



Isotta Fraschini Tipo 8C Monterosa Boneschi 1948

- 1. Provkörning av Firefly Firefly**
- 2. Första åkturen med Cupra Raval**
- 3. Ny bensinmotor slår snålrekord**
- 4. Så billiga kan elbilar bli med nya elbilspremien**
- 5. Så undviker du tvångsskrotning**
- 6. Melkus RS1000**
- 7. Isotta Fraschini Tipo 8C Monterosa**
- 8. Oldsmobile 98**
- 9. Grattis Plymouth Savoy**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Firefly Firefly

Av Erik Wedberg

Publicerad 19 dec 2025 kl 12.00

Med ett smidigt format, rymlig och påkostad insida och förväntat lågt pris kan lilla elbilen Firefly vara precis vad vi vill ha. Men det hänger på just det där med priset.



FILM: Firefly Firefly liten elbil från Kina

”Skapa fantastiska bilder, ljud och nu även video, allt på ett ställe, med Adobe Firefly.”
Nej, tusan också. Det där blev fel.

”Firefly är en science fiction-västern som utspelar sig i rymden år 2517, i efterdyningarna av ett allomfattande inbördeskrig”.

Nej, det där är ju också fel!

Det nya bilmärket från Kina är inte helt lätt att googla sig fram till. I den smala bilvärlden låter det som ett nytt och häftigt namn, men ute i den stora världen är engelskans ord för eldfluga redan väl använt, så säg till någon att du precis har köpt en **Firefly** och du kommer troligen att få ett frågetecken tillbaka. Inte lär det bli så mycket bättre när du försöker förklara vad bilen heter mer än så. Den första modellen från märket tycks nämligen inte ha något namn, den heter bara Firefly på samma sätt som den under det tidiga 00-talet pånyttfödda hundkojan officiellt hette **MINI Mini**.



Firefly Firefly är en liten elbil med stor personlighet.

Det här är nytt

Nytt märke. Firefly är Nios nya märke för mindre och billigare bilar och blir systemmärke till Onvo.

Bakhjulsdriven. För bilar i den här storleksklassen är det ovanligt med bakhjulsdrift, men Firefly driver på bakhjulen och det ger en ovanligt ...

Snäv vändradie. Firefly behöver bara 9,4 meter i diameter för att vända runt.

Rymlig. Ett generöst baksäte och hyfsat bagageutrymme kompletteras med ovanligt stor frunk.

Det finns mer som för tankarna till MINI Mini. Formatet, till exempel. Firefly Firefly är prick fyra meter lång och har en kompakt kaross med enkel formgivning. Det vore fel att kalla det retrodesign eftersom det inte finns någon historisk modell att återkoppla till, men visst kan man ana influenser från **Honda e**, som ju i sig är en retrodesignad bil.

Även i utförandet och byggkvaliteten påminner Firefly om den lilla eldrivna Hondan. Det här är inte någon snabbt ihopsmackad budgetprodukt, den känns snarare välbyggd, snudd på dyr och ytterst behaglig att sitta i.

Man låser upp bilen genom att lägga nyckelkortet som är tunnare än ett kreditkort på vänster ytterbackspegel och efter det går det att trycka ut de infällda dörrhandtagen och kliva in. Och det är som att öppna portalen till en annan värld. Bort från det grådisiga Danmark till en soligare och mysigare plats. Inne i den Firefly vi kör är det idel ljusa färger och nästan allt händerna når är klätt i tyg som kunde pryda vilken soffa som helst. Kanske på gott och ont. I provkörningsbilen börjar tyget på stolsitsarna redan noppa sig en aning. När vi ändå är i rumptrakterna och petar: Passagerarstolens sits har en flärp man kan dra i så att sitsen åker upp och under den finns ett litet förvaringsutrymme där man kan gömma småsaker. Med betoning på små, facket är platt och rymmer bara småprylar.



Framstolarna duger bra åt långa, men kortare förare har svårt att hitta rätt körställning

Framstolarna är mjukt stoppade och man sitter bekvämt, även om man är lång. Takhöjden är mer än tillräcklig och den öppna ytan runt benen gör att man kan bre ut sig. Mugghållare och förvaringsfack finns mellan framstolarna och lämnar en fri golvyta framför. Mittarmstödet är väl placerat, har ett förvaringsfack i sig och kan fällas upp. Även i dörrsidorna finns stora fack för förvaring och en trevlig detalj är att fackens insida har samma färg som karossen.

Pekskärmen är en 13,2 tum stor retinaskärm med ett ovanligt bra gränssnitt. Man kan ana att det är samma operativsystem som i **Nio**-bilarna i grunden, men **Firefly** kallar det Aster och det är en avskalad och mer lättanvänd version. Sällan upplevs en pekskärm så användarvänlig som i Firefly. Och tur är väl det, för här gör man allt. Som i många andra nya bilar ställs allt in via pekskärmen, bland annat speglarna.

Vi noterar också att Firefly har telefonanslutning via Apple Carplay och Android Auto, vilket inte finns hos Nio. Den runda bollen Nomi som hos Nio ska vara ett slags intelligent assistent finns inte i Firefly, tack och lov. Här finns i stället en Chat GPT-baserad assistent som nås via pekskärmen.

Bromskraftåtervinningen kan ändras från låg till standard, hög, auto eller enpedalsläge. Oavsett läge har gaspedalen bra känsla och körningen blir enkel. Styrningen har inte överdrivet mycket känsla, Firefly tycks ha prioriterat en lätt styrservo och snäv vändcirkel. Precis som Honda e kan Firefly vika sina framhjul nästan på tvären och snurra runt på en femöring. Tacka bakhjulsdriften för det.

Förarmiljön ger mestadels positiva intryck, med undantag för den platta ytan framför raten och instrumentpanelen som i det här ljusa utförandet reflekteras i vindrutans så pass att det stör körningen. Det är en märklig miss att ingen på Firefly har tänkt på att vindrutans övre halva ser ut att vara täckt av imma.



Interiördesignen påminner om Nio, men formerna och färgerna är gladare.

På släta, danska landsvägar är ljudnivån behagligt låg med undantag för en del vindbrus runt speglarna och takstolparna. Att det är en liten och kort bil märks också på riktningsstabiliteten som inte är hundraprocentig, man måste passa med ratten när vindbyarna får gräset att bölja över de danska åkrarna.

Firefly känns som en Nio som har krympt i tvätten. Vilket inte är så konstigt eftersom det här är ett av två nystartade budgetmärken från kinesiska Nio. Tillsammans med Onvo som gör större bilar ska Firefly hitta kunder i lägre prissegment, det vill säga de som inte är så sugna på att betala en halv miljon kronor och uppåt för en bil med ett batteri som man måste hyra.

Hur mycket budget det nu blir av Firefly och Onvo återstår att se. Inget av märkena är lanserat i Sverige och det finns i skrivande stund ingen uppgift om att det kommer att bli så. Men så kommer sannolikt att ske, Firefly lanseras just nu i nära 20 europeiska länder, bland annat Danmark, Nederländerna och Norge. Det nederländska priset på 29 900 euro ger den bästa fingervisningen om vad den kan kosta i Sverige. Vi kan räkna med en prislapp som säger minst 330 000 kronor. Är det tillräckligt billigt?

Förmodligen. Utbudet av elbilar i den här prisklassen är litet. I jämförelse med **Citroën ë-C3** och **Hyundai Inster** som för närvarande är ensamma om att ha ordinarie pris precis under 300 000 kronor framstår Firefly som betydligt mer bil. Hyundai Inster har förvisso blivit något av en favorit på Teknikens Världs redaktion, men grundpriset gäller den riktigt snik-utrustade versionen med litet batteri. För att få den man (vi) vill ha måste man betala nära 400 000 kronor. Vore det inte för Europas strafftull på kinesiska elbilar så skulle Firefly troligtvis få ett svårslaget pris. Hemma i Kina kostar den hälften så mycket som i Nederländerna.

Baksätet är förvånansvärt rymligt. Man sitter bra bakom en lång förare och med bra takhöjd och det går att få in fötterna under stolen framför. Minusposten är att baksätet bara är för två passagerare, precis som i Hyundai Inster.



Baksätet lämpar sig väl även för långa vuxna

Baktill finns ett bagageutrymme som är större än i de närmaste konkurrenterna och fram finns en stor och djup frunk (92 liter) där man faktiskt kan stoppa ner mycket bagage.

Batteripaketet rymmer modesta 42 kilowattimmar som ska ge en teoretisk räckvidd upp till 33 mil. Laddeffekten är begränsad till endast 100 kW. Vid provkörningens början är batteriet laddat till 87 procent och det ska enligt färddatorn ge 27 mils körning. Förbrukningen anges till låga 1,33 kWh/mil. Firefly är konstruerad så att batteripaketet ska vara möjligt att byta, precis som de större Nio-bilarna. Tyvärr är Nios batteribytesstationer inte byggda för att hantera så små batterier som Fireflys, så märket kommer att behöva egna stationer för att erbjuda den funktionen.

Batteribyte eller inte – det första intrycket av Firefly är högst lovande. Här har vi en friskt designad, rymlig och praktisk småbil med många positiva egenskaper. Med rätt pris kan det bli succé.



Bakljusen har samma design som strålkastarna fram.

Firefly Firefly

Pris: Ej fastställt (209 900 danska kronor)

Motor: El. Elmotor, max effekt 143 hk (105 kW), vridmoment 200 Nm. Batteri 42,1 kWh varav 41 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/100 kW.

Kraftöverföring: Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänk-axel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 215/50 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 262, längd 400, bredd 189, höjd 156, spårvidd f/b i.u.

Markfrigång 18,5. Tjänstevikt 1 492, maxlast 391, max släpvcagnsvikt i.u.

Bagagevolym (VDA-liter) 404–1250 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 150 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,45 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 330 km.

Garantier: Nybil 6 år/15 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

RIVALER:



Hyundai Inster Pure 42 kWh

Ett charmtroll med flexibel inredning, men bara om man betalar extra för Advanced-utförandet. Likvärdig räckvidd och laddning.

Pris: 299 900 kronor.



Renault 5 E-Tech Electric evolution EV40

I allra billigaste utförandet är R5 begränsad till 120 hk och 40 kWh och man får inte det android-baserade infotainmentsystemet.

Pris: 349 900 kronor.



2. Första åkturen: Cupra Raval är en liten elbil med enorm körglädje

2025-12-18 Text Morten Bek

Det är första gången vi testar den lilla elbilen Cupra Raval, och första gången vi kör en bil på VW-koncernens plattform MEB+. Det bådar gott. Riktigt gott.



Vad hinner man på 40 minuter egentligen? Man kan koka råris. Gå tre–fyra kilometer. Det finns också gott om tid att lägga sig på soffan och ta en tupplur.

Man kan också köra i 40 minuter i den riktigt spännande lilla elbilen **Cupra Raval**. Det är i praktiken förbjudet område för nästan alla, men jag har blivit kallad till Cupras huvudkontor i Martorell nära Barcelona för att provköra den nya minibilen för allra första gången. Det är första gången Cupra låter någon utanför den egna organisationen köra **Raval**. Det är också första gången Cupra provar på det så kallade *covered drive*-konceptet: bilen är fortfarande ett par månader från att vara produktionsklar, så den är kamouflerad både invändigt och utvändigt – och ett fåtal journalister får köra bilen och ge sin input.

En person från utvecklingsteamet sitter i passagerarsätet när vi lämnar Martorell för en 40 minuter lång rutt på motorväg och – ännu bättre – några av de fina lokala bergsvägarna (där en kurva verkligen är en kurva, och inte bara en liten sväng i vägen).

Jag tänker inte kasta någon under bussen, men det verkar ha varit en lång dag för Cupra-medarbetaren. Han gäspar gång på gång, och när jag frågar om bilen får jag vaga svar och ämnet byts snabbt till något annat. Vi hittar ett gemensamt intresse i surfing, så vi har ändå något att prata om – även om jag hellre hade pratat om bilen.

Gott om utrymme

Det finns ännu inga officiella bilder av interiören i den kompakta **Raval**, som ser lite större ut än sina 405 centimeter på längden. Bilderna kommer först vid premiären i februari. Men jag har ett gott minne, så jag kan återge det jag ser. Det är VZ-versionen, toppmodellen, jag har mellan händerna. Den har stora, skålade säten och – högst ovanligt i klassen – adaptivt chassi. Mer om det senare. Det finns en stor pekskärm på runt 12–13 tum, och oväntat nog är den gamla touch-listen för volym och temperatur kvar.



