



*Detroit Electric Model 75 Brougham 1916*

- 1. Volvo startar produktionen av nya EX90 i USA**
- 2. Clarkson hyllar bensin-Volvon i nytt test**
- 3. Hongqi lanserar ny elbil i Sverige**
- 4. Golf GTI blir skarpare och får mer effekt**
- 5. Världspremiär för ny Volkswagen ID.7 med över 70 mils räckvidd**
- 6. Så handbyggs AMG:s legendariska V8**
- 7. Köpa begagnad Skoda Octavia**
- 8. Volvo testar elbuss med plats för 250 personer**
- 9. Honda S2000 CR 2009**
- 10. Nya bilarna i F1 blir mindre och lättare**
- 11. Elbilen kom redan på 1800-talet**
- 12. Detroit Electric model 97b Brougham**

## 1. Volvo startar produktionen av nya EX90 i USA

Publicerad 2024-06-05 kl 17:18

Text Erik Söderholm

Efter att ha blivit försenad på grund av mjukvarubuggar börjar elbilen Volvo EX90 nu rulla av bandet i South Carolina.



Det är drygt ett och ett halvt år sedan Volvo först visade upp den **nya elbilsmodellen EX90**. Då uppgavs den svenska lanseringen ske under första kvartalet 2024.

Men några månader senare kom uppgifter om att Volvo stött på **mjukvaruproblem under utvecklingen**. Tidigare i år uppgav Volvo Cars-chefen Jim Rowan att de var **lösta** och att produktionen skulle påbörjas under andra kvartalet 2024.

– Det här är den tekniskt mest avancerade bilen vi någonsin byggt, och jag tror det är en av de tekniskt mest avancerade bilarna som någonsin byggts över huvud taget. Vi vill säkerställa att bilens mjukvara var så bra den kan vara, sa han.

**Nu har det allra** första exemplaret av Volvos jättesatsning rullat av bandet i fabriken i South Carolina i USA. De första leveranserna till köparna beräknas ske under andra halvåret. Det kan alltså bli två år efter premiären.

Tvärt emot vad många kanske tror ska flaggskeppsmodellen inte byggas i Sverige – åtminstone inte vid lanseringen.

– EX90 tillverkas i USA och återspeglar vårt långsiktiga engagemang för våra medarbetare i South Carolina och den bredare amerikanska marknaden, säger Jim Rowan.

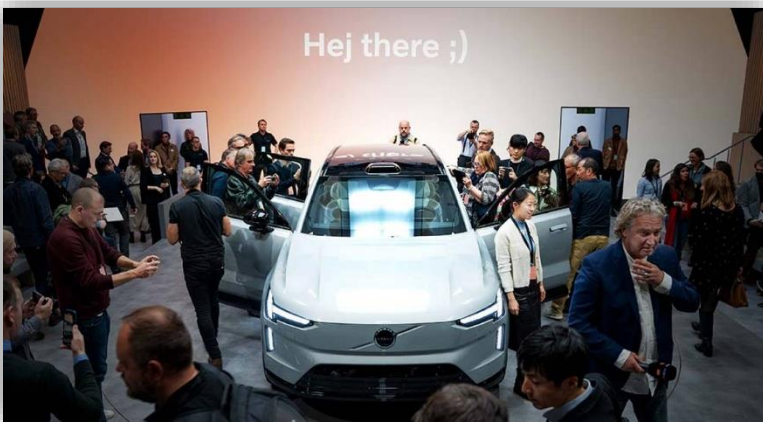


**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Premiär för Volvo EX90: Så mycket kostar nya elsuven**



**Volvo om Teslas lösning: "Blir problem i motljus"**



**Volvo: Vi har löst mjukvaruproblemen i EX90**

## 2. Clarkson hyllar bensin-Volvon i nytt test: "Perfekt"

Av Maths Nilsson 4 juni 2024 kl 06:22

Den är 10 år gammal, har en bensinmotor och ska ersättas av en elbil. Ändå hyllar Jeremy Clarkson trotjänaren Volvo XC90 efter att ha testat en bensinsversion av lyxmodellen. – Jag tillbringade lång tid med att försöka hitta något irriterande eller undermåligt men jag kunde bara inte. Bortsett från det obevekliga plingandet, så klart, men det är ett statligt krav nuförtiden, skriver Jeremy Clarkson.



Snart har 10 år har hunnit passera sedan Volvo premiärvisade nya XC90 på Artipelag i slutet av augusti 2014. Modellen lever än idag och få bilmodeller har väl klarat tidens tand bättre? Nästan alla bilar som såldes 2014 är idag nedlagda, men Volvon känns förvånansvärt fräsch i sin design. När den kom för 10 år sedan var det en revolution för Volvos varumärke och fick märket att ta ett stort steg framåt, både på premiumskalan och prismässigt.

Nu får modellen sägas leva lite på övertid fram till att Volvo lägger ner förbränningsmotorer, men köparna vägrar att överge XC90. Volvo har tagit fram den elektriska efterträdaren EX90, som dock är kraftigt försenad. Faktum är att försäljningen av den gamla XC90 ökar. Modellen väntas sälja i närmare 100 000 exemplar i år, vilket gör den till en enorm kassako för Volvo Cars.

En av XC90-modellens största fans är Jeremy Clarkson, som ägt flera exemplar sedan den första modellen kom 2002. Nu har han återigen testat bilen i det allra senaste utförandet. Clarkson är numera bonde och gör enorm succé i programmet "Clarkson's Farm", som kan sägas vara en brittisk motsvarighet till "Mandelmanns gård" på crack. Nu har han testat Volvo XC90 i [tidningen The Times](#).



– Man kunde nästan övertyga sig själv om att det var en svensk Range Rover. Men det var det inte. Det var en skolskjutar-låda. En jävligt smart sådan med faktisk plats för sju människor och deras hundar, och alla insvepta i en hud lika ogenomtränglig som en ubåtsbunker, skriver Clarkson om sina första XC90-bilar i The Times.

Nu valde han att testa mellanmodellen B6 utan laddhybridsystem. Bilen har ren bensindrift, så när som på en minimal 48-volts hjälpmotor i mildhybridsystemet. Jeremy Clarkson valde bort laddhybriden då han tyckte den verkade ”onödig och dyr”.

– Den har en turboladdare, en kompressor och 48 volt, och den fungerar väldigt bra, skriver Clarkson.

Ska man tro Clarkson verkar det dumt av Volvo att lägga ner modellen om några år och ersätta den med en elbil. Hans enda invändningar är emot toppfartsspärren på 180 km/h och bilens plingande fartvarnare, något den delar med alla nya bilar numera.

– Så ja, även om det är troligt att XC90 har förgiftat nästa generations sinne till att tro att bilar borde vara förnuftiga, så måste jag erkänna att om det är så de måste vara nu, är den senaste inkarnationen helt perfekt, skriver stjärnan.

#### LÄS MER:

- [Jeremy Clarkson varnar för svarthalka: ”Som en våt...](#)
- [Jeremy Clarksons attack mot självkörande bilar:...](#)
- [Jeremy Clarkson oväntade bilsamling: Monstertruck,...](#)
- [Jeremy Clarksons oväntade bil – tog hem den efter programmet](#)
- [Fansen rasar: Top Gear med Clarkson mystiskt borta...](#)
- [Jeremy Clarkson sjuk i covid-19: Fruktade att jag...](#)



#### Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



### 3. Hongqi lanserar ny elbil i Sverige

Posted by Kristofer Rask juni 5, 2024

**EH7 får 700 km räckvidd.**



Nu kommer nästa elbil från kinesiska Hongqi till Sverige. Den nya sedanen Hongqi EH7 lovar ledande räckvidd och ska klara upp till 700 kilometer på en laddning, det från ett stort batteri på 111 kWh. Utöver räckvidd står också fokus i prestanda.

Som fyrhjulsdreven kommer EH7 leverera en effekt på 460 kW (619 hk) vilket får bilen att susa iväg från 0 till 100 km/h på 3,5 sekunder. Utöver det kommer också en motor-svagare bakhjulsdreven samt en model med ett mindre batteri på 85 kWh. Men vad den senare uppsättningen innebär framkommer inte. Snabbladdning ska vara möjligt med effekter på upp till 253 kW.



*EH7 är precis under fem meter lång.*



*Rymligt baksäte i EH7.*

Hongqi EH7 kategoriseras i D-segmentet och har en längd på 4 980 mm. Löftet är en rejält rymlig interiör med gott om benutrymme för passagerarna vilket görs möjligt genom en hjulbas på hela 3000 mm.

