



Isotta Fraschini 8A SS Castagna Roadster

- 1. Skoda Epiq provkörd**
- 2. Jag har kollat in Zeekr 7GT**
- 3. Vägmärket många inte kan**
- 4. Här levereras en bil för 310 miljoner kronor**
- 5. Garantibolag frias**
- 6. MC-märke i konkurs**
- 7. Isotta Fraschini 8A SS Castagna Roadster**
- 8. Porsche 911 Carrera 4S Coupe 2006**
- 9. Grattis Toyota Tercel**
- 10. Lyxbilmärket som misslyckades**



1. Premiär: Skoda Epiq provkörd

Av Christoffer Gullin

9 feb. 2026

Här är specifikationer på den lilla SUVen



FILM: https://youtu.be/oZTKDZV_9RQ

Jag har fått möjlighet att köra nya Skoda Epiq, en bil som ännu inte visats upp än. I denna video går jag igenom specifikationerna för bilen och de olika versioner som vi får samt provkör bilen för att få ett första körintryck av bilen.



Christoffer Gullin



2. Jag har kollat in Zeekr 7GT

Posted by Kristofer Rask

februari 13, 2026

Elbil i kombistil för 494 000 kr



FILM: <https://youtu.be/WPUxeG6M61w>

Zeekr 7GT är en sån där elbil som känns lite extra intressant bara för att den inte hakar på den vanliga SUV-trenden. Den är låg och slank och nästan som en kombi i proportionerna även om Zeekr själva kallar den för en grand tourer.

Här finns en tydligt sportig, muskulös form som lär sticka ut i trafiken samtidigt som du får den där praktiska känslan. Zeekr 7GT lockar dessutom med imponerande snabbladdning och attraktiva priser.

7GT är ungefär 4,8 meter lång och runt 1,5 meter hög. Det gör den lägre än exempelvis Volkswagen ID.7 och Audi A6 e-tron men lite högre än en Tesla Model 3. I bredd mäter den runt två meter.



Exteriören

Fronten är förhållandevis ren men ändå inte anonym. Zeekr har lyckats skapa en tydlig identitet med flera detaljer som bidrar till det. Det svarta bandet som löper längs fronten känns igen från andra Zeekr-modeller. Bilens övre del går i svart och dessa mörka kontraster ger bilen ett gediget uttryck.



Kraftfullt bakparti



Stilren och snygga materialval

Interiören

Inne i kupén blev jag faktiskt lite glad. Interiören är väldigt stilren och följer bilens yttre tema men utan att kännas kall eller steril. Materialvalen känns genomtänkta och jag hittar varken uppenbart stenhård plast eller blanka ytor som bara samlar fingeravtryck och damm.

Jag gillar också att Zeekr inte har gått "all in" på att gömma allt i pekskärmen. Det finns bra fysiska knappar för de viktigaste funktionerna. Knapparna på ratten ger exempelvis ett ordentligt intryck och en solid känsla.

Förarmiljön är lätt att förstå. Du har en display bakom ratten som är enkel att läsa, en head up-display som projicerar information framåt i synfältet och en central pekskärm på ungefär 15 tum där du styr det mesta. Gränssnittet känns genomarbetat och det märks att Zeekr har sneplat på de bästa lösningarna på marknaden men gjort sin egen tolkning.

Mittenkonsolen är rejäl med tydliga ytor för mobil-laddning och extra förvaring, och ett armstöd med utrymme under samt USB-C-uttag.

Sittkomforten är en av sakerna som landar väldigt väl. Jag sitter bra fram med gott om takhöjd, och glastaket hjälper till med de där extra centimetrarna som gör skillnad när man är runt 1,90 lång. Det finns också bra utrymme i sidled utan att man slår i armbågar eller känner att något skaver.

I baksätet när jag sätter mig bakom mig själv är benutrymmet riktigt generöst. Jag får inte in fötterna lika smidigt under stolen framför men utrymmet för benen är fortfarande bra. Baksätet är lite skålat och det går att justera lutningen med knappar och du får ett rejält armstöd med förvaring och mugghållare.

