



*Opel Rekord D 1974*

1. Provkörning av Toyota Aygo X Hybrid Envy
2. Detta kan bli Sveriges billigaste elbil
3. Yangwang U7 är elbilen som har 100 mils räckvidd
4. So ny Honda Mobility visar upp nya elbilen
5. BMW tar kontroll över Alpina
6. Wankelmotorn får nytt liv
7. Varför ska man ladda till bara 80%?
8. Nu skärper EU utsläppskraven för laddhybrider
9. Mannen som skapade tank-pilen har gått bort
10. Finsk super-MC först med solid state-batteri
11. Konceptbilen som vill bli byggd
12. Whitewall-däckens fall
13. Bilmärkena som dör 2026
14. FMR Messerschmitt Tg 500
15. Opel Rekord D
16. Wanderer W25K Roadster
17. Grattis Maserati Merak

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Toyota Aygo X Hybrid Envy

Av Peter Klemensberger

Publicerad 6 jan 2026 kl 07.00

Toyota är synonymt med hybriddrift och nu får även märkets minsta modell tillgång till tekniken. Vi provkör Aygo X med mognare framtoning och framför allt fler hästkrafter. Hela 116 mot tidigare 72!



*Toyotas lilla Aygo X har fått mer effekt men också hybriddrift*

**Aygo X** har, om inte stått i skamvrån, så i alla fall varit lite av en udda fågel i Toyotas utbud. När modell efter modell har fått ta del av märkets hybridteknik så har lilla Aygo X puffat på med sin trecylindriga bensinmotor på en liter utan någon som helst elassistent. Men nu har det hänt. Bilen har fått överhänget fram förlängt med 7,6 centimeter för att få plats med samma drivlina som i de större modellerna **Yaris** och **Yaris Cross** där en 1,5-liters bensin-motor på 91 hästkrafter jobbar tillsammans med en elmotor på 80 hästar.

#### DET HÄR ÄR NYTT

**Drivlina.** Aygo X får hybridteknik.

**Längre.** Bilen blir längre för att rymma hybridtekniken.

**Starkare.** Såväl motoreffekt som komponenter blir maffigare.

**Front.** Nytt stuk på huv, grill och strålkastare.

**Sport.** Modellen kommer även i utförandet GR Sport.



*Interiört har inte så mycket hänt med mätarklustret har nu ett helt digitalt utförande.*

I samma veva har Aygo X fått en ny front lite i samma anda som märkets nyare modeller. Man kan tycka att lite av bilens kaxiga uppsyn har gått förlorad, nu är designen mer mogen vilket rimmar med modellens nya aura.

I och med antalet hästkrafter har ökats från 72 till 116 (!) har [Toyota](#) tvingats uppdatera bilen på en del fronter. Fjädring, dämpning och krängningshämmare har biffats upp och bilen har fått skivbromsar bak i stället för trummor samt fem bultar per hjul mot tidigare yra.

Det är ändå den ökade motoreffekten som ger mest intryck och prestandan för sprinten 0 till 100 kilometer i timmen talar för sig själv. Från att tidigare ha behövt sömniga 15,6 sekunder på sig betas den nu av på hurtiga 9,2 sekunder. Nya Aygo X känns lätt i stegen och i kombination med sina nätta mått, 378 centimeter i längd, kan vi faktiskt prata om en kul bil att ratta. Med hybridtekniken har bilen lagt på sig 140 kilo men samtidigt har tyngdpunkten sänkts fyra centimeter.

Och när vi ändå är inne på området – nu kommer Aygo X för första gången i GR Sport-utförande med styvare fjädring och dämpning samt trögare rattservo samt tuffare kosmetiska detaljer. Effekttuttaget är dock det samma så tänkt dig för en extra gång innan du kryssar för alternativet som främst ger en stötigare gång.

### **En småbil – med allt det innebär**

Särskilt komfortabel är inte heller grundversionen av Aygo X, trots uppdateringarna. Mer isolering har adderats och rutorna har gjort tjockare för bättre ljudkomfort men det går inte att trolla med fysik, det här är en småbil av minsta klass med de uppoffringar som alltid följer. Vägbruset finns där liksom guppig gång och stötighet.

Baksätet är begränsat men främst sett till det snäva insteget. Väl inne går det faktiskt att få plats som vuxen men här sitter man bara nöjd om man lyckats tjata till sig en gratis skjuts hem på nattkvisten. Batteripaketet är monterat bakom dynan på ett så fiffigt sätt att det inte inkräktar på baksätetåknarnas redan skralla utrymme. Det gäller även bagageutrymmet där 12-voltsbatteriet, som tidigare huserade under motorhuven, har gömts djupt ner utan att störa packningen.



*Det trodde man aldrig – att Toyotas hybridteknik skulle få plats i lilla Aygo X. 12-voltsbatteriet har dock fått byta plats.*

Fram är det liksom tidigare luftigt som i en större bil. Få ändringar finns här: förardisplayen är nu helt digital och precis så där spretig som bara japaner lyckas göra dem. Parkeringsbromsen är nu elektrisk och stolarna i den topputrustade provbilen är klädda i en ny sorts fejkkläder.

Sittställningen för längre stinter är sisådär med räddas av en för klassen lång sittdyna. Ratten är bara ställbar i höjdlid och någon rattvärme finns inte ens som tillval. Stolsvärme finns – med två lägen, på eller av. Fysiska reglage för klimatanläggningen gillar vi och två zoner (i provbilen) känns rent av lyxigt för klassen. Rattens knappar är så där tydliga som man vill ha dem.

Hur är då själva drivlinan? Nog med kraft ger den och de rusningar som Toyotas steglösa växellådor tidigare gjort sig kända för har förfinats. Motorvarvet lägger sig ganska raskt. Motorljudet som sådant är inte särskilt charmigt, ganska rått, och ständigt närvarande vid gaspådrag. Annars går bilen förvånansvärt ofta på ren el. Det visar sig på ett tydligt sätt när man studerar siffrorna för förbrukning och utsläpp. WLTP-siffrorna visar 0,37 liter per mil och 85 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Det är det lägsta utsläppet för en bil utan laddsladd. Vi har ingen anledning att tveka på att du som köpare kommer att nå de siffrorna, vi mäktade med den förbrukningen under provkörningen i Toscana – i en mix av slingrande bergskörning, tutande storstadstrafik och hetsigt motorvägstempo. Riktigt imponerande.

Bilen känns överlag mer vuxen med den nya drivlinan och har även fått uppdaterade assisterande system. Filhållningen kombination med den adaptiva farthållaren till exempel gör bilen riktigt duglig även på motorväg. Annars är tätort bilens rätta element med sin fjäderlätta styrning och svängradie på 4,7 meter. Frågan är om jag någonsin rattat en mer lättkörd bil.

Att provkörningen är förlagd i Italien är ingens lump, 20 procent av alla Aygo X sedan 2022, då modellen ersatte andra generationen Aygo, har sålts här. Modellen är också en högst europeisk angelägenhet. Bilen är framtagen, designad och byggd här som är den enda marknaden.



*Plattform. Aygo X bygger på plattformen GA-B, lanserad 2020, som också ligger till grund till modeller som Toyota Yaris/Yaris Cross och Lexus LBX. Aygo X bygger till 45 procent på samma komponenter som Yaris.*

Vilket påslag det blir med den nya drivlinan i lyckolandet Italien vet vi inte men i Sverige skiljer det 45 000 kronor mellan utgående Aygo X och nya i basutförande, från 193 900 till 238 900 kronor. Det är mycket pengar för en liten bil. Vill du ha den provkörda toppversionen Envy så passerar du startpriset för den större modellen Yaris (254 900 kronor) och landar på 312 800 kronor.

Man får i och för sig en betydligt bättre Aygo X, borta är **"lövblåsaren"** som testlaget kallat den gamla versionen och med hybridtekniken får man automatlåda som standard. Aygo X med gamla bensinmotorn kan du glömma, den går ur tiden.

Aygo X har hittills varit den Toyota-modell som har privatleasats mest i Sverige och det är här som kalkylen går hem för de som vill köra en ny liten bil, priserna startar på 2 995 kronor per månad. I Sverige har det i Toyota-sammanhang sålts blygsamma 500 Aygo X per år, man har samma mål med den nya hybrididen.



**Toyota Aygo X Hybrid Envy**

**Pris:** 312 800 kronor. Säljs nu, leveranser startar i februari.

**Motor:** Bensin-el. 3-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 14,0:1. Borrning/slag 80,5/97,6, cylindervolym 1 490 cm<sup>3</sup>. Max effekt 91 hk (67 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 120 Nm vid 3 800–4 800 r/min. Elmotor, max effekt 80 hk (59 kW). Max systemeffekt 116 hk (85 kW), sammanlagt vridmoment 141 Nm. Batteri 0,76 kWh.