– Vi är glada över att sätta en ny standard för räckvidd i segmentet för stora sedaner. EH7 kommer att vara en stark konkurrent och riktar sig särskilt till de som letar efter ett rymligt, kraftfullt fordon med enastående räckvidd. Vi vet att dessa egenskaper är mycket eftertraktade av de flesta elbilsköpare, vilket gör EH7 till ett särskilt attraktivt alternativ på den svenska marknaden, säger Simon Fransson, VD för Hedin Premium Car AB.

Leveranserna av Hongqi EH7 ska starta under det sista kvartalet av 2024. Priserna presenteras efter sommaren i samband med säljstarten.



### **Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

**BILSPORT****4. Golf GTI blir skarpare och får mer effekt**

Publicerad: 2024-06-04 07:00 Text: Emanuel Gylling

Med drygt 2,3 miljoner sålda exemplar har Volkswagen Golf GTI nått ut till massorna. Och än idag fortsätter Golf GTI att förbättra sig.



Senast fick den en uppdatering med högre effekt (från 245 till 265 hk), ny design på ledstrålkastarna och bakljusen, omarbetat infotainmentsystem och "finslipad" chassissättning.





Nya Golf GTI finns till salu i Sverige med pris från 391.000 kronor. Senare i sommar blir det säljstart för GTI Clubsport. Med samma motor som grund (EA888 evo 4) lämnar den 300 hästkrafter, och precis som vanliga GTI är växellådan en 7-växlad DSG. Övriga skillnader för Clubsport är exempelvis större bromsar, 18-tumshjul (19 som tillval) samt en unik frontspoiler och bakvinge.



**Emanuel Gylling**





## 5. Världspremiär för ny Volkswagen ID.7 med över 70 mils räckvidd

Posted by Kristofer Rask

juni 5, 2024

Tidigare i vår började Volkswagen pytsa ut nya varianter av Volkswagen ID.7. Bland annat fick vi se den nya **elkombin ID.7 Tourer GTX**. Nu introduceras också en rad andra varianter och bland annat kommer den första utlovade ID.7:an med en räckvidd på över 700 kilometer.



Genom ett större batteri på 86 kWh kan nya ID.7 Pro S leverera en räckvidd på upp till 709 kilometer (WLTP). Parallellt med det kommer Tourer-motsvarigheten som levererar 690 kilometer. De båda varianterna är bakhjulsdrivna med en motor på 210 kW (286 hk).

Volkswagen presenterar dessutom sedanen ID.7 i ett GTX-utförande. GTX introducerar ett mer sportigt visuellt utseende. Det framstående är ett front- och bakparti i GTX-design. Till exteriören finns också 20-tums lättmetallfälgarna samt IQ.Light LED Matrix-strålkastare och belysta Volkswagen-logotyper både fram och bak.

Interiören i GTX erbjuder uppvärmda stolar med röda kontrastsömmar och en perforerad GTX-inskrift i ryggstöden. Samt tydliga dekorsömnader i rött.



Det sportiga utseendet återspeglas också prestandamässigt. Den fyrhjulsdrivna drivlinan i ID.7 GTX levererar en total motoreffekt på 250 kW (340 hk) och ska klara att göra 0 till 100 km/h på 5,4 sekunder. Räckvidden är fastställd till 595 kilometer.

Det nya stora batteriet får också snabbare laddning och ska kunna snabbbladdas med upp till 200 kW. Att ladda batteriet från 10 till 80 procent ska vara möjligt på 26 minuter.

Säljstarten är planerad inom kort, skriver Volkswagen. I samband med det kommer man presentera priser och mer utförlig teknisk data.



### Kristofer Rask

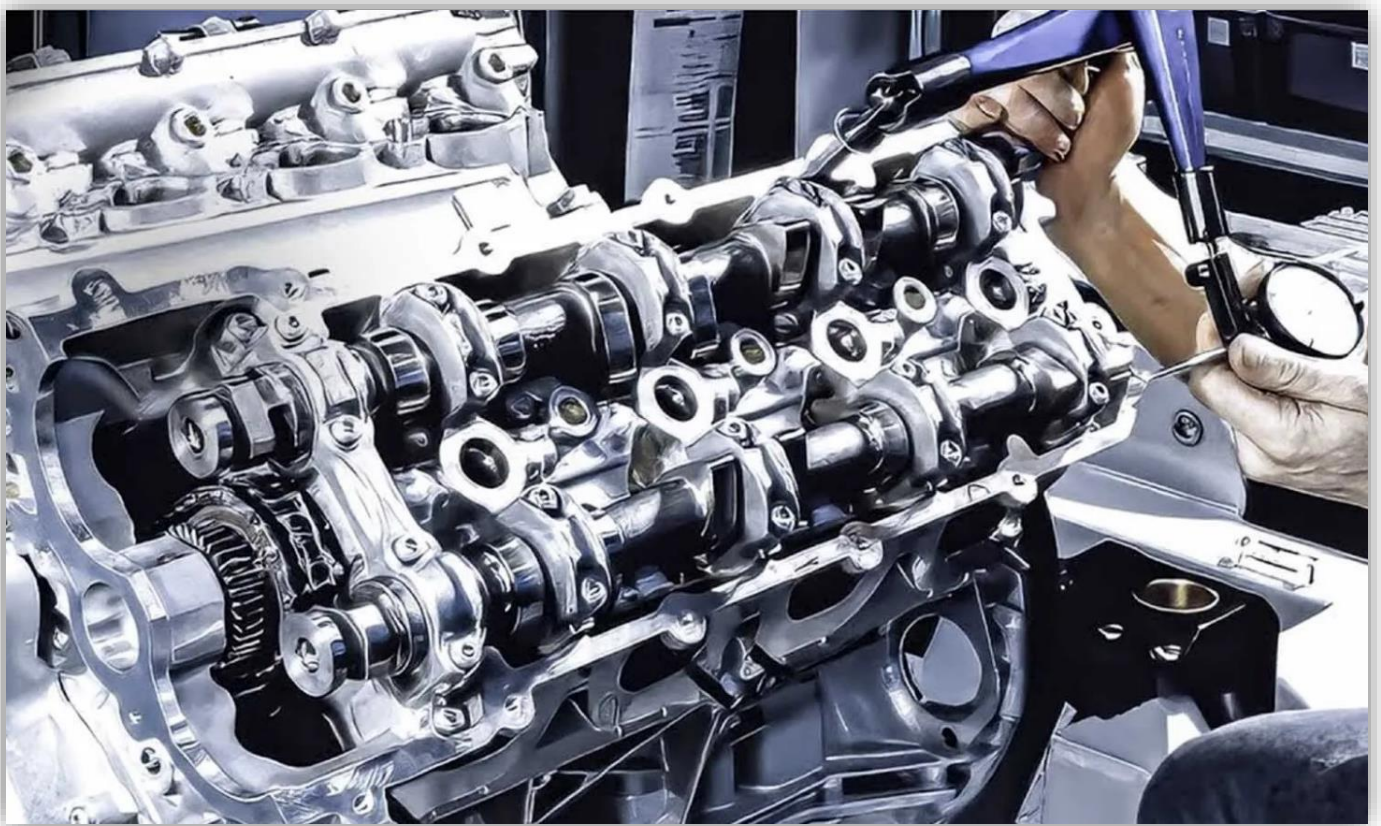
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 6. Så handbyggs AMG:s legendariska V8

