



Sunbeam Rapier (1959)

- 1. Renault 4 Plein Sud provkörd**
- 2. Kör Mercedes GLC 87**
- 3. Luxeed visar FUV:en RX**
- 4. Alpine A390 GTS**
- 5. Nu byggs Mercedes nya elbil med plats för åtta personer**
- 6. Dieslbilar får 500 hk i olaglig trimning**
- 7. Första Scania med Stealth-teknik**
- 8. Sunbeam Rapier**
- 9. E-M-F**
- 10. Grattis Lynx**
- 11. De viktigaste bilarna**
- 12. Fredagsfilmen**



1. Provkört: Renault 4 Plein Sud är elbilen som vill göra dig lite gladare

Posted by Kristofer Rask juni 14, 2026



Renault breddar nu utbudet av Renault 4 E-Tech med versionen Plein Sud. Modellnamnet är hämtat från originalets klassiska taklösning och kännetecknas av ett stort elektriskt öppningsbart canvastak som mäter 80 x 92 centimeter.

Under en provkörning på spanska landsvägar visade sig Plein Sud-versionen ge Renault 4 en helt egen karaktär. Med taket öppet fylls kupén av ljus, frisk luft och ljud från omgivningen vilket skapar en ovanligt somrig och avslappnad körupplevelse.

Det är en detalj som inte förändrar bilens praktiska egenskaper nämnvärt men som bidrar med något allt mer ovanligt i dagens bilvärld: Vardagsglädje.

Retrotrenden fortsätter

Renault 4 är redan den mest SUV-inspirerade modellen av märkets nya retrotrio med Renault 5 och Twingo. Den högre markfrigången, den upprätta sittpositionen och de robusta designdetaljerna ger bilen en mer äventyrlig framtoning. Samtidigt märks det att bilen är högre byggd än Renault 5 med något mer karossrörelser i kurvorna och en mindre sportig känsla bakom ratten.

Tekniskt bygger Plein Sud på Renault 4 E-Tech med 52 kWh-batteri och en elmotor på 110 kW (150 hk). Räckvidden uppges till 392 kilometer enligt WLTP. Snabbladdning sker med upp till 100 kW och laddning från 15 till 80 procent tar omkring 30 minuter. Modellen har även 11 kW AC-laddning som standard samt stöd för dubbelriktad laddning.



Renault 4 mäter 4,15 meter på längden men har trots det lilla formatet ändå både ett rymligt bagageutrymme och ett skapligt kupéutrymme. Jag som är 191 centimeter kan utan problem hitta en bra sittposition i framsätet.





I framsätet sitter jag bra...

Däremot ska det väl sägas att baksätet är desto mer kompakt. Här får jag helt enkelt inte plats. Det mest besvärliga är väl att takhöjden inte räcker till där bak.



...i baksätet sitter jag sämre



Bagageutrymmet på 420 liter är desto mer generöst för klassen med en stor praktisk öppning. Även både baksätet och passagerarstolen fram kan fällas för att skapa en extra lång lastyta. Dragvikten är 750 kilo.

Invändigt känns bilen välbekant från Renault 5 med dubbla skärmar, Google-baserat infotainmentsystem och flera fysiska reglage. Materialvalen är enkla men genomtänkta med textildetaljer som ger kupén en egen identitet.

Renault har också lyckats med något som många andra tillverkare fortfarande kämpar med, den digitala upplevelsen. Google-systemet är snabbt, logiskt och erbjuder allt från bra navigering till appar direkt i bilen. Trots det har man inte gömt allt i pekskärmen. Kombinationen av moderna digitala funktioner och fysiska knappar gör att bilen känns både modern och lätt att leva med i vardagen.





Körupplevelsen

Bakom ratten känns Renault 4 som en liten SUV. Sittpositionen är högre än Renault 5, sikten runt bilen är bra och den trivs bäst på mindre vägar där tempot är lugnare. Den är inte lika direkt eller lekfull som Renault 5 och karossen rör sig mer i kurvorna men samtidigt upplevs den bekväm och avslappnad att köra.

Det som fastnade mest hos mig var inte prestandan eller tekniken utan känslan bakom ratten. Den påminner om att ta det lugnt, öppna taket, släppa in omgivningen och bara njuta av resan. Det är en enkel egenskap men också något som gör att bilen sticker ut i dagens elbilsutbud.



Summering

Priset för Renault 4 E-Tech börjar på 384 900 kronor. Priset för Plein Sud-taket är inte klart, men Renault Sverige förväntar sig att det kan kosta omkring 15 000 till 20 000 kronor extra.

Plein Sud är kanske inte den mest rationella versionen av Renault 4. Däremot är det den mest charmiga. Taket tillför något som är svårt att mäta i specifikationer: känslan av att bara öppna upp mot solen, ta en omväg hem, köpa en glass och njuta lite mer av resan.



Kristofer Rask



2. Kör Mercedes GLC 87 mil

Av Christoffer Gullin

14 juni 2026

Snålare och bättre komfort än BMW



FILM: <https://youtu.be/Xp9whWPSdYg>

Jag har kört nya Mercedes GLC 87 mil på svenska vägar för att se hur bra den fungerar på långresa. Riktigt bra visar det men ett strul med laddningen gör att betyget dras ner, frågan är om det är flera GLC eller enbart denna.





