



Honda S500

1. Elbilmärket Firefly på väg till Europa
2. Premiär för Lexus ES
3. Mercedes visar eldrivna lyxlimousinen Vision V
4. Hyundai avslöjar rekordsnål hybrid
5. Så förvandlas Volvos elbil till smart lastbil
6. Nytt batteri laddar 520 km på 5 minuter
7. Toyota behåller ledningen men BYD ökar mest
8. Vi har kollat in bilsalongen i Shanghai!
9. Elsparkcykel kan ge fängelse
10. Skådespelet där alla får vara med
11. Honda S500
12. Opel 14/38 PS

1. Elbilmärket Firefly på väg till Europa – med batteribyte

Publicerad 2025-04-23 17:30 Text Erik Söderholm

Kinesiska Nio vill utmana Volkswagen och Renault med en ny elbil i budgetklassen. Men den riskerar att bli dyr med EU:s strafftullar.



Elbilmärket Nio har hittills inte nått några större försäljningsframgångar i Sverige. Men märket satsar nu på något billigare bilar, först i form av **Onvo som utmanar Tesla** och nu även med budgetelbilen Firefly.

Nio har hittills sålt bilar direkt till kunderna, men Firefly ska också säljas med hjälp av lokala partners i respektive land. Firefly ska lanseras i 16 EU-länder under 2025, bekräftade företagets vd William Li på bilsalongen i Shanghai.

Planen var först att lansera i sommar, men nu har lanseringen skjutits upp till tredje kvartalet.

Fireflys första elbilmodell ser ut att bli en utmanare till **Volkswagen ID.2**, och **Citroën ë-C3**. Bilen får ett så kallat LFP-batteri på 42 kWh och en räckvidd på 42 mil enligt den kinesiska körcykeln.

Det finns också uppgifter om att Firefly får möjlighet att byta ut batteriet ”i farten” som komplement till vanlig snabbbladdning. Det måste i så fall göras på särskilda batteribytesstationer. Att hyra batteriet i stället för att köpa det är en lösning som exempelvis Renault provat på men som **nu tagits bort**.

I Kina börjar priserna före Firefly på strax under 160 000 kronor, men i Europa lär modellen bli betydligt dyrare – särskilt om den byggs i Kina, eftersom den då drabbas av **EU:s strafftullar**.





Nio lanserar nytt småbilsmerke



Erik Söderholm

2. Premiär för Lexus ES – både som hybrid och elbil

Publicerad 2025-04-23 11:21 (uppdaterad 2025-04-23 12:30)

Text Erik Söderholm

Lexus lanserar en ny generation av sedanmodellen ES. Den här gången kommer den också med fyrhjulsdraft och som elbil – men lanseringen dröjer.



Lexus ersatte för några år sedan den tidigare sedanmodellen GS med den **något kompaktare ES**. Nu kommer en ny generation – och för första gången finns den även med eldrift.

Den åttonde generationen av Lexus ES har precis som föregångarna fokus på komfort och märket utlovar låg ljudnivå och bekväma fåtöljer. Höger baksätesspassagerare kan få ett särskilt benstöd och den främre passagerarstolen kan fällas framåt för att maximera benutrymmet bak.

Interiören har en liggande pekskärm som inte är integrerad i instrumentpanelen utan ligger ovanpå. Vissa delar av klimatanläggningen kan styras med reglage under skärmen, och det finns även en volymratt, men i övrigt sköts det mesta med pekskärmen.

Lexus fortsätter satsa på hybriddrift och nya ES kommer som hybrid med antingen fram- eller fyrhjulsdraft. Hybridversionerna har en 2,5-liters bensinmotor och nytt batteri.

För första gången kommer Lexus ES också som elbil – ett komplement till märkets **eldrivna crossover RZ**. Lexus ES 350e är framhjulsdreven och har 224 hästkrafter, medan Lexus ES 500e är fyrhjulsdreven och har 343 hk.