Det mesta annat är övertäckt, så jag kan inte se om det finns riktiga knappar, men jag tvivlar på det med tanke på att touchlisten från äldre modeller finns kvar. Jag känner att materialen upptill på dörrarna är fina, en genomgående LED-list ger stämningsbelysning och används även för varningar från förarassistans-systemen, prydda (om jag minns rätt) med Cupra-logotyper.

Det digitala instrumentklustret är nytt och betydligt större än det som finns i **Born** och **Tavascan**. En riktig skärm, som sannolikt mäter 10,25 tum – standardmått för många modeller. Jag hinner kika på baksätet och bagageutrymmet innan avfärd. Baksätet ser helt okej ut för två vuxna, och bagageutrymmet är faktiskt stort: 430 liter, berättar en annan Cupra-representant. Det beror på att **Raval** har framhjulsdraft och elmotorn fram, medan **Born** och **Tavascan** har motorer som stjälar plats under bagageutrymmet.

Den första MEB+

Raval är större än vad den ser ut. Cupra har på något vis lyckats förhandla sig till att bli först med en elbil på VW-koncernens nya plattform MEB+.

MEB+ är en vidareutveckling av den ursprungliga MEB-plattformen och är i nuläget enbart avsedd för små bilar. Här handlar det om att gå från bakhjulsdraft till framhjulsdraft, använda andra batterier och om en produktion som är mer kostnadseffektiv för koncernen.

Raval går snart i produktion och därefter följer VW ID. Polo, VW ID. Cross och Skoda Epiq, som alla förväntas lanseras under 2026. Senare kommer VW ID.1, som förväntas få ett "riktigt" namn – kanske ID. Up eller ID. Lupo, och dyka upp 2027.

Det finns få konkreta fakta om MEB+, men några viktiga detaljer har ändå sipprat ut från både Cupra och Volkswagen. Toppmodeller som **Raval VZ** och ID. Polo GTI har 226 hästkrafter och 290 Nm. Räckvidden anges till cirka 400 kilometer, och snabbladdning kan ske med upp till 133 kW.

Men det är längre ner i modellprogrammet det blir riktigt intressant. **Raval Dynamic Plus** och **Raval Dynamic** får 210 hästkrafter och en räckvidd som lämnar bilar som **Renault 5 E-Tech** och **Firefly** bakom sig: cirka 450 kilometer från ett ännu okänt batteripaket.



Klassens mest körlada bil?

Om du tror att flytten från bakhjulsdrift till framhjulsdrift är ett steg bakåt så har du inte provat **Raval**. Cupra tog mig inte ut på dessa underbara bergsvägar för att låta mig köra en liten elbil som understyr och inte hänger med.

Framför mig sticker en **Tavascan VZ** iväg – med fyrhjulsdrift och 340 hästkrafter. Jag blir varken svettig eller ansträngd av att hänga med den tunga **Tavascan**. Min bil är mycket lättare, har diffbroms och ett betydligt bättre styrsystem. I Cupra-läge är styrresponsen sylvass och chassit kränger minimalt.

Styrningen är progressiv, något märkena i VW-koncernen har fintrimmat i årtal. Den är neutral på motorväg och förtroendeingivande när framhjulen ska greppa tag i tigha hårnålsvägar. Inte ett ljud hörs från elmotorn, som jag har glömt sitter där framme. 226 hästkrafter är precis rätt mängd. I Cupra-läge är gasresponsen kvick, i Comfort-läge vuxen och lätt att kontrollera.

Lika bra som förväntat

Cupra-representanten frågar vad jag tycker. Kanske såg han ett litet leende mellan gäspningarna. Det är som förväntat, svarar jag. Och det ska han ta som något positivt, för jag hade höga förväntningar på både MEB+ och **Raval**.

Tillbaka på motorvägen, i Comfort-läget, mjuknar fjädringen märkbart. Om den maskerade **Raval VZ** kan ge en fingervisning om de billigare modellerna, även utan adaptivt chassi och diffbroms kommer Raval vara en liten pärla.

Cupra anger ett preliminärt frånpris på 295 000 kronor vid lansering.



Mitt omdöme (just nu)

Cupra Raval är bilen som inleder epoken med den nya MEB+-plattformen inom VW-koncernen, med framhjulsdraft och nya batterier. Och om **Raval** är måttstocken, så har vi mycket att se fram emot vad gäller köregenskaper och fjädringskomfort. 40 minuter i toppmodellen **Raval VZ** med 226 hästkrafter är visserligen inte helt representativt för de versioner de flesta kommer köpa. De får färre hästkrafter och mer nedtonad körkaraktär, men kan bli precis lika roliga att köra.

Raval är rymlig trots sina mått. Snygg, med perfekt körställning. Ja, den kan mycket väl bli den vuxnaste lilla elbilen på marknaden – men tråkig, det blir den inte.

SPECIFIKATIONER

Cupra Raval VZ

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 226 hk / 290 Nm

0–100 km/h: Ej angivet

Toppfart: 175 km/h

Förbrukning: Ej angiven

Räckvidd: Cirka 400 km

Batteristorlek: Ej angiven

Laddkapacitet: 133 kW

Mått (L/B/H): 405 / 178 / 152 cm

Tjänstevikt: Ej angiven

Dragvikt: Ej angiven

Bagagevolym: 430 liter

Preliminärt frånpris för Raval: 295 000 kr



3. Ny bensinmotor slår snålrekord – effektivare än diesel

Magnus Fröderberg 2025-12-17

Det utvecklas fortfarande allt bättre bensinmotorer. En ny 1,5-litersmotor slår rekord i verkningsgrad och går snålare än de flesta dieselmotorer.



Dongfeng Maga drivs av den supereffektiva Mach 1.5T-motorn

En modern dieselmotor har en verkningsgrad upp mot 40–45 procent. Bensinmotorer ligger ofta mellan 30–35 procent.

Dongfeng Motors nya 1,5-liters bensinmotor Mach 1.5T har en fastslagen termisk verkningsgrad på 48,09 procent, rapporterar [CarNewsChina](#). Det ska dock sägas att **rekordet för en dieselmotor ligger på 53 procent**.

Geely har tidigare slagit sig för bröstet med en bensinmotor med 47,26 procents verkningsgrad. Nu slår Dongfeng Motors dem och har fått utmärkelsen "Energy Efficiency Star".

För att nå denna effektivitet använder Dongfeng bland annat mycket hög kompression (15,5) och ett 500-bars insprutning av bensinen.

Elmotorer är dock helt överlägsna när det kommer till verkningsgrad med 87–91 procents verkningsgrad.



