



Jaguar XK120 (1951)

- 1. Polestar 4 DM**
- 2. Provkörning av Kia PV5 Cargo L2H1 Plus Long Range**
- 3. Rimac presenterar exklusiv elbil**
- 4. BMW:s nya elbil gör succé**
- 5. Fabriken där nya BMW i3 ska bli till börjar bli klar**
- 6. Volkswagen överger teslamodell**
- 7. Elbilsåret 2025**
- 8. Så här kommer Hondas F1-bilar att låta**
- 9. USA-truckerns chock när Scania körs i snö**
- 10. Giugiaros oväntade val**
- 11. Riktig kalkonfilm skulle sälja nya Seat Ibiza**
- 12. Auto Union 1000 Sp Roadster**
- 13. Jaguar XK120**
- 14. Porsche 924S**
- 15. Grattis Healey**



1. Polestar 4 DM (2026) i 80 mil

Av Christoffer Gullin

21 dec. 2025

Snabbladdningen är fortfarande inte där



FILM: <https://youtu.be/8Ofz6eg1URM>

Jag har kört Polestar 4 (2026) ner till Smålandsstenar och tillbaka till Stockholm igen. Jag ville testa hur förvärmningen fungerar nu när det gått ett år sedan jag körde den sist då det inte fanns. Det visar sig att det fortfarande finns en del problem, vilket är synd för det är en bra bil.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av Kia PV5 Cargo L2H1 Plus Long Range

Av Erik Andrén

Publicerad 22 dec 2025 kl 13.00

Uppdaterad kl 14.32

Är man sen in på en marknad så måste man också vara bra. Och jo, med PV5 levererar Kia ett bra helhetspaket för många transportbilister. Trots att man är sist ut.



*Personbilslik på vägen, vågar man säga det?
PV5 bjuder på många av de system som vi vant oss vid i personbilar.*

Ford Transit, Volkswagen Transporter och Caddy, Citroën Jumpy och Opel Vivaro. Transportbilsmarknaden har länge varit en samling av, i ärlighetens namn, föga upphetsande bilar. Men så, för sisådär tre år sedan, hände något. Efter årtal av, ska man säga, buzz, så lanserade Volkswagen sin eldrivna, retrostukade ID. Buzz. Valet för den med en liten verksamhet som ville vara trendriktig blev plötsligt givet. I alla fall så länge transportererna som behövde göras var av det mer lokala slaget. För mer långväga transporter var både räckvidd och laddeffekt för dåliga. Över tid har dock bägge de sakerna blivit åtminstone en aning bättre, och till dags dato har Volkswagen sålt nära 10 000 ID. Buzz i Sverige. Tre fjärdedelar av dessa av transportbilsversion. Inte illa.



Några som nyfiket sneglade på förehavandena i Wolfsburg var koreanska Kia. På personbilssidan har man sedan nu rätt många år tagit sig in i Volkswagens jaktmarker. Tagit över dem, skulle man till och med kunna säga. Bland privatpersoner har Kia i flera år varit Sveriges mest sålda bilmärke. En riktig folkbil, med andra ord. Transportbilar har man också gjort länge, men mest bara för hemmamarknaden och de närmast sörjande i närområdet. Med modeller som Kia Prego eller Bongo (som började som en licenstillverkad Mazda, med samma namn) har transportbilsdivisionen av företaget inte varit i närheten av att se vårt hörn av världen. Förrän nu. Modellen heter PV5, är helt eldriven och i yttermått snarast identisk med just ID. Buzz. Tre centimeter skiljer på höjden. Blott två på längden.

Det här är nytt

Kias intåg på transportbilsmarknaden. Och det är inget oävet förstaskott. PV5 har en, i många stycken, väldigt genomtänkt utformning, med mycket personbilsluk utrustning.

Ny plattform. Kias linjeeldrivna transportbilar kallas för E-GMP.S, och bygger delvis på personbilstekniken. En rad varianter kommer komma. Både kortare, högre takhöjd, golv-sänkta versioner och versioner som bara är en hytt (och har bakre chassit fritt för påbyggnad). Dessutom kommer större PV7 och PV9 så småningom.

Öppnar en ny nisch... mellan den trendiga Volkswagen ID. Buzz och de mer traditionella skåpbilarna. PV5 är mer plåtskåp än ID. Buzz, men roligare och rymligare sett till yttermåtteten än de flesta andra. Och har en vettig total ägandekostnad.

Det är också tydligt att koreanerna tagit intryck av den tyska urklippsmallen när det kommer till designen. Inte för att ID. Buzz och PV5 är särskilt lika varandra till formerna, men för bägge bilarna är just designen en bärande del av konceptet. Men när Volkswagen haft en historisk förlaga att retroflirta med, så har Kia tagit en mer modern, avantgardisk approach. En folkabuss från framtiden, om du så vill. Likt ID. Buzz är kommer också PV5 med tvåtonslack, där huven – eller ja, hela fronten – ner till midjelinjen är svartlackerad.

Kia har också anammat det funktionalistiska mantrat om att "form follows function". Undantaget den korta, diagonalt avhuggna fronten, så verkar man tagit det till en sport att fylla ut yttermåtteten så mycket som möjligt. Vilket även märks på insidan. Skåputrymmet är lika rätblockformat som exteriören. Endast hjulhusen och det hörapparatsfärgade bakdörrslåset i taket inkräktar på lastutrymmet. Akta huvudet för det sistnämnda!



PV5 är först ut hos Kia med Google-baserat infotainmentsystem.

Det innebär bra kartor, till exempel. Den interiöra layouten känns lik Volkswagen ID. Buzz.

Tillhör du de som lastar pallar så ryms två stycken, en på längden baktill mellan hjulhusen och en på tvären framtill, som går att lasta in via valfri av de två sidodörrarna. Lasttröskeln är föredömligt låg: blott 42 centimeter. Det är decimetrar, i plural, lägre än merparten av konkurrenterna. Den låga lasttröskeln har dock skapat ett nytt problem. Med så lågt avstånd till marken gör en eventuell dragkrok att den ena av de två sidohängda bakdörrarna inte kan öppnas när kroken är monterad. Skulle man satt kroken lägre hade släpet gått i marken.

Tittut! Dubbla sidodörrar är standard. Vill du ha ett hyllsystem längs ena sidan så går det ändå bra, men du får då tillgång till en del av hyllorna från två håll – inifrån skåpet och utifrån från dörren.

I lastutrymmet finns även ett (men endast ett) eluttag av vanlig väggkontaktsstandard, max 250 V, vilket är fiffigt för den som behöver ha eldrivna maskiner eller verktyg (eller batteriladdare för sådana) i skåpet. Då kan dels saker köras med bilen som stort batteri, så kallad V2L, vehicle-to-load, och dels alltsammans – bil och maskinbatterier, laddas över natten. Men inredningen får förses med grenuttag först.

Apropå vehicle-to-nånting, så har PV5 även stöd för så kallad vehicle-to-grid, där elbilsbatterier kan nyttjas för att kompensera olika belastning på elnäten. Ladda när belastningen är låg, till lågt pris, och mata ut i nätet igen under peakar, när priset är högt. Vips kan firmabilen, förutsatt att laddboxar och elavtal också hanterar det, generera passiva intäkter även när den står stilla och personalen har gått hem. Har du en större flotta bilar på företaget kan det bli en inte obetydlig pluspost i totala bilkalkylen.

Laddnings- och drivlinemässigt, förresten, så må det märkas till viss del att Kia tagit med sig sina kunskaper från personbilssidan. Batteriet är snyggt dolt under det låga golvet. Men PV5 har bara 400-voltsteknik, inte 800-dito, och en laddeffekt som maxar ut på 150 kW. Visst, laddkurvan sägs vara rätt plan, men räckvidden är ändå begränsad. Med lilla batteriet på 51,5 kWh anges WLTP-siffran till inte ens 30 mil. Samma siffra med det större batteriet, på 71,2 kWh, är bara strax över 40 dito. Till och med ID. Buzz, som fått så pass hård kritik för just räckvidden, slår det. Och den laddar dessutom i upp till 200 kilowatt. Nej, bäst trivs PV5 Cargo för hantverkare och andra transportbilister som rör sig inne i stan, vars huvudsyssa inte sker bakom ratten, och som har möjlighet att ladda långsamt, över natten.



När du väl sitter bakom ratten är det dock ändå tämligen trevligt. Visst, plasten i panelerna är inte av den mest högkvalitativa sorten, men körupplevelsen är ändå, för biltypen, personbilslik.





Den stela bakaxeln gör sig påmind över gupp och skarvar, och det skramlar stundom lite plåtigt från skåpet, men sittpositionen är bra (även om undertecknad sitter med ratten i ytterläget, både nedåt och bakåt) och accelerationen rapp. Dessutom är vändradien påfallande snäv, vilket gör parkering och manövrering lättare än vad bilens storlek gör gällande. Kameror och parkeringssensorer finns runt om, i alla fall på den högre utrustningsnivån. Och sidorutorna går så lågt att omgivningen kan se dina byxor i profil. Högst upp på mittkonsolen sitter en skärm på 12,9 tum, försedd med ett Google-baserat infotainmentsystem. För första gången i Kia. Systemet delas med personbilsvarianten PV5 Passenger, och funkar bra, på det hela taget, även om skärmen inte är den allra mest responsiva. I vanlig ordning på nya bilar så förädlas upplevelsen av diverse pling och pip, men de är varsamt designade för att inte vara alltför störande, och för hastighetsvarning går en del av ljuden att stänga av med ett längre knapptryck. Dock inte om man är inne i en zon med kameror eller dylikt. Om bilens skyltigenkänning då plockat upp fel hastighet, exempelvis 50 på en 70-väg, så får man höra plinget oavbrutet.

Nåväl. I övrigt interiört finns en hel del fack att lägga grejer, och glömma bort dem i. Ovanpå panelen, i mittkonsolen samt särskilt plastiga fack under sätena, som nås från sidan.

Laddsladden har sin plats mot väggen bakom sätena. Tyvärr finns inget utrymme för den framtill under huven, vilket annars hade varit önskvärt. Det är nämligen där fram, mitt i nyllet, som laddkontakten sitter. Det är måhända praktiskt så tillvida att man inte behöver anpassa parkeringen efter vilken sida kontakten sitter på, men positionen riskerar – särskilt under årstiden med slask, snö och annan smet på vägarna – att vara rätt utsatt. Andra modeller med liknande placering har ibland haft bekymmer med just det. I det stora hela är det dock ändå en mindre plump i protokollet, och vi kan konstatera att den grå (eller kanske oftare vita) massan av transportbilar fått en ny spelare att se upp för. Riktigt lika chic som ID. Buzz är inte PV5, och formerna kan mycket väl åldras rätt snabbt. Och nej, elbilsenskaperna är inte i paritet med Kias övriga program, men på ett praktiskt plan finns alla möjligheter för PV5 Cargo att bli en framgång. Man har visat var skåpet ska stå, helt enkelt.

Kia PV5 Cargo L2H1 Plus Long Range**Pris:** 587 500 kronor (ink moms)**Motor:** El. Elmotor, max effekt 163 hk (120 kW), vridmoment 250 Nm. Batteri 71,2 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/150 kW. Värmepump.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdrift. Reduktionslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram dubbla triangellänkar. Bak stel axel.**Styrning:** Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,0 meter.**Bromsar:** Skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum. Däck 215/65 R16.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 300, längd 470, bredd 190, höjd 192, spårvidd f/b i.u./i.u.. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 010, maxlast 620, max släpvagnsvikt 750. Bagagevolym (VDA-liter) 4420 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 12,4 s, toppfart 135 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,91 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 416 km.**Garantier:** Nybil 7 år/15 000 mil, rostskydd 12 år, lack 5 år/15 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil.**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**RIVALER:****Volkswagen ID. Buzz Cargo**

Designmässigt fortfarande det coolare valet. Dessutom snabbare laddning och aningen bättre räckvidd. Men inte lika välutnyttjat och boxigt lastutrymme.

Pris: 587 500 kronor (ink moms)**Citroën ë-Berlingo L2**

Får här representera den "klassiska" skåpbilen, som finns av flera märken. Större yttermått, mindre innermått, och elbilmässigt än mer mediokra egenskaper.

Pris: 542 375 kronor (ink moms)**Kia EV5 för Europa officiell**



3. Rimac presenterar exklusiv elbil

Posted by Kristofer Rask december 22, 2025

Med full insyn i sportbilstillverkaren



Kroatiska sportbilstillverkaren Rimac berättar nu om Nevera R Founder's Edition, en specialserie på endast tio exemplar där varje exemplar av supersport-elbilen byggs helt efter ägarens önskemål. Alla exemplar reserverades inom en vecka efter att idén presenterades för ett antal utvalda kunder tidigare i år.

Men modellen handlar om mer än själva bilen, den fungerar som en nyckel in i Rimacs innersta krets. Resan börjar med en personlig konfigurering på Rimac Campus i Zagreb. Där möter ägarna grundaren Mate Rimac, designchefen Frank Heyl och företagets designteam för att skapa sin unika Nevera med hjälp av avancerad realtidsvisualisering. Processen beskrivs som något helt annat än traditionellt bilköp.

Under ägandet får medlemmarna i Founder's Club tillgång till produktförhandsvisningar, besök på Bugatti Rimacs huvudkontor, kördemonstrationer, strategidiskussioner och insyn i utvecklingsarbetet av framtida modeller. Exakta detaljer hålls hemliga och är endast kända för de tio medlemmarna.

Exteriört får varje bil ett tvåfärgat tema där färgdelningen följer bilens linjer.

– I stället för att skapa en skrikig dekor använder vi bilens naturliga geometri som färgdelning. En tunn mittremsa över taket med Rimacs karaktäristiska motiv bidrar till att ge modellen en egen identitet, säger Clark Yutong Wu, ansvarig för exteriördesign.

Interiören kan skräddarsys in i minsta detalj. Rimac berättar att teamet redan tagit fram allt från handsydda detaljer till specialbeställda läderkulörer och exakt återgivna färger från kunders egna bilsamlingar. Varje exemplar får dessutom unika detaljer kopplade till tre milstolpar i företagets historia.



När bilarna är färdigbyggda levereras de personligen av Mate Rimac som även deltar i den fördjupade förarutbildning varje ägare får av företagets testteam.

Nevera R är en vidareutveckling av Nevera och riktar in sig på ännu mer körprestanda. Modellen levererar 2 107 hk via fyra individuella elmotorer och har bland annat noterats för 0 till 100 km/h på 1,81 sekunder samt en toppfart på 431,45 km/h. Under 2025 har den **satt 24 verifierade världsrekord**.

– Från start har jag varit ödmjuk inför de människor som trodde på en idé många ansåg orealistisk. Våra första kunder tog ett steg in i det okända och det är tack vare deras tro som allt sattes i rörelse. Jag ville hitta ett sätt att tacka de visionära individer som format vår resa, inte bara genom en bil, utan genom en djupare koppling till det som gör Rimac unikt, avslutar Mate Rimac.



Kristofer Rask



4. BMW:s nya elbil gör succé

Posted by Kristofer Rask

december 20, 2025

Nästan helt slutsåld



BMW iX3 höjde precis ribban rejält

Till våren startar de första leveranserna av BMW:s nya hyllade elbil iX3. Modellen har mottagits oerhört väl av de som haft möjlighet att ta en titt på den nya elbilen. BMW själva har erkänt att de blivit överrumplade av det stora intresset och varnat för långa leveranstider.

– Vi har redan tagit emot fler beställningar än väntat och i Europa sträcker sig orderboken flera månader in i 2026, **sa BMW:s VD Oliver Zipse i november**. Och det visar sig att beställningarna har fortsatt rulla in.