Några uppgifter om priser, laddprestanda och räckvidd finns ännu inte. Försäljningsstarten dröjer omkring ett år, till våren 2026.



Nya Lexus ES är knappt 17 centimeter längre än föregångaren och har åtta centimeter längre axelavstånd.





Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Lexus lanserar prisdumpad version av elbilen



Japanska lyxutmanaren som satte tyskarna på plats



Lexus nya grepp: Elbilen får fejkad växellåda



3. Mercedes visar eldrivna lyxlimousinen Vision V

Posted by Kristofer Rask april 22, 2025

Minibuss för två



Mercedes-Benz har under ganska lång tid hållit oss uppdaterade om en helt ny generation eldrivna lyxiga minibussar som ska komma. De är baserade på den nya plattformen Van Electric Architecture (VAN.EA) speciellt framtagen för MPV:er.

Nu visar Mercedes ett koncept på hur denna lyxvisionen ska se ut. Det genom nya Mercedes Vision V. Den produktionsklara bilen kommer nästa år, men konceptet ger oss en förning om vad som komma skall.





Med konceptet kombinerar Mercedes generösa utrymmen, maximal exklusivitet och en helt omslutande digital upplevelse. Mercedes beskriver konceptet som en skraddarsydd, chaufförskörd lyxlimousin som låter passagerarna skämma bort sig själva.

– Vision V markerar början på en ny era för Mercedes-Benz Vans. Den visar, i ordets allra sannaste bemärkelse, hur vi för in lyx i en verkligt rymlig kupé – och samtidigt skapar ett helt nytt segment, berättar Thomas Klein, chef för Mercedes-Benz Van.





Bilens kaross har fått svepande linjer och en aerodynamisk form som ticker ut. Fronten präglas av en kromad grill som toppas av Mercedes klassiska stjärna. Därifrån går en mjuk linje som avslutas i bakpartiet med 450 LED-ljus.

Genom en stor skjutdörr på höger sida tar de två passagerarna in sig i vad Mercedes beskriver som en privat första-klass-lounge. Här finns två bekväma fåtöljer med individuellt ställbara kuddar som kan fällas ner till nästan helt liggande läge.



Bioduk på 65 tum.



Även föraren ser ut att få det ganska så lyxigt.

Mellan stolarna finns en konsol som bland annat innehåller ett uppfällbart handgjort bord som också är ett schackbräde.

Denna delen är tydlig avskild från föraren med en intelligent glasvägg som kan gå från transparent till ogenomskinlig. Detsamma gäller bilens övriga sidorutor.

Fram finns också en 65-tums bioskärm som kan fällas ner. Tillsammans med LED-ljus och en Dolby Atmos-ljudanläggning med 42 högtalare hävdar Mercedes att man skapat en av de mest omslutande digitala upplevelserna. Sju projektorer sprider dessutom upplevelsen utanför skärmen till både väggar och golv.

Detta symboliserar den absoluta toppmodellen i Mercedes kommande utbud av eldrivna minibussar. Den första produktionsklara modellen kommer nästa år.



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

4. Avslöjar rekordsnål hybrid – sparar 45%

Av Maths Nilsson 22 april 2025, 11:28

Nya hybrider ska kapa förbrukningen. Hyundai lovar en bränslebesparing på upp till 45 procent jämfört med en vanlig förbränningsmotor.



Hyundai avslöjar sina kommande hybriddrivlinor. De ska både vara betydligt mer bränslesnåla och ge avsevärt mer kraft. En stor nyhet är att de tänker använda sig av två elmotorer för att öka effektiviteten och spara bensin.

En av de två elmotorerna startar förbränningsmotorn och hanterar energiåtervinning. Den kan också bistå förbränningsmotorn vid acceleration. Den andra elmotorn ansvarar i huvudsak för drivningen av bilen. Hyundai planerar att kombinera hybriddrivlinan med fler olika förbränningsmