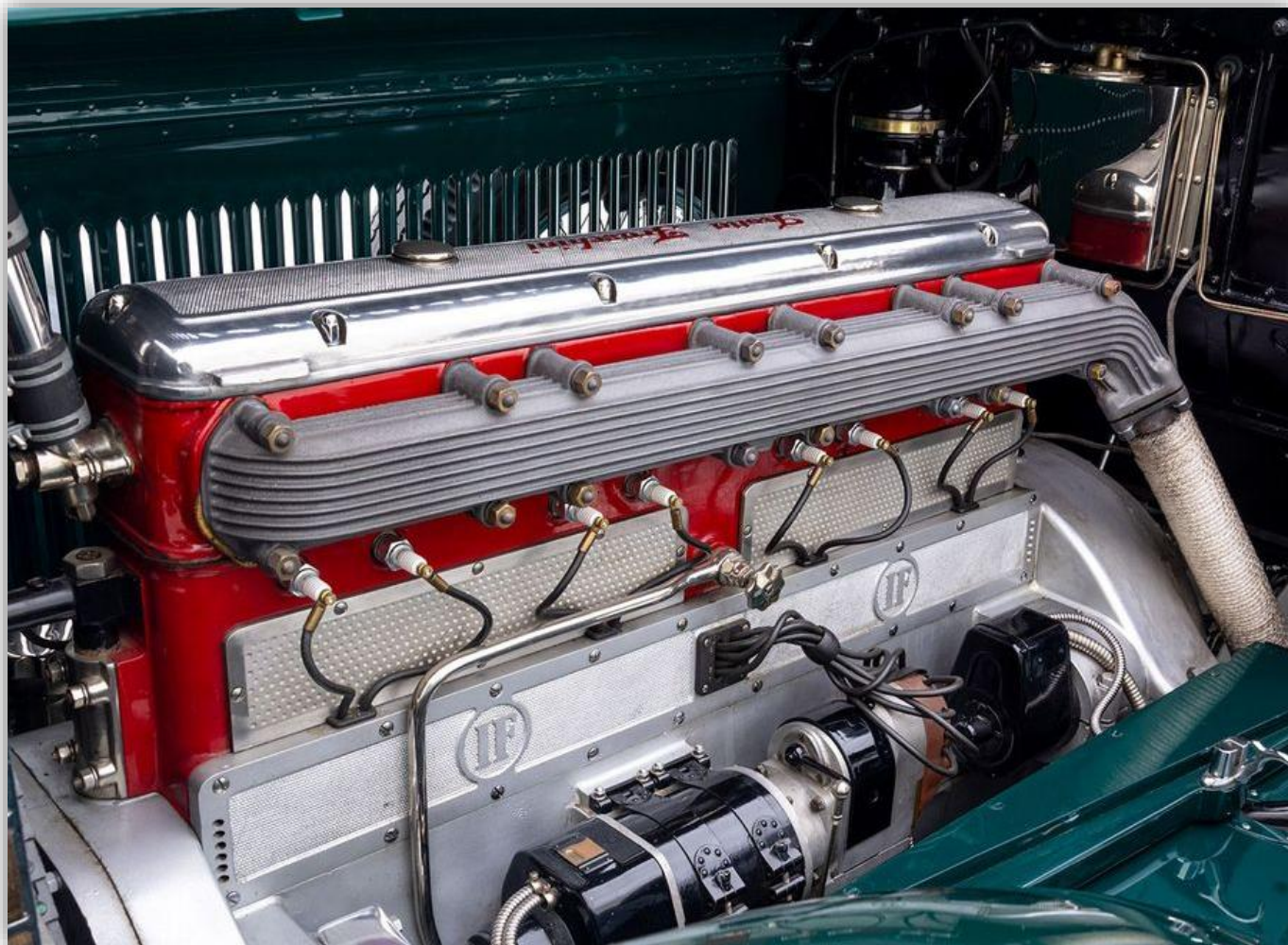
Cofrancesco uppmärksammades av en annan pionjärsamlare Anthony Pascucci från Meriden, Connecticut, som försökte många gånger under årens lopp att förvärva bilarna. Till slut blev den välkända samlaren och operatören Sergio Franchi inblandad i jakten, och de två övertygade till slut Cofrancesco att skiljas från sina bilar runt 1975.



När bilen grävdes fram från garaget i New Britain var den fortfarande färdig i sin ursprungliga färgschema av Butterscotch med gula stänkskärmar och remlinje. Mekaniskt togs den i bruk igen, men förblev i stort sett original genom det efterföljande ägandet i flera välkända samlingar.

År 2006 anförtroddes den till Reinhold's Restorations i Reinhold, Pennsylvania, för en grundlig restaurering. Arbetet, som slutfördes 2008, innebar att karossen strippades ner till det nakna chassit och alla komponenter byggdes om och lackerades om. Motorn, växellådan och bakvagnen demonterades helt och byggdes om med helt nya packningar och tätningar. Dessutom monterades nya kolvar och ringar i aluminium med hög kompression. Under restaureringsprocessen pläterades varje bit krom om, och fälgarna byggdes om och balanserades helt av Dayton Wire Wheel Company. På senare tid har bilen fått ytterligare underhåll och sortering av den kända Classic Era-specialisten Automotive Restorations i Lebanon, NJ.