3. Luxeed visar FUV:en RX

Av Bobby Green fre. 12 jun 2026, 14:00

Påstår att Ferrari-designer ritat den



FILM: <https://youtu.be/sY9XBvJjspQ>

Huawei och Chery har under det gemensamma bolaget HIMA (Harmony Intelligent Mobility Alliance) bilmärket Luxeed som nu visar upp den nya eldrivna suven RX. Man beskriver denna som en FUV (Fashion Utility Vehicle) och säger att det är en designer som tidigare jobbat hos Ferrari som har ritat den. Man säger även att chassiet har jobbat fram av folk som tidigare jobbat med BMW och Aston Martin.

Men detta verkar inte stämma. I alla fall inte Ferrari-biten. Ingrid Sun som är PR-person för Ferrari i Kina frågade på sociala medier om hon kunde få namnet på denna designer då det verkar lite konstigt eftersom Ferrari haft samma designer väldigt länge. Hon har tagit bort sitt inlägg sedan dess men det hela verkar lite shady.

Modellen mäter fem meter på längden, två på bredden, är 1,58 meter hög och har en hjulbas på tre meter. Man kan få den med en elmotor på 380 hästar som driver bakhjulen eller med dubbla elmotorer på 380 plus 220 hästar som då ska driva alla fyra hjulen. Batteripacket är ett NMC från CATL men hur stort detta är eller hur lång räckvidden är vet vi inte än.

Lansering i Kina väntas ske till hösten. Någon prisuppgift har vi dock inte fått.

carnewschina.com



Bobby Green



Luxeed S7 nu billigare än Tesla Model 3
Dess största rival



Chery visar bild på nya elbilen Luxeed
Blir den första med Huaweis mjukvara HarmonyOS



Huawei startar sitt femte bilmärke
Ju fler desto bättre

QUATTORUOTE

4. Alpine A390 GTS, 470 hk (och tre motorer) av transalpin storslagenhet

Av Andrea Rapelli

Uppdaterad den 2026-16-06

Vänta lite innan du märker Alpine A390 GTS som den vanliga, värdelösa el-SUV:en med sportiga ambitioner. Snarare är det projektets kaliber, vad det representerar för varumärkets elbilars framtid, som blir fokuspunkten i frågan. Nära knutna till de som ligger bakom: [Philippe Krief](#), numera VD för Alpine, som var en av designfäderna bakom [Alfa Romeo Giulia](#) och Stelvio, och deras ouppnåeliga dynamiska balans.



Lätthetens utmaning

Premisserna är kort sagt intressanta. Även om man bedömer det med ett pris som definitivt inte är populärt, eftersom **Alpine A390 GTS** – för protokollets skull måste det sägas att det även finns **GT-versionen, med 400 hk, från 62 168 euro** – erbjuds för **78 000 euro**. Hur som helst: den **första aspekten** som Dieppe-teknikerna var tvungna att hantera gäller **vikten**, som på BEV:er alltid är viktig och här **överstiger 2 100 kilo**. Det är därför förvånande att, enligt Krief själv, "**kännetecknet för A390 GTS är lätthet, förstadd som snabbare styrning, kurvingång och bromsreaktioner: vad du än gör bakom ratten måste bilen reagera snabbt**".



Mer prosaiskt är det också möjligt att förstå **A390 GTS** som **ett (lyxigt) utvecklingslaboratorium** för det som kommer att bli Alpine imorgon. Till exempel genom användning av **tre elmotorer: en fram och två bak**, för att **oberoende styra varje hjul på bakaxeln** och stimulera beteendet genom att utnyttja **vridmomentfördelning** på det mest lönsamma sättet. **Syftet är att ge oväntad smidighet** till en **4,62 meter lång** maskin med en massa, som nämnts, som går över 2 100 kilo.

Utöver **hastighetsprestandan**, som fortfarande är av absolut betydelse – tack **vare 470 hästkrafter och 824 Nm vridmoment** är det möjligt att nå **100 km/h från stillastående på 3,9 sekunder** och nå 200 km/h – är det intressant att notera hur teknikerna har lyckats ställa in GTS:s dynamiska beteende. Lyckligtvis ägde evenemanget rum i vårt hem, mellan trottoarkanterna i Vairano.

Förfinad ram

Att **Alpine A390 GTS** går väldigt snabbt är lätt att förstå. På samma sätt är det inte lämpligt att föreställa sig den som en sport-nyttighet som äter trottoarkanten: **om du börjar forcera kurvor känns massan helt**. Istället bör den köras enligt filosofin "långsamt vid ingång, snabbt vid utgång": även om **arbetet med vridmomentvektorering** också ger **fördelar i in-sättningsfasen**, där bakaxeln frivilligt deltar i spelet, är **det sköna framför allt att kunna avlasta alla 824 Nm vridmoment till marken** utan tvekan vid utgång, där A390 GTS utför en **lång drift på fyra hjul**. Kort sagt verkar arbetet med de två bakre motorerna precis och sammansvetsat.