FILM: <https://youtu.be/n8ocrUli7hE>

BMW Blog rapporterar nu att BMW Italiens chef Massimiliano Di Silvestre ska ha sagt att produktionen för den europeiska marknaden i stort sett är slutsåld för hela 2026. Uttalandet gjordes under BMW Groups hållbarhetsmiddag.

– Vår orderstock har överträffat våra förväntningar. Om vi ser till Europa kan jag säga att beställningarna täcker nästan hela vår produktion för 2026, ska Di Silvestre sagt under sitt framträdande.

BMW iX3 tillverkas vid BMW:s fabrik i Debrecen, i Ungern som kommer ha en årlig maximal produktionskapacitet på 150 000 fordon.

Den nuvarande modellen som erbjuds är BMW iX3 50 xDrive med fyrhjulsdraft, en motoreffekt på 345 kW och en räckvidd på upp till 805 kilometer. Den kostar i Sverige från 749 900 kronor.

BMW har också bekräftat att en ny instegsversion som blir bakhjulsdriven **lanseras i slutet av nästa år**.



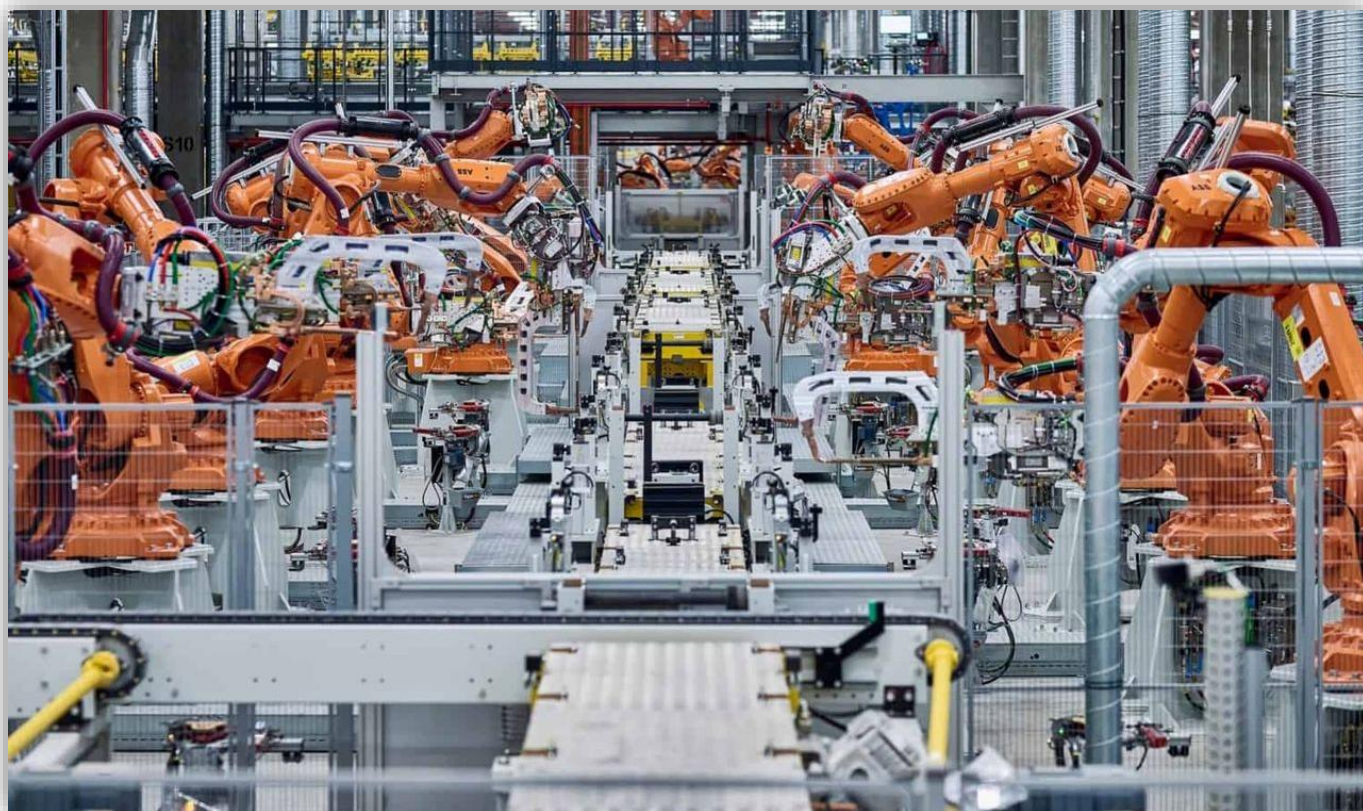
Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer. [Mer information och kontakt](#).



5. Fabriken där nya BMW i3 ska bli till börjar bli klar

Bobby Green 2025-12-19 kl 15:00

Tillverkningen drar igång till sommaren



Det är en ny 3-serie i eldrivet utförande på gång från BMW och detta blir nästa medlem som baseras på den nya Neue Klasse-plattformen efter iX3. Modellen kommer att få det påhittiga namnet i3 som redan använts fast då för ett helt annat format så det blir aningen förvirrande. Lägg även till att det i Kina redan har sålts en **eldriven 3-serie som heter i3** i flera år. Tokigt helt klart men så är det ibland i bilbranschen.

Nya i3 ska i alla fall tillverkas i en fabrik i München och nu börjar denna bli redo för jobbet. Det kommer dock dröja till sommaren nästa år innan serietillverkningen drar igång. För tillfället håller personalen på att utbildas kring hur de ska snickra ihop den nya modellen och därefter är det dags att börja bygga de allra första förserie-bilarna för att se att allt lilar. bmwblog.com



Bobby Green



BMW bekräftar att namnet på eldrivna sedanen blir i3 Kommer även som Touring



BMW visar upp maskerade iX3 och i3 Produktionsversionerna döljer sig under folieringen



BMW iM3 börjar tillverkas i mars 2027 Enligt nya uppgifter



Så här låter BMW:s eldrivna M3 Som en turbosexa



BMW M visar bilder på Neue Klasse-prototyp Kanske får namnet i3 M

6. Volkswagen överger "Tesla-modell" nästa år

Av Fredrik Sandberg

22 dec 2025

Volkswagen-koncernen överger den så kallade agentmodellen för sina elbilar och återgår till en traditionell återförsäljarmodell på den europeiska marknaden. Beslutet omfattar samtliga elbilar i ID.-serien och innebär att återförsäljarna återfår kontrollen över prissättning och lagerhantering.



Enligt tyska sajten [Electrive](#) backar Volkswagen från den försäljningsstrategi som liknat Teslas direktförsäljningsmodell. Agentmodellen, som introducerades i samband med lanseringen av ID.3 år 2020, innebar att Volkswagen centralt satte priserna och skötte faktureringen, medan bilhandlarna agerade agenter mot en fast provision.

Men från och med nästa år sker ett strategiskt skifte där Volkswagen återgår till det klassiska systemet där återförsäljare köper in fordonen och bär den ekonomiska risken för lagret. Enligt Electrive ger detta återförsäljarna möjlighet att själva sätta priser och erbjuda rabatter, vilket inte varit möjligt under agentmodellen.

Förändringen gäller inte bara märket Volkswagen, utan omfattar även koncernsyskonen Audi, Cupra och Skoda. Målet med återgången är att öka försäljningsvolymerna genom att ge handlarna större incitament och flexibilitet att sälja elbilar i en mer konkurrensutsatt marknad.

– Vi förlitar oss på våra återförsäljares entreprenöriella styrka – den kan inte ersättas av någon modell, säger Martin Sander, försäljningsdirektör för Volkswagen, [till tidningen Handelsblatt](#).

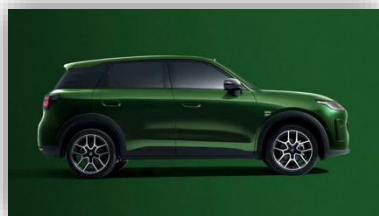
Beslutet markerar slutet på ett flerårigt experiment där Volkswagen försökte centralisera sin elbilsförsäljning för att utmana nya aktörer på marknaden, framför allt Tesla, som lyckades bygga ett återförsäljarnätverk under egen kontroll på kort tid. För Volkswagen-gruppen blev systemet svårmanövrerat med tanke på att bensinbilar inte gick under samma premisser. Från och med nästa år blir det med andra ord möjligt att pruta direkt med bilhandlaren om man är ute efter en eldriven bil från Volkswagen-koncernen.



LÄS MER:



Eldrift driver på ökning av nya bilar i Europa



Då visar Sverigeaktuella Leapmotor nya B03X för Europa



Nu skeppas första "folkelbilen" med semi solid state-batteri



Så ska Mercedes sänka utsläppen från framtidens bilar



7. Elbilsåret 2025

Av Christoffer Gullin

23 dec. 2025

Snart nytt år och med det en massa spännande saker som händer men innan det är dags att öppna skumpan för att fira in det nya året behöver vi gå igenom elbilsåret som varit – hur var egentligen det elektrifierade året 2025?



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



Christoffer Gullin

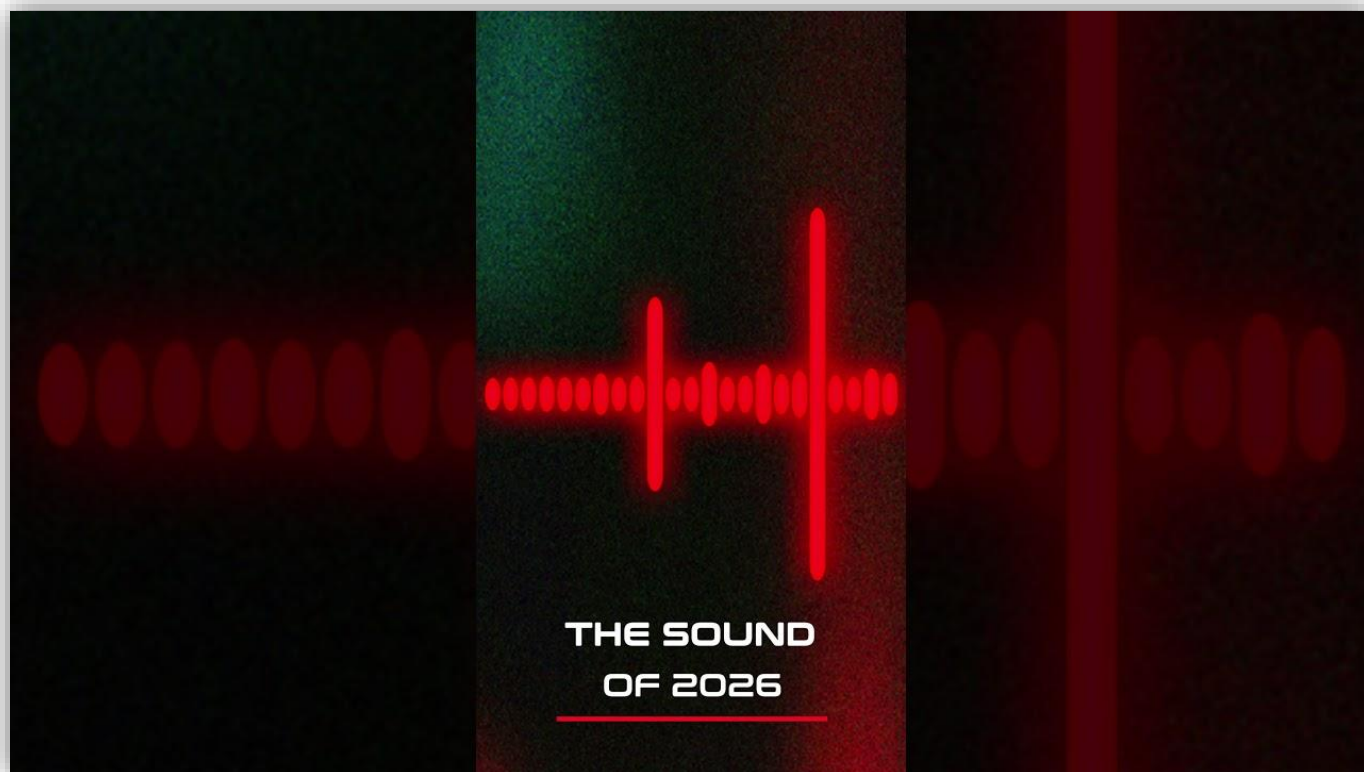
Feber

8. Så här kommer Hondas F1-bilar att låta nästa år

Av Bobby Green

fre. 19 dec 2025, 19:20

Sjuka växlingar



FILM: <https://youtu.be/zk4oFrofU8A>

Honda har en ny maskin i sina Formel 1-bilar inför nästa säsong, och nu får vi höra hur denna kommer att låta. Det handlar om en turbomatad V6:a på 1,6 liter och även om den inte kommer i närheten av det trevliga ljudet F1-bilarna hade förr låter den inte helt dumt.

Nya regler gör att förbränningsmotorerna måste få mer hjälp från elmotorer men den sammanlagda effekten kommer att ligga på ungefär samma nivå som tidigare.

[motorsport.com](https://www.motorsport.com)



9. USA-truckerns chock när Scania körs i snö

Av William Karlsson 20 december 2025, 23:07

En amerikansk trucker chockas när han får provköra en Scania i snö. Bruce Wilson reste hela vägen från USA till norra Sverige för att få testa den svenska lastbilen i snön. – Att ha fått sätta sig bakom ratten i denna Scania är en upplevelse jag aldrig kommer att glömma, säger Wilson.



I USA har amerikanen **Bruce Wilson gjort stor succé med en Scania R770**. Han importerade den från Europa förra året och lastbilen är specialbyggd efter en USA-specifikation eftersom USA:s regler för lastbilar, som handlar om utsläpp, säkerhetskrav och storleks- och viktgränser, skiljer sig från de i Europa. Nu har Bruce Wilson rest över Atlanten själv för att testa hur det känns att köra en Scania på snöiga vägar i norra Sverige.

Bruce Wilson får provköra en röd Scania R770 S från 2023. Lastbilen har fått stora modifierationer i interiören av sin ägare och den amerikanska truckern chockas genast av hur mycket plats och utrymme som finns i lastbilens hytt.

– Det är mycket att ta in. Jag måste få höra hur det här galna ljudsystemet låter när vi kör, säger Wilson.

När den amerikanska truckern sedan ger sig ut på vägen med den svenska lastbilen, imponeras han genast.

– Wow, det här känns så coolt, säger Wilson.

Det är inte första gången Bruce Wilson kör på liknande vägunderlag, då han tidigare har kört i Finland på vintern. Men han chockas av hur enkel lastbilen är att styra.

– Den är smidigare att köra än skåpbilen vi kom hit med. Det är bara att sätta sig bekvämt och ta det lugnt, säger han.



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

När Bruce Wilson testar Scania har den även en släpvagn påkopplad. Han har svårt att ta in hur lätt den följer med varje gång han svänger.

– Min släpvagn hemma hade legat i diket om jag gjorde en liknande sväng, säger han.

Bruce Wilson kör sedan Scania över gränsen till Finland, där han tankar lastbilen. På vägen hem berömmar han lastbilen igen.

– Ingen kommer någonsin förstå hur sköna de här lastbilarna faktiskt är innan du själv sätter dig bakom ratten i en, avslutar Bruce.