Dongfeng Mach 1.5T är för närvarande världens mest effektiva bensinmotor i serieproduktion

LÄS ÄVEN:



Därför är bensinbilen så mycket ineffektivare än elbilen



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.

Email: magnus@automotorsport.se



4. Så billiga kan elbilar bli med nya elbilspremien

Posted by Kristofer Rask december 19, 2025

Nu är det klart att Sverige återinför en ny elbilsbonus men med ett annat upplägg än den tidigare klimatbonusen.



Renault 5

Den nya premien är inte tillgänglig för alla utan riktas till låg- och medelinkomsttagare i glesbygds- och landsbygdskommuner.

Premien är på upp till 46 800 eller 64 800 kronor beroende på inkomstnivå. För den som är berättigad till bonusen kan det innebära en rejäl subvention, inte minst eftersom även begagnade elbilar innefattas.

En del befarar att premien ska driva upp priset på elbilar, men flera faktorer talar emot att vi kommer att få se en sådan prisutveckling. Det eftersom långt ifrån alla är berättigade till bonusen samt att det dels finns ett pristak på 450 000 kronor på en marknad som dessutom blivit allt mer konkurrensutsatt.

Extra gynnsamt på leasing och begagnade elbilar

För den som köper en helt ny elbil under pristaket innebär bonusen en rabatt på strax över tio procent rabatt. För flera av marknadens billigaste elbilar som idag kostar runt 300.000 kronor innebär det att priset kan subventioneras med 15 till 20 procent.

Men det är kanske främst nya elbilar på privatleasingmarknaden som blir riktigt attraktiva för den breda målgruppen. Här finns modeller som Renault 5, Mini Cooper, Nissan Micra och Volvo EX30 som idag går att få för omkring 3000 och 4000 kronor per månad.

Eftersom premien betalas ut månadsvis om 1300 kronor blir det väldigt påtagligt på de lägsta leasingavgifterna. Idag går det att leasa en Renault 5 för omkring 3300 kronor, efter premien innebär det istället en månadskostnad på 2000 kronor.



En rabatt på nästan 40 procent. För de med lägst inkomst betalas dessutom ett engångsbelopp på 18 000 kronor ut. Det skulle kunna täcka extrakostnader för vinterdäck eller installation av laddbox.

På begagnatmarknaden kan premien bidra till påtagligt sänkta månadskostnader genom att den med marginal kommer att täcka in försäkringskostnader, drivmedelskostnader och skatter. Något som ger betydligt lägre ägandekostnader än en bensin- eller dieselbil.

Utbudet av begagnade elbilar mellan 100 000 och 250 000 kronor är stort. Här finns numera attraktiva fyra till fem år gamla elbilar med god räckvidd och tekniskt hög värdighet även med dagens mått. Det inkluderar modeller som Volkswagen ID.3, Tesla Model 3, Kia e-Niro, Renault Zoe för att nämna några få.

Det gäller för elbilspremien:

- Du ska bo i en landsbygdskommun eller i ett område där det finns begränsad tillgång till kollektivtrafik.
- Hushållets samlade inkomst får inte vara för hög (upp till 80 % av medelinkomsten).
- Ingen i hushållet får redan äga en elbil eller laddhybrid.
- Elbilen kan vara ny eller begagnad.
- Elbilen får kosta max 450 000 kronor.
- Premien gäller både för köp och leasing.

Källa: Naturvårdsverket.

Motorjournalisten Peter Esse har tagit fram en omfattande guide kring premien, dess förutsättningar och vilka geografiska områden som innefattas. [Den hittar du här.](#)



Kristofer Rask

5. Nya EU-regeln: Så undviker du tvångsskrotning

Av Kevin Neemé 19 december 2025, 23:05

EU var nära att införa regler som hade kunnat tvinga bilägare att skrota fullt fungerande bilar. Gamla förslaget ersätts av ny regel – så måste du göra för att undvika skrotning. – Ett byråkratiskt monster höll på att skapas, säger EU-parlamentarikern Johan Danielsson.



EU backar från den mest kritiserade delen av den nya ELV-regeln. Äldre bilar och veteranfordon ska inte längre kunna tvångsskrotas bara för att de bedöms ha nått "slutet av sitt liv".

– Beslutet i parlamentet som vi antog ett par dagar efter Lucia ska nu skrivas rent och sedan är det i praktiken en formalitet att få det godkänt. Alla är överens, säger EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S) till [Aftonbladet](#).

I stället räcker det att ägaren anmäler att bilen ska renoveras utan krav på ekonomiska prövningar eller särskilda intyg. Beskedet innebär en tydlig kursändring jämfört med de tidigare förslagen, som väckte stark oro bland svenska bilägare. [Carup har tidigare rapporterat om att EU:s ELV-förordning](#) (End of Life Vehicles) riskerade att klubbas igenom under 2025 och att konsekvenserna kunde bli långtgående.

I de första versionerna av förslaget kunde en bil klassas som skrot om den varit oförsäkrad i två år, varit svårt krock- eller brandskadad eller bedömts vara dyrare att reparera än vad den var värd. I praktiken hade det inneburit att fullt fungerande äldre bilar, renoveringsobjekt och framtida samlarbilar kunde tvingas bort från vägarna oavsett vad ägaren själv ville.



EU tvärvänder och enligt den svenska EU-parlamentarikern Johan Danielsson är det så gott som klart att man backar från att äldre bilar och veteranfordon ska skrotas.

Förslaget innehöll också förbud mot att sälja vidare reservdelar från bilar som bedömts som uttjänta. Att plocka delar för att hålla liv i ett annat fordon skulle inte längre vara tillåtet. Kritiker menade att det slog särskilt hårt mot Sverige, där återbruk och lång användning av bilar är vanligt, inte minst i glesbygd.

– Den har kommit oroväckande långt, sa Henrik Nyberg på M Sverige tidigare.

Enligt M Sverige stod förslaget i konflikt med både svensk grundlag och EU:s stadga om äganderätt. Konsekvensen kunde bli att bilägare tvingades skrota fordon utan ersättning, efter beslut fattade av en ny kontrollmyndighet. Kritiken handlade också om vilka som skulle drabbas.

I stora delar av landet är äldre bilar inte hobbyfordon, utan nödvändiga bruksbilar. Många äger flera äldre fordon och plockar delar mellan dem för att hålla dem rullande.

– Många som bor i glesbygd har kanske flera äldre Volvobilar. Man plockar delar från dem för att hålla liv i ett bruksfordon, sa Henrik Nyberg.