Resten görs av en **passagerarkupé som för med sig flera små lyxigheter**, från den prydliga klädseln – av mocka och läder – till **sätena, tillverkade av Sabelt**, som ser ut som konstverk. Om något är **det tillgången på centimeter som inte är extraordinär i förhållande till de yttre dimensionerna**: till exempel har de som sitter längst bak lite plats att placera fötterna under framsätena. Det är bättre om vi betraktar kofferten, som tillskrivs en kapacitet på 532 liter.



Upp till 550 km räckvidd (påstådd)

Strömförsörjningen är tillförtrodd ett litiumjonbatteri med **89 kWh netto**, på en 400-volts arkitektur, särskilt utvecklad av specialisten Verkor. Den deklarerade **räckvidden är 550 km i WLTP-cykeln**, medan du för laddning kan utnyttja **kolonner upp till 190 kW** för att gå från 15 till 80 % på mindre än 25 minuter.



Andrea Rapelli



5. Nu byggs Mercedes nya elbil med plats för åtta personer

Posted by Kristofer Rask juni 16, 2026

Mercedes-Benz har nu startat tillverkningen av nya eldrivna VLE vid fabriken i Vitoria i Spanien.



Detta är ett helt nytt MPV-fordon och blir den första som byggs på märkets nya modulära Van Architecture vilket är en helt ny 800-voltsplattform som ska ligga till grund för företagets framtida transportbilar och MPV-modeller.

Inför produktionsstarten har fabriken i Vitoria genomgått en omfattande omställning där nya produktionslinjer, logistiksystem och IT-lösningar installerats samtidigt som tillverkningen av V-Klass, Vito och eVito fortsatt som vanligt.

– Med produktionsstarten av VLE går vi nu in i en ny era. Teamet är mycket motiverat och jag är stolt över hur snabbt fabriken genomfört de omfattande förberedelserna, säger Thomas Klein, chef för Mercedes-Benz Vans.

Mercedes-Benz VLE är en stor eldriven familje- och transportbil med plats för upp till åtta personer. Först ut är VLE 300 electric med ett batteri på 115 kWh, en effekt på 203 kW (276 hk) och en WLTP-räckvidd på över 700 kilometer.

Den nya 800-voltsarkitekturen möjliggör snabbladdning med upp till 300 kW vilket enligt Mercedes ger omkring 35 mils räckvidd på 15 minuter.

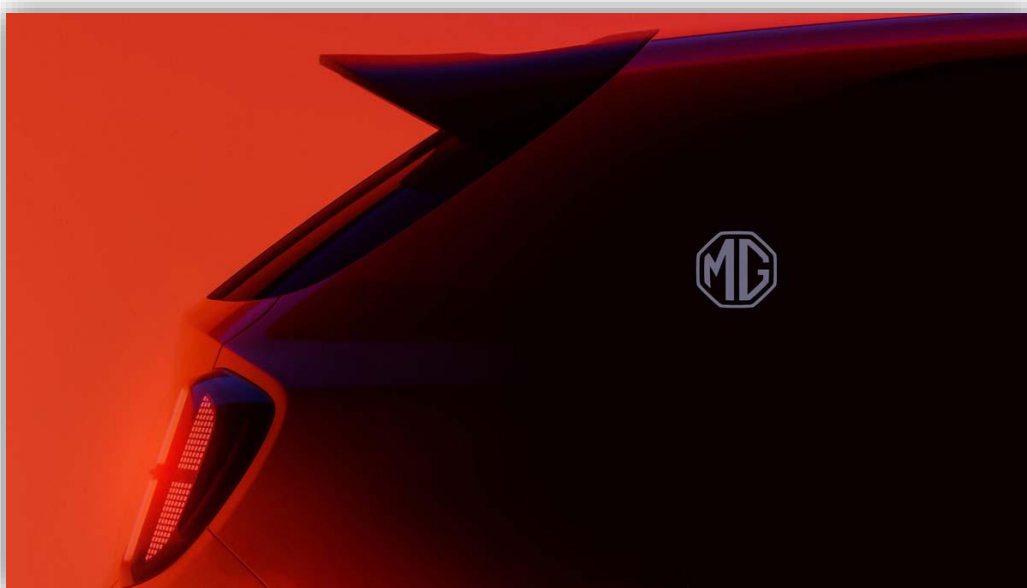
– VLE markerar nästa milstolpe i vår 140-åriga historia. Den omdefinierar hur vi ser på utrymme, komfort och flexibilitet, säger Mercedes-Benz koncernchef Ola Källenius.

De första svenska kunderna får sina bilar under hösten. VLE 300 electric har ett startpris på 947 700 kronor.



Kristofer Rask

Du kanske också gillar



MG ska utmana ID. Polo med eldriven halvkombi

6. Dieselmilar får 500 hk i olaglig trimning

Av Rasmus Söderqvist 14 juni 2026, 23:10

Två dieselmilar rusar fram i ett stökigt race. Små dieselmotorer får 500 hästkrafter efter svartrykande trimning. Men miljön får betala när farten går först.



FILM: <https://youtu.be/U89rpiV3cTM>

På Youtubekanalen Officially Gassed ställs två **bilar** mot varandra i ett race. Deltagarna är en Seat Ibiza med modifierad 1.9 TDI-motor. Den andra bilen är en BMW E90 från 2009, med en 3.0-liter dieselmotor. BMW:n är mindre modifierad men båda bilarna har 500 hk.

Konsekvensen av motorernas modifieringar var att bilarna också blev rökmaskiner. I videon kan man se hur Seaten sprutar ut mängder av svart rök ut i luften med ett avgasrör riktat mot himlen. Racet förvånade deltagarna, BMW:n startade starkt och drog ifrån men snart kom Seaten ikapp och drog förbi. Och till slut vinner Ibizan båda racen.

– Jag förväntade mig inte att Seaten skulle vinna på dragracet, säger Jamie Sonuga, som har youtube kontot.

Anledningen Seatens stora utsläpp är att motorn 1.9 TDI inte har några grundläggande avgaskatalysatorer. Avgaserna leds istället direkt ut genom ett rakt rör, precis som på gamla traktorer förr i tiden. Utan någon hänsyn till den uppenbara miljöförureningen. Bilen har även byggts om så att den har ett kvävedioxidsystem på dieselmotorn.

Trots de stora ombyggnationerna kostade bilarna relativt lite. BMW kostade totalt med modifieringar på 105 000 kr. Seaten var dyrare och kostade 226 000 kr. 200 000 kr gick till modifieringar.

LÄS MER:



[Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag](#)



[Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter](#)



[BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien](#)



Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...



Efter dödförklaringen: Seat kan få leva som märke



Skulle läggas ner – nu återföds klassiska bilmärket



Bilmärket Seat räddas från nedläggning



Rasmus Söderqvist studerar journalistik och har skrivit för Vasabladet.

7. Första Scanian med Stealth-teknik till Försvaret

Av Maths Nilsson 16 juni 2026, 09:21

Första Stealth-lastbilen överlämnad till Försvaret av Scania. Nya stridslastbilen kan både smyga helt ljudlöst på el och fungera som ett mobilt kraftverk i fält – utan att avslöja trupperna för fienden.



Kraven på modern militär logistik förändras snabbt. Nu tar svenska FMV och Scania ett historiskt teknikkliv tillsammans. Som en del av ett gemensamt utvecklingsprojekt har FMV köpt in tre hybridlastbilar som ska utvärderas stenhårt av Försvarets tre försvarsgrenar (armén, flygvapnet och marinen) under verkliga, militära förhållanden.

Den första av dessa tre stealth-bilar har nu officiellt lämnats över.

– Vi ser en tydlig potential för hybridlösningar i tunga militära fordon. Det handlar om att kombinera robusthet och rörlighet med nya möjligheter för strömförsörjning och tystare drift, säger Stefano Fedel, kommersiell chef på Scania.

Tekniken under skalet är en så kallad laddhybrid i parallellutförande. Det innebär att den traditionella dieselmotorn och elmotorn kan driva lastbilen antingen helt var för sig eller tillsammans. Elmotorn levererar ett vridmoment på hela 2 800 Nm och en topp effekt på 290 kW (ca 394 hk) under kortare perioder. Det ger lastbilen en svårslagen manöverbarhet i låga hastigheter och i extremt krävande terräng.

När situationen kräver det kan lastbilen släcka dieselmotorn helt och rulla fram i total tystnad. Den elektriska räckvidden ligger på runt 70 till 80 kilometer beroende på last och terräng – en stor taktisk fördel när trupper behöver förflytta sig utan att upptäckas av fiendens akustiska sensorer.



Ersätter bullriga dieselgeneratorer

Men den absolut största revolutionen sker när lastbilen står helt stilla. Traditionellt sett använder militären bullriga och osande dieselgeneratorer för att driva tillfälliga staber, ledningsplatser, radarsystem och tältläger i fält. Detta skapar en enorm ljud- och värmesignatur som gör det lätt för en fiende att upptäcka basen.

Scanias hybridlastbil fungerar istället som en enorm, rullande energibank. Det inbyggda batteriet har en kapacitet på 208 kWh, vilket ger cirka 156 kWh i ren, tillgänglig energi. Via vanliga 230V- och 400V-uttag på bilen kan den leverera helt ljudlös elström till extern militär utrustning i runt fyra timmar i sträck. Skulle batteriet börja ta slut startar man bara lastbilens dieselmotor. På bara 45 till 60 minuter på tomgång kan motorn ladda upp batteriet från 0 till 100 procent igen, redo för fyra nya timmar av total tystnad.

Biltillbehör

Ska integreras i Scanias vanliga system

Målet för Scania är nu att testerna med det svenska försvaret ska ge så pass mycket kött på benen att tekniken kan industrialiseras och bli en permanent del av Scanias kända civila modulsystem. Det skulle göra det möjligt att rulla ut hybridteknik på mängder av olika fordonskonfigurationer till försvarskunder över hela världen.

FAKTA: Scanias militära hybridlastbil

- **Drivlina:** Laddhybrid (plug-in parallellhybrid) där el- och förbränningsmotor kan driva hjulen separat eller tillsammans.
- **Elektrisk effekt:** Nominell effekt på ca 200 kW, med en topp effekt på 290 kW och ett maximalt vridmoment på 2 800 Nm under kortare perioder.
- **Elektrisk räckvidd:** Cirka 70 till 80 kilometer på en laddning.
- **Batterikapacitet:** 208 kWh totalt (ca 156 kWh tillgänglig energi vid 75 % laddnivå).
- **Egenladdning:** Dieselmotorn kan ladda batteriet från 0 till 100 procent på 45–60 minuter när lastbilen står på tomgång.
- **Externt kraftverk:** Levererar kontinuerlig växelström (AC) via uttag med både 230 V och 400 V i cirka fyra timmar. Klarar att driva staber, sensorer och tältläger helt ljudlöst.
- **Kraftuttag (PTO):** Det elektriska kraftuttaget kan användas både vid stillastående, under manövrering och under körning, och levererar upp till 60 kW elektrisk eller 220 kW mekanisk effekt.



8. Sunbeam Rapier Series II Hardtop 1959

Såld för 19 250 USD 2020-09-11



Denna 1959 Sunbeam Rapier coupé drivs av en 1,5-liters rak fyrcylindrig med en fyrväxlad manuell växellåda med elektriskt aktiverad överväxel. Bilen köptes enligt uppgift sommaren 1959 i Manitoba, Kanada, där den förblev hos den första ägaren i ytterligare 30 år. Bilen flyttades till British Columbia 2004 och förvärvades av säljaren i februari 2016. Karossen är färgad i vitt med rött tak och sidodetaljer, och interiören har röd och vit klädsel. Servicen i maj 2020 sägs ha inkluderat oljebyte och byte av hjulcylindrar. Nu visar den strax under 49 000 miles/~80 000 km och denna Series II Rapier erbjuds med fabriksmaterial, bränsle- och serviceböcker sedan 1959, verkstads- och reservdelsmanualer, tidsenliga tidskrifter och tillbehör, reservdelar samt överförbar registrering i British Columbia.

Ytan är avslutad i vitt med rött tak och matchande remrand, och exteriören har kromade grillar, lister och stötfångare med överstyrning. Säljaren noterar flera färgflagor, spruckna tätningslister och korrosion längst ner på passagerarsidans främre skärm, som visas i fotogalleriet nedan. En eftermarknadsantenn är monterad och är för närvarande inte i drift.

[En rundturvideo finns på denna länk.](#)



Stålfälgar på 15" är ytade i vitt och har kromöverdrag samt 165R15 BFGoodrich Silvertown Radial vitväggsdäck. Underhållet i maj 2020 inkluderade enligt uppgift byte av hjulcylinder.





Vit och röd sätesklädsel kompletteras av matchande dörrpaneler, instrumentbräda och matta. Den vadderade övre delen på instrumentbrädan och dörrpanelerna visar sprickor, och missfärgningar finns på armstöden, innertaket och bakre pakethyllan. Säkerhetsbälten har lagts till.



En vit ratt frontar fabriksinstrumenteringen som inkluderar en varvräknare med 6 000 varv per minut och en hastighetsmätare med 160 km/h, samt mittmonterade mätare som mäter vattentemperatur, bränslenivå, oljetryck och strömstyrka. Den femsiffriga mätaren visar 49 000 miles (, varav cirka 1 000 miles enligt uppgift har lagts till under nuvarande ägande. **Denna video visar hur Pye AM-radion och vindrutetorkarna fungerar.** Den analoga klockan sägs inte fungera.



Den 1 494cc OHV raka fyran var fabriksklassad till 73 hästkrafter och andas via dubbla Zenith-förgasare, som ger kraft till bakhjulen via en golvväxlad fyrväxlad manuell växellåda med elektriskt vald överväxel. En service i maj 2020 sägs ha inkluderat oljebyte och påfyllning av vätska.

| \$ | GALS | MILES | DATE |
|-------|------|-------|-----------|
| 3.48 | 8.5 | 238 | Aug 4/59 |
| 5.05 | 9.9 | 473 | Aug 22 |
| 4.19 | 10.2 | 728 | Sept 2 |
| 2.00 | 4.9 | 930 | Sept 20 |
| 4.15 | 10.1 | 1041 | Sept 24 |
| 1.14 | 10.1 | 1250 | |
| 1.47 | 3.6 | 1325 | Oct 7 |
| 3.78 | 8.0 | 1574 | Oct 10 |
| 2.11 | 5.2 | 1740 | Oct 22 |
| 4.32 | 9.8 | 1987 | Oct 24 |
| 4.16 | 10.2 | 2198 | Nov 11 |
| 2.75 | 6.7 | 2348 | Nov 16 |
| 4.18 | 10.0 | 2526 | Dec 24 |
| 4.06 | 9.9 | 2787 | Feb 10/60 |
| 3.25 | 9.8 | 3008 | Feb 19 |
| 3.71 | 9.7 | 3218 | Mar 5 |
| 3.50 | 8.6 | 3417 | Mar 12 |
| 3.55 | 9.9 | 3633 | Apr 15 |
| 1.363 | 9.5 | 4843 | May 1 |
| 1.390 | 9.8 | 4874 | May 10 |

Tre handskrivna anteckningsböcker dokumenterar serviceinformation och bränslepåfyllningar som går tillbaka till den 4 augusti 1959.