Av William Karlsson

5 juni 2024 kl 11:23

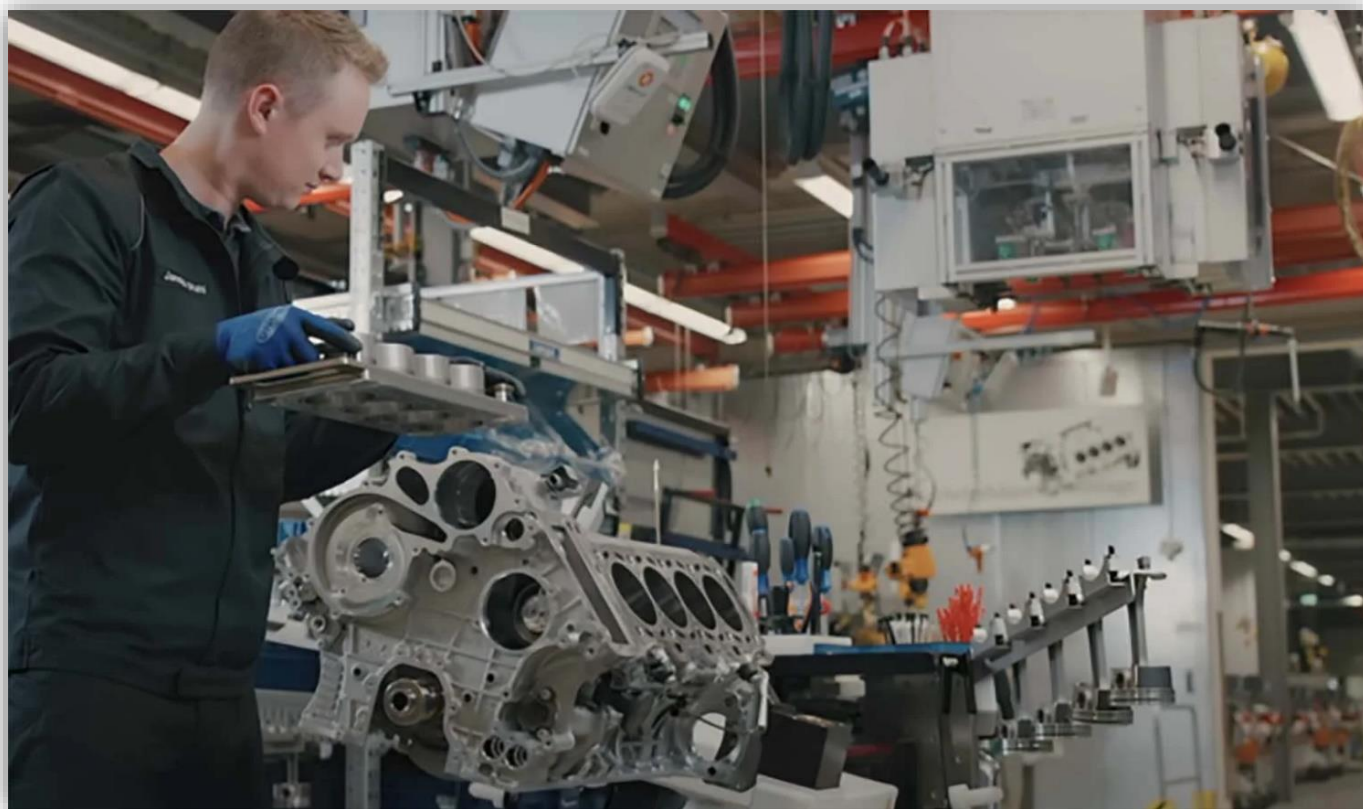
Har du någonsin hört talas om filosofin “en man, en motor”? Det är nämligen så Mercedes-AMG valt att arbeta när de tillverkar sina världskända kraftpaket som används av några av de mest kända biltillverkarna. Nu får vi följa med och få en unik inblick i hur AMG:s legendariska V8 sätts ihop av en ensam mekaniker.



**FILM:** [https://youtu.be/vx0UHvkR\\_qY](https://youtu.be/vx0UHvkR_qY)

Mercedes-AMG sticker ut från de flesta andra motortillverkarna. De bygger sina motorer på ett helt annorlunda sätt. Nämligen “en man, en motor” filosofin. Det innebär att under hela motorns monteringsprocess sköts allting av en ensam mekaniker. AMG-motorer har en hög status bland bilälskare och återfinns i bilmodeller från Mercedes, Aston Martin och Lotus bland annat. Arbetet med monteringen är otrolig och nu får vi en unik inblick i hur det faktiskt går till.

I ett Youtubeklipp på kanalen Gommeblogs får vi följa med när Mercedes legendariska 4,0-liters dubbelturbo-V8 monteras ihop av mekanikern, Jannick Stahl vid AMG:s tillverkningscenter i Affalterbach utanför Stuttgart i Tyskland. Vi får följa med och se när kolvarna går in i blocket och turboladdarna från BorgWarner blir monterade. Till sin hjälp under monteringen har mekanikern massor av smarta maskiner.



Filosofin med en man, en motor lever verkligen upp till bevis. Under hela processen är det enbart teknikern Stahl som monterar alla komponenter. Kalla arbetet för "handgjort" är dock svårare. Till sin hjälp har han ett flertal olika smarta maskiner som hjälper till med det mesta. I klippet får vi också se hur mekanikern lägger till, en egen personlig namn-lapp. Självklart placeras den på toppen och motorn är sedan redo för provkörning.

V8:an skickas vidare till en dyno-tekniker som placerar motorn i en maskin där effekten mäts för att se allt fungerar. Efter det skickas motorn vidare till någon av biltillverkarens monteringsfabriker.

#### LÄS MER:

- [Mercedes backar – tvingas ta tillbaka V8](#)
- [Nazitoppens Mercedes hölls gömd i 50 år – säljs för...](#)
- [Mercedes-AMG utvecklar elektrisk superbil](#)
- [Avmålad av Warhol – se Måsvingen bli som ny igen](#)
- [Avslöjat: Lamborghinis nya bil heter "Hänsynslös"](#)
- [Efter 29 år – konceptbil värd 82 milj hittad i byhåla](#)



#### **William Karlsson**

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

## 7. Köpa begagnad Skoda Octavia – guide och tips

Av William Karlsson 5 juni 2024 kl 08:51

Här kommer guiden som hjälper dig när du ska köpa en begagnad Skoda Octavia. Modellen är perfekt för dig som söker en begagnad bil som är både förnuftig och prisvärd. Men precis som med alla bilar finns det saker du som köpare bör vara extra vaksam om.



Inom Volkswagenkoncernen har Skoda alltid varit känt som det prisvärda och förnuftiga valet när man letar efter en bil. Tidigare var också bilmärket något av en budgetbil i jämförelse med koncernsyskonen Volkswagen och Audi. I dag är dock tiderna annorlunda och Skoda har blivit minst lika förfinad och bjuder på flera smarta lösningar.

Skodas populäraste modell är Octavia som har samma teknik som Volkswagen Golf, men med större utrymmen. Octavia är perfekt för dig som vill ha en ekonomisk och förnuftig bil. Bilen har få svagheter och är lagom bra på det mesta.

### **Modell Skoda Octavia**

Octavias näst senaste generation lanserades 2013 och såldes fram till 2020. Modellen är ett tryggt kort, men har grejer som du som köpare bör se upp för. Octavia är inte den roligaste bilen att köra, men har en stor trygghet och säkerhet. Bilen har stora utrymmen för hela familjen. I Sverige är kombimodellen väldigt populär där bagageutrymmet har plats för både matkassar och barnvagnen.

Förnuftigheten med modellen är det främsta som sticker ut och dess vettiga egenskaper som vardagsbil har alltid gett den höga betyg i olika tester. Ordet som beskriver Octavia bäst är "lagom". I slutet av 2017 fick modellen ett facelift med uppdaterad front och mer utrustning, motoralternativ blev fler också.



### **Motor begagnad Skoda Octavia**

Precis som de flesta inom Volkswagenkoncernen erbjuder Skoda Octavia många olika motoralternativ. 1,2-liter och 1,4-liters bensinmotorer ersattes 2017 av bensinaren på 1,0-liter och 1,5-liter. Vanligast i Sverige är den minsta motorn på 115 hästkrafter och den räcker gott och väl, men kan vara lite trött när du ska köra om. Om du ska ha en husvagn bakom bilen är det nog bättre att ta den större bensinaren på 150 hästkrafter, eller varför inte en diesel?

Bland diesel alternativen finns 105 hk och 150 hk, som bägge är snåla och bra om du vanligtvis kör längre sträckor. Om du söker ett mer sportigt alternativ kan vRS med motorer på över 200 hästkrafter vara ett roligt val. Det finns också en modell som kallas Scout som har en oöm exteriör med plastpaneler och förhöjd markfrigång. Modellen är även fyrhjuldriven.

### **Problem begagnad Skoda Octavia**

Några av bilarna från de första årsmodellerna hade problem med ryckiga automatlådor och fler kopplingsbyten än normalt. Provkör därför bilen noga och se till att alla växlar i den automatiska DSG-lådan gör vad de ska. DSG-lådan brukar inte vara något problem på det nyare årsmodellerna.

Även elektroniska fel hos navigationssystemet har förekommit. En del ägare rapporterar om att motorerna förbrukar olja, men det är normalt inget som ska hända. Viktigt är också att se till att kamremmen är bytt, annars kan det bli väldigt kostsamt.

### **Ekonomi begagnad Skoda Octavia**

De billigaste bilarna du kan hitta ligger ute för ett pris runt 80 000 kronor, men då har bilen oftast gått över 10 000 mil. Om du i stället spenderar 150 000 kronor kan du få en bil som är yngre än sex år gammal och förmodligen gått mindre än 10 000 mil. Det dyrare köpet är förnuftigt där du får mycket bil för pengarna.