**Kraftöverföring:** Motorer fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda.

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,4 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 5 tum. Däck 175/60 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 243, längd 378, bredd 174, höjd 153, spårvidd f/b 154/152. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 140, maxlast 370, max släpvagnsvikt i.u. Tank 30. Baga-gevolym (VDA-liter) 231–829 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 9,2 s, toppfart 172 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,37 l/mil. CO<sub>2</sub> 85 g/km.

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

**Skatt:** 1 430 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

**RIVALER:****Hyundai Inster**

För ungefär samma pengar kan du faktiskt få en renodlad elbil i samma klass som Aygo X – om du nöjer dig med basversionen av Inster. Högt vägbuller och smal kaross är minusposter. Plus för smart paketering och charm.

**Pris:** Från 299 900 kronor.

**Kia Picanto**

En av få bilar som finns kvar i A-segmentet. Lanserad 2017, senast uppdaterades 2024. Slö med sina 67 hästar utan någon som helst elassistans. Bullrig, stötig – och billig! Än billigare är syskonbilen i10 från Hyundai.

**Pris:** Från 198 300 kronor.



## 2. Detta kan bli Sveriges billigaste elbil

Posted by Kristofer Rask

januari 7, 2026

Från 217 400 kronor



Den kinesiska elbilstillverkaren Leapmotor ska lansera flera elbilar på den svenska marknaden under året. Nu avslöjas de svenska priserna genom uppgifter från Skatteverket som Allt om Elbil tagit del av.

Listan som visar nybilspriserna avslöjar att Leapmotor, som delägs av europeisk-amerikanska koncernen Stellantis kommer att pressa priserna rejält på elbilar. Totalt namnges tre modeller och klart är att en av Leapmotors elbilar kommer bli den billigaste i Sverige.

### **Leapmotor B10**

Redan för ett år sedan visade Leapmotor upp elbilen B10 som är en mellanstor suv u B-segmentet.

Modellen får enligt tidiga uppgifter en räckvidd på 500 kilometer och drivs framåt av en motor på 160 kW (214 hk). Den kommer enligt prislistan att kosta från 349 900 kronor i Sverige.



*Leapmotor B10*



### **Leapmotor C10**

Nästa modell är den större Leapmotor C10 som märket självs beskriver som sin första globala modell. Den erbjuder upp till 420 km räckvidd enligt WLTP och snabbladdning som gör det möjligt att ladda från 30 till 80 procent på runt 30 minuter.

Här kommer både ett tvåhjulsdrevet och fyrehjulsdrevet alternativ och priserna är 419 900 respektive 449 900 kronor.



### Leapmotor T03

Det absolut lägsta insteget verkar dock bli budgetmodellen T03 som redan lanserats på flera andra europeiska marknader med ett pris på 17 000 euro.

Leapmotor T03 är en kompakt elbil på 3,62 meter utrustad med ett batteri på 31,4 kWh som ger en WLTP-räckvidd på 265 kilometer. Framåt drivs den av en motor på 70 kW.

I Sverige ser den enligt uppgifterna ut att kosta från 217 400 kronor.



Kristofer Rask

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.](#)



### 3. Yangwang U7 är elbilen som har 100 mils räckvidd ”på pappret”

Av Roger Åberg fre. 2 jan 2026, 11:00



FILM: [https://youtu.be/pl5re7\\_m6fg](https://youtu.be/pl5re7_m6fg)

För att få lång räckvidd i en elbil ska man göra den snål och effektiv. Eller så kan man stoppa in ett tokstort batteri. När nu BYD uppdaterar sin Yangwang U7 är det senare alternativet man har gått på.

Den nya varianten går att få med ett batteri på 150 kWh och bara batteriet ska väga in på **926 kilo**. Typ vad en småbil borde väga alltså. Det gör att totalvikten kliver upp till **3,2 ton**.

Med det nya batteriet kliver bilen över 100 mil i räckvidd, dock enligt den generösare kinesiska körcykeln. Enligt WLTP borde det hamna på runt 85-90 mil.

Spontant känns det här som en dum idé, men det känns mest som att BYD har gjort bilen för att man helt enkelt kan. [cnevpost.com](http://cnevpost.com)



Roger Åberg



#### 4. Sony Honda Mobility visar upp nya elbilen – och ytterligare en till elbil

Posted by Kristofer Rask januari 6, 2026

Sony Honda Mobility har inför öppningen av teknikmässan CES 2026 i Las Vegas presenterat nästa steg för sitt gemensamma elbilmärke Afeela. Under en presskonferens visades produktionsnära Afeela 1 upp tillsammans med den helt nya konceptbilen Afeela Prototype 2026 som visar hur varumärket ska utvecklas.



*Afeela 1*

Med Afeela satsar Sony Honda Mobility på att kombinera bilteknik, mjukvara och underhållning i samma paket. Afeela 1 är den första modellen från Sony Honda Mobility med de första kundleveranserna som ska inledas i Kalifornien senare under detta året.

Försäljningen planeras därefter att utökas till Arizona under 2027 medan lansering i Japan är tänkt till första halvan av samma år.

Afeela 1 tar skepnaden som en helelektrisk premiumsedan. Modellen är fyrhjuldriven med dubbla elmotorer med en effekt på 180 kW vardera. Den får ett batteri på 91 kWh som ger en uppskattad räckvidd på 480 kilometer enligt amerikanska standarden EPA. Den stödjer snabbladdning enligt amerikanska Tesla-standard NACS på 150 kW samt AC-laddning på 11 kW.

Storleksmässigt ska Afeela 1 ha plats för fem vuxna och erbjuda gott om bagageutrymme (764 liter). Den mäter 4,91 meter i längd, 1,90 meter i bredd och 1,46 meter på höjden. En lång hjulbas på 3 meter bidrar till den rymliga interiören.

Bilen har redan visats upp i flera Afeela Studio-utställningar i USA där över 100 000 besökare fått se och uppleva modellen på nära håll, berättar företaget i ett pressmeddelande.



*Afeela 1 och Afeela Prototype*



*Afeela Prototype*

### Visade nytt koncept

Samtidigt presenterades Afeela Prototype 2026 som bygger vidare på grundidén bakom Afeela 1 men med större fokus på flexibilitet och en rymligare kupé. En produktionsversion baserad på denna prototyp planeras att lanseras i USA tidigast 2028.

Sony Honda Mobility lyfter även sin långsiktiga vision där bilen ses som ett kreativt underhållningsutrymme snarare än enbart ett transportmedel. Företaget arbetar vidare med avancerade förarstödsystem, AI-baserade personliga assistenter och ett öppet ekosystem för appar och innehåll i bilen.



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. BMW tar kontroll över Alpina – ska bli kassako

Publicerad 2026-01-05 18:35 Text Erik Söderholm

Efter decennier av samarbete tar BMW nu kontroll över ”förädlaren” Alpina, som byggt snabba men bekväma prestandabilar sedan 1960-talet.



För den som tycker att BMW:s allra snabbaste modeller i M-familjen är för kompromisslösa har det länge funnits ett alternativ, nämligen Alpina.

Alpina köptes av BMW för några år sedan men genom en överenskommelse med Boven-siepen-familjen som ägde Alpina kunde märket fortsätta arbeta separerat från BMW.

Nu blir det ändring. Den 1 januari upphörde överenskommelsen att gälla och BMW tar nu full kontroll av Alpina. Märket ska bli ett ”exklusivt och fristående märke” inom BMW-familjen, och ska erbjuda en ”unik balans mellan maximal prestanda och överlägsen körkomfort”, lovar BMW.

Märket går nu under namnet BMW Alpina och existerar vid sidan av Mini och Rolls-Royce. Exakt hur Alpinas framtidsplaner ser ut är oklart men Alpina har lyckats locka över Polestars tidigare designchef Max Missoni.

En sak är säker och det är att BMW ska utöka möjligheterna för köparna att göra Alpina-modellerna mer personliga med exklusiva tillval. Det har nämligen visat sig vara en enorm kassako för Rolls-Royce.



Erik Söderholm

## 6. Mazda tvekar, Kina gasar: Wankelmotorn får nytt liv

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 05 jan. 2026

Publicerad 05 jan. 2026

Den klassiska wankelmotorn får nytt liv i Kina. Men den här gången är det inte bilen som står i centrum, utan luften.



*Xpengs drönare är intresserade av Wankelmotorn.*

Efter år av tystnad kring den udda roterande motorn dyker den nu upp igen – långt från klassiska sportbilar och slingrande landsvägar. I Kina har ett statligt motorbolag dammat av tekniken och gett den en ny roll, anpassad för framtidens flygande farkoster, skriver [Carscoops](#).

### En gammal idé med nytt uppdrag

Wankelmotorn konstruerades av Felix Wankel redan på 1950-talet och blev senare starkt förknippad med Mazda. Nu är det dock Kina som tagit över stafettpinnen. Bakom satsningen står [Harbin Dongan Auto Engine](#), ett bolag inom [Changan Automobile Group](#).

Den nya motorn är inte tänkt för personbilar. I stället riktar man in sig på lågflygande farkoster som drönare och VTOL-flygplan, alltså maskiner som kan lyfta och landa vertikalt. Ett område som just nu växer snabbt i Kina.



*R05E – Kinas första prototyp av en högpresterande wankelmotor har genomfört sin första lyckade tändning.*

### **Tekniskt fokus på flyg**

Dongan har tagit fram en encylindrig wankelmotor i prototypform. Effekten ligger på 53 kilowatt, motsvarande 71 hästkrafter, med ett varvtak på 6 500 varv per minut. Siffrorna sticker inte ut på pappret, men det är inte där poängen ligger.

Motorn har ett gjutet aluminiumhus och är behandlad med en nanodiamantbaserad beläggning som ska minska friktion och slitage. För flygande tillämpningar är låg vikt, jämn gång och begränsade vibrationer viktigare än rå styrka – områden där den roterande konstruktionen fortfarande har sina fördelar.

### **Fler versioner på gång**

Arbetet stannar inte vid en ensam motor. En tvårotorversion är redan under utveckling och väntas ge 110 kilowatt, alltså 148 hästkrafter. Samtidigt tas varianter fram för både medel- och högflygande obemannade farkoster, med såväl sugmotorer som turbomatade alternativ.

Bland samarbetspartnerna finns tunga namn som Huawei och DJI, samt [flygbilsdivisionen hos XPeng](#). Serieproduktion av den första motorn är planerad till 2027.

### **Mazda går sin egen väg**

Samtidigt har Mazda inte helt lämnat tekniken bakom sig. Wankelmotorn återkom 2023 i MX-30 R-EV som räckviddsförlängare, anpassad för moderna utsläppskrav. Där används den mer som generator än drivkälla.

Skillnaden är tydlig: medan Japan försiktigt anpassar det gamla till dagens regelverk, använder Kina samma grundidé för att ta sikte på ett helt nytt användningsområde. Wankelmotorn må vara gammal – men den verkar långt ifrån färdig.

# How Wankel Rotary Engines Work

Presented by QUOTE.COM

Design & research by ANIMAGRAFFS

The Wankel motor uses a circular combustion process, and has a high power-to-weight ratio with few moving parts.

## Combustion cycle

Rotary engines fire 3x for each rotation of the rotor. The intake, compression, combustion, and exhaust functions happen simultaneously.

**Intake**  
As the rotor spins, a vacuum is created and the intake ports are uncovered, pulling fuel-air mixture into the housing.

Intake ports

Exhaust port

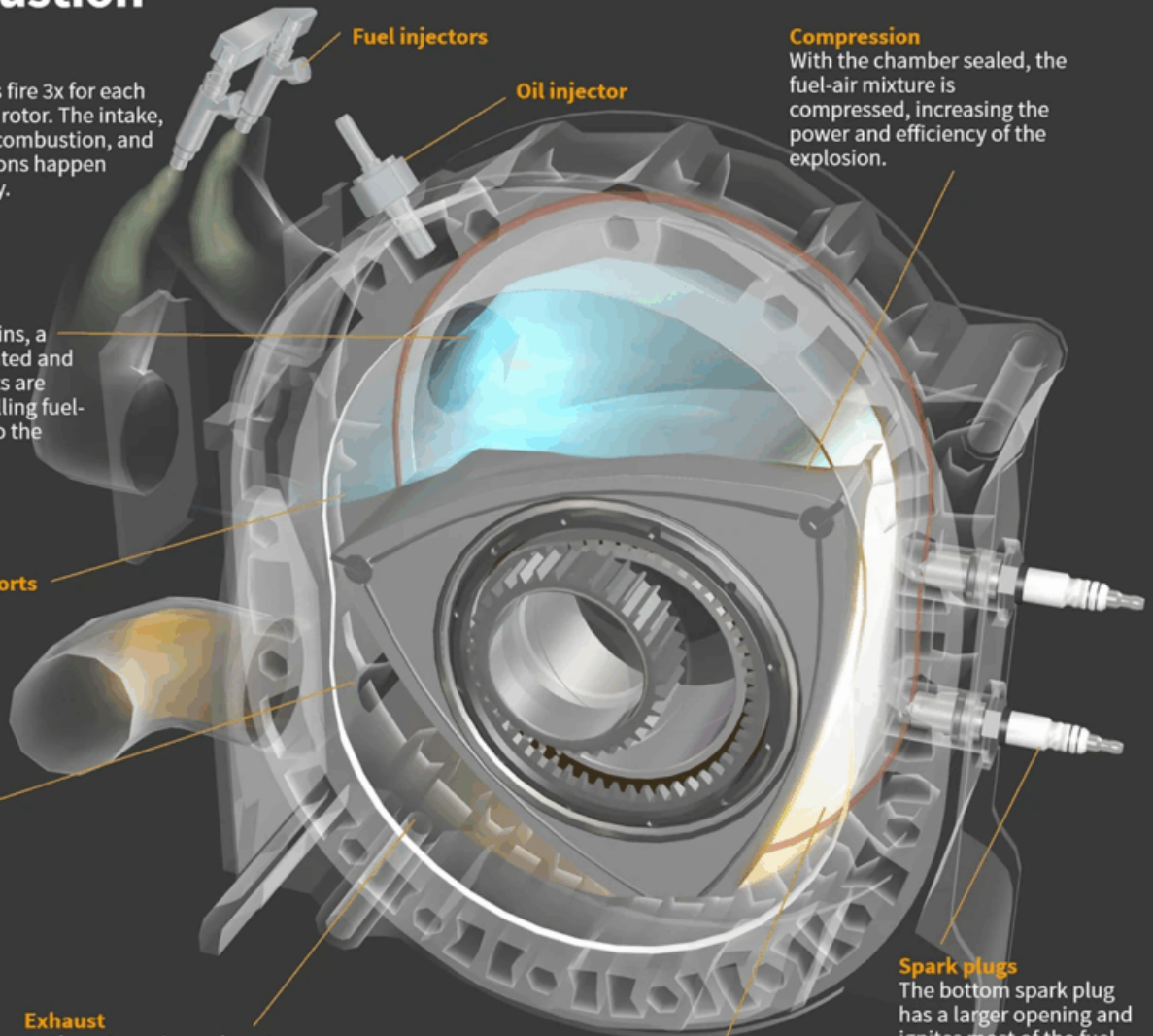


**Exhaust**  
As the rotor spins, exhaust ports are uncovered, pushing exhaust and any unburnt fuel out of the housing.

**Ignition**  
Sparks ignite the fuel, pushing the rotor in a clock-wise direction. Each side of the rotor has a combustion pocket that provides a larger space for fuel expansion, allowing as much fuel as possible to be burnt.

**Compression**  
With the chamber sealed, the fuel-air mixture is compressed, increasing the power and efficiency of the explosion.

**Spark plugs**  
The bottom spark plug has a larger opening and ignites most of the fuel, while the top spark plug ignites fuel in the smaller end of the combustion pocket.



Presented by QUOTE.COM • Design & research by ANIMAGRAFFS



Asa Wallenrud

## Wankelmotorn genom historien: Berömda Mazda-modeller

1967	Cosmo Sport 110 S	Mazdas första wankelmodell med två skivor levererade endast 81 kW/110 hk, men kunde redan nå 200 km/h i tester
1969	Luce R130 Coupé	Gran Turismo-modellen markerade Mazdas inträde i lyxsegmentet
1970	RX500	Konceptbil med en radikalt rätvinklig och strömlinjeformad design
1974	Parkway	Den första 26-sitsiga wankelmotorbussen. Modellen älskas fortfarande av Mazda-fantaster
1975	Roadpacer AP	Denna limousine som anstår en statsman såldes bara till regeringen och högre industripampar i Japan
1978	RX-7	Den mest byggda wankelmotormodellen genom tiderna under den första generationen, exakt 471 018 enheter producerades (mer än 800 000 över tre generationer)
1990	Eunos Cosmo	Den första serietillverkade treskiviga wankelmotorn
2003	RX-8	Efter framgångarna med Mazda RX-7 fick modellen en revolutionerande design utan B-stolpar och utrustades med en nyutvecklade, lätt och effektiv RENESIS-wankelmotor med två skivor
2015	RX-Vision	Det här sportbilskonceptet med en Skyactiv-R-motor hyllades som årets snyggaste konceptbil 2016 och blev början på vår Kodo-designfilosofi





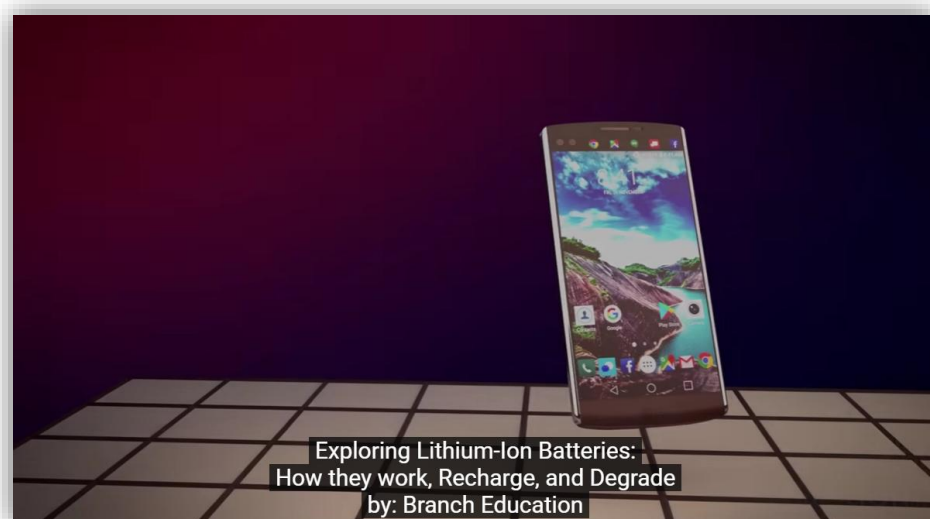
## 7. Varför ska man ladda till bara 80%?

6 aug. 2022



FILM: [https://youtu.be/I4uRgHx\\_o2c](https://youtu.be/I4uRgHx_o2c)

Varför ska man ladda sin elbil till bara 80%? Det är många som rekommenderar det till vardags och även biltillverkarna själva gör det. Men varför? Det pratar jag om i den här videon. Du får också lära dig hur ett batteri fungerar (på väldigt hög nivå). (Ja, jag vet att jag säger litiumjon fel, jag får in ett s som inte ska vara det)



Lär dig mer om litiumjonbatterier (engelska):  
[How do Lithium-ion Batteries Work?](#)

## 8. Nu skärper EU utsläppskraven för laddhybrider

Publicerad 2026-01-07 6:05 Text Erik Söderholm

Tuffare regler för laddhybrider kan göra att fordonsskatten blir rejält mycket högre på nya bilar. Så här ser de nya kraven ut.



**Marknaden för elbilar** har svajat en hel del de senaste åren. Många bilköpare har valt en laddhybrid i stället för en eldriven bil.

Men vid årsskiftet trädde nya regler i kraft som kan bli ett **dråpslag för laddhybriderna** – åtminstone på lång sikt.

Alla nytvecklade bilar som blev typgodkända under 2025 behövde klara nya utsläppsregler som heter Euro 6e-bis. Men från och med årsskiftet 2025/2026 gäller dessa regler alla bilar som säljs nya – oavsett när de typgodkändes.

Reglerna innebär att laddhybridernas förbrukning ska mätas både med fullt och tomt batteri. Siffrorna viktas sedan med hänsyn till bilens räckvidd på el.

”Laddhybrider har visat sig ha en betydligt högre förbrukning i verkligheten än i testlabbet”

**Anledningen är att** laddhybrider har visat sig ha en **betydligt högre förbrukning i verkligheten** än i testlabbet. Körcykeln har varit extremt ”snäll” mot laddhybriderna och förbrukningsciffran har därför i många fall blivit orealistiskt låg.

I norra Europa och särskilt Sverige är laddhybridägarna generellt sett bra på att ladda sina bilar, och därför blir förbrukningen lägre. Men i många andra europeiska länder har siffror visat att få laddar sina bilar och förbrukningen drar därför iväg – något EU nu vill rätta till.

Exakt vad de nya Euro 6e-bis-reglerna kommer innebära är svårt att säga, men en uträkning som tankesmedjan ICCT gjort visade att laddhybriden BMW X1 kan få mer än dubbelt så höga utsläpp med de nya reglerna, något som ökar fordonsskatten från 360 till 2 607 kronor per år.



*BMW X1 och andra laddhybrider behöver klara tuffare utsläppsregler från årsskiftet*

Ytterligare en skärpning görs 2027 när reglerna som heter Euro 6e-bis-FCM införs. Då kan BMW-laddhybridens utsläpp öka ännu mer och fordonsskatten blir nästan 5 400 kr/år, enligt preliminära uppgifter.

Eventuella ändringar i utsläpp och fordonsskatt gäller inte befintliga bilar som redan tagits i trafik, utan enbart nyregistrerade bilar.

**Feber**

[Nya siffror: Så mycket mer drar bilen i verklig trafik | Vi Bilägare](#)

**9. Mannen som skapade tank-pilen har gått bort**

**Bobby Green mån. 29 dec 2025, 15:00**

**Visar vilken sida tanklocket sitter på**



Om du kör en bil du inte känner kanske du inte har koll på var tanklocket sitter. Detta frustrerade Ford-designern James Moylan som lämnade in ett förslag 1986 om att det borde finnas en indikering vid bränslemätaren som visade vilken sida man skulle tanka på. 1989 infördes detta och idag finns det i princip på alla bilar. Nu har James tackat för sig och gått bort 80 år gammal. Vi tackar honom för denna enkla men smarta detalj som är väldigt uppskattad.

[keywestford.com](http://keywestford.com)



Bobby Green

**CARUP**

## 10. Finsk super-MC först med solid state-batteri

Av Maths Nilsson

5 januari 2026, 19:47

**Solid state-revolutionen är här. Men den kommer först på två hjul. Ny finsk MC med superbatteriet klarar 60 mil på en laddning.**



**FILM:** <https://youtu.be/Y-aPS2AwMbc>

Solid state-batterier har hajpats i årtal och ses som nästa stora steg för elbilar. Men det blir en fisk motorcykel som hinner först. Redan i år kommer Verge med en motorcykel med solid state-batterier från Donut Lab. Det räcker för att köra från Helsingfors till Uleåborg på en laddning. Dessutom ska inte laddningen ta mer än 10 minuter.

De visar upp den nya motorcykeln på CES-mässan som börjar i dag i Las Vegas. De utlovar en energitäthet på hela 400 wattimmar per kilo i det nya batteriet. Dessutom ska batteriet kunna laddas 100 000 gånger, vilket är mer än 20 gånger så mycket som ett litiumjonbatteri kan klara.

Som om det inte vore nog hävdar Verge och Donat Lab att batteriet dessutom är billigt att tillverka och klarar kyla betydligt bättre än litiumjonbatterier. Snart ska det även komma till bilar. Men motorcykeln är ändå en dyr historia, runt 55 000 euro får du slanta upp för en Verge TS Ultra med solid state-batteriet. Leveranser ska starta redan i början av året.



## **11. Konceptbilen som vill bli byggd – och borde bli det**

**Åsa Wallenrud**

Uppdaterad 06 jan. 2026

Publicerad 06 jan. 2026

En konceptbil från 2023 som fortfarande väcker känslor – Audi activesphere visar hur en pickup kan bli något man faktiskt vill krama.



*Audi har lyckats med att göra detta koncept till en tilltalande bil, mer än vad man kan säga om en viss amerikansk Cybertruck.*

Vissa konceptbilar är som fyrverkerier: bländande i tio minuter, sedan glömda. **Audi activesphere** concept tillhör inte den sorten.

Den presenterades redan 2023, men känns märkligt nog mer relevant nu än då. Kanske för att den gör något ovanligt i elbilarnas tidsålder: den är tuff utan att vara arg, futuristisk utan att vara kylig – och ja, den lyckas vara en sorts snygg och älskvärd antites till den kantiga pickup-estetiken som annars dominerar samtalet.

Det här är bilen som får en att tänka: måste framtiden verkligen se så ilsken ut?

### **En sportback som fått för sig att bli äventyrare**

Audi activesphere är nästan fem meter lång, bred som en mindre stuga och ändå förvånansvärt elegant. Proportionerna lurar ögat. Trots hög markfrigång, 22-tumsfälgar och rejäla däck ser den mer ut som en sportbil som rymt till fjällen än en klassisk terrängbil.



*Är den inte cool? Denna skulle jag gärna lägga vantarna på.*

Audi kallar karossen för "active sportback", och det är faktiskt en träffande beskrivning. Här finns tydliga släktdrag till gamla hederliga Audi allroad-modeller – bilar som alltid försökt kombinera vardag och äventyr utan att göra väsen av sig.

En tradition värd att vårda.

Detaljerna är dessutom smått geniala. Följar med rörliga segment som anpassar sig efter underlag. Aerodynamiska kameran speglar. En lack som ser lika hemma ut på grusväg som utanför operan.



*De gigantiska hjulen mot den mer tunna karossen är en härlig krock.*



*Riktiga panoramavyer över hela bilens tak.*

### **Bakluckan som vågar tänka själv**

Det som verkligen skiljer activesphere från mängden är bakpartiet. Audi kallar lösningen för "active back", och här händer något som känns både smart och... rätt kul.

Den bakre rutan glider upp, ett nedre segment fälls ut och plötsligt har du ett flak. Inte ett rått arbetsflak, utan ett civiliserat sådant – perfekt för elcyklar, skidor eller helgens dåliga impulsköp.