Sunbeam Rapier Cold Start: <https://youtu.be/gbpdoUBej8A>

En video som visar kallstart finns ovan, och en demonstration av körning i bilen finns nedan.

Sunbeam Rapier Driving Video: <https://youtu.be/0maZJdhOQX4>

CAR OF THE WEEK

9. E-M-F 1911

Berättelse av Brian Earnest



Kylarembleet på John Smiths fantastiska roadster från 1911 stavar "E-M-F", men ändå vet han att frågorna kommer. "Vad är det? ... E-M-F? Vad är det där?"

Även på bilutställningar är de flesta hobbyister och bilentusiaster inte särskilt bekanta med det sedan länge försvunna varumärket E-M-F eller de bilar de senare tog hand om. Ännu färre skulle känna igen en kanadensisk version. Men Smith är glad att hjälpa till med en historielektion. Som bilens långvariga ägare – han har faktiskt ägt den två gånger – är han väl inövad i att berätta bakgrundshistorien om märket och den fantastiska historien om sin vita roadster.

"Jag brukar bara säga att det är en föregångare till Studebaker, vilket det är — mer eller mindre," skrattar Smith, bosatt i Orillia, Ontario. "De flesta vuxna har hört talas om Studebaker, men nuförtiden har nästan ingen hört talas om E-M-F. Jag är typ det enda barnet i kvarteret med en.

"Det finns förmodligen flera hundra E-M-F som fortfarande existerar ... De var stora produktionsbilar på den tiden, tillsammans med Ford och några andra. I Kanada finns det inte lika många, kanske tio som vi känner till. Och min är den enda roadstern från Kanada."

Det är förmodligen också den enda E-M-F som fortfarande lever och som räddades från ett hönshus. Det äventyret kom tack vare Smiths far, Gord Smith, en välkänd radiostation-sägare och personlighet. Gord Smith ägde och drev CFOR-AM och var något av en radiopi-onjär i Kanada. Han hittade ett sätt att förena sin kärlek till gamla bilar med sin entusiasm för radiovågorna och resultatet blev en enorm samling bilar som John säger omgav familjen under större delen av hans barndom.



"Min pappa var faktiskt en av de första antika bilsamlarna i Kanada," säger Smith. "Han gjorde sitt eget program varje vecka som hette 'Motor Memories.' Han pratade om trivia från bilhistoria i Nordamerika och så vidare och berättade historier — han var en fantastisk berättare — och i slutet av varje program avslutades det med 'Och om du känner till några antika bilar i området, säg till!' [skrattar] Han fick alla möjliga spår om bilar, inklusive den här som stod i ett hönshus i storstadsområdet Toronto. ... Vi har faktiskt filmklipp från 1952 där den kommer ut ur hönshuset och vinschas ut på den gamla hemska gårdsvagnen som han använde. Och vi har faktiskt filmklipp på min farfar som kör bilen i orestaurerat skick efter att de fått igång den. Vi har filmklipp på honom när han kör runt runt omkring 1953.

"Pappa gjorde en tidig restaurering på den. Då älskade jag bilen. Jag växte upp bland alla dessa gamla bilar. Han hade typ 50 åt gången ... Men det fanns en kärngrupp av bilar som var 'keepers' och detta var en av dem."

Smith köpte till slut roadstern av sin far, behöll den ett tag, och gav sedan tillbaka den till honom "när våra barn kom och vi inte alla kunde hoppa in i den för att köpa en glass." Han bytte tillbaka den till sin far mot en touringbil. Roadstern såldes senare till en annan samlare, "men han gjorde inget med den. Han använde det aldrig och täckte i princip bara över det," noterar Smith. När den ägaren gick bort bestämde sig Smith för att köpa tillbaka roadstern och äga den för andra gången. Det byggdes bara omkring 26 000 E-M-F tillsammans under åren 1911–1912 innan märket försvann, och endast en liten andel av dessa finns kvar idag, så Smith visste att hans chanser att hitta en annan liten E-M-F roadster med så mycket originalitet och dragningskraft var någonstans mellan små och obefintliga.



E-M-F-märket fick sitt namn från de tre män som grundade företaget — Detroit-karossbyggaren Barney Everitt, den tidigare Cadillac-försäljningsexperten William Metzger och före detta produktionschefen på Ford-fabriken Walter Flanders. Företaget lanserades i juni 1908 i Detroit med stora planer på att bli en kraftfull aktör inom medelprisbilsmarknaden. Företaget köpte ut fabrikerna, verktygen och utrustningen från Wayne och Northern och använde dem för att bygga den nystartade Model 30, en fyrcylindrig 30-hk modell som fanns som femsitsig touringbil, fyrsitsig tourabout, fyrsitsig demi-tonneau och tresitsig roadster

Produktionen växte till lovande över 15 000 enheter för 1910, trots några buggar som överhettningsproblem, men interna strider mellan de tre grundarna skulle snart sätta stopp för hela projektet. Everitt och Metzger drog sig snart av och började bygga bilar under namnet Everitt. Under dessa tidiga dagar såldes bilarna på Studebaker kombibilhandlare, och när grundarna började splittras kunde Studebaker — missnöjd med vissa av E-M-F:s kvalitetskontrollproblem och produktionsfel — ta kontroll över företaget.