Driftkostnaderna hos Octavia är relativt låga och servicen är bland de billigaste på marknaden. Försäkringen är också mycket lägre än hos Volkswagen och Audi. Det som kan bli dyrt skulle vara ett kamremsbyte, vilket kan kosta runt 10 000 kronor.

För ett pris närmare 200 000 kronor kan du hitta en diesel Octavia med 184 hk. Bilen fungerar bra som dragbil och har trevliga tillval som gör livet som bilägare bara bättre.

**LÄS MER:**



**Skoda släpper nya Octavia som gasbil**



**Nu kommer Skodas nya laddhybrid till Sverige – här...**



**Premiär: Skodas elbil Enyaq går 51 mil och får dragkrok**

**Guide: Köpa begagnad Volkswagen Passat**

**Guide: Köpa begagnad BMW 3-serie**

**Guide: Köpa begagnad BMW 5-serie G30**

**Om du istället söker en ny Skoda Octavia, så har Carup testat den nyaste generationen här.**



**William Karlsson**

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



## 8. Volvo testar elbuss med plats för 250 personer

Posted by Kristofer Rask juni 2, 2024

Volvo har länge levererat eldrivna bussar till kollektivtrafiken världen över. De är bland annat en väldigt vanlig syn i Göteborg där de uppskattas som ett tyst inslag i stadsmiljön. Nu utvecklar Volvo nya och större bussar på en ny generation plattform.



Volvo genomför nu testar med ett dubbelledat chassi baserat på BZR-plattformen som visades förra året. Den aktuella bussen är på 28 meter med plats för upp till 250 passagerare. Volvo beskriver bussen som idealisk för städer som har eller planerar ett Bus Rapid Transit-system (BRT)

– Ett BRT-system med de här bussarna kan transportera lika många passagerare som ett tunnelbanesystem, men har mycket lägre implementerings- och driftskostnader och inga utsläpp, säger André Marques, vd för Volvo Bussar i Latinamerika.

Den dubbelledade elbussen är utrustad med två elmotorer på 200 kW (vilka tillsammans ger 400 kW eller 540 hästkrafter). Bussen har en automatiserad växellåda som gör det enklare att ta den uppför backar, minskar vibrationerna, förbättrar prestandan och förlänger livslängden på bussen – vilket i sin tur ger lägre underhållskostnader.

Den nya plattformen har stöd för en batterikapacitet på upp till 540 kWh, och kan laddas fullt på två till fyra timmar beroende på laddeffekt och storlek på den installerade batterikapaciteten. Vid den kommersiella lanseringen kommer den dubbelledade elbussen att tillverkas på Volvos fabrik i Curitiba i Brasilien och kan exporteras till flera länder där det finns städer med BRT-system.

– I och med valideringen av den elektriska versionen av vår dubbelledbuss, stärker vi vårt engagemang för lösningar som ger 100 procent säkrare, effektivare och mer hållbara persontransporter, avslutar André Marques.



Kristofer Rask



## 9. Honda S2000 CR 2009



1999 gjorde den japanska biltillverkaren Honda vågor i sportbilsvärlden med introduktionen av sin nu berömda S2000. Roadstern med front-mittmotor firade företagets 50-årsjubileum och följde företagets tradition att namnge bilar efter deras motorvolym, där 2000 betecknar en 2,0-litersmotor. Två varianter av S2000, AP1 och AP2, tillverkades under modellens livstid med några specialutgåvor däremellan.

AP1 drevs av en tvåliters fyrcylindrig kopplad till en 6-växlad manuell växellåda som ger 237 hk och 161 lb-ft vridmoment på den amerikanska marknaden. Detta var den högsta specifika effekten, 124 hk per liter eller 2 hk per kubiktum, av någon massproducerad, naturligt aspirerad bil tills Ferrari 458 Italia tog över tronen 2010.

Fjädringen med dubbla länkar och motorns främre mittmonteringsposition gav S2000 den gyllene viktfordelningen på 50:50 och utmärkta köregenskaper i kurvor. Invändigt påminde instrumentbrädan om McLaren-Hondas Formel-1-racerbilar från åttio- och nittitalen som en hyllning till vad Hondas motorer åstadkom inom professionell racing. Den eldrivna vinylsuffletten var standard medan en hardtop i aluminium fanns som tillval från och med 2001.

2004 tog AP2 över. Den introducerade större hjul, förbättrad fjädring, en styvare hjälpram och kolfibersynkroniserare i växellådan. Kosmetiskt hade AP2 nya stötfångare, reviderade strålkastare, LED-bakljus och ovala avgasrör. Den amerikanska marknaden fick också en större motor, kallad F22C1, med en ökad slagvolym på 2,2 L och 162 lb-ft vridmoment. Hk-värdena förblev oförändrade men uppnåddes vid lägre 7 800 varv per minut.

2008 var det första året som S2000 erbjöds i mer än en utrustningsnivå i USA. Club Racer introducerades som en mer banorienterad och spartansk version av sportbilen med reducerad vikt och högre prestanda. Mekaniska förbättringar inkluderade en styrväxel med lägre utväxling, reviderat avgassystem och styvare fjädring. På utsidan var S2000 CR utrustad med svarta hjulmuttrar, mörkare hjul, tydliga sidomarkeringar och ett reviderat karoskit som minskade lyftkoefficienten med 70–80 %. Endast en hardtop erbjöds, och sufflettens vikbara utrymme fylldes med ytterligare chassistag.



På insidan prydde konstgjorda kolfiberöverdrag mittkonsolen och radiodörren medan mätarklustret fick en unik indikatorlampa för toppeffekt. En CR-specifik växelspaksknopp i aluminium med gula bokstäver toppade växelspaken. Endast 699 exemplar tillverkades under modellens tvååriga livslängd, med 668 under 2008 och endast 31 under 2009.

Just det här exemplaret är ett av endast 31 S2000 CR som tillverkades 2009 och visar endast 129 mil på vägmätaren. Exteriören är färdig i Rio Yellow Pearl med en svart och gul Alcantara och tyginredning. Denna Club Racer utrustades med luftkonditionering och radio för att göra körningen bekvämare när du inte är på banan. De fabriksstillverkade 17-tums femkrade lättmetallfälgarna är klädda med Bridgestone Potenza RE070-däck som mäter 215/45 fram och 255/40 bak.

Det säger sig självt att allt på det här exemplaret är nästan helt nytt, från den ljusgula lacken till den mjuka Alcantaran på interiören. Kontrollerna, även om de är knapphändiga med tanke på den här modellens banfokuserade stamtavla, visar inget slitage och fungerar som avsett. De femkrade fälgarna har inga repor eller trottoarkanter och all fabriksaero är intakt och redo att fästa denna JDM-legend på banans trottoar.

Det finns så mycket potential som väntar på att väckas i denna S2000 CR. AP1- och AP2-modellerna är legender i sin egen rätt, men CR tar det till en helt annan nivå. Mellan de extremt låga milen, de låga produktionssiffrorna och det faktum att detta var den enda alternativa utrustningsnivån som erbjöds på den amerikanska marknaden, är S2000 CR den som är mest eftertraktad av JDM-samlare, och detta är sannolikt det finaste exemplaret som finns.

Vid köpet kommer den nya ägaren att få alla ägarens häften i sin originalpåse, den ursprungliga fönsterdekalen och två nycklar.



## 10. Klart idag: Nya bilarna i F1 blir mindre och lättare

Av Maths Nilsson 6 juni 2024 kl 17:22

Nu är det klart exakt hur bilarna i Formel 1 kommer att förändras. Från 2026 blir F1-bilarna lättare, mindre och får mindre downforce. Dessutom blir V6-motorerna svagare och elmotorerna mer kraftfulla. Förarna får en unik override-funktion när de ska köra om. – Vi tror att racingen kommer att bli mycket mer spännande, säger Nikolas Tombazis, FIA:s direktör för ensitsig racing.



Från 2026 kommer Formel 1 att genomgå en smärre revolution. **Under torsdagen släppte FIA bilder och alla detaljer** på hur de nya bilarna kommer att bli. Till att börja med blir de 30 kg lättare, samtidigt som aerodynamiken förändras för att ge mindre downforce och lägre luftmotstånd på rakorna. Ett nytt elektriskt hjälpsystem ersätter dagens DRS-system.

Storleken på F1-bilarna minskas också ner. De får hela 20 centimeter kortare hjulbas och blir 10 cm smalare. Den nya bilen kallas för "nimble car" då många anser att dagens bilar får för stora och tunga för att ge bra racing. De nya reglerna är också en anpassning till de nya motorer som gör på miljöbränslen som kommer 2026.

Formel 1-bilarna får också en annorlunda aerodynamik jämfört med idag. Framvingen blir smalare och bakvingen mer boxig. FIA har släppt ett antal bilder med exempel på hur bilarna kan komma att ut. Tack vare, eller på grund av, förändringarna så ska bilarna få 30 procent mindre downforce, vilket ska skapa lägre hastigheter i kurvorna och mer spänning i racen. Bilarnas luftmotstånd blir dock 55 procent lägre, så räkna med högra hastigheter på rakorna.



**FILM:** <https://youtu.be/NuagHWlwjgU>

De nya reglerna tillåter också en aktiv aerodynamik, som gör det möjligt för förare att växla från en inställning med hög downforce till en inställning med låg drag med en knapptryckning. Pirelli utvecklar nya däck som kommer att vara 25 mm smalare fram och 30 mm smalare bak, planen är dock att bibehålla dagens greppnivå.

Dagens DRS-system för omkörningar skrotas och får ett nytt system med en boost-funktion som kallas Manual Override. Bilarna ska även framöver ha V6-turbohybrider, men den nya generationen motorer drivs på syntetiska bränslen. Kraften från elsystemet ska bli tre gånger högre än idag. Energiåtervinningen från turbon försvinner.

V6-motorernas kraft kommer att minska med cirka 200 hästkrafter, medan elmotorerna ska kunna ge hela 350 kW hästkrafter, 230 kW hästkrafter mer än idag. Tanken bakom förändringarna är att skapa bilar som skapar mer dynamisk racing. En finess är att det elektriska boost-systemet på en ledande bil börjar tappa kraft vid 290 km/h och når noll vid 355 km/h, medan en jagande bil kan få full elektrisk kraft ända upp till 337 km/h.

– För att hjälpa omkörningen kommer vi att tillåta bilen bakom att använda mer elektrisk energi under en viss del av tiden under det varvet. Är jag tillräckligt nära en annan bil, får jag en extra mängd energi för det där varvet, som jag kan använda hur jag vill. Den extra mängden energi är definierad och det kommer att ge den energikicken för att så småningom ge följande bil en chans att köra om i slutet av rakan, säger FIA:s tekniska direktör Jan Monchaux.

F1-stallen får inte börja utveckla aerodynamiken hos den nya bilarna förrän den 1 januari 2025. Men så fort reglerna är klubbade i slutet av juni kan den mekaniska utvecklingen startas.

– En betydande del av dessa regler har involverat att tänka på fansen. Vi tror att racingen kommer att bli mycket mer spännande och mycket närmare mellan bilarna, säger Nikolas Tombazis, FIA:s direktör för ensitsig racing.

Förarskickligheten kommer att bli ännu mer utslagsgivande när bilarna förändras.

– Vi förväntar oss att bilar fortfarande kommer att vara mycket utmanande att köra, det kommer att bli lite mindre downforce på bilarna, det kommer att finnas några fler saker att ta hand om för förarna.



### Fakta om nya Formel 1-bilarna

- Konceptet “Nimble car” i 2026 års tekniska föreskrifter syftar till bättre racing
- 2026 bilar kommer att vara 30 kg lättare än nuvarande generations F1-bilar vilket förbättrar effektiviteten och väghållningen
- En ny kraftenhet bygger på världens mest effektiva motorer med nästan 300 % mer batterikraft.
- Aktiv aerodynamik blir tillåten.
- Ökade omkörningsmöjligheter genom nytt manuellt läge som ger mer elkraft för följande bil.
- Sex motortillverkare i Formel 1 från 2026: Ferrari, **Mercedes**, Alpine, Honda, Audi och Red Bull Ford Powertrains.
- Från 2026 ska bilarna köras på 100 % hållbart bränsle
- Förbättrad säkerhet genom starkare strukturer och ännu tuffare tester
- Reglerna ska nu officiellt ratificeras av World Motor Sport Council den 28 juni.

### Motorer

- Medan effekten som härrör från V6-motorn sjunker från 550-560kw till 400kw, ökar den elektriska effekten från 120kw till 350kw – en nästan 300% ökning av elkraften. Prestanda bibehålls därför samtidigt som hållbarheten höjs ytterligare.
- Dessutom fördubblas mängden energi som kan återvinnas under inbromsning, vilket resulterar i en total återvinningsbar energi på 8,5 MJ per varv.
- Ett manuellt over-boost-läge har inkluderats för att skapa förbättrade omkörningsmöjligheter. Medan utbyggnaden av en ledande bil kommer att avta efter 290 km/h och nå noll vid 355 km/h, kommer följande bil att dra nytta av MGUK Override som ger 350 kW upp till 337 km/h och +0,5 MJ extra energi.



### Chassi

- Designad för att vara mindre och lättare än den nuvarande generationen bilar, har dimensionerna på bilen ändrats för att följa konceptet “nimble car”. Hjulbasen sjunker från maximalt 3600mm till 3400mm, medan bredden har minskat från 2000mm till 1900mm. Den maximala golvbredden kommer att minskas med 150 mm.
- Viktminskning har varit ett nyckelmål och 2026 bilar kommer att ha en minimivikt på 768 kg – en minskning med 30 kg jämfört med sina motsvarigheter från 2022. Detta består av 722 kg bil och förare + 46 kg uppskattad däckmassa.
- Downforce har minskat med 30 % och drag med 55 %.
- Den 18-tums hjulstorlek som introducerades 2022 behålls, även om bredden på framdäcken har minskat med 25 mm och de bakre med 30 mm men med minimal greppförlust.

### Aerodynamik

- 2026-bilarna kommer också att dra nytta av helt nya Active Aerodynamics-system. Systemet, som involverar rörliga främre och bakre vingar, kommer att resultera i högre kurvtagningshastigheter med standard Z-läge utplacerat. På raksträckor kommer förare att kunna byta till X-läge, en konfiguration med låg dragkraft utformad för att maximera hastigheten i rak linje.
- En treelements aktiv bakvinge kommer att antas, medan den nedre balkvingen har tagits bort och gavelplåtar har förenklats.
- Den främre vingen kommer att vara 100 mm smalare än för närvarande och kommer att ha en aktiv flik med två element.
- I motsats till de nuvarande bilarna kommer framhjulshus att tas bort.
- Bilarna kommer att ha ett delvis plant golv och en diffusor med lägre effekt.



## Säkerhet

- FIA:s rigorösa strävan efter säkerhet upprätthålls i 2026 års Formel 1-regler.
- Reviderade regler för frontkollision introducerar en tvåstegsstruktur för att undvika incidenter de senaste åren där frontkollisionsstrukturen (FIS) har gått sönder nära överlevnadscellen efter en första kollision och lämnat bilen oskyddad för en efterföljande kollision.
- Sidointrångsskyddet har utökats. Den nya specifikationen ger ett förbättrat intrångsskydd runt sittbrunnen och mer än fördubblar skyddet från sidan av bränslecellen. Dessutom kommer det förbättrade intrångsskyddet att uppnås utan att öka vikten.
- Rullbågens belastning har ökat från 16G till 20G i linje med andra enkelsitsiga formler och testbelastningen ökat från 141kN till 167kN.
- Bakre vinglyktor kommer att vara homologerade och betydligt mer synliga/ljusa än nuvarande. Sidosäkerhetsljus kommer att införas för en bil som stannat över banan.

## Hållbarhet

- Från 2026 kommer Formel 1-motorerna att drivas på helt förnybart bränsle.
- Det här bränslet kommer att vara "drop-in", vilket innebär att det kan användas i nästan alla förbränningsmotordrivna fordon, vilket erbjuder en potentiellt spelförändrande lösning för växthusgaser inom transportsektorn.
- Reglerna för 2026 är i linje med FIA:s mål att nå netto noll koldioxid till 2030.

**Källa: FIA**

## LÄS MER:

- [Nu är det klart: Audi ger sig in i Formel 1](#)
- [Nu är det klart: Audi och Porsche ger sig in i Formel 1](#)
- [Porsche köper hälften av Red Bull – så blir intåget...](#)
- [Litauen ändrar sina regplåtar – blir lättare skilja...](#)
- [Audi och Porsche har börjat utveckla Formel 1-motorer](#)
- [Ford tillbaka i Formel 1 – går ihop med Red Bull:...](#)



## Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 11. Elbilen kom redan på 1800-talet

Publicerat 10 november 2022

Text Lars Edling

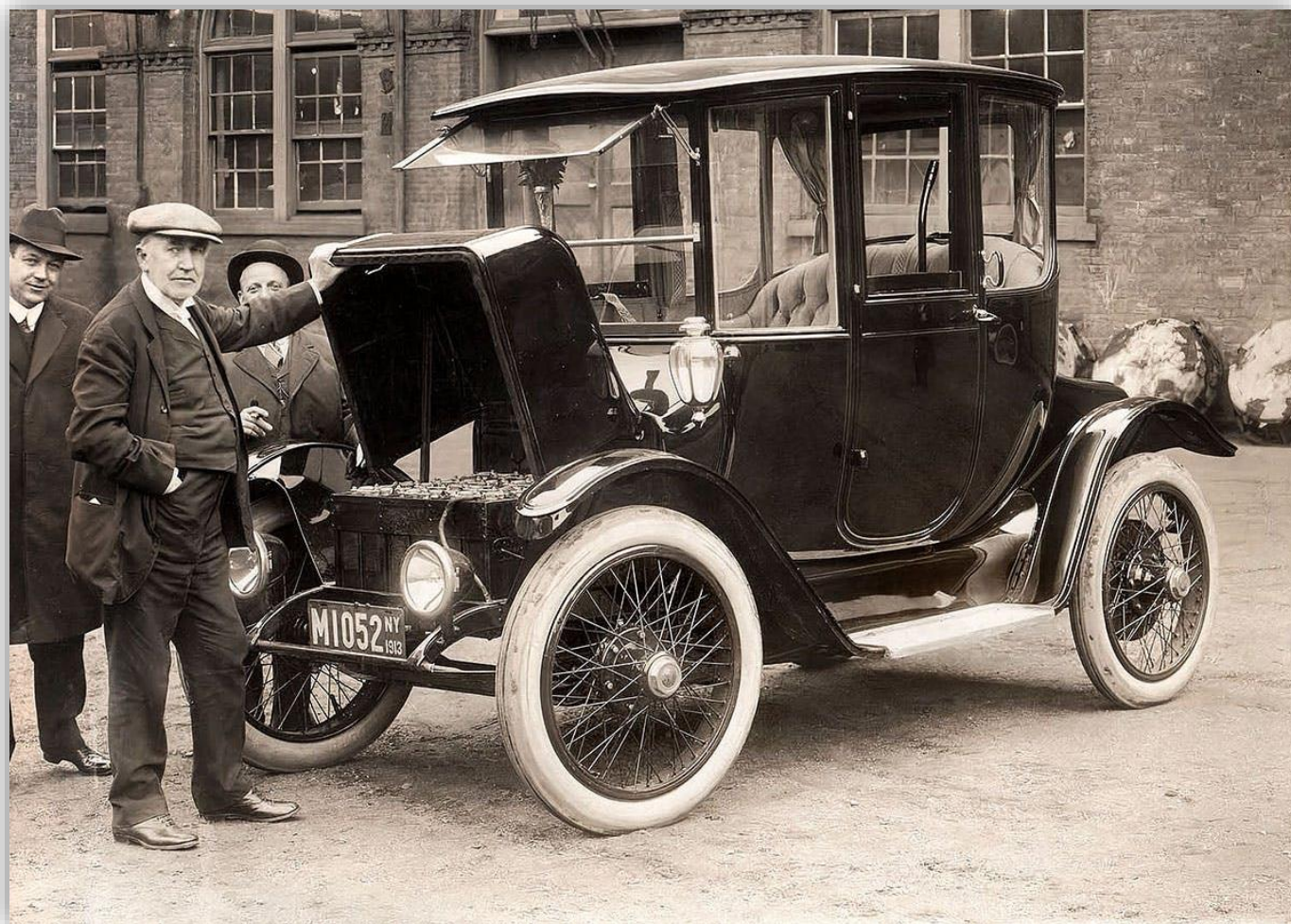
Elbilar existerade innan fordon med bensinmotorer började utvecklas. Bilsionjärer i både Europa och USA såg elmotorn som överlägsen förbränningsmotorn. Men olika prestandaproblem och succén med T-Forden satte käppar i hjulet för batteridrivna bilar.



*Denna amerikanska reklambild från 1912 visar upp en elbil av märket Columbia, med tillhörande laddstation från General Electric.*

Bilens födelse innebar att en helt ny aktör dök upp i den invanda stadstrafiken. Många upplevde bilen som ett besvärligt orosmoment, och i England föranledde den en särskild lag som kallades Red Flag Law. För att bringa ordning i trafikordnan sa lagen att tre personer måste medfölja bilen – en av dessa skulle gå minst ett femtiotal meter framför fordonet och vifta med en röd flagga eller lanternan för att varna omgivningen. I städerna fick fordonet köras i max 3 kilometer i timmen och på landsväg det dubbla.

Lagen skapades 1865 och gällde fram till 1896. Under slutet av den perioden började bilar synas alltmer på gator och torg, som annars dominerades av hästdragna transporter, gående och ryttare. Bilarna i denna trafikmix drevs med antingen el, förbränningsmotor eller ånga.



*Uppfinaren Thomas Edison visar upp sitt nya bilbatteri 1913. Nickeljärnbatteriet skapades ursprungligen av svenske Waldemar Jungner, och vidareutvecklades av Edison.*

### **Utvecklingen av batteriet var ett tekniskt genombrott**

Några av pionjärtidens främsta experter – Ferdinand Porsche i Europa och Thomas Edison i USA – såg elbilen som överlägsen bilar drivna med förbränningsmotor och i ännu högre grad sådana som gick på ånga.

Trots det prejades elbilen av banan genom förbränningsmotorns ursinniga framfart under 1900-talet. Och sedan lyckades den inte göra någon riktigt stabil comeback förrän framåt millennieskiftet. Elbilens rötter kan sökas så långt tillbaka som till 1830-talet. En rad tekniska genombrott, främst utvecklingen av batteriet i början av århundradet, ledde till experiment med batterier och elmotorer.

Det är svårt att peka på en enda upphovsman bakom det tidigaste elbilskonceptet – uppfinnare från såväl Ungern och Nederländerna som USA tillverkade parallellt de första småskaliga fordonen. Någon gång under 1830-talet fäste skotten Robert Anderson batterier och en elmotor på en vanlig vagn och fick den på så sätt att rulla. Hans innovation betraktas som ett viktigt genombrott, Andersons bedrift inspirerade flera efterföljare.

Laddbara batterier blev tillgängliga omkring 1859, vilket gjorde elbilskonceptet mer genomförbart. Två fransmän – Gaston Planté på 1860-talet och Camille Faure femton år senare – utvecklade och förbättrade blybatteriet. Detta medförde en klar kapacitetshöjning och möjlighet till längre räckvidd för de elfordon som fanns vid denna tid. Praktiskt användbara sådana, ofta cykelliknande skapelser, konstruerades på 1870- och 1880-talen av uppfinnare i Frankrike och England.



*T-Forden blev en internationell framgång och kom att tillverkas i drygt 15 miljoner exemplar. "Mälaren runt 17 gånger utan stopp under 8 1/2 dygn" står det på denna T-Ford från Tegmans bilimport. Foto från 1927.*

### **De tre biltyperna på marknaden – el, bensin och ånga**

På andra sidan Atlanten konstruerades omkring 1887 den första framgångsrika elbilen av den skotskfödde kemisten William Morrison (1855–1927) i Des Moines. Hans skapelse blev en sensation på världsutställningen i Chicago 1893. Fordonet var sexsitsigt, utvecklade fyra hästkrafter, klarade en toppfart på 32 kilometer i timmen och bidrog starkt till att öka intresset för elbilar.

Följden blev att den ena modellen efter den andra rullade ut från fabriker och verkstäder runtom i USA. I både London och New York bildades taxibolag med flottor av elbilar, som framför allt transporterade välbärgade herrar runt städerna. De moderna eldrivna underverken, de flesta med formen lånad från hästdragna droskor, skapade liv och rörelse i de myllrande storstäderna. Bland de privatpersoner som hade råd att skaffa egna elbilar uppskattades de särskilt av kvinnor. Detta inte minst för sin tysta gång och lättkördhet.

Elbilarna hade högre verkningsgrad jämfört med bilar med förbränningsmotor, och kostnaden för uppladdning av batterierna var relativt låg. På minussidan fanns bristen på laddmöjligheter och elinfrastruktur, samt det faktum att batteriernas kapacitet vid denna tid inte medgav några längre körsträckor.

Bensindrivna bilar, som hade utvecklats vid sidan av elbilarna vid mitten av 1800-talet, ansågs som mer besvärliga än elbilarna. Förbränningsmotorn måste startas med en vev som ibland fick bakslag, och kunde orsaka skador på föraren. Vidare var bensinbilarna svåra att växla, spydde ut illaluktande gaser och förde ett väldigt oväsen.