Nu vänder alltså EU. I den omarbetade linjen som EU-parlamentet har antagit försvinner kraven på ekonomisk prövning och kompetensintyg. Ägaren behöver bara anmäla att bilen ska renoveras. Några generella förbud mot veteranbilar eller renoveringsobjekt finns inte längre.

– Sunt förnuft har fått råda, säger EU-parlamentarikern Johan Danielsson.

Regelverket är ännu inte helt färdigt. ELV är inte lag i dag, men parlamentets beslut ses som avgörande. När reglerna väl ska införas blir det upp till varje medlemsland att anpassa dem nationellt. I Sverige väntas Transportstyrelsen få en central roll. Efter månader av varningar och hård kritik har EU därmed dragit i bromsen. Därmed försvinner tvångsskrotning – i alla fall för nu.



Enligt det senaste lagförslaget behöver ägaren bara anmäla att bilen ska renoveras

Det här gäller enligt nya ELV-förslaget

Det nya EU-förslaget riktar sig mot verkliga skrotbilar. Äldre bilar, renoveringsobjekt och veteranfordon omfattas inte av något generellt skrotningskrav enligt EU-parlamentets nuvarande linje.

Skrotning kan bli aktuell om bilen till exempel:

- Är så svårt krock- eller brandskadad att den inte kan repareras på ett trafiksäkert sätt
- Är uppenbart obrukbar och inte går att återställa
- I praktiken redan är skrot eller övergiven

För äldre bilar och veteranbilar gäller detta:

- Det är ägaren som avgör om bilen ska bevaras eller renoveras
- Det räcker att anmäla att bilen ska renoveras
- Inga krav ställs på ekonomisk prövning
- Inga krav finns på särskild kompetens
- Inga tidsbegränsade undantag behöver förnyas

Reservdelar och återbruk:

- Det finns inga generella förbud i ELV mot att använda eller sälja begagnade reservdelar
- Det är tillåtet att plocka delar från äldre bilar för att hålla andra fordon i bruk

Sammanfattning

Du behöver inte skrota bilen för att den är gammal eller har lågt värde. Skrotning blir i huvudsak aktuell när bilen faktiskt är uttjänt och inte längre går att använda eller återställa. Det är viktigt att poängtera att ELV inte är lag idag men att EU-parlamentet har antagit sin linje och att det ska röstas igenom. Reglerna ska sedan införas nationellt i varje medlemsland.

LÄS MER:



Okänd regel tvingar dig skrota bilen: "Förödande"



Varnar igen för ny EU-lag: Äldre bilar blir sopor



Klart i natt: Nytt fordon ersätter A-traktorer



Rasar mot ny EU-regel: Gör veteranbilar till avfall



Vägrar skrota godkänd fossilbil för 10 000 till elbil



Veteranbilar blir avfall: "Politikerna lyssnar inte"



Kevin Neemé



6. Melkus RS1000 är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer

10 december 2025, 06:00



Melkus RS1000 (1969–1973)

Heinz Melkus (1928–2005) från Dresden byggde först racerbilar. En dag på 60-talet sägs han ha bestämt sig: En dag skulle han bygga något som detta, något som denna Lotus som just passerat förbi. Det sägs ha varit i Jugoslavien på ett lopp när han såg Lotus.

Så här skapades drömbilen för alla pojkar i FDJ-tröjan. Med mittmotor! Den trecylindriga tvåtaktsmotorn i Melkus RS1000 är arg, ett tjatande, dreglande odjur. 70 hk, det kan låta dåligt idag, men det var inte på samma nivå som 26 hk Trabis. Särskilt eftersom en fick-plunka med plastkropp bara vägde 680 kilo.

Åh ja, den har också måsvingsdörrar. En av anledningarna till detta: Alla som vill (eller måste, i bilrace) hoppa in i den 1,07 meter långa plattbilen ska varken behöva placera sig eller slå in i skalle.

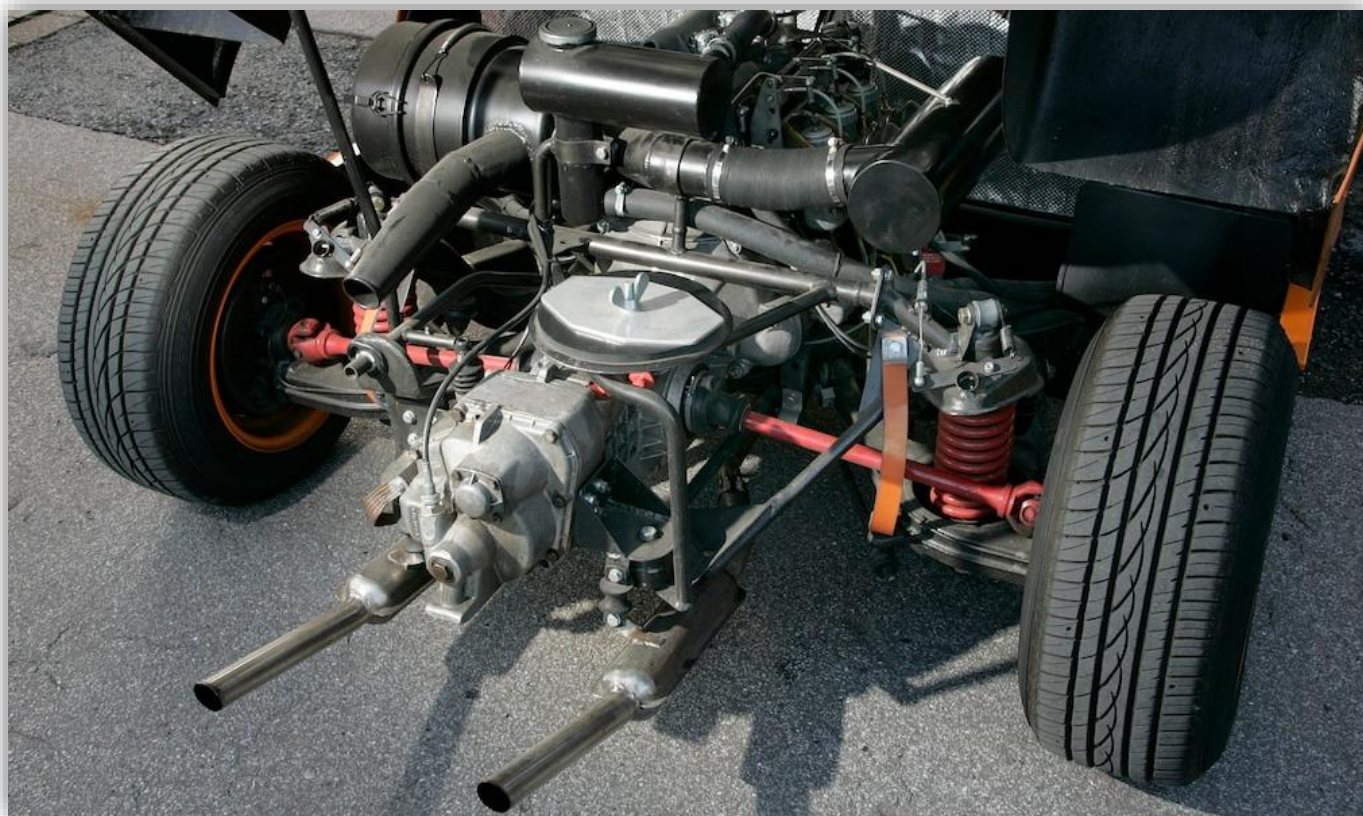
Olika statligt ägda företag levererade delar till den lilla verkstaden i Dresden. Det största bidraget gjordes av Wartburg-fabriken i Eisenach med ramen, motorn och vindrutan från Wartburg 353.