Kroppen är klar i en vacker tvåfärgad grön färg och accentueras av subtila röda ränder. En tilltalande kontrast till karossens färgschema är en rikligt utsmyckad mörkbrun läderinteriör med strutssäten och en brun tygöverdel. De kromade trådhjulen är skodda med whitewall-däck, och kylarstenskyddet, som är nästan unikt på varje Isotta Fraschini, avbildar en spetsig nedåtgående triangel delad på mitten. Några intressanta egenskaper hos det här exemplet är stötfångarna av rörformad stångtyp, träribborna på den främre stänkförklädet och dörrens uppåtgående kurva, som sträcker sig upp nästan omärkligt för att matcha höjden på kåpan. Den långa remlisten går längs hela huven och delar sig sedan vid kåpan och fortsätter ner på sidan av karossen, där den återförenas och sjunker kraftigt ner för att ge utrymme för suffletten att fällas ner. På baksidan finns extra utrymme för en stationär bagagerumshållare och bagageutrymme.



Den mäktiga 7,3-liters toppventilen, den raka åttan är mer än redo att driva den stora Isotta med lätthet. Med det karakteristiska klarröda cylinderblocket fortsätter den juvel-liknande presentationen på motorn, som byggdes om helt under restaureringen.

Jämfört med amerikanerna och andra europeiska grannar var Italiens bidrag till den klassiska eran något mindre, men som vi ser med denna exceptionella bil, inte mindre effektfull. Omsorgsfullt restaurerad är detta det enda exemplet på Floyd-Derham-kaross på ett Isotta Fraschini-chassi och är redo för nästa målvakt att föra sitt anmärkningsvärda arv vidare.



11. Grattis Seat Marbella!

Publicerad 12 september 2009 (uppdaterad 26 augusti 2020)

Text Carl Legelius

I dagens namnsdagsceremoni väcker vi Seat Marbella med kaffe och bulle, enligt den gregorianska Klassikerkalendern fullproppad med namnsdagsbilar. I den vanliga världen har Åsa och Åslög namnsdag.



I Storbritannien kör man Opel men låtsas att det är Vauxhall. I Spanien var Seat till att börja med inget annat än Fiat fast med andra emblem och fulare nyllen, men försök att gräva fram det enkla konstaterandet ur Seats officiella hemsida.

"A tale we don't get tired of telling" är rubriken för tillbakablickarna över gamla modeller. Det kryllar av Seat 600, 850, 1400, Ritmo - men inte ett ord om någon inblandning från Italien.

Seat startade som ett halvstatligt spanskt bolag 1950 där Fiat ägde den andra halvan. Därmed trodde man sig ha ett eget inhemskt bilmärke.

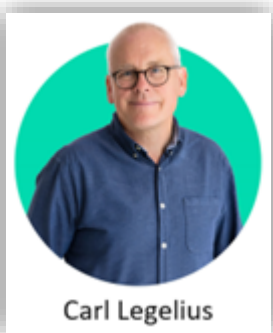
Det var egentligen först 1984 som Seat presenterade något som Fiat inte redan hade gjort, Seat Ibiza. Det var en liten skarping tillkommen efter ett samarbete mellan Giugiaro, Porsche och Karmann. Inte minst var fälgarnas sensationellt snygga, starkt påminnande om de som satt på DeLorean, även den ett verk av Giugiaro under samma tid.



Sedan 1986 är Seat ägt av Volkswagen och det är först efter millennieskiftet som man bemödat sig särskilja märket ordentligt från sina tyska kusiner.

Men nu var det Marbella. Ännu en av dessa urkokta Fiatderivat. Marbella var alltså en utveckling av Seat Panda. Fronten lutades en aning och mekaniken hämtades från lagerhyllorna, den här gången blev det Fiat 127.

Marbella introducerades 1986 och levde ända till 1998. Fiat drog sig ur Seat på 1980-talet och därför fick Panda och Marbella aldrig de uppgraderingar som gjordes i Italien. Vinodlarens version av Seat Marbella hette Terra med praktisk lastlåda och oöm look.



Carl Legelius





12. Saab 93B 1957-59



Mindre än två år efter lanseringen blev 93:an till 93B. Flera förbättringar hade gjorts, och den mest påtagliga av dem gällde vindrutan.

Hittills hade alla Saabar varit utrustade med tvådelade vindrutor med en mittdelare, men i 93B bestod vindrutan av bara ett glasstycke, vilket gjorde att vindrutetorkarna kunde överlappa varandra och ge bättre sikt i vått väder.





13. Goodwood Revival 2025

Schemalagt

Har schemalagts till 12 september kl 0930 2025



Streama: https://youtu.be/gd_wMcXJiGw

Goodwood Revival 2025 är över oss. **Tre dagar av otrolig historisk motorsport med Formel 1-bilar, sportbilar, Grand Prix-motorcyklar, F3-bilar och touringbilar.** Racinglegender som deltar inkluderar Tom Kristensen, Jimmie Johnson, Dario Franchitti, Jenson Button, Tony Kanaan, Scott Dixon med flera och vi kommer att fira den unika och tyvärr korta karriären för Jim Clark - utan tvekan den bästa F1-föraren genom tiderna! Och följ med oss på det största firandet av VW Type 2 Split Screen Campers för att pryda sydkusten och dina skärmar!



14. Fredagsfilmen: Dessa bilar tilltalade inte amerikanerna

2025-01-10

De katastrofala bilarna på 1950-talet



FILM: https://youtu.be/O7Q_VRrgn30?t=240



Roger Warolin