När det gäller den tredje biltypen, den ångdrivna, var den stora nackdelen med den att den tog lång tid att få i gång – upp till 45 minuter om det var kallt. Och den krävde regelbunden vattenpåfyllning, vilket minskade räckvidden.

## **Elbilens storhetstid i USA**

I början av 1900-talet hade elbilen sin storhetstid, och utsikterna att fordonstypen skulle utvecklas till en betydande tillverkningsindustri föreföll vara goda. Electric Vehicle Company, som var en av USA:s största elbilstillverkare, hyrde ut sina fordon under en eller flera dagar, och kunden gavs möjlighet att lämna in bilen på kvällen för uppladdning och översyn. Beräkningar visar att mellan 1900 och 1912 drevs cirka en tredjedel av alla bilar i USA med elektricitet.

På andra sidan Atlanten, i Wien, konstruerade bilpionjären Ferdinand Porsche (1875–1951) en elbil hos firman Lohner. Fordonet var försett med elektriska navmotorer på varje hjul. Dock var räckvidden bara 50–60 kilometer, och laddningsmöjligheterna utanför verkstaden var begränsade. Porsche tillverkade även en hybridvariant, där en bensinmotor drev en generator som i sin tur drev elmotorerna. Hybriden fungerade fint, men blev betydligt dyrare än en bensindriven bil.

## **Edison och Ford ville konstruera en billig elbil**

I USA jobbade uppfinnaren och industrimannen Thomas Edison (1847–1931) med förbättringar av batteriet. Han konstruerade tre olika elbilar under 1912, men ingen kom dock att serieproduceras. Edison var nära vän med landsmannen och den sedermera mycket framgångsrike biltillverkaren Henry Ford (1863–1947). Tillsammans hade de planer på en prisbillig elbil. Dessa planer kom dock aldrig att realiseras.

Under tiden hade Henry Fords skapelse T-Forden, som lanserades 1908, vuxit enormt i popularitet. Denna storsäljande, serietillverkade bensinbil gav elbilen ett kraftigt slag – ett slag som den inte skulle hämta sig från. T-Forden kostade bara omkring 650 dollar, medan de flesta elbilar gick loss på två eller tre gånger det priset.

## **Elektrisk startmotor ersatte veven**

Den amerikanske teknikern och bilpionjären Charles Franklin Ketterings (1876–1958) uppfinning av den elektriska startmotorn, som eliminerade den förhatliga veven, gav tillsammans med de stora och lättåtkomliga oljefyndigheterna i Texas förbränningsmotorn ännu mer medvind. Följden blev att försäljningen av den potentiellt tekniköverlägsna elbilen minskade fram till 1920. Och från 1935 och trettio år framåt var den helt försvunnen från marknaden. Intresset från bilindustrin för elbilar var nu närmast obefintligt. Till detta bidrog starkt den billiga och lättillgängliga bensinen, liksom den fossila sektorns stora ekonomiska uppsving och bevakande av vinster.

Först i samband med stigande oljepriser under det sena 1960-talet, och oljekrisen 1973, väcktes en ny önskan om att utnyttja alternativa energikällor för bilar. Även viljan att minska hälso- och miljöskadliga utsläpp drev på intresset för eldrift. I USA riktades engagemanget främst mot hybrider och rena elbilar, och General Motors (GM) tog exempelvis fram en prototyp till en elbil för stadstrafik som presenterades 1973. Men en toppfart på 70 kilometer i timmen och en räckvidd på 65 kilometer dög inte för konsumenterna. Så satsningen kom av sig.

## **Den första massproducerade hybridbilen**

En ny dödperiod inträdde för elbilar, som varade fram till 1990-talet när GM släppte sin elbil EV1. Det var inte en konverterad bensindriven bil, utan byggd som en elbil från grunden. Räckvidden uppgavs vara 130 kilometer och den kunde accelerera från 0 till 80 kilometer i timmen på 7 sekunder. Drygt tusen EV1-bilar serietillverkades fram till 1999, men de gick endast att leasa – och bara i Kalifornien och Arizona. EV1-programmet lades ned 2003. Men bakom kulisserna fortsatte utvecklingen av andra aktörer.

Oron för klimatförändringar satte ny fart på elbilssatsningarna, och vändpunkten blev japanska Toyota Prius, som lanserades i Japan 1997 och år 2000 i Europa. Det var världens första massproducerade hybridbil, och hade 2017 nått en total global försäljning av närmare 3,9 miljoner fordon.

En annan vändpunkt innebar den amerikanska sportbilen Tesla Roadster, som började tillverkas 2008 och hade en räckvidd på cirka 400 kilometer. Tesla blev så småningom Kaliforniens största bilindustri och framgången sporrade andra tillverkare. År 2010 släpptes även elbilarna Chevrolet Volt (amerikansk) och japanska Nissan Leaf på USA-marknaden. Den förra lanserades i Europa som Opel Ampera.

### Planer på fler laddningspunkter i Europa

År 2022 finns det uppåt 400 olika elbilmodeller på världsmarknaden. Övergången till en helt elektriskt baserad trafik anses gå trögt, trots att den är väl motiverad av miljöskäl. En bland flera anledningar till detta är bristen på laddinfrastruktur. I Europa finns det dock planer på att bygga publika laddstationer längs de viktigaste transportstråken över hela kontinenten.

I Sverige har den av regeringen inrättade Elektrifieringskommissionen lagt fram en handlingsplan (december 2021), som säger att fram till 2030 behövs det cirka 6600 laddningspunkter för tung trafik, och drygt 2100 publika laddningspunkter. Fortsättning lär följa.

Publicerad i Populär Historia 12/2022.



*LADIES, BE PATRIOTIC—drive your own*  
**DETROIT ELECTRIC**  
 and avoid the use of gasoline, oil and chauffers, now  
 needed by the government  
**ELECTRIC VEHICLE COMPANY**  
 1512 Eleventh Avenue Phone East 6

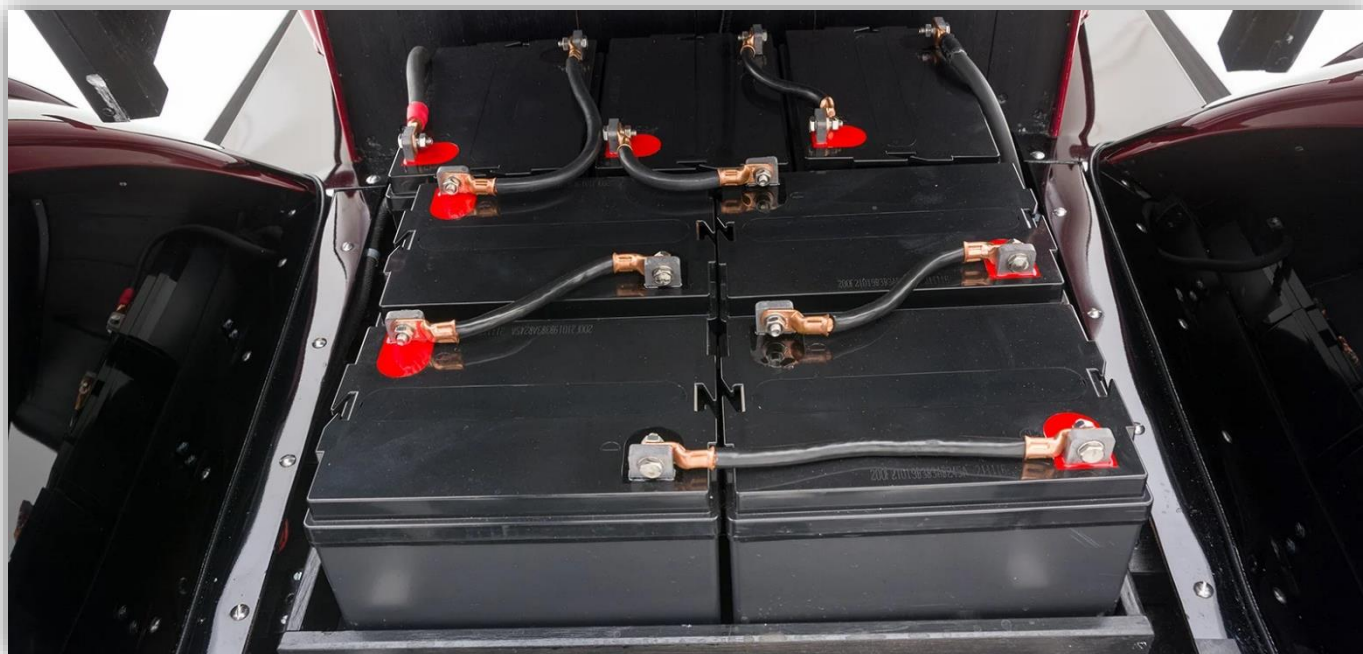


## 12. Detroit Electric model 97b Brougham 1932



Detroit Electric är något av en anomali jämfört med andra företag som anammat "alternativa bränslen". Bilindustrins pionjärdagar var fulla av kreativa idéer för framdrivning utöver bara den förbränningsbensindrivna motorn. Ånga och elektricitet var populära alternativ innan petroleuminfrastrukturen var fullt etablerad. Elektricitet i synnerhet blev populärt bland rika stadskvinnor, eftersom de var rena, tysta och perfekt lämpade för de korta sträckorna som färdades i staden. Dagarna innan Cadillac började använda Delco System Self-Starter hade elsystemet också en klar fördel eftersom det inte fanns någon svår och farlig startprocedur som, om den gjordes felaktigt, kunde orsaka allvarliga skador. Även när det utfördes på rätt sätt ansågs det inte särskilt damaktigt att rycka i ett starthandtag.