Att det dessutom finns skidlucka är en bonus, som om bilen är ritad av folk som gillar att åka till fjällen. Zeekr 7GT är trots allt designad i Göteborg.



Bra rejäla knappar på ratten







Till bagaget möts jag av en stor öppning, precis den kombikänslan jag pratar om. Bagaget rymmer 456 liter upp till ryggstödet och under golvet finns en djup förvaringsbalja plus extra fack för mindre saker.

Baksätet är 40/60-delat men fäller inte helt plant, men det är ändå rejält användbart och i det läget pratar vi om 1 390 liter. Det finns också dragkrok som tillval och då får bilen dra 1600 kg. Fram finns också en frunk. På fyrhjulsdrivna versionen rymmer den 32 liter medan bakhjulsdrivna versioner har 65 liter, alltså ungefär dubbelt så mycket.





Laddning och prestanda

När det kommer till laddning är Zeekr i toppskiktet. 7GT har en maximal snabbladdnings-effekt på upp till 480 kW och enligt siffrorna ska 10 till 80 procent kunna gå på cirka 13 till 16 minuter beroende på om du har lilla eller stora batteriet. Vid AC-laddning är 22 kW standard på alla versioner.

Modellprogrammet består av tre varianter och två batteristorlekar, 75 eller 100 kWh. In-stegsvarianten Core är bakhjulsdriven och har det mindre batteriet med en WLTP-räckvidd på 519 kilometer.

Long Range är också bakhjulsdriven men med 100 kWh och en WLTP-räckvidd på 655 kilometer. Toppmodellen Privilege är fyrhjulsdriven, har 100 kWh och en WLTP-räckvidd på 558 kilometer.

De bakhjulsdrivna modellerna har en motoreffekt på 310 kW och klarar 0 till 100 km/h på 5,3 sekunder medan fyrhjulsdrivna Privilege levererar 475 kW, vilket motsvarar hela 646 hästkrafter, och gör 0 till 100 på 3,3 sekunder. Alla versioner har en toppfart på 210 km/h.





Priset

Och så kommer vi till det som kanske överraskar mest: priset. Jag har inte kört bilen ännu men sett till specifikationer och kvalitetskänslan när man klämmer och känner på den så framstår 7GT som väldigt prisvärd.

Core kostar 494 000 kronor, Long Range börjar på 560 000 kronor och Privilege med fyrhjulsdraft kostar 635 000 kronor. Med tanke på prestanda, laddning och helhetsintryck är det riktigt bra.

Summering

Zeekr 7GT känns helt enkelt som en elbil för den som vill ha något lägre och något annat än en SUV utan att behöva kompromissa bort utrymme och vardagsfunktion. Den kombinerar ett sportigt uttryck med praktiska lösningar, en inredning som känns påkostad och en laddning som på pappret är bland det snabbaste som finns just nu.

Hur den är att köra, det får jag återkomma om vid ett senare tillfälle, men redan här står den ut som en modell som kan locka många som saknat just den här typen av paketering i elbilsvärlden.



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. Vägmärket många inte kan – detta är innebörden

Av Andreas Jemn

14 februari 2026, 18:45

Här är vägmärket många tar miste på. Vet du vad det betyder? – Alla känner inte till samtliga vägmärken, men det är ett ansvar vi har som trafikanter, säger Monika Morén, utredare på Transportstyrelsen.



T10

Han arbetar med att ta fram nya vägmärken. Även Kristofer Elo på Transportstyrelsen medger att den här skylten är en aning svårtolkad.

– Den är gammal. Jag vet inte hur länge den har funnits och tror att det kommer från innan vi fick internationella konventioner som reglerar det här, säger han.

Det finns mängder med vägmärken. De är noga reglerade genom trafikförordningen. Regeringen bestämmer över dem och Transportstyrelsen får i uppdrag att utforma och tillverka dem. Ett av de märkligaste tecknen är denna som av Transportstyrelsen kallar "T10". Det är inte många som känner igen den. Inte heller kan många klura ut vad det betyder.

– Det betyder att det förekommer personer som har nedsatt hörsel i trafiken, säger Kristofer Elo.