Baksidan antyder att Heinz Melkus, skaparen av Melkus RS1000, åtminstone inte tyckte att Ford GT40 var ful.



Strålkastarskyddet, unika i DDR, är tillverkade av Piacryl från VEB Stickstoffwerk Piesteritz. Formen skapades efter en design av Weißensee Konstakademi, och den skulle troligen ha klarat sig med vanliga dörrar.



Hela bakdelen av plastkarossen svänger upp och ger plats åt Melkus tvåtakts mittmotor

Teknisk data Melkus RS1000

- **Motor** Trecylindrig tvåtakts radmotor (Wartburg) längs fram, vattenkyld, tre individuella förgasare
- **Förflyttning** 993 cm³
- **Prestanda** 51 kW (70 hk) vid 4500 varv/min
- **Max. vridmoment** 118 Nm vid 3500 varv/min
- **Kör** Femväxlad manuell växellåda, bakhjulsdrift
- **Toppfart** 165 km/h
- **Acceleration** 0–100 km/h 12 sekunder
- **Däck** 4.50-13
- **Bromsar** f./h. trumma/trumma
- **Längd/bredd/höjd** 4000/1700/1070 mm
- **Hjulbas** 2450 mm
- **Egenvikt** 680 kg
- **Konsumtion** 10 liters blandning/100 km
- **Fabrikspris** 1980: 29 800 DDR-mark.



Frank B. Meyer



7. Isotta Fraschini Tipo 8C Monterosa

Text och bild av Wouter Melissen

Ett legendariskt lyxigt mästerverk från Milano



Klädd av Boneschi är detta en av fem Tipo 8C-prototyper som byggts

Isotta Fraschini var en av de mest prestigefyllda tillverkarna under 1920- och 1930-talen. De lyxigaste versionerna var särskilt populära bland rika och ofta kända amerikaner, men de var till och med dyrare än jämförbara Duesenbergs.

Depressionen på 1930-talet ledde till minskad försäljning och biltillverkningen upphörde 1934. Ett försök att återlansera varumärket efter andra världskriget resulterade i den fascinerande Tipo 8C Monterosa. I slutändan byggdes bara fem stycken innan Isotta Fraschini-fabriken byggdes om för att endast tillverka marinmotorer.

Cesare Isotta och bröderna Vincenzo, Oreste och Antonio Fraschini grundade *Isotta Fraschini & C.* år 1900. Till en början importerade och reparerade företaget bilar från andra tillverkare och importerade även delar för att bygga bilar, särskilt Renaults, på licens. Vid behov modifierades de befintliga komponenterna för att förbättra designen. Detta ledde till att företaget döptes om till *Isotta Fraschini S.p.A. Milano* 1904 och en övergång till att montera bilar med hjälp av delar som designats internt.



Instrumentbrädan var mycket ren med klockan monterad i mitten av ratten

Under 1910-talet blev Isotta Fraschini en av de allra första tillverkarna att erbjuda bilar med fyrhjulsbromsar och introducerade sedan 1919 Tipo 8. Den visades för första gången på Parissalongen och designades av den begåvade Giustino Cattaneo, som hade varit chefsingenjör på Isotta Fraschini sedan 1905. Det var en betydande maskin, eftersom det var den första serietillverkade gatbilen som var utrustad med en rak åttamotor. Själva den revolutionerande motorn hade konstruerats redan 1912, men under de mellanliggande åren hade Isotta Fraschini tvingats bygga motorer för det italienska flygvapnet.

De flesta Tipo 8 fanns endast som ett rullande chassi och fick ett diskret men överdådigt kaross som tillverkades av bland annat Castagna och Sala. Under de följande åren introducerades Tipo 8A med större motor och den ytterligare förfinade Tipo 8B. Att äga en Isotta Fraschini var en lyx väldigt få hade råd med, och det var den ultimata statussymbolen. Bland ägarna till en Isotta Fraschini fanns den berömda skådespelaren Rudolph Valentino. I början av 1930-talet började designen bli gammal och det fanns ingen omedelbar ersättare.

Med priser på över 20 000 dollar för en komplett bil blev Isotta Fraschini en lyx som allt färre människor hade råd med under den stora depressionen. Henry Ford försökte till och med köpa företaget 1932 och flytta produktionen till Detroit, men förhandlingarna rann ut i sanden. En ny, italiensk ägare hittades och från 1934 och framåt fokuserade Isotta Fraschini på utveckling och produktion av flygplansmotorer. När kriget återigen hotade i Europa var detta en mycket mer lukrativ marknad.

Efter andra världskriget försökte företagets nya ägare ta vid där Isotta Fraschini hade slutat halvvägs genom 1930-talet och producera sofistikerade lyxbilar igen. Den drivande kraften bakom Isotta Fraschinis pånyttfödelse som biltillverkare var den unge och mycket begåvade ingenjören Fabio Rapi. Han hade påbörjat projektet före kriget, men hade tvingats fokusera sina ansträngningar på annat håll. När freden återvände tog han itu med det igen med hjälp av en annan legendarisk italiensk ingenjör: Aurelio Lampredi.