Kupén skyddas från väder och vind med en motoriserad skiljevägg, så det praktiska sker utan att mysfaktorn offras.

### **Teknik som inte skriker, utan nickar vänligt**

Under skalet bygger activesphere på Premium Platform Electric, PPE, som Audi tagit fram tillsammans med Porsche. Fyrhjulsdraft, adaptiv luftfjädring och ett stort batteri ger både räckvidd och flexibilitet. Snabbladdning med 800 volt gör pauserna korta, åtminstone i teorin.

Men det mest fascinerande är kanske hur tekniken presenteras. Här finns AR-lösningar där reglage dyker upp först när du behöver dem. Ratten kan försvinna när bilen kör själv. Det är högteknologiskt – men inte stressande.

Som om bilen litar på att du klarar mer än en pekskärm.

### **Snälla Audi, bygg den här**

Audi activesphere concept är ingen nyhet längre. Ändå står den där, tre år senare, och känns som ett förslag snarare än en fantasi. En bil för människor som vill ha eldrift, äventyr och design – utan att behöva klä sig i rustning.

Så frågan är enkel, nästan barnslig: kan ni inte bara bygga den? Världen skulle må bra av en pickup som vill bli omtyckt.



*Den här borde verkligen byggas och det genast.*

### Missa inte:



### Experterna eniga – det här är bästa hybridkombin

Tre kombimodeller med laddsladd och familjevänlig vardagslogik ställs nu mot varandra i vårt återkommande grepp “Bäst i alla tester”. Syftet är enkelt:



### Gör inte vanliga misstaget i vinter – bilen behöver mer än värme. News 55



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?

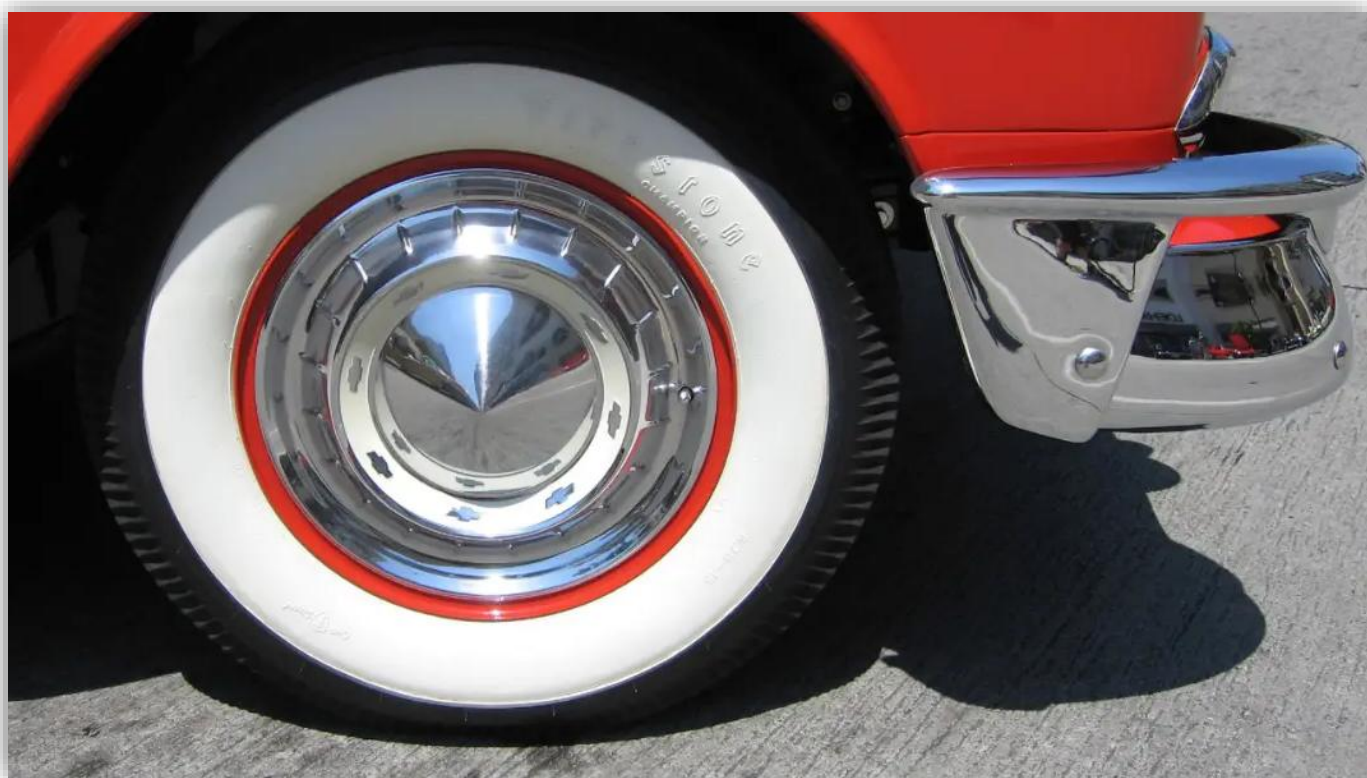
Maila mig: [asa.wallenrud@dagensps.se](mailto:asa.wallenrud@dagensps.se)

## 12. Från stilikon till udda inslag: Whitewall-däckens fall

Åsa Wallenrud

Uppdaterad 02 jan. 2026 Publicerad 02 jan. 2026

Vita däcksidor var en gång självklar stilmarkör. I dag är de nästan borta. Här är förklaringen till varför de försvann.



*Vita däcksidor är något av det vackraste som finns men sjukt opraktiskt.  
Speciellt i vår miljö uppe i Norden*

Det är lätt att glömma, men bildäck har inte alltid varit svarta. Under bilismens tidiga år var gummi ljust, nästan kritvitt.

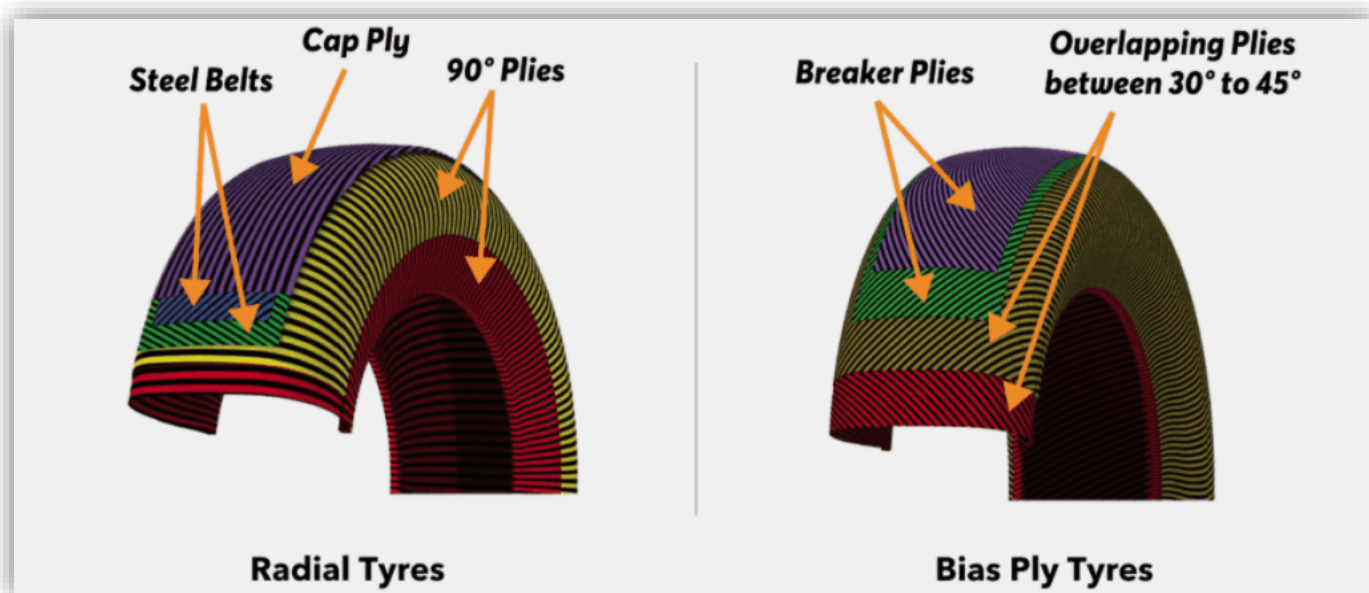
När vägarna fylldes av krom, fenor och breda motorhuvar blev whitewall-däck en naturlig del av helheten.

De passade tidsandan, ungefär som soffliknande säten och karosser stora som mindre villor.

Ironiskt nog var den vita färgen ingen designidé från början. De första däcken slets snabbt och höll dåligt.

Lösningen blev att tillsätta kimrök, så kallad carbon black, i gummit. Det ökade hållbarheten rejält. Av praktiska skäl lades tillsatsen främst i slitbanan, medan däcksidorna förblev vita.

Resten är, bokstavligen, historia.