C5



C11

En annan svårtolkad skylt

En del skyltar är skrämmande lika varandra. Ändå ska vi trafikanter hålla reda på dem och förstå skillnaden.

– Två skyltar som många blandar samman är C5 och C11 som handlar om förbud mot att köra med moped klass 1 och 2.

Kristofer Elo har varit med och tagit fram ett nytt vägmärke. Det är E33 som markerar att man kommer till en cykelgata.

– Här har vi samma grundform som i gågata. Men symbolerna påminner om gångfartsområden. Sedan har vi tagit symbolen för cykel och på det viset skapat den här skylten.





En ny skylt för storstäderna

En annan ny skylt är E31 Miljözon. Vid första anblicken så ser det ut som en helt ny skylt. Men Kristofer och hans kollegor har faktiskt återanvänt en klassisk symbol.

– Om man tittar på molnet som kommer från bilen är det samma sak som A36 som varnar för järnvägs korsning utan bommar.

Biltillbehör vinter

Att ta fram ett nytt vägmärke är en lång process. Nyligen producerade Transportstyrelsen ett helt nytt för Vasaloppsområdet i Mora.

– Vi arbetar i flera steg. Först får man tänka på vilken grundregel man vill att vägmärket ska förmedla. Och vad den ska representera. Det ska vara en illustration av något.

Utredare på Transportstyrelsen måste först ta reda på om det nya märket verkligen behövs.

– Sedan får vi tänka på om det finns något märke som har en liknande betydelse och som kan användas för detta också.

Sverige kan inte själva producera vägmärken. Vi måste ta hänsyn till internationella överenskommelser.

– Om det finns behov av ett nytt vägmärke så har vi konventioner att rätta oss efter. FN har en som ska göra att ländernas skyltar liknar varandra. Vi i Sverige tittar mycket på våra grannländer.

Olika grupper av märken

Det finns regler för hur märkena ska se ut. De är indelade i olika grupper.

– Varningsmärken ska vara triangelformade, förbud runda och ha en särskild färgsättning. Till exempel symboliserar rött fara och då ska man inte ha det på andra ställen. När det sedan kommer till anvisningsmärken blir gränsdragningen lurigare.

Alla som har varit på bilresa i främmande land har lagt märke till skillnaderna. Vägmärkena är både lika och olika på en och samma gång.

– I Sverige har vi ett speciellt formspråk. Det är lite mer grovhugget och förenklat. Kanske en aning kantigt, men ändå tydligt. När vi ska ta fram nya symboler anlitar vi ofta byråer som är bättre på att tänka friare, säger Kristofer Elo och skrattar.

Innan vägmärket kan tas i bruk måste det testas.

– Sedan pratar vi med en respondentgrupp som får titta på märket och säga vad de associerar det med.

LÄS MER:



Svenska vägmärket få förstår – detta betyder det



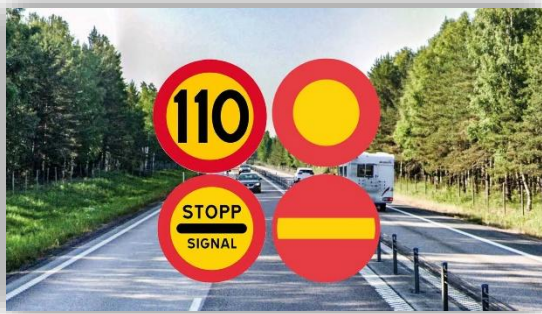
Mystisk hemgjord vägslykt har lurat bilister i 15 år



Mystisk brand i elbil – tvingades betala 83 000 kr



Skyltmysteriet tättar – förbudna skylten utbytt



Vägmärkena flest missförstår: "Haschdimma"



Experten: Vägmärkena som flest missförstår



Erkänner miss i 15 år – förbjuden skylt tas ner



Andreas Jemn är journalist och författare.

Feber

4. Här levereras en bil för 310 miljoner kronor

Av Roger Åberg

ons. 11 feb 2026, 19:20

David Lee tar emot sin vita 250 GTO

FILM: <https://youtu.be/brGL7-3Lws4>

Ferrarisamlaren David Lee har gjort en massa pengar på sitt familjeföretag Hing Wa Lee. Och har man pengar kan man samla på saker.

David samlar på Ferraris och hans senaste köp är en vit Ferrari 250 GTO som han ropade hem för 35 miljoner dollar, ungefär 310 miljoner kronor.

I det här lilla klippet får vi se när han får hem bilen och tar en första provtur.



Roger Åberg



En kortfilm som har kostat en miljard
Med Ferrarisamling i huvudrollen



David Lee visar upp sin Ferrari Dino för Jay Leno
Dinon Ferrari borde ha byggt



David Lee tar med sin Ferrari 288 GTO till Jay Leno
Härlig bil

5. Garantibolag frias – utskicken inte vilseledande

Publicerad 2026-02-13 9:32

(uppdaterad 2026-02-13 9:51)

Text Erik Söderholm

Det är fritt fram att fortsätta skicka erbjudanden om ”garanti” till bilägare – erbjudanden som många anmält som vilseledande. Det visar en ny dom.



Mängder av bilägare har fått utskick från företag som DinBilGaranti med **något som ser ut som en faktura**. Men i själva verket är det bara ett frivilligt erbjudande.

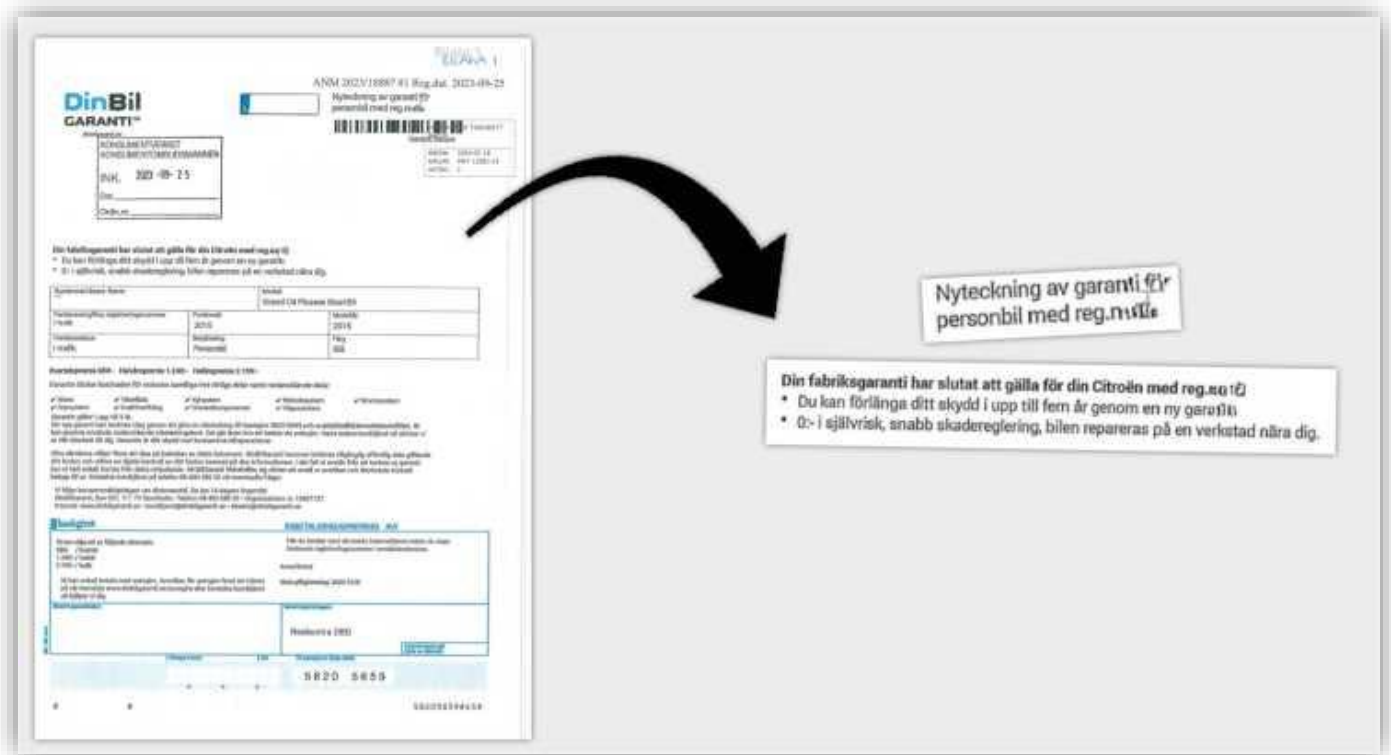
I utskicket får bilägaren möjlighet att ”förlänga” bilens garanti, men det finns inget samband mellan bilens nybilsgaranti och den tjänst som tecknas. Det är en försäkring med andra villkor, och företaget kan vara svårt att få kontakt med.