LÄS MER:

- [USA-trucker kör tractorpulling med sin Scania](#)
- [USA-truckerns Scania färdigbyggd: "Fantastisk"](#)
- [USA-truckern får köra Scantias hemliga testmula](#)
- [Förbjuden Scania stal showen i USA: "Älskar den"](#)
- [USA-truckerns Sverigehyllning på sin Scania](#)
- [USA-trucker förvandlar Scania till husbil: "Coolt"](#)



William Karlsson

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

10. Giugiaros oväntade val: ”Bästa bilen jag någonsin gjort”

Publicerad 2025-12-21 6:30 Text Erik Söderholm

Designlegendaren Giorgetto Giugiaro blev hånad av vännerna för att ha designat den italienska arbetshästen Fiat Panda. I dag har bilen klassikerstatus och hyllas för sin design.



Under sex decennier har Giorgetto Giugiaro designat bilar – och 87-åringen är fortfarande i full gång.

Han utsågs till hela 1900-talets främste bildesigner och mängder av bilar har skissats fram med hans penna: Alfa Romeo Brera, Lotus Esprit, Volkswagen Golf och BMW M1, för att nämna några.

Men det är inte någon av de snabba sportbilarna som är Giugiaros egen favorit. Det är inte ens någon av alla futuristiska konceptbilar. I stället nämner han Alfasud och första generationen Fiat Panda.

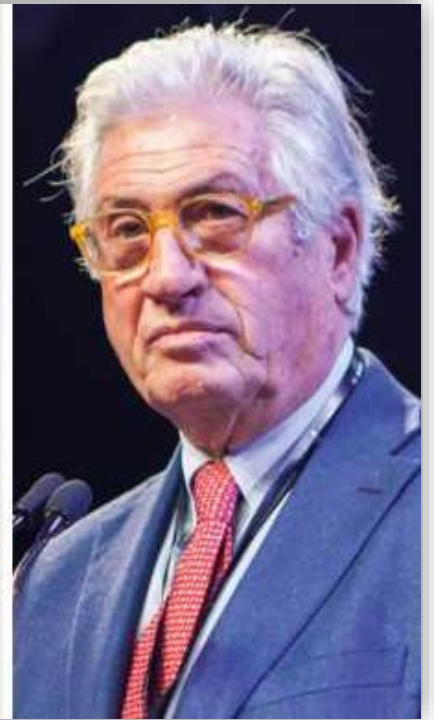
– Det är enkelt att skapa en bil med få tekniska krav och en generös budget. Att bli framgångsrik utan pengar att spendera och med oändligt många begränsningar är en helt annan utmaning, säger Giorgetto Giugiaro i en intervju med tidningen Octane.

Den kantiga och extremt enkelt utförda Fiat Panda kostade honom hans semester på Sardinien. I stället fick han jobba stenhårt för att designa bilen på bara några veckor.

– Jag tror starkt att Pandan är den bästa bilen jag någonsin gjort, för varenda en av bilens delar skapades med funktion i fokus. Att se den bli eftertraktad som en viktig klassisk bil fyller mig med glädje.

Med bra innerutrymmen för sin storlek, flexibel interiör, raka ytor och låga tillverkningskostnader sågs den som en riktig folkbil, eller en ”arbetshäst” som Giugiaro själv säger.

– Jag hade vänner som retade mig för att jag designade den.



Fiat Panda har en extremt enkel design utan några onödiga detaljer

Mer från Vi Bilägare:



Fiat Panda 4x4 firar 40 år med osäker framtid



Fiat Panda i fint sällskap men svenskarna var tveksamma



retrotrenden fortsätter här är bilarna som-återuppstått

Vi Bilägare

11. Riktig kalkonfilm skulle sälja nya Seat Ibiza

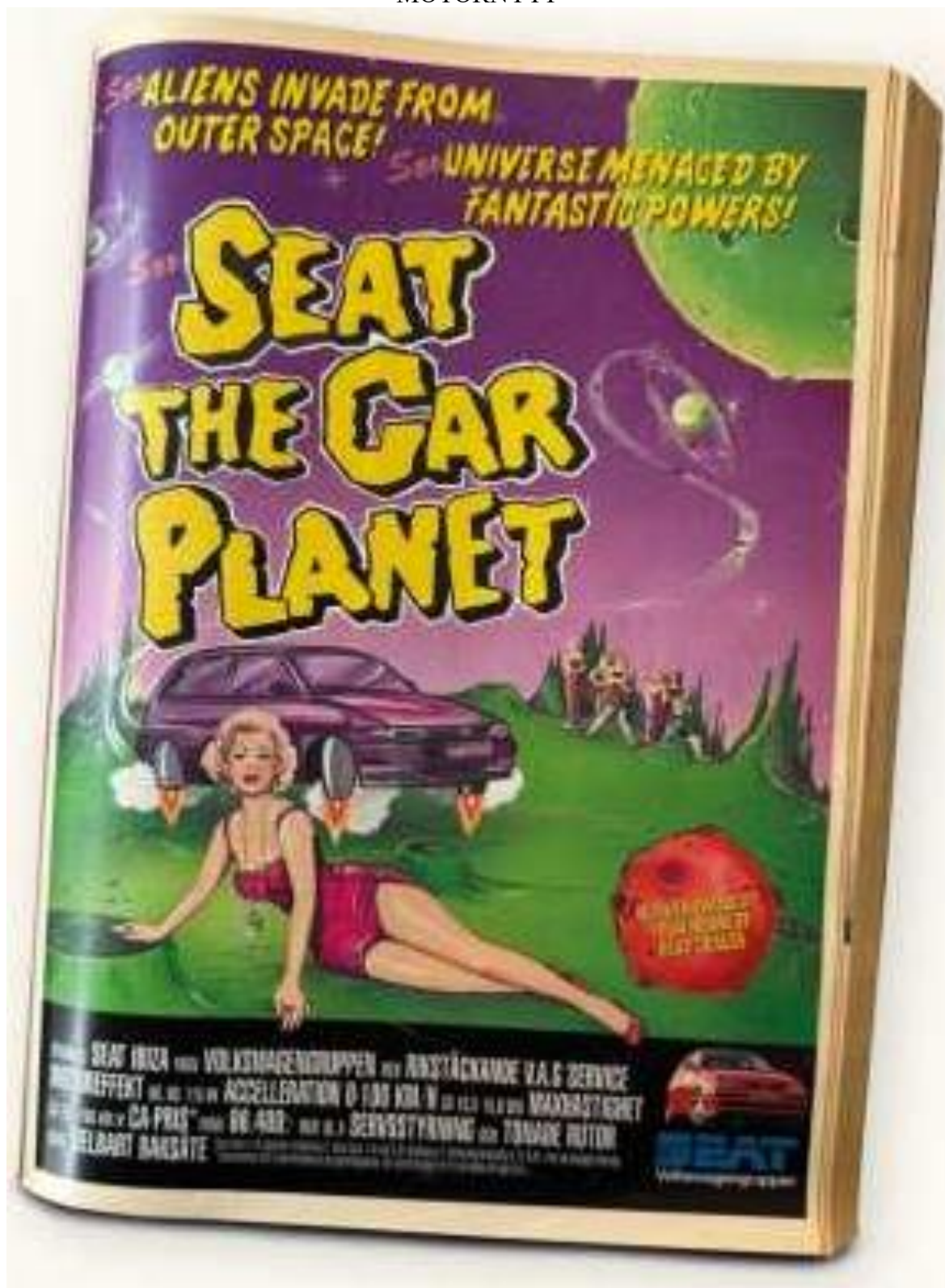
Publicerad 2025-12-20 16:23 Text Calle Carlquist

Med en påhittad film försökte Seat sälja andra generationen av småbilen Ibiza



Kalkonrulle är ju benämningen på en riktigt usel film. Här har vi en kalkonannons för en film som torde ha kacklat något kopiöst om den vore verklighet – men filmen fanns bara i annonsen och i reklambyråns fantasi.

Den handlade om andra generationens Seat Ibiza, den som baserades på VW Polo till skillnad från Ibiza generation ett som byggde på Fiat.