År 1913 fasades namnet E-M-F ut och vagnarna som kom från Detroit och över floden vid fabriken i Walkerville, Ontario, bar alla Studebaker-namnet.

Smiths roadster från 1911 var en av bilarna som monterades på kanadensisk mark, och han har ännu inte sett någon liknande bil. "Jag vet egentligen inte hur mycket av bilen de skulle ha byggt i Walkerville, förutom att montera den, men de använde andra lampor och vindrutor, och jag antar att de byggde sina egna karosser, men jag vet inte riktigt säkert," sa han.



Smith har aldrig gett E-M-F en ordentlig restaurering. Istället har det varit mer av en rullande remake som aldrig tagit bilen av vägen särskilt länge. Han har gjort om elementet; fäste magneto, spole och andra elektriska komponenter; jordade ventilerna; Bytte brandväggen och kickpanelen och gav bilen många andra små justeringar. "Jag har nog gjort hundra små saker med den, och den ser ganska bra ut på 50 meters avstånd," säger han. "De senaste åren har jag gjort uppgraderingar på den för att göra den pålitlig och förbättra dess utseende. Bilen skulle verkligen behöva plockas isär och restaureras kosmetiskt och jag hoppas kunna göra det någon dag. Under tiden jobbar jag lite i taget."

Vilken åktur som helst i förarsätet är i princip garanterad att få Smith att le, men att sitta vid ratten och försöka lära någon annan att köra den är en annan historia. Han har funnit att erfarenhet är den enda läraren när det gäller att verkligen bemästra en Brass-era-maskin.

"Det finns sätt att växla och du måste göra det så – annars," skrattar han. "Jag försökte lära en vän för ett par veckor sedan att köra den och lyckades inte så mycket. Du måste dubbelkoppla och göra det snabbt och det är en koordinationsgrej. Jag lärde mig när jag var ung och förmodligen när jag kunde lära mig saker lätt."

Smith äger också en Model T Ford från 1913 och en Model A Ford roadster som han kallar sin "sommardagliga transport." Han reserverar vanligtvis sin E-M-F för speciella tillfällen och sammankomster under Brass-eran, men insisterar på att han inte behandlar den med silkesvantar. "Jag kör den på en ganska vanlig bas. Färgen har många märken och repor, så om barnbarnen klättrar på den och repar den, ah, vem bryr sig. Och de älskar det."

Det gör deras farfar också.

"Hela familjekopplingen och historien om hur min pappa fick den ... och jag är en stolt kanadensare och ganska stolt över dess kanadensiska arv," avslutar Smith. "Det låter lite som skryt, men jag älskar hur det ser ut. Den är verkligen tilltalande att titta på och den skjuter sig ganska bra längs vägen. Det är roligt att köra. Det är verkligen roligt att köra."

"Jag älskar verkligen bilen. För att vara helt ärlig, när jag först köpte tillbaka den var jag inte säker på hur länge jag ville behålla den, men jag har blivit väldigt fäst vid den."

Klassiker

10. Grattis Lynx!

Publicerad 26 juni 2009

(uppdaterad 26 juni 2014)

Text Bo Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Rakel och Lea har namnsdag uppmärksammar vi även Lynx!



Mercury Lynx 1982–87

Lynx är det engelska (och latinska) ordet för lodjur och det namnet har prytt bilmodeller från Mercury, Lea Francis och Riley.

Mercury Lynx 1981 är tämligen okänd i Europa men är det inte något bekant över den? Jo, det är förstås en Mercuryversion av den första framhjulsdrevena Ford Escort som lanserades 1981 som en världsbil. Den tillverkades i USA också under sitt rätta namn och såldes då genom Fordåterförsäljarna som efterträdare till Pinto. Hos Mercury hade Pinto hetat Bobcat som alltså nu efterträddes av Lynx.

Mercury Lynx var amerikaniserad med mera krom än sin europeiska kusin. Den lilla kombi kunde fås som en Woody med fuskträapplikationer på sidan. Det var i 1980-talets USA inte längre något konstigt med småbilar och Escort och Lynx hamnade flera år högt i försäljningsstatistiken.



Mercury Lynx fanns också i sportmodellen XR3. Nu är det 1986 och då gäller spoilers och mattsvart. Lynx ersattes 1990 av Tracer som liksom den nya amerikanska Escort baserades på Mazdas 323-plattform.



Efter ett produktionsavbrott på sex år återkom det engelska märket Lea-Francis på Londonsalongen 1960 med en fyrsitsig sportbil som kallades Lynx. Den hade motor från Ford Zephyr och växellåda från Triumph TR3. Formgivningen var milt uttryckt egensinnig. Ett exemplar visades året därpå på bilutställningen i Amsterdam men firman var finansiellt på fallrepet och det blev bara tre exemplar. Dessa ägs nu alla av en och samme samlare.