Den huvudsakliga skillnaden mellan radialdäck och diagonaldäck ligger i hur bältena är uppbyggda. Även kordmaterialen skiljer sig åt, vilket leder till skillnader i däckens funktionella egenskaper och prestanda.

### Snyggt – men dyrt och opraktiskt

Whitewall-däck var aldrig någon teknisk revolution. De gav varken bättre grepp eller högre säkerhet. Däremot gav de ett utseende som signalerade klass, pengar och amerikansk optimism.

Priset speglade detta.

Redan på 1920-talet kostade ett enda däck från exempelvis BF Goodrich motsvarande flera månadslöner för en arbetare, även efter rabatt.

Tillverkningen var – och är fortfarande – arbetskrävande. I dag görs äkta whitewalls nästan helt manuellt, utan den automatisering som präglar modern däckproduktion.

Resultatet blir högre kostnader, något som marknaden till slut fick nog av.



Jag såg en PT Cruiser en gång med sådana här däck. Det var inte en positiv upplevelse.

### Tekniken sprang ifrån traditionen

När bilarna blev snabbare och tyngre förändrades också kraven på däck. Diagonaldäck ersattes gradvis av radialdäck, som gav bättre väghållning, längre livslängd och lägre rullmotstånd.

Redan under 1970-talet hade radialdäcket tagit över helt.

Whitewall-designen passade dåligt ihop med den nya tekniken. Samtidigt ändrades smaken. Bilköpare började föredra mer diskreta former, bättre bränsleekonomi och mindre underhåll.

Svarta däck behövde inte skrubbas rena varje helg – en detalj som visade sig väga tungt.

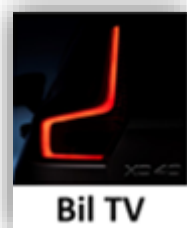
### Kvar som kulturarv

I dag lever whitewall-däcken vidare i en smal men passionerad krets. De hör hemma på veteranbilar och tidskorrekta reoveringar, där historien är viktigare än effektivitet.

De fyller ingen funktion längre – men påminner om en tid då bilen var mer än transport. Den var ett statement.



Åsa Wallenrud



Bil TV

### 13. Bilmärkena som dör 2026?

Hade premiär 21 dec. 2025



FILM: <https://youtu.be/lqPqK8YI7pk>



## 14. FMR Messerschmitt Tg 500 är en av de hetaste tvåtaktarna

Av Frank B. Meyer

10 december 2025 06:00



*FMR Messerschmitt Tg 500 (1957–1961)*

År 1958 kom den snabba och fyrhjuliga brodern till den trehjuliga Messerschmitt-kupé-scootern ut på marknaden: FMR Tg 500, med en slagvolym på en halv liter big block bland scootermobiler.

Egentligen skulle denna Lotus bland kabinscootrar heta "Tiger", men Krupp hade redan fått namnet varumärkesskyddat.

Den vanliga Messerschmitt-kabinscootern (kallad "Karo") är en trehjulig, så den har ett centralt hjul bak. Messerschmitt Tiger har däremot en (om än smal) bakaxel med två tionshjul.

Med detta och sin låga tyngdpunkt susar Messerschmitt Tg 500 genom kurvor smidigare än nästan alla gatbilar från slutet av 50-talet. En drog med officiellt registreringsnummer.

Även om scootern ser ut som en trött mudskipper, sprintar den 360 kilo tunga delen också rakt fram på ett sätt som är skrämmande: Med en 19,5 hk tvåtaktsmotor nådde Messerschmitt Tiger en topphastighet på 125 till 130 km/h – också tack vare sin lilla frontala yta. Och det i den här lilla burken!

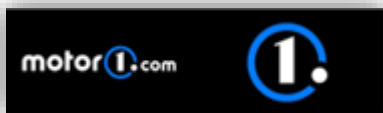


*Här är FMR Messerschmitt TG 500 som roadster*

Messerschmitt Tiger kostade dock också 3650 mark, bara 140 mark mindre än den vuxna – och var därmed född att floppa. Trots över genomsnittlig körprestanda och ett års garanti utan milbegränsning – en sensation 1961 – fortsatte efterfrågan att minska. I november 1961 hade endast cirka 300 enheter byggts.

### **Tekniska data Messerschmitt Tg 500, 1957–1961**

- **Motor** Tvåcylindrig tvåtaktsmotor, luftkyld, bakre längsgående förgasare med roterande svängblad
- **Förflyttning** 493 cm<sup>3</sup>, borr x slag 67 x 70 mm
- **Prestanda** 14,3 kW (19,5 hk) vid 5000 varv/min
- **Max. vridmoment** 33 Nm vid 4000 varv/min
- **Kör** Fyrväxlad manuell växellåda, bakhjulsdrift
- **Acceleration** 0–100 km/h: 32 s
- **Toppfart** 125 km/h
- **Chassi** framlänkar, gummifjädrar, bakre svängaxel, triangel, spiralfjädrar
- **Bromsar** fram/bak trumma/trumma, hydraulisk
- **Däck** 4,40-10 på hjul 2,45-10
- **Längd/bredd/höjd** 3000/1270/1240 mm
- **Hjulbas** 1885 mm
- **Konsumtion** 6,5 liters blandning/100 km
- **Tankkapacitet** 30 liter
- **Egenvikt** 390 kg
- **Fabrikspris** (1959) 3650 Mark



## 15. Opel Rekord D (1972-1977) i körrapporten: Den gyllene medelvägen

Författad av: Roland Hildebrandt

2 oktober 2022 klockan 14:55

När 1,7 liter, 83 hk och automatisk växellåda fortfarande gjorde dig glad ...



1972: Sommar-OS i München, den sista människan att stå på månen, ABBA registrerar den första singeln, de första miniräknarna lanseras. Och en bil som har gjort många tyskar mobila i decennier: Opel Rekord D.

Vid premiären för 50 år sedan var den tvungen att följa i stora fotspår, eftersom dess direkta föregångare hade rullat av monteringsbandet mer än 1,2 miljoner gånger – vilket hittills stått för en åttondel av alla bilar som tillverkats av Opels biltillverkare under sju decennier.

Till skillnad från Rekord C, vars "Coke Bottle"-design framför C-stolpen var influerad av de amerikanska systemmodellernas formspråk, har nya Opel Rekord D nästan [italienska drag](#). Rena och funktionella linjer, släta ytor samt stora fönster och en låg midjelinje definierar den tidlöst utformade exteriören.

Den italienska kopplingen är inte utan anledning, för Opels dåvarande designchef Chuck Jordan har en förkärlek för landet. Rekord D kommer ut på marknaden "som en oväntad besökare på en fest, (...) Det ger ny kraft åt samhället", hette det då i pressmeddelandet.

Produktionen av Rekord D började redan i december 1971 i Rüsselsheim. Till en början hette den officiellt "Rekord II" för att undvika förväxling med diesel D, tills det faktiskt fanns en diesel i serien.



Precis som sin föregångare finns det tre karossvarianter att välja mellan: den klassiska notchback-sedanen med två eller fyra dörrar, den sportiga coupén och en [husvagnsversion](#) med tre eller fem dörrar. För kommersiellt bruk – och i bästa tradition från den legendariska "snabba skåpbilen" från 1950- och 1960-talen – erbjuder Opel även Rekord som en skåpbil (en tredörrars kombi utan sidofönster bak). Men den här versionen är fortfarande sällsynt.

Sedanen är 4,57 meter lång och hjulbasen är 2,67 meter. Vid mitt första möte med 1974 års modell, som Opel lånar ut till mig att köra, är den klarblå stilen på den tiden naturligtvis slående. Och genast de tydliga, ganska kantiga linjerna, som i grunden skiljer sig från den barock-biffiga Ford [Consul/Granada](#), som också dök upp 1972. Tydlighet råder även inuti: den bästa utsikten genom stora fönster utan triangulära fönster och en tydlig cockpit som ligger tätt intill vindrutan.

Medan du i många bilar idag sitter mer inmurad som förare än i cockpiten på en Airbus, är det i Rekord D underbart luftigt. För säkerhets skull finns det åtminstone deformationszoner och sidokollisionsskydd. Förstärkningar i flankerna och taket ger skydd vid sidokollision eller vältning.

Bensinmotorerna i Rekord D är en vidareutveckling av de beprövade fyrcylindriga motorerna med sidomonterad kamaxel (cih = camshaft-in-head), som redan hade byggts mer än två miljoner gånger när den gjorde sin debut. Grunden var en 1,7-litersmotor på 66 hk, S-motorn på 83 hk och 1,9-litersmotorn på 97 hk. 1975 blev den 60 hk, en 1900 N på 75 hk och 90 hk och fick sällskap av 2,0 S på 100 hk.

I september 1972 blev Rekord D verkligen D: Den första personbilsdieseln i Opels historia gjorde sin seriedebut: 2100 D är namnet på den nya dieselmotorn, den producerar 60 hk, förbrukar i genomsnitt 8,7 liter diesel per 100 kilometer och ger en toppfart på 135 km/h. Rekord 2100 D känns igen på sin motorhuv, som är böjd i mitten, vilket Opels metallskrotsfläktar utnyttjar mycket senare eftersom den helt enkelt ser cool ut. Men puckeln har en teknisk bakgrund: På grund av konstruktionen med en överliggande kamaxel och modifierat cylinderhuvud bygger dieselmotorn högre än bensinmotorerna.



Redan i mars 1972 utökade Commodore B serien uppåt. Som representant för det övre mellanregistret överbryggar den gapet mellan Rekord och lyxklassmodellerna Admiral och [Diplomat](#). Den tar över karossformen från Rekord – men samtidigt är Commodore B lyxigare utrustad och erbjuds uteslutande med sexcylindriga motorer och betydligt mer effekt. S på 2,5 liter ger 115 hk. Commodore GS på 130 hk är placerad ovanför den. I ett ytterligare utvecklingskedje kommer GS-varianten senare att få en 2,8-litersmotor med två registerförgasare och 142 hk.

I september 1972 släpptes toppmodellen i Commodore-familjen: GS/E med 160 hästkrafter. Dess 2,8-litersmotor, utrustad med elektronisk insprutning, garanterar imponerande körprestanda: Coupén når en topphastighet på 200 km/h, fyradörrars sedanen 195 km/h. "GS/E tilltalar älskare av högpresterande touringbilar som vill köra även långa sträckor i höga medelhastigheter", förklarar Opel.

Min Rekord D, å andra sidan, har inte så mycket med fortkörning att göra. Det är trots allt 1700 S med 83 hk, grundmodellen 1700 brukar väljas av myndigheterna även då. En treväxlad automatlåda finns ombord som temperamentsbroms. Det är i alla fall vad jag förväntar mig.

Faktum är att bilen visar sig vara mycket bekväm, märkbara ryck vid 50 och 80 km/h tillkännager växlingarna. Men rekordet är inte ens så haltande, i alla fall inte upp till 100 km/h, även om det officiellt står 18,5 sekunder som accelerationsvärde. Men på den tiden var bilarna mycket lättare. 1700 S väger mindre än 1,1 ton.

Det jag också lägger märke till är det bra chassit. Även om en enkel styv axel är i arbete baktill, är den noggrant styrd med dubbla släparmar och torsionsstångsstabilisator. Opel döpte resultatet till "tristable suspension", i själva verket vacklar rekordet bara något, även om tillverkaren redan hade trimmat chassit, som var för styvt, bekvämare i slutet av 1972.



Journalister beskrev en gång Opel Rekord D som "det bästa BMW Opel någonsin har byggt". Jag skulle uttrycka det så här: Den lilla människans [5-serie BMW](#). Slutligen släpptes även denna 1972. Och var det en ren tillfällighet att GM och Opelchefen Bob Lutz hade gått över till BMW strax innan?

Hur som helst var Rekord D mellanklassen för mellanklassen på 1970-talet. Endast en ekonomisk nedgång efter oljekrisen 1973 förhindrade rekordsiffror.

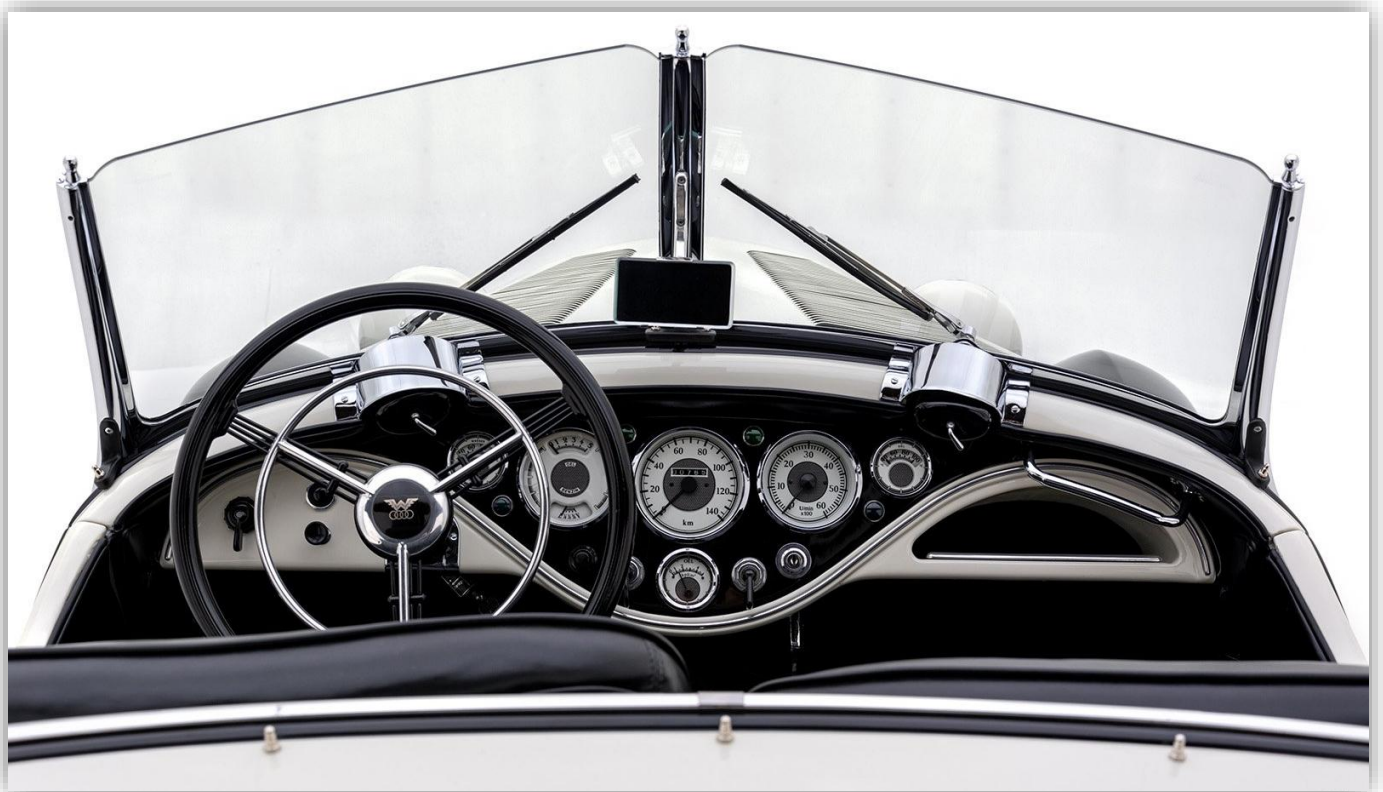
I början av september 1976 rullade en guldfärgad Rekord D sedan av bandet som den miljonte modellen i serien. I samband med jubileet börjar en liten serie av specialmodellen "Millionaire" med 100 hk 2,0-liters S-motor och fin "Berlina" -utrustning till försäljning. När den sista generationen av Rekord lanserades i september 1977 hade 1 128 196 exemplar av Rekord D och 140 827 Commodore B rullat av bandet i Rüsselsheim.

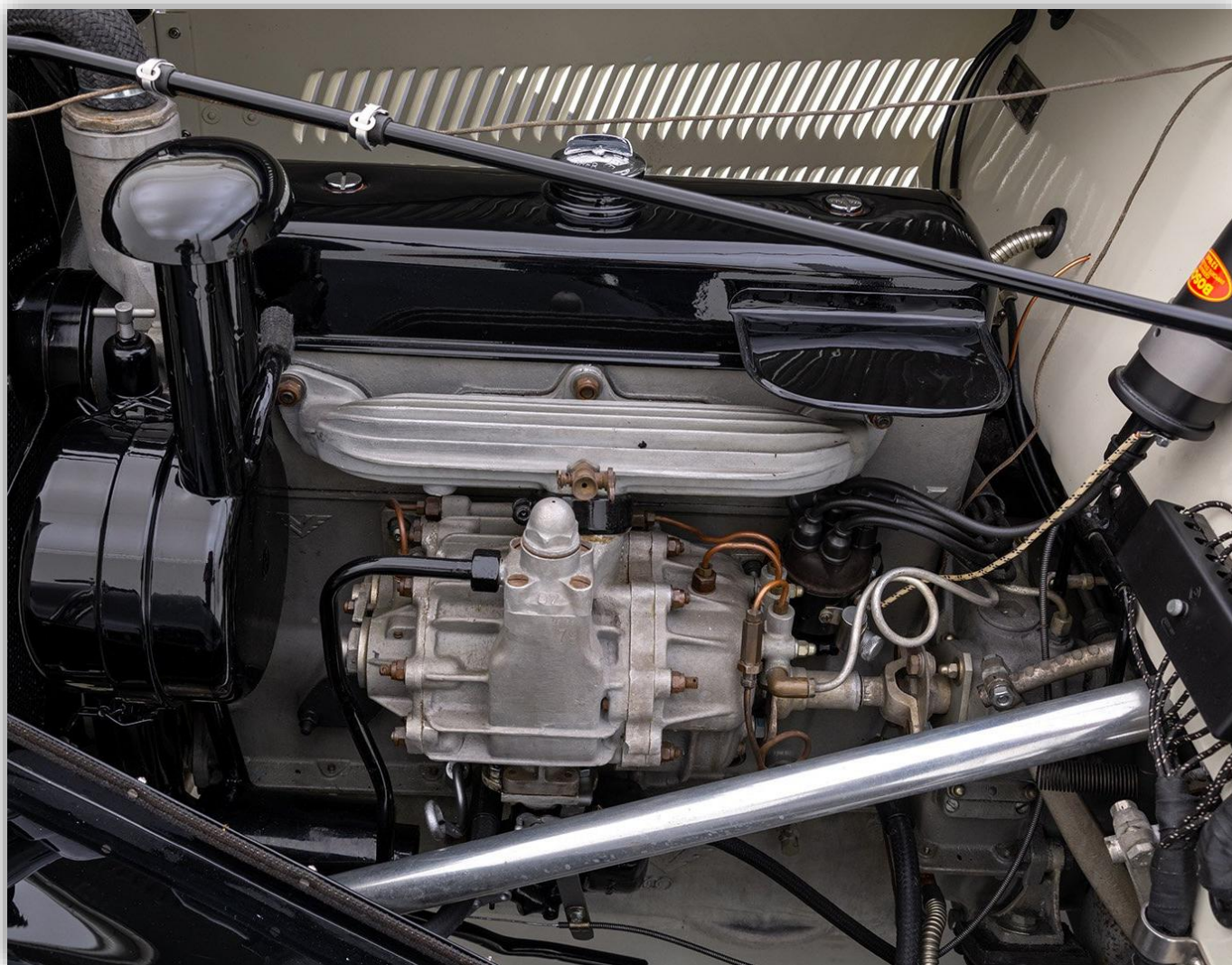


## 16. Wanderer W25K Roadster 1938



På 1930-talet ökade efterfrågan på högpresterande bilar i Tyskland dramatiskt eftersom entusiaster ville ha sportmaskiner att använda för vardagskörning och helgracing. BMW visade vägen med sin sportiga och robusta 328, som visade sig vara en formidabel konkurrent i klubbgracing och en av de mest framgångsrika tyska racerbilarna under perioden. Wanderer, som var en del av Auto Union-koncernen som bestod av Audi, DKW och Horch, var en av BMW:s främsta rivaler, och även de ville ha en del av denna alltmer populära marknad. För att göra det vände de sig till Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH för att utveckla en ny sportbil.





Med hjälp av Wanderers robusta 2-liters raka sexa med legeringsblock med överliggande ventiler som grund, lade Dr. Porsche till en kompressor, vilket ökade effekten till hälsosamma 85 hästkrafter. Resten av den nya sportmodellen, kallad W25 K (för Kompressor), var imponerande designad med den senaste sporttekniken. Chassit med lådsektion hade individuell framhjulsupphängning, hydrauliska trumbromsar på fyra hjul och en fyrväxlad manuell växellåda.

Wanderer anlätte Wendler Karrosserie för att skapa den vackert flödande karossen, som erbjuds som en cabriolet eller en slank tvåsitsig roadster. Den senare var cirka 150 pund lättare, vilket gjorde den till valet för den seriösa sportföraren. W25 K uppnådde nästan sitt mål att gå head-to-head med 328, eftersom den var mycket lik i storlek och kraft. Även om den något tyngre Wanderer inte riktigt kunde matcha prestandan hos sin bayerska motsvarighet, var det fortfarande en fantastisk sportbil, med en lysande kompressormatad motor från den store Ferdinand Porsche. Tråkigt nog hamnade Auto Unions fabriker under östlig kontroll efter andra världskriget, och medan Audi och DKW överlevde, fanns inte Horch och Wanderer mer. Överlevande exemplar är mycket uppskattade av framstående samlare, inklusive Peter Mullin, vars W25 K Roadster utmärker sig genom att vara den enda tyska bilen i sitt museum i världsklass.

Chassinummer 180242 är en av en handfull kända överlevande från den begränsade upplagan av 258 Wanderer W25 K som tillverkades mellan 1936 och 1938, och detta fantastiska exemplar tillbringade många år i Paul & Barbara Karassiks imponerande samling av tyska förkrigsbilar.



För dem som inte känner till Karassik är de mest kända för sina upprörande äventyr i jakten på historiskt betydelsefulla bilar långt bakom järnridån och i djupet av Sovjettidens Ryssland. Deras mest extraordinära fynd kom på 1980-talet när de obevekligt spårade upp resterna av *två* förkrigstidens Auto Union Type D Grand Prix-bilar och i princip smugglade ut dem ur Ryssland och mutade tjänstemän och tulltjänstemän hela vägen till den finska gränsen. Audi förvärvade och restaurerade senare båda för sitt museum, och de två maskinerna är än i dag kärleksfullt kända som "Karassik Auto Unions".

Med Karassiks breda kunskap om Auto Union-bilar var denna '38 Wanderer W25 K utan tvekan i goda händer sedan den gick med i deras samling i slutet av 1980-talet. Lite är känt om Wanderers historia innan de förvärvades, men bilen påstås ha tillbringat tid i en bilhandlares showroom i Kalifornien strax efter andra världskriget. Karassik köpte den 1989 och restaurerade bilen i dess nuvarande och slående svarta och gräddvita färg under sin tid. Den visades vid sällsynta tillfällen, särskilt vid prestigefyllda evenemang, inklusive Amelia Island Concours och 1999 Pebble Beach Concours d'Elegance, som en del av en speciell klass av Auto Union-bilar. I övrigt förblev W25 K i tysthet en del av deras privata stall och sågs sällan. Efter Paul Karassiks bortgång kom Wanderer i nuvarande ägo och fick en omfattande restaurering. Nyligen färdigställd presenterar W25 K Roadster i utmärkt skick, perfekt för att återuppta sin concours-karriär eller för att delta i ett brett utbud av vägturer och rallyn. Lacken är vackert lackerad till en hög standard i den autentiska svarta och krämfärgade färgsättningen. Exteriöra ljusarbeten är exceptionellt välbevarade sedan den första restaureringen, och bilen åker på ordentligt målade trådhjul med lämpligt sportiga svarta väggdäck. Cockpiten är också nyrestaurerad och fullt detaljerad med svart läderklädsel i tidstypisk stil. Mekaniskt sett drar den här bilen stor nytta av den senaste tidens uppmärksamhet på broms- och bränslesystemen, den restaurerade elen och den grundliga putsningen för att se till att den går och körs lika bra som den ser ut. Den presterar nu utmärkt, och Dr. Porsches magnifika kompressormatade raka sexa avger ett berusande skall från avgaserna – liknande en nedskalad Alfa 8C.

Wanderer W25 K är ett tilltalande och betydligt mer sällsynt alternativ till BMW 328, som erbjuder hög stil från en av Tysklands mest vördade karossbyggare och intrigen med en kompressormatad motor som trimmats av en av bilismens största ingenjörer, Dr. Ferdinand Porsche. Detta fantastiska exemplar är ett av få som dyker upp på den öppna marknaden och representerar en sällsynt möjlighet att lägga till en av dessa underbara och fascinerande tyska sportbilar från förkrigstiden till ditt stall.

## 17. Grattis Maserati Merak!

Publicerad 16 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 16 januari då Hjalmar och Helmer har namnsdag hänger vi på och hyllar Maserati Merak!



Namnet Merak som Maserati använde på den lilla mittmotorbil med internkoden Tipo 122 som presenterades på Parissalongen i oktober 1972 kommer från stjärnkonstellationen Ursa Major och en av stjärnorna i den.

Maserati Merak byggde till stor del på samma teknik som den större Bora som presenterats året före men hade inte någon V8 utan en V6-motor framför bakaxeln. Det var en trelitersversion av den motor som också monterades i Citroën SM, där på 2,6 liter.

Merak ritades liksom Bora av ItalDesign med Giorgetto Giugiaro i spetsen och påminde mycket om sin storebror. Framifrån är de två bilarna nästan omöjliga att skilja åt och dörarna är de samma.

Första versionen av Merak hade 190 hk, 1975 kom Merak SS med större Weberförgasare och 220 hk. Två år senare kom Merak 2000 GT med en tvålitersversion av sexan för att möta nya italienska skatteregler där bilar med cylindervolym över två liter beskattades betydligt hårdare. Med sina 170 hk klarade den ändå en toppfart på 220 km/h.

Merak lades ned 1983 och under de 11 år den tillverkades byggdes bara 1830 exemplar, vanligaste versionen var SS och den ovanligaste 2000 GT.



*Fronten var i princip identisk med Boras*



*För att inte få till flödet i linjerna lade Giugiaro till ett par "flying buttresses" som löpte från tak till bakstam.*





Roger Warolin