Debuten för tvåan skedde 1994, samma år som annonsen skapades för den svenska marknaden. Temat var rymdfilm. "Seat the Car Planet" lockade med scener som "See aliens invade from outer space" och "See universe menaced by fantastic powers". En sparsamt klädd kvinna poserade framför en bil som med hjälp av reverserande raketmotorer mjuklandade på vår planet.

Bilen hade drag av Seat Ibiza och tycktes ha gått i bana runt en annan planet (oklart vilken, men i yttre rymden) före landning. Bland spetsiga berg i bakgrunden pågick en uråldrig dans- och rymdritual med sju lättklädda kvinnor. Där rollistan finns på vanliga bioaffischer återfanns här en hel del faktauppgifter om rymdfararen Ibiza, med ordet "acceleration" felstavat och allt.

Nej, detta var inte det lyckligaste ögonblicket i Volkswagengruppens reklamhistoria.



12. Auto Union 1000 Sp Roadster är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer

10 december 2025, 06:00



Auto Union 1000 Sp Roadster (1961–1965)

Varför skramlar den så där? Åh, vänta, det där är inte alls en T-Bird! Men en Sp. Det ser nästan likadant ut. Men istället för en V8 och 248 hk rullar den krympande amerikanska, plåtiga töveln i tvåtaktsljud från tre cylindrar. Kraften från de tre tändspolarna ger en livlig effekt på 55 hk från enlitersmotorn. Men en med en enkel motor (kallad "Dame") hade bara fem hk mer vid den tiden.

Trots det är Auto Union 1000 Sp Roadster roligare än Ford Thunderbird. Den direkta och stötdämpningsfria styrningen cirklade den nätta framhjulsdrivna bilen obevekligt genom slalombanan i vårt test. Auto Union bemästrade också älgtestet med uppfriskande smidighet.

5004 enheter av 1000 Sp Coupé och 1640 Roadster produceras av Auto Union.



Bakfenorna på Auto Union 1000 Sp är inspirerade av den amerikanska karossmodet från 50-talet.

Karossspecialisterna på Fissore från Savigliano nära Turin hade designat en coupé och en cabriolet baserad på Auto Union 1000 Sp – coupén, som mer liknar en tvådörrars sedan med 1000 Sp fram, gick in i serieproduktion i Brasilien. Vi berättar mer om Brasilien-kopplingen mellan Auto Union och DKW nedan.

Hur som helst är Auto Union 1000 Sp Roadsters tekniska originalitet, dess karaktärsfulla körglädje och den härliga designen fortfarande en njutning idag.

Teknisk data Auto Union 1000 Sp Roadster

- **Motor** Trecylindrig tvåtakts radmotor, fram längsgående motor, vattenkyld, 1 dubbel nedåtriktad förgasare
- **Förflyttning** 981 cc, borr x slaglängd 74 x 76 mm
- **Prestanda** 40 kW (55 hk) vid 4500 varv/min
- **Max. vridmoment** 93 Nm vid 3000 varv/min
- **Kör** Fyrväxlad manuell växellåda med frihjul (urkopplingsbar), första växeln osynkroniserad, framhjulsdraft
- **Toppfart** 140 km/h
- **Chassi** Oberoende fjädring fram på nedre triangellarmar och övre tvärgående bladfjäder, vid bakre styva axeln på bakarmar med dragbenstag och högt monterad, progressiv tvärgående bladfjäder
- **Bromsar** fram/bakre trumma/trumma/trumma
- **Testdäck** 155 SR-15 82 S
- **Längd/bredd/höjd** 4170/1325/1680 mm
- **Hjulbas** 2350 mm
- **Konsumtion** (fabriksspecifikation) 10,2 liters blandning/100 km
- **Tankkapacitet** 50 liter
- **Fabrikspris** (1962) 10 750 mark



Motorn i Auto Union 1000 Sp är monterad långt fram; trots detta vilar endast 55 procent av vikten på framaxeln.



Frank B. Meyer



FILM: <https://youtu.be/H8o44GsvyXc>



13. Jaguar XK120 test på väg

Av Matt Bell 11 augusti 2022 / 17:04 CEST

Med många exempel på att Jaguar XK120 har genomgått kraftiga restaureringar får vi reda på hur ett helt orestaurerat exemplar klarar sig idag.



Att köra en bil från 1950-talet i dagens moderna värld påminner dig om enkelheten i att köra. Det enkla nöjet som kan fås från att sätta sig bakom ratten och åka en åktur; Den stora ratten framför dig, tre pedaler och ingenting som hjälper dig med upplevelsen. Det är helt enkelt du och bilen. Det är något nästan terapeutiskt med hela upplevelsen, och en klassiker som Jaguar XK120 från 1953 som ses här kan framkalla en hel mängd körkänslor som du inte trodde fanns.

XK120 introducerades 1948 på British Motor Show som en testbänk för den nybyggda XK-motorn och är en bil som nästan aldrig har funnits. Dess enda syfte var att visa upp den 3,4-liters raka sexmotorn, som senare skulle bli ryggraden i Jaguars bilar i årtionden. Om det inte vore för dess kurviga linjer och rena skönhet skulle Sir William Lyons inte ha fattat beslutet att sätta bilen i produktion.

Det finns så många aspekter av den här bilen som kräver uppmärksamhet, och alla är lika viktiga som den andra. Först ut är motorn, 3,4 liter i slagvolym med ett par kedjedrivna kamaxlar ovanpå ett aluminiumhuvud. Effekten var klassad till 160 hk med ett monstruöst vridmoment på 195 lb ft; Tillräckligt för att klara 0-60 mph på bara 10 sekunder och gå vidare till välkända 120 mph.



Bilens sammansättning var lika imponerande, en kaross helt i aluminium höll vikten nere och en förkortad version av ett nytt lyxchassi utgjorde ramen. Med det sagt, eftersom efterfrågan var så hög, skedde 1950 en övergång från aluminium till pressat stål, en oundviklighet för att påskynda produktionen. Alla de tidiga bilarna var rent tvåsitsiga roadsters.

Den första av två ytterligare modeller kom 1951 i form av en coupé med fast huvud, som ses här. Andra förändringar gjorde att FHC blev unik för sin tid och introducerade interiörer i sedanbilar, som inkluderade upprullningsbara fönster, låsbara dörrar och en instrumentbräda i träfaner.

Den sista modellen som introducerades var drop head coupé, som kombinerade briljansen hos öppen körning samtidigt som den hade en huv som var lätt att stänga om vädret så krävde. Produktionen av alla XK120-varianter pågick fram till 1954 då den banade väg för XK140 och så småningom **E-Type**.

Jaguar XK120 på vägen

Jag var inte säker på vad jag skulle förvänta mig av XK120. Jag hade läst recensioner tidigare och varenda en förundrades över dess briljans. Jag var orolig för att jag hade satt alldeles för mycket press på den 70 år gamla designen att leverera något fantastiskt idag. Jag hade fel.

Detta exemplar är en orestaurerad originalbil. Det betyder att hela dess historia är inbäddad i dess metall. Karossen har några stenskott, repor etc som man vanligtvis hittar, men den glänste ändå som om den var ny. De kromade stigningarna var lika iögonfallande idag som jag föreställde mig att de var 1953 när denna bil registrerades. Hoppa in och du möts av en ratt i busstorlek och en läderklädd bänk. Sätena är repiga men detta bidrar till nostalgin som många restaurerade bilar går miste om.



Om det var din egen bil skulle du bli frestad att trimma om, för att få tillbaka den till sin forna glans, men att ha den där extra biten av historia och veta att tidigare ägare hade använt den här bilen i stället för att låta den ligga okörd framkallar ett snett leende. Det är en bil som strålar av historia, och desto bättre för det.