Den som följt serien namnsdagsbilar vet att det engelska märket Riley dyker upp ideligen. Namnet Lynx använde Riley 1933-1938 på en lågbyggd tourerkaross med fyra dörrar som kunde kombineras med de olika chassier och motorer som Riley tillhandahöll.



11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

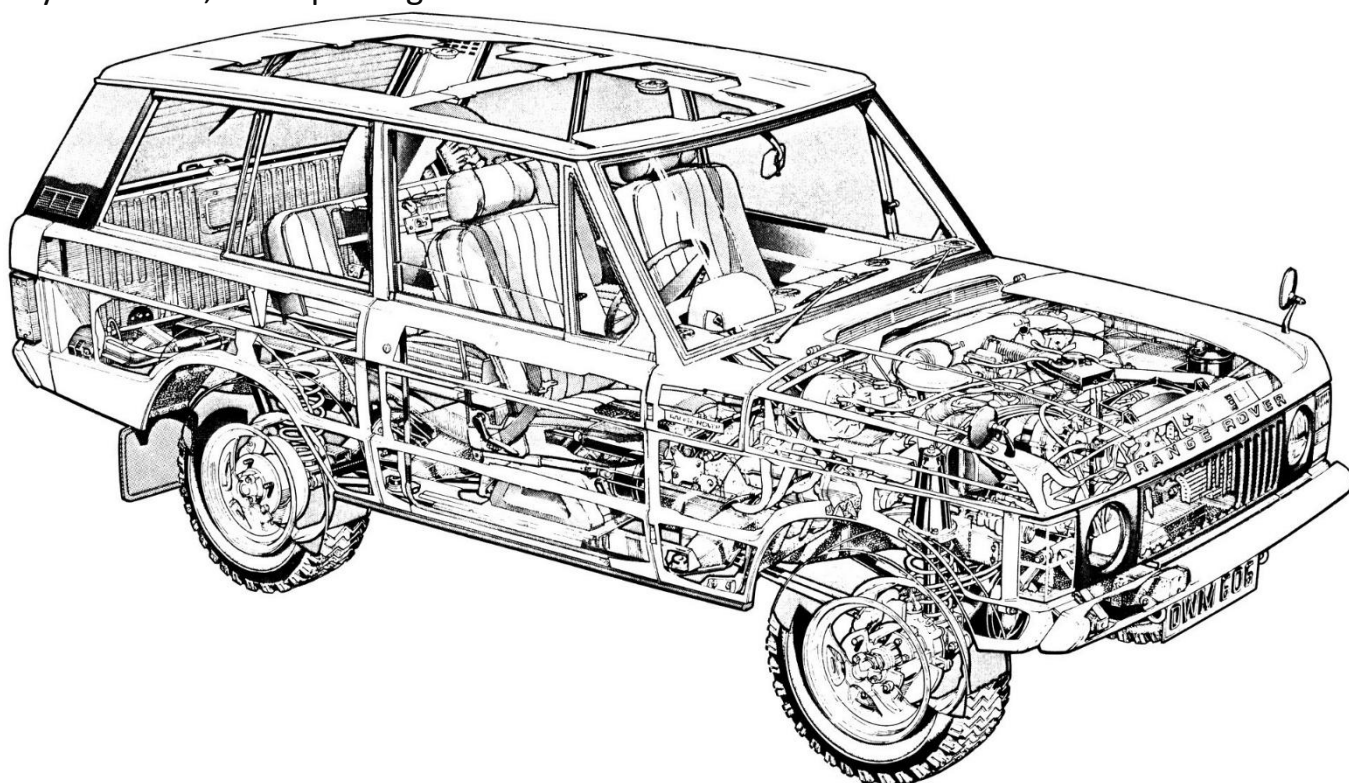


Range Rover 1970

Range Rover krediteras ofta för att vara den första lyxiga SUV:en, men så är inte fallet. Den ursprungliga Range Rover var inte bara förvånansvärt utilitaristisk (men fortfarande **relativt lyxig** jämfört med de flesta moderna 4x4-bilar), utan Jeep Wagoneer kom sju år tidigare - även om den bilen inte kom till Europa, **officiellt**.

Vi kommer att få se en femte generationens Range Rover inom kort, och precis som sina föregångare förväntar vi oss att nykomlingen ska vara lyxig, fullpackad med avancerad teknik och dyr, men fortfarande omöjligt kapabel i även den tuffaste terrängen.

Hedersnämmanden för 1970: Citroën GS, Citroën SM, Ford Pinto, Nissan Cherry, Toyota Celica, Triumph Stag





12. SAAB - Bilen med nio liv

19 dec. 2025

Turbo och cabriolet



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

Motorjournalistikens egen superman, Christer Gerlach, tar sig en närmare titt på SAABs genombrott med turbon och hur företaget lyckades med det ingen annan gjort. SAAB släppte en cabriolet som blev en succé. Varumärkets sportighet cementerades. Björn Borg körde SAAB, Ingemar Stenmark körde SAAB. Det var ett Sverige när det var som allra bäst! Och resan mot Dakar fortsätter. Att köra bil i öknen är ingen barnlek.



Roger Warolin