Bakom ratten placerades den böjda hastighetsmätaren och varvräknaren

Den pånyttfödda Isotta Fraschini-bilen, känd som Tipo 8C, var helt ny och liknade ingen annan som byggts i Italien tidigare. Utan tvekan inspirerad av den banbrytande Tatra, bestämde sig Rapi för att montera motorn i svansen på stålstegechassit. Den hade dubbla länkar fram och svängaxlar bak. Det gjordes försök med gummifjädrar men till slut utrustades bilarna med mer konventionella spiralfjädrar.

Den mäktiga raka åttan från den tidigare Isotta Fraschinis användes inte igen. Istället skapade Lampredi en kompakt V-8 med toppventiler. Den mycket lätta V-8:an, som var äldre än de berömda Chrysler-motorerna, hade halvfariska förbränningskammare. I sin ursprungliga skepnad hade motorn en cylindervolym på 2,5 liter, men de senare prototyperna drevs av en 3,0-litersversion. Utrustad med en Weber-förgasare med dubbla pipor påstods V-8:an producera upp till 125 hk.

Växellådan och slutväxeln delade ett enda hölje med motorn. Denna var gjuten av en aluminiumlegering för att hålla vikten nere. Växellådan hade fyra växlar framåt och manövrerades med en spak på rattstången. Förbindelsen mellan spaken och växellådan skedde inte genom en axel utan genom vajrar. Denna ovanliga metod kan mycket väl ha inspirerats av de flygplan som konstruerades av Isotta Fraschini och dess ägare under kriget.

Produktionen av de första prototyperna startade 1947, men det var en långsam och frustrerande process på grund av bristen på material. Det första exemplaret stod klart i början av det året och fick officiellt namnet Monterosa. Detta var en referens till den fabrik som Isotta Fraschini var tvungen att överge efter en bombning under kriget. Den låg på Via Monterosa i Milano. Den var klädd av Zagato med en fyradörrars sedankaross. Den hade ingen konventionell grill men hade stora luftintag på bakskärmarna för att kyla de sidomonterade kylarna. Denna layout resulterade i kylningsproblem och Rapi bestämde sig för att byta system och använda en mer konventionell, frontmonterad kylare.



Den kompakta V8-motorn var monterad bakom bakaxeln

Den första Tipo 8C som visades på en stor bilmässa var klädd i en tvådörrars coupé av Touring i Milano. Designen ritades av Rapi själv och hans ritning användes också i den officiella broschyren. Det var en mycket modern design med aerodynamiska linjer, integrerade stänkskärmar och en brist på fotsteg. Den var också diskret med två strålkastare och en relativt liten grill. Reservdäcket var monterat i nosen på bilen och kunde nås genom att luta upp mittsektionen på stötfångaren. Där man hade förväntat sig i bagageutrymmet satt V8:an i vad som var ett mycket rent motorrum.

Med en hjulbas på 3 100 mm kunde tvådörrars coupén faktiskt rymma sex passagerare. Instrumentbrädan var mycket minimalistisk med endast varvräknaren och hastighetsmätaren synliga. Klockan var monterad i ratten. Alla andra rattar och blinkers var gömda bakom lock och en röd lampa tändes på instrumentbrädan för att varna föraren att öppna en av luckorna. En touch som lades till av Touring var det patenterade "Aerlux" plexiglas-soltaket.

Den nya Isotta Fraschini Tipo 8C Monterosa debuterade på bilsalongen i Paris 1947 och fångade omedelbart medias uppmärksamhet. Den italienska tidningen *Motor Italias* rubrik löd: "Ett mästerverk kaross och ett helt nytt chassi". Touring coupén visades också senare under året på en bilmässa i Milano. Under vintern lackerades den om från sin ursprungliga gröna till svarta, och nosen uppdaterades något. I denna skepnad visades den på bilsalongen i Genève 1948. Under tiden hade ytterligare tre prototyper tagits fram för att demonstrera vad som kunde göras med Tipo 8C-underlaget. Zagato tillverkade ytterligare en fyradörrars sedan på ett chassi med en frontmonterad kylare och en konventionell grill. Denna Tipo 8C hade visats i början av 1947 års Mille Miglia som en teaser.



Den långa svansen innehöll en helt ny V8-motor

Touring skapade också en fyradörrars version av coupén. Den mest sprudlande av utställningsbilarna var en fyradörrars Cabriolet byggd av Boneschi.

Gemensamt för alla fem Tipo 8C-prototyperna var att de hade plats för sex personer med hög komfort.

Boneschi Cabriolet lackerades i två nyanser i vitt och svart och visades även på bilsalongen i Genève 1948. Den hade mycket rena linjer med slutna bakhjul och ett fällbart metalledäck som kunde täcka baksätena för att ge intrycket av en ännu längre svans. Som huvudprydnad hade den en krona som var inspirerad av *Corona Ferrea*, som var en järnkrona som användes av Italiens kungar i många år.

Det var en osubtil antydning om att detta var en bil som passade för kungar och kejsare. Cabrioleten var ommålad i en tvåfärgad blå färg och något omarbetad, och visades också på Concorso d'Eleganza Villa d'Este 1949. Den slutade tvåa i klassen bakom en Alfa Romeo 6C 2500 S.

Som många av Isotta Fraschinis gamla rivaler också upptäckte var marknaden för lyxbilar mycket begränsad under efterkrigstiden. Brist på material försvårade också produktionen och till slut övergavs Tipo 8C Monterosa efter att de fem prototyperna hade byggts.

Under slutet av 1990-talet återupplivades namnet Isotta Fraschini igen, men endast en handfull prototyper byggdes. År 2022 kan det berömda namnet komma att återkomma igen, eftersom vissa källor tyder på att den nya ägaren förbereder en rad elbilar och en sportprototyp på väg till Le Mans.



Touring stod för denna sexsitsiga, tvådörrars coupé

I motsats till den ursprungliga designen hade de senare prototyperna frontmonterade radiatorer.

Av de fem Tipo 8C som tillverkades mellan 1947 och 1949 är det bara två som har överlevt: Touring Coupé och Boneschi Cabriolet. Under de senaste åren har båda bilarna anslutit sig till Lopresto Collection, som också inkluderar den allra första Isotta Fraschini och Isotta Fraschini T8 från 1998. Häpnadsväckande nog, tillsammans med detta köp, lyckades Lopresto Collection också få tag på hela Isotta Fraschini-arkivet med tekniska ritningar. Detta omfattade alla bilar som tillverkades mellan 1901 och 1949.