Sittställningen känns lite udda till en början. Du sitter helt bekvämt, men ratten är mycket nära din kropp, med armbågarna pekande direkt mot fönstret respektive passageraren. Med tanke på avsaknaden av krockkuddar är det inte så mycket ett problem som det är idag, men det är inte lätt att vänja sig vid att det stora hjulet sitter så nära kroppen, särskilt inte när man manövrerar i snäva kurvor som kräver mycket rattlös. Med det sagt innebär det att det är lättare att sitta den där beröringen närmare ratten när du parkerar, eftersom den oassisterade styrningen naturligtvis är tung.

Välj först, när den står stilla eftersom det bara finns synkroker i tvåan, trean och fyran, och med en generös mängd gas kommer du igång. Kopplingspedalen är intressant i det här exemplet, på grund av sin ursprungliga karaktär har pedalen lite spel, vilket skulle vara ett trevligt sätt att uttrycka det. Den komprimeras inte bara framåt och bakåt, utan den dansar också åt vänster och höger, så du måste vara både försiktig och bestämd, annars kommer du ingenstans.

På resande fot är det en tuff maskin att få igång, det beror inte på bristande prestanda, mer på grund av dess rörelse på vägen. Hjulet måste ständigt justeras för att hålla dig vänd framåt, och med nästan 45 graders spel innan hjulen påverkas är det nervöst till att börja med. Det är dock bara en tidsfråga, och 15 minuter i bilen räcker för att förstå hur den fungerar, och du börjar vara värd att använda den.



Motorn dominerar dock upplevelsen. Ljudet från den sexcylindriga enheten är berusande, med en stark, djup ton lågt ner och ett målmedvetet morrande högre upp. Vridmomentet är tillgängligt från så lågt ner att du kan tumla runt på tredje växeln under en stor del av tiden. Det är svårt att sätta fingret på hur du ska köra den här bilen. Å ena sidan är den nästan 70 år gammal, en nivå av omsorg och uppmärksamhet bör alltid tillämpas. Att köra till södra Frankrike på en lugn, långsam körning och njuta av landskapet skulle förmodligen vara en av de finaste körupplevelserna du någonsin kan tänka dig. Men å andra sidan har den här 3,4-litersmotorn så mycket prestanda, eftersom den en gång i tiden var den snabbaste produktionsbilen i världen, så du har nästan en skyldighet att se vart prestandan tar dig.

Med en representant från DM Historics i passagerarsätet, som den här bilen är till salu med, uppmuntras jag att sätta ner foten och klättra genom varvtalsområdet för att njuta av en livlig körning. XK120 vill färdas snabbt, det känns nästan mer naturligt att köra den i hög hastighet än genom stan. Även om bromsarna är något oroande när du närmar dig en kurva, blir XK120 en ren fröjd om du förbereder dig på vad som väntar. Du förlorar dig själv i en kakofoni av ljud och gränslös belöning för att brotta hjulet genom hörn.

Vid ett tillfälle, i det kalla vädret i januari, börjar bakhjulen tappa greppet när de kommer ut ur en korsning, men ett frenetiskt kast av hjulet i andra riktningen får dig att peka åt rätt håll. Ja, jag powergled en 67 år gammal bil. Av en slump förstås, men nu kan jag säga att jag gjorde en powerslide i en Jaguar XK120. Det är inte många som kan hålla med om det...

Kopplingen till Ecurie Eccose

Riktigt hur chassi #669035 kom att få sina Ecurie Ecosse-emblem är höljt i dunkel. Dessa märken har fotograferats på bilen före 1970 och har konsekvent setts på fotografier av bilen under hela dess berömda historia. Bilen distribuerades av återförsäljaren Rossleigh i Edinburgh med den ursprungliga registreringsskylten "KSG 432", som finns kvar på bilen än i dag. Rossleigh hade franchisen för ett antal brittiska motorikoner, en av dessa var Jaguar.



Rossleigh var en prestigefylld återförsäljare med ett antal framtida Ecurie Ecosse-förare som ofta köpte bilar från företaget. David Murray var en av dessa personer, och kort efter att ha grundat Merchiston Motors tog Murray och Ian Stewart emot de första och andra XK120-bilarna i Skottland från Rossleigh.

Ecurie Ecosse-förare var kända för att vara förtjusta i XK120 och racingteamet blev snart synonymt med skotsk motorsport tack vare otroliga Le Mans-segrar i rad 1956 och 1957. Man tror att familjen Nicoll kort efter köpet placerade Ecurie Ecosse-märkena på chassi #669035 till stöd för landslagets framgångar och kopplingar till Ecurie Ecosse grundare, David Murray.

Ian Stewart skapade racingteamets färg, Metallic Flag Blue, när han återhämtade sig från en olycka där han körde sin Jaguar XK120 genom en häck 1952. Han ritade den ursprungliga designen för Ecurie Ecosse-märket med skölden och St Andrew's Cross plus en liten streckgubbe. Streckgubben blev senare borttagen för racerbilmärkena men behöll de små kavajmärkena. Idag har Chassis #669035 fortfarande det stolta skotska racingteamets emblem, som båda har klarat sig otroligt bra efter alla dessa år av bilkörning.

Jaguar XK120: vårt omdöme

När det gäller att köra vad som bara kan beskrivas som en legend i bilhistorien finns det nästan en viss press att berätta för folk hur underbart det är. Men det finns ingen sådan press här. Jaguar XK120 är en av dessa bilsagor i den meningen att du inte behöver berätta för någon hur bra den är, reaktionen i ditt ansikte när någon frågar hur upplevelsen var berättar vad de behöver veta.

Den är snabb, vacker och det faktum att den här bilen inte har restaurerats är också pålitlig. Det finns en anledning till att vissa exemplar har skjutit i höjden till över 100 000 pund, och det beror helt enkelt på att bilar som är så här vackra är få och det är långt mellan dem. En motor som är så utsökt som den där XK i aluminiumlegering förtjänar att höras.

14. Porsche 924S 1988



I början av 1970-talet började ett samriskföretag mellan Porsche och VW arbeta på en 914-ersättare som skulle bli både en flaggskepps-Volkswagen och en Porsche på instegsnivå. Men precis som med 914 backade VW ur och lämnade Porsche att gå vidare på egen hand. Resultatet blev 924 som var avgörande för Porsches framtid – det ersatte 914 och 912E och gav en glimt av Porsches riktning med det kommande flaggskeppet 928.





VW/Audi levererade 2-liters inline-four-blocket, som toppades med ett Porsche-designat huvud och CIS-insprutning, lutad för att passa under en låg motorhuv. En bakmonterad transaxel gav 924 utmärkt balans och grepp. Olika specialmodeller följde, bland annat en Turbo och lätta, avskalade banfokuserade Carrera GT-homologeringsspecialer, vilket bevisade chassits kapacitet. I början av 80-talet anslöt sig 944 till sortimentet, med en Porsche-designad 2,5-liters rak fyra, en bredare spårvidd och ett trimmat chassi, medan 924 stannade kvar på instegsnivån. VW avslutade produktionen av 2-litersblocken 1985, så för att hålla 924 flytande monterade Porsche en avstämd 2,5 på 148 hästkrafter, vilket resulterade i 924S.

1988 uppgraderade Porsche 924S till 156 hästkrafter – 50 % kraftfullare än den ursprungliga 924 och samma som basmodellen 944, vilket gjorde den lättare, mer aerodynamiska 924S marginellt snabbare än den dyrare 944.

På grund av 924:ans instegsstatus kördes många hårt och gick i graven, vilket resulterade i höga avgångsfrekvenser trots deras utmärkta byggkvalitet. Fantastiska exemplar är ett sällsynt fynd idag, och denna fantastiska, lågmilade 924S från 1988 är ett utmärkt exempel på varför samlare äntligen får upp ögonen för Porsches kompetenta junior GT-bil.

Denna 924S från 1988 säljs ny av Knopf Automotive i Allentown, Pennsylvania, och är ett önskvärt exemplar från sista året, lackerad i Guards-rött över svart konstläder och Porsche-bokstäver, som visar drygt 19 000 miles. Den lämnade fabriken som ett snyggt alternativ med en Blaupunkt Reno-stereo, tonad vindrutelist, luftkonditionering, elektrisk taklucka, servostyrning och mycket mer. Serviceregister som finns registrerade visar att de förblev i den ursprungliga ägarens vård från 1988 till 2018, med åtföljande PA-statliga inspektionskvitton som stöder de exceptionellt låga milen.



Det här är en enastående, vackert bevarad 924S som ser fantastisk ut i det klassiska röda över svarta med "telefonurtavla" och som har levt en omhuldad tillvaro. Den blanka färgen tros vara original, med en färgmätare som visar konsekventa siffror runt kroppen. Likaså är exteriören och dekalerna välbevarade och i utmärkt skick, liksom lättmetallfälgarna och Bridgestone-däcken, monterade 2019.

Interiören är lika enastående, med utmärkt originalläder och tygklädsel, orörda dörrkort och en omärkt instrumentbräda. Till och med glaset i hela bilen, både fönster och speglar, har en nästan felfri finish. Den enda anmärkningsvärda bristen är en mindre brist i det yttre förarsätets rör. Ställverk och reglage förblir på plats och i gott skick, och fabriken Blaupunkt-radio förblir på plats. Den behåller också den ursprungliga verktygsseten, däckpumpen, förvaringsväskan för soltaket och instruktionsböckerna. En fil med serviceregister i den första ägarens namn, originalbroschyrer från återförsäljaren och Porsche Production Specifications Certificate (COA) ingår.

Med en räckvidd på bara 19 409 mil i skrivande stund kan man inte avfärda det fantastiska originalexemplaret av en transaxel Porsche. Intresset för transaxel-Porschar har stadigt ökat i takt med att samlare fortsätter att upptäcka glädjen i att äga och köra dessa superb balanserade och imponerande praktiska sportbilar. 924S har alltid slagit över sin vikt, och detta samlarvärldiga, lågmilade, vackert bevarade exemplar kommer utan tvekan att tillfredsställa den mest inbitna Porsche-entusiasten.



Klassiker

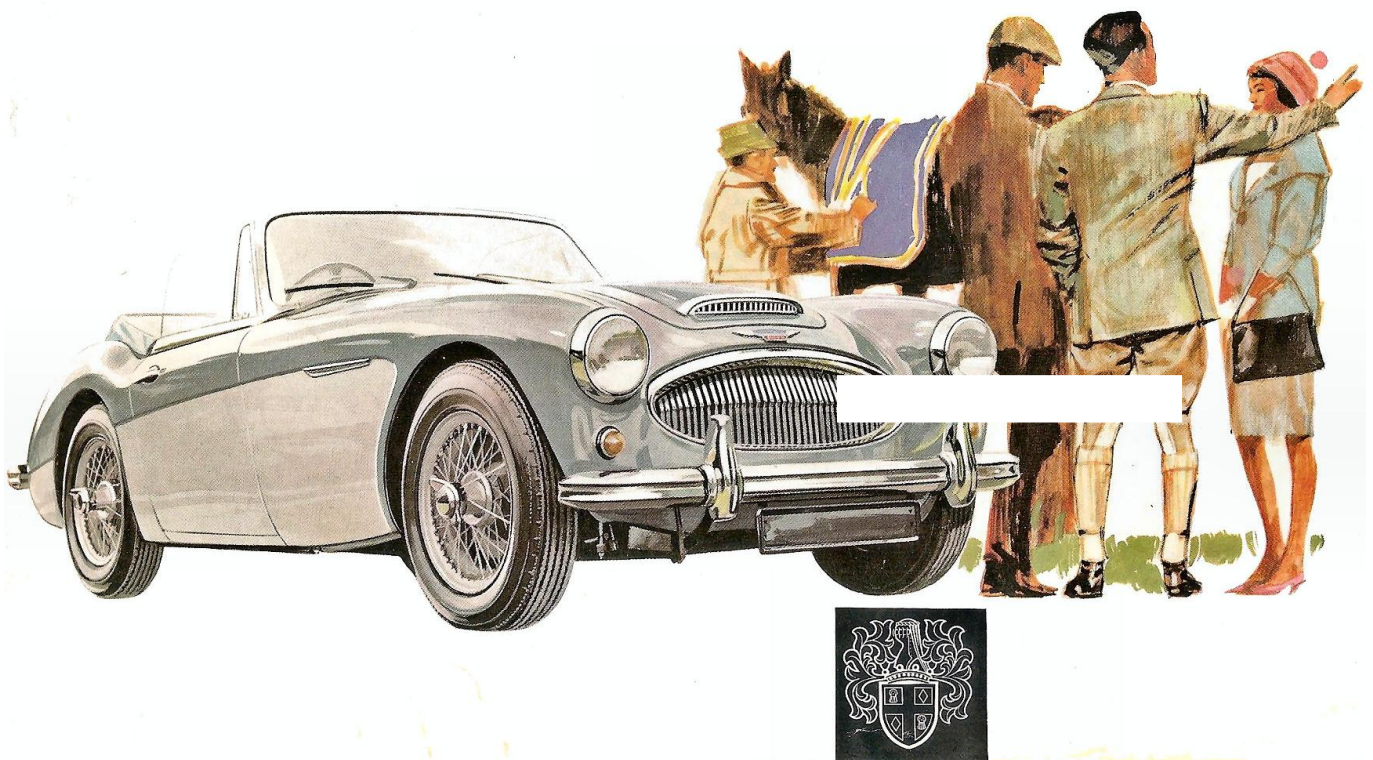
15. Grattis Healey

Publicerad 5 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

I dag den 5 januari då Hanna och Hannele har namnsdag firar vi Healey

Austin Healey 3000

SPORTS CONVERTIBLE



Healey är ett något av ett mellanting, både bilmärke och modellnamn.

Bakom namnet låg **Donald Healey** och mest känt blev namnet när Austin 1952 köpte hans sportbilsdesign och 1953 började marknadsföra den som Austin-Healey 100. Den öppna skönheten byggdes i olika upplagor fram till 1967, den sista hette 3000 Mk III.

Lilla Sprite, eller Frogeye som den snabbt kom att kallas debuterade 1958. 1961 anpassades utseendet så att bilen skulle kunna säljas även som MG Midget av moderbolaget BMC, den sista Spriten hette Mk IV och slutade tillverkas 1971. I början av 1970-talet började Healey arbeta hos Jensen, något som resulterade i **Jensen Healey**, en modern roadster - och med tiden även en täckt GT-version - med 16-ventilers Lotusmotor. Bilen presenterades 1972 och byggdes i omkring 10 000 exemplar fram till 1976. Inga stora siffror men enorma för lilla Jensen. Och så ska vi ju inte glömma **Nash-Healey**, frukten av ett samarbete mellan Nash och Donald Healey. Med rak sexa från Nash och en Healey-konstruerad kaross byggdes denna goding mellan 1951 och 1954 i 507 exemplar. Första årsmodellen var helt designad av Donald Healey men inför 1952 kallades Pinin Farina in som gjorde om karossen lite, och fronten fick mer karaktär.



3000-modellen hade en rak sexa och ännu mer oompf



Lilla Sprite kom 1958



*Sista Spriten hette Mk IV och byggdes till 1971.
Systemmodellen MG Midget existerade ytterligare några år.*



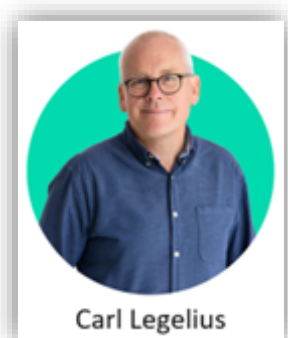
*Jensen Healey var den andliga efterträdaren till
1960-talets folksportisar som Spitfire, Alpine och MGB.*



Nash-Healey fanns som täckt coupé...



... och roadster



Carl Legelius