Konsumentverket har under lång tid fått in **många anmälningar** från bilägare som feltolkat utskicket. Konsumentombudsmannen (KO) valde därför att **stämna företaget bakom utskicken** i Patent- och marknadsdomstolen.

Företaget DinBilGaranti uppger på sin hemsida att verksamheten upphört, men andra bolag är fria att fortsätta med liknande utskick enligt en ny dom.

KO fick rätt i första instans, men ärendet överklagades och nu har Patent- och marknadsöverdomstolen **gjort en annan bedömning**.

Den domstolen anser inte att bolaget ägnat sig åt svartlistade metoder eller att utskicken fått bilägarna att framstå som betalningsskyldiga. Utskicken klassas därmed inte som ”otillbörlig marknadsföring” och företaget bakom dem frias.



*I utskicken står att det handlar om en "garanti",
men någon koppling till bilens nybilsgaranti finns inte.*



Domen får inte överklagas, så i praktiken är det alltså fritt fram för garantibolagen att fortsätta med utskicken som de ser ut i dag. KO ska dessutom stå för rättegångskostnaderna på nästan en halv miljon kronor.

I det här fallet har utskicken gjorts av företag som Avendo, Safetyline Security Distribution i Borås AB och N Abrahamsson Juridiska AB.



Erik Söderholm

6. Försökte bygga el-hojar – MC-märke i konkurs

Av Andreas Jemn

13 februari 2026, 10:03

Klassiska motorcykelmärket försökte bygga el-hojar. Nu går de i konkurs. Fantasterna är i sorg.



Beskedet att danska Nimbus går i konkurs gör många ledsna. Den gamla fina danska motorcykeltillverkaren försökte förnya sig och hitta en väg mot framtiden. Istället stannar maskinerna och direktörerna kastar slipsarna i papperskorgen för att traska till tingsrätten.

Nimbus försökte överleva i en stenhård verklighet. Man trodde att elektriska motorer skulle bli vägen till framgång. Istället var det de som nu förseglade deras långa historia. Konkursen har gått igenom i den danska Sjö och handelsdomstolen. Mängder av deras hängivna fantaster har köpt aktier i företaget. De pengarna kan man känna sig blåst på.

Historien började för över hundra år sedan. Det här var i en tid då förbränningsmotorn var ny och spännande. Motorcykeln blev en sensation över hela världen. Ett billigt och smidigt sätt att resa över långa avstånd på kort tid.

Började i Köpenhamn

I Köpenhamn fanns ett nystartat företag som hette Fisker och Nielsen. I vår tid är de kända för Nilfisk dammsugare. De sneglade nyfiket mot andra länder och byggde en egen motorcykel. Nimbushojen var född och fram till vår tid skulle den göra sig känd som Danmarks egen motorcykel.



Nimbus 1922



Nimbus 1949

I modern tid har Nimbus haft det svårare. Företaget har gått under och gjort comeback. Men nu är förmodligen sista spiken satt i kistan. Med den här konkursen tror man att de inte orkar komma tillbaka. Nimbus vd Claus Stövelbaek lämnade in en konkursansökan vid Sjö- och handelsdomstolen i Köpenhamn, uppger **Boosted**. Han medgav för danska medier att konkurrensen är mördande. Man har försökt bygga moderna elektriska motorcyklar för en marknad som visade sig tuffare än förväntat.