Med hjälp av fabriksritningarna med stor effekt har båda överlevande Monterosas omsorgsfullt restaurerats. Touring Coupé målades grön igen och konfigurerades som den var under sin debut på bilsalongen i Paris. Boneschi Cabriolet restaurerades och målades precis som den var när den visades på Villa d'Este under perioden. När verket var klart visades båda på Pebble Beach Concours d'Elegance 2017, nästan 70 år efter att de först visades för allmänheten tillsammans. Boneschi Cabriolet visades senare även på Villa d'Este.

Precis som Isotta Fraschinis som kom före var Tipo 8C ett tekniskt mästerverk men det visade sig vara rätt bil vid fel tidpunkt. Rapi och Lampredi skulle visa upp sina talanger på andra håll, där den förstnämnda arbetade för Fiat och skapade till exempel den V-8-motoriserade 8V. Innan han också kom till Fiat tillbringade Lampredi några år hos Ferrari där han ansvarade för företagets legendariska V12-motorer.





8. Oldsmobile 98 Cabriolet 1949



Medan Cadillac får en stor del av äran för att ha drivit GM:s designrevolution i slutet av 1940-talet, var Oldsmobile-divisionen i mellansegmentet lika mycket i framkant som deras flaggskeppsstallkamrat. Oldsmobiles toppmodell, Ninety-Eight, delade faktiskt C-Body-plattformen med Cadillac Series 61/62, och 1948 fick Olds Ninety-Eight en fullständig makeover som skilde den från resten av serien. Olds döpte sitt nya designspråk till *Futuramic* och formen hade smidigt integrerade stänkskärmar, svepande pontonbakdelar och ett lägre, smalare helhetsintryck. Oldsmobile Marketing utnämnde det till "The New Look!"





För 1949 ändrades Oldsmobiles annonser från "The New Look" till "The New Thrill!" när märket återigen tog en sida från Cadillacs spelbok och parade ihop Futuramic-karossen med en helt ny V8-motor med toppventiler kallad *Rocket*. Oldsmobile har alltså försett den eleganta linjen med "go-to match the show". Köparna kunde välja mellan flera karossstilar och ett av två utrustningspaket, men de som betalade för cabrioleten i toppklassen fick DeLuxe-utrustningen som standard, som inkluderade extra krom, DeLuxe-ratt, elektrisk klocka, power top, hydrauliska fönsterhissar och lädersäten. Alla V8-, Eighty-Eight- och Ninety-Eight-modeller kom med GM:s berömda Hydramatic växellåda som standard. Sedanmodeller stod för huvuddelen av produktionen och stod för 49 001 sålda enheter, jämfört med Cabriolet Coupé, där Olds bara sålde 12 602 enheter. Naturligtvis är cabrioleterna ytterst sällsynta idag, och få, om ens någon, är så välbevarad som vårt utvalda exempel.

Denna orestaurerade Oldsmobile Ninety-Eight Convertible Coupé från 1949 är en extraordinär bil i bevarandeklass med bara 16 600 mil från ny. Den bär sin ursprungliga Almond Green-färg, original svarta sufflett och toppstövel och har den ursprungliga mörkgröna läderinredningen. Från 1950 till 1963 tror man att denna toppklassiga Oldsmobile ägdes av Kay Field, hustru till Marshall Field IV, känd från Marshall Fields varuhus. År 1975 kom den i vård av den kända samlaren John Petrozzini, som behöll den i stort sett orörd, förvarad i sin privata samling fram till sin bortgång 2019, då den senaste ägaren förvärvade den från hans dödsbo. Den fick en sympatisk men ändå grundlig mekanisk översyn i sin nuvarande ägare, med stor möda för att bevara den exceptionella äktheten. Den presenteras nu med en härligt ärlig patina till lacken och det ursprungliga ljusarbetet och är redo för väg och inställd för körglädje.



Dörrarna öppnas och stängs med en tillfredsställande gedigen känsla som ofta saknas i de flesta restaurerade exemplar. När man svänger upp dörren avslöjas den fantastiska, vackert bevarade interiören. Funktionerna inkluderar elfönsterhissar och topp, tryckknappsradio, DeLuxe-klocka och ratt, strålkastare och läderklädsel. Ägaren valde att göra en exakt kopia av framsätessöverdraget i grönt läder så att passagerarna kan klättra ombord utan att oroa sig för skador på den 73 år gamla klädseln. Originallet togs omsorgsfullt bort, förvarades omsorgsfullt och ingår i försäljningen. Även om mattorna har torkat ut och åldrats något mer än resten av den mjuka listen, har ägaren valt att lämna dem orörda. I övrigt är dörrkorten och invändiga panelerna utmärkta, liksom de målade listerna och interiörkrommen.

Bilens nya vaktmästare sparade inte på några kostnader i den mekaniska servicen, men var ändå mycket noga med att se till att den ursprungliga patinan och äktheten bevarades. I arbetet ingick ett grundligt underhåll av bromsar, bränslesystem och servofunktioner – bland annat servostyrning och hydraulik för fönster och tak. En uppsättning nya Coker-radialer med bias-look och breda vita väggar förbättrar väghållning och bromsprestanda samtidigt som de behåller den autentiska hållningen som är viktig för en bil i bevarandeklass som denna.

Även om alla 1949 Ninety-Eight Convertible är ett sällsynt fynd, är det en möjlighet att inte duplicera att upptäcka en i ett så exceptionellt originalskick med bara 16 600 miles som är både nyckelfärdig för körglädje och redo att visas i alla concours-bevarandeklasser.



Klassiker

9. Grattis Plymouth Savoy

Publicerad 2 januari 2009 (uppdaterad 28 december 2018) Text Klassikerredaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag i Klassikerkalendern. I dag den 2 januari är det Svea och vi gratulerar Savoy.



Plymouth Savoy 1956

Plymouth Savoy som modellnamn dök upp 1951 på en stationsvagn, en finare version än Suburban som grundmodellen hette. Åren 1954-61 användes namnet på fullsizemodellerna i programmet, mellan modellerna Plaza och Belvedere.

Åren 1962-65 fick den nya down-size-serien bära namnet, men den floppade och 1965 var det bara i Kanada som de hette Savoy för att sedan läggas ned helt.



1958 års Plymouth hade dubbla strålkastare och stora fenor.



Savoy 1962



Savoy 1964



Savoy 1965