Även om elbilar inte blomstrade särskilt mycket i förhållande till de snabbt växande bensinmotorbilarna, fanns det en ganska stabil marknad för att stödja ett fåtal tillverkare. Detroit-Electric framstår som en av de överlägset mest framgångsrika och längst överlevande av dem alla, och förblev i produktion från 1907 till 1939. När ång- och elbilar föll i glömska lyckades Detroit Electric på något sätt överleva och producerade enkla, men välkonstruerade bilar som verkade ha passerat sitt bäst-före-datum. Deras bästa år, 1914, var en produktion på 4669 bilar – vilket placerade dem på en nischmarknad jämfört med sådana som Ford. Men företaget fortsatte även när förkärleken för elbilar började avta efter 1916, en tid då de flesta produktionsbilar erbjöds med elektriska startmotorer. Stylinguppgifter som tillägget av "falsa fronter" höll dem uppdaterade med aktuella trender och till och med en öppen speedster visade sig vara populär bland köparna. Produktionen sjönk stadigt, även efter att priserna sänkts från en topp på 4000 dollar 1921. Men Detroit Electric framhärdat och erbjöd köparna möjligheten att välja konventionella karosser från Dodge eller Willys-Overland för att sitta ovanpå deras chassi från 1930 och framåt. Anmärkningsvärt nog kämpade företaget på och erbjöd fortfarande den klassiska (även om den ansågs vara positivt ålderdomlig på den tiden) "salong på hjul"-karossstilen med rorkultsstyrning genom slutet av produktionen - som vissa tror kvarstod fram till så sent som 1941. Uppskattningsvis 35 000 Detroit Electrics byggdes under företagets 35 år, och de är fortfarande populära bland samlare och entusiaster.

Denna 1932 modell 97B Brougham är en sådan senare modell från Detroit Electric. Detta exemplar är ett av de finaste vi har haft nöjet att erbjuda, efter att ha återställts till concoursstandarder av en erfaren märkesspecialist. Den eleganta mörkvinröda och svarta lackeringen är vackert avslutad och karossen rak och fint detaljerad, inklusive en subtil grå karosslinje. Enligt historikern Beverly Rae Kimes byggdes bara 59 Detroit Electric-bilar 1932, vilket gör detta till en mycket sällsynt bil. Även om det inte finns mycket som skiljer denna senare modell från de i tonåren, finns det några subtila skillnader. De mest anmärkningsvärda ledtrådarna inkluderar skärmarna som uppdaterades med en mer modern design, en sänkt takhöjd som gjorde det möjligt för bilarna att rensa ett vanligt garage och reviderade hjul och strålkastare. Trådhjulen är färdiga i svart med härliga kromade mittkåpor och nya blackwalldäck ger exteriören ett diskret utseende.

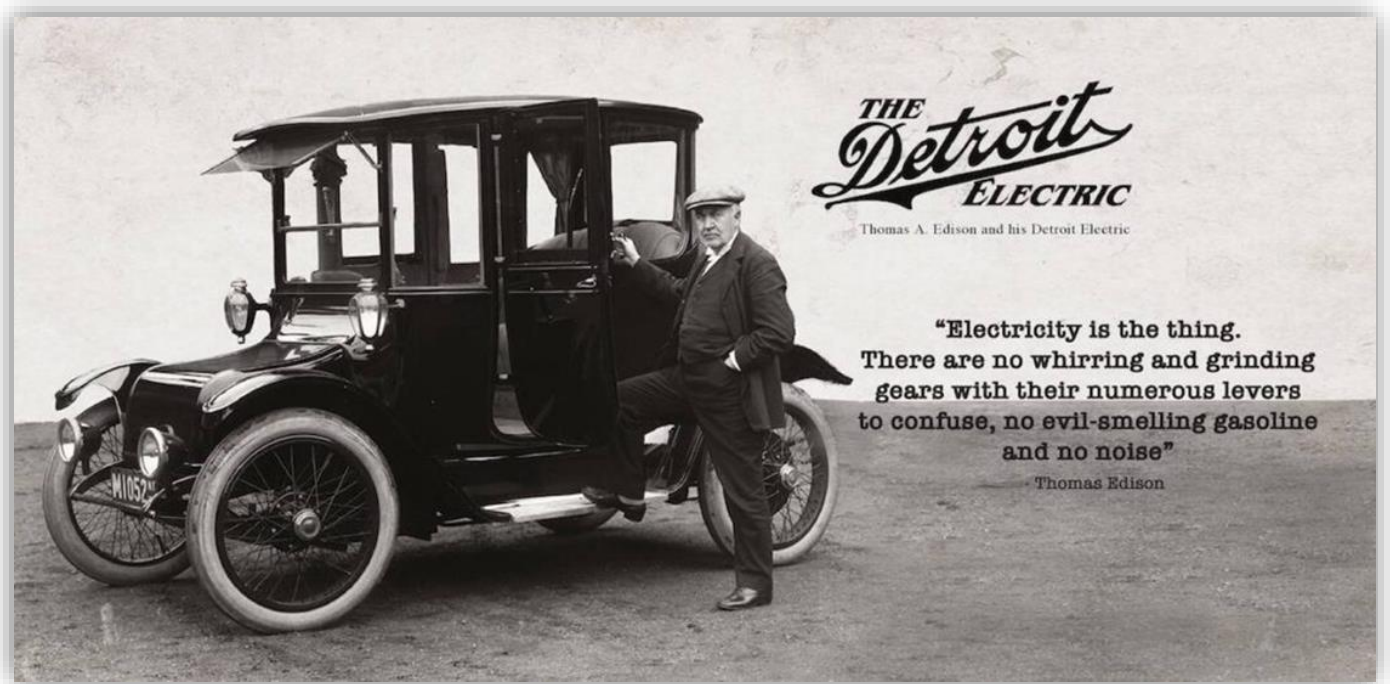


För den oinvigde kan den okonventionella kabinlayouten vara ganska överraskande. Mest anmärkningsvärt är avsaknaden av ett traditionellt ratt- och pedalarrangemang. Med känslan av en lounge på hjul manövrerar föraren bilen via en rorkult medan han sitter långt bak på huvudsätet. En blomvas och en hopfällbar hoppstol framtill fortsätter den avslappnade salongslänkande känslan eftersom man lätt kan föreställa sig en trio societetslejon som använder denna Detroit under perioden och pratar medan de är på en shoppingrunda i staden. Liksom exteriören är interiören vackert färdigställd till en mycket hög standard. Grå klädesklädsel finns på sätena, dörrkorten och innerpanelerna. Kupén är enkel, men ändå elegant och inbjudande, med minimal utsmyckning och grundläggande instrumentering för att övervaka hastighet och batteriproduktion.

Moderna AGM-batterier ersätter den ursprungliga blysyratypen. De moderna batterierna är naturligtvis kraftfullare och lättare än originalen, vilket ger förbättrad prestanda och räckvidd.

Kvaliteten på restaureringen imponerar, med få brister som förringar den fina presentationen. Eftersom dagens stora tillverkare i allt högre grad satsar på rena elbilar, förtjänar elbilarna för ett sekel sedan ett nytt utseende från samlare och entusiaster. Vi är mycket glada över att kunna erbjuda detta enastående exemplar, en sällsynt överlevare från Detroit Electrics senare dagar. Kvaliteten på restaureringen imponerar, med få brister som förringar den fina presentationen. Med sitt tilltalande utseende och enkla ägande kommer den garanterat att charma både den hängivna elbilsentusiasten och nykomlingen.

***Detroit***  
**ELECTRIC**



**Roger Warolin**