Han tror att det blir svårt att återuppliva företaget ännu en gång. Världen har förändrats. Men ännu rullar det många Nimbushojor i världen. Flera tusen faktiskt. Och det finns en hel del kvar i samlingar. Fantasterna håller liv i sitt märke så gott det går.

LÄS MER:



Leif-Ivans bilmuseum i graven: "Fruktansvärt"



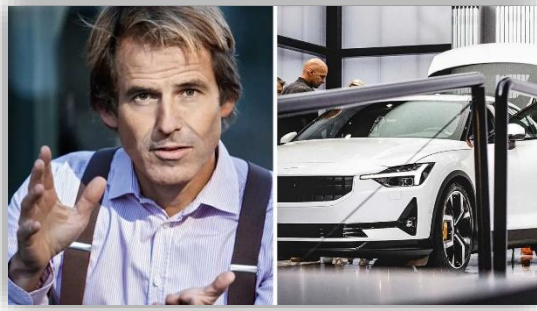
TEST: VW Golf laddhybrider: GTE och eHybrid i...



Otroliga fynden i Saabs spöklika fabrik: "Allt är nytt"



Raset för Polestar-topparna – förmögenhet borta



Polestar slåss mot kris: "Överlever svårligen"



Två svenska åkerier i konkurs: "Sorg i hjärtat"



Miljontals aktier i Polestar ska tvångs säljas



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare



7. Isotta Fraschini 8A SS Castagna Roadster

Matthias Kierse 20.08.2019



År 1899 grundade Cesare Isotta och bröderna Antonio, Oreste och Vincenzo Fraschini sitt bilföretag "Fabbrica Automobili Isotta Fraschini Milano" i Milano. Inledningsvis monterade de demonterade Renault och De Dion som kom i lådor till Milano och sålde dem sedan på den italienska marknaden. Fyra år efter företagets grundande började utvecklingen och produktionen av deras egna bilar. Förutom lyxiga gatfordon byggde de även racerbilar som Tipo D med sin 17,2-liters motor, som användes för Targa Florio på Sicilien, bland andra evenemang.





Efter första världskriget, under vilket de tillverkade flygmotorer för olika flygplanstillverkare, utvecklades den första raka åttacylindriga motorn i bilhistorien. Med början i Tipo 8 och dess efterföljare modell 8A, som dök upp 1924, blev deras rykte allt bättre och bättre och satte dem i nivå med konkurrenter som Cadillac, Duesenberg, Rolls-Royce eller Hispano-Suiza.





Som brukligt vid den tiden köpte kunderna endast ett körbart chassi direkt från fabriken. Karossbyggarföretag över hela världen, såsom Worblaufen, Fleetwood, Derham eller Castagna, producerade specialkarosser för respektive bilägares räkning. Stjärnor som Greta Garbo, Clara Bow, Aga Khan, King Faisal, William Randolph Hearst eller Rudolph Valentino fick sensationella unika bilar, medan mer praktiska utrustningsalternativ var viktigare för påven i Vatikanen.

Nakna chassin kom från 9 750 dollar i USA, medan kompletta fordon med kaross och utrustning ofta kostade mer än 20 000 dollar – vilket gjorde Isotta Fraschini ännu dyrare än Duesenberg Model J. Ändå levererades omkring en tredjedel av alla 8A som någonsin producerats till USA. Med 8A Spinto (S) och Super Spinto (SS) presenterade 1926 riktade företaget slutligen specifikt till sportförare som ville ha mer prestanda och bättre kördynamik. Isotta Fraschini svarade kritiker som anklagade 8A för att sakna kraft jämfört med Hispano-Suiza som byggdes samtidigt. 8A S hade nu 135 hk, 8A SS till och med 160 hk, tillräckligt för att köra representativa bilar.





Hyman Ltd., en specialiserad återförsäljare av klassiska bilar från St. Louis/Missouri, erbjuder för närvarande en Isotta Fraschini 8A SS med Roadster-kaross från den italienska karossbyggaren Castagna. Även om lite är känt om bilens tidiga år byggd 1930 med chassitrin nummer 1643, visar dokumenten att den tillhörde Ferris Alger i New Hope/Pennsylvania, en grundande medlem av Classic Car Club of America (CCCA), på 1950-talet. År 1954 upptäckte John 'Jack' Nagle bilen i trädgården till Alger, fick alla detaljer visade, men kunde inte komma överens med Alger om en försäljning. Ferris Alger var dock glad att föra vidare en del av sin kunskap om förkrigsbilar till den unge Nagle under de följande åtta åren och sålde slutligen Isotta Fraschini till honom 1962 på villkoret att han skulle genomföra en omfattande restaurering.

Detta började så snart bilen, som var färdig men i dåligt skick, anlände till Nagles bostad i Cherry Hill/New Jersey. Eftersom den 7,4-liters åttacylindriga motorn fortfarande gick utan problem ville han inte missa en sista nöjesresa innan. Det förblev den sista resan i mer än 20 år. Många vänner och kollegor till CCCA hjälpte till med arbetet, där varje komponent sattes i ett lika gott som nytt skick. När den färdiga Isotta Fraschini gjorde sin debut vid Baltimore Grand Classic i juli 1984 fick den 100 av 100 möjliga poäng. Kort därefter sålde Nagle bilen till samlaren Noel Thompson från New Vernon/New Jersey. Från tidigt 90-tal fram till 1997 tillhörde den en annan samlare på västkusten och sedan dess den nuvarande ägaren. Även 35 år efter att restaureringen slutfördes är den underliggande kvaliteten fortfarande tydlig. Endast några sprickor i lacken och minimal patina i interiören visar att denna Roadster inte bara har fräschat upp. Vid biltävlingar bör den fortfarande vara välplacerad även i detta tillstånd.



Matthias Kierse

8. Porsche 911 Carrera 4S Coupe 2006



Man behöver inte vara entusiast för att vara någorlunda bekant med Porsche-märket. Stuttgart-märket har skapat några av världens mest välkända sportbilar och trots att deras historia går tillbaka till tidigt 1950-tal fortsätter de att skapa bilar som fortfarande gör rubriker idag. I kärnan av deras modellutbud finns 911, den bakmotoriserade sportbilen som har hyllats för att vara bekväm i alla situationer, oavsett om den används som vardagsbil eller som banleksak.





År 2004 introducerade Porsche den sjätte generationen av 911, internt känd som 997. Som efterföljare till den banbrytande 996 var det en utveckling både stilistiskt och mekaniskt. Den ersatte mest anmärkningsvärt de polariserande "stekta ägg"-strålkastarna med mer traditionella ovala. Större 18-tums hjul kom som standard medan den sugmatade 3,6 L Flat-6 initialt levererade 321 hk och 273 lb-ft vridmoment. 997:an kunde fås med flera olika utgångar, från basmodellen Carrera till den asfaltkrävande GT2, alla i olika karosstilar.





År 2005 introducerades den kraftfullare Carrera S, som hade en effekt på 355 hk jämfört med sin basmodell tack vare en större cylindervolym på 3,8 L. S hade också sänkt fjädring med Porsches Active Suspension Management-system, ännu större 19-tums hjul, bättre bromsar, sportavgassystem, Bi-Xenon-strålkastare och aluminiumredning. Samma år introducerade Porsche även en fyrhjulsdriven konfiguration som kunde fås med karosserna Coupé, Cabriolet och Targa. Exempel med fyrhjulsdrift inkluderad kan särskiljas genom tillägget av en "4" efter modellnamnet.

Denna särskilda Porsche Carrera 4S från 2006 är ett exemplar med en ägare och har drygt 1 600 ursprungliga miles på mätaren. Som en S har den den större 3,8 L Flat-6 kopplad till en 6-växlad manuell växellåda.

Denna Carrera 4S har varit noggrant underhållen sedan nystart och sparsamt körd, och är i så nära showroom-skick man kan komma utan tidsmaskin. Denna bil köptes från Len Stoler Porsche i Owings Mills, MD i Arctic Silver Metallic med en kontrasterande svart läderinredning. Tillval inkluderar svarta golvmattor med Porsche-skrift, uppvärmda framsäten, Porsche-crest-hjulcapslar och Power Seat-paketet. Den "aluminiumutseende" bakre mittkonsolen listas också som ett "exklusivt alternativ" på fönsteretiketten.

Innan vi fick bilen hade den förvarats under en längre tid på grund av ägarens bortgång, så en ny och fullständig service utfördes för att ge den den mekaniska service den behövde. Servicen inkluderade nytt batteri, bränslesystemspolning, nya vätskor och filter runt, en AC-påfyllning och fyra nya däck.

Lacken runt omkring behåller sin fabriksglans, utan några större brister i sikte. De matchande hjulen är i liknande skick som karossen och behåller sina valfria mittcapslar runtom. Interiören speglar exteriörens oklanderliga natur, utan revor eller revor. Elektronik fungerar som den ska och knapparna behåller alla sina markeringar utan att någon skaver eller försämras påstår. Vid köp får den nya ägaren alla ägarens häften i sin ursprungliga påse, den ursprungliga fönsterklisterlappen, två nycklar och serviceregistren som finns i arkivet.

Tack vare sina låga mil och senaste service är denna tyska hingst redo att ge sig ut på vägarna igen och imponera på deltagarna vid vilket Porsche-klubbevenemang eller regionala Concours som helst. När dessa bilar åldras kommer chansen att bli allt mindre att skaffa sådana exemplar med låg körsträcka. Vi har nycklarna redo åt dig.

Klassiker

9. Grattis Toyota Tercel!

Publicerad 23 februari 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Torsten och Torun har namnsdag passar vi på att hylla Tercel!



1978 kom den första generationen Toyota Tercel

Tercel kommer av det latinska ordet tertius, en tredjedel. På brittisk engelska är Tercel termen för en hanfalk eftersom den är en tredjedel mindre än honan.

1978 kom den första Toyota Tercel och namnet anspelade på att den var något mindre än **Corollan**. Den var då den första framhjulsdrivna Toyotan. Fram till 1999 tillverkades fem olika generationer Tercel. Toyota använde dock andra namn på modellen på en del marknader.

Den andra generationen Tercel som kom 1983 fanns som **tredörrars** kombikupé, fördörrars sedan, femdörrars kombikupé och femdörrars kombi med märkliga sidorutor vid bagageutrymmet som var större än de andra sidorutor. Den sistnämnda fanns både i **framhjulsdreven** version och med inkopplingsbar **fyrhjulsdrift**.

Toyota Tercel 4WD blev mycket populär i bland annat Sverige. Efterföljaren som kom 1987 kallades **Corolla 4WD** i Sverige. Även den stack ut utseendemässigt tack vare sina bakre sidorutor, den här gången var rutorna mindre än de andra sidorutorna.



Toyota Tercels andra generation kom 1983 och ersattes 1987.



Toyota Tercel 4WD Wagon (1987–88)

Toyota Tercel 4WD hade en enkel fyrhjulsdraft. Bilen var egentligen framhjulsdreven. När föraren drog i en spak så knöts de båda hjulparen ihop med hjälp av en hylskoppling och bilen blev fyrhjulsdreven.

10. Lyxbilmärket som misslyckades



Salmson (1919 - 1957)

Precis som andra tillverkare på vår lista tillverkade franska Salmson andra saker än bilar: Man tillverkade **centrifugalpumpar**. Salmson ville vidga sina vyer och började därför bygga cykelbilar åt det brittiska företaget GN. Senare blev Salmsons bilavdelning en separat enhet som kallades Société des Moteurs Salmson och dess första bil kom snart.

Under början och mitten av 20-talet byggde man sex olika modeller innan man övergick till den nya S-serien, och medan bilarna långsamt växte i popularitet, drabbades Salmson av Frankrikes hårda skattepolitik som riktade in sig på bilar med större motorer. Företaget tillverkade sin stora bil 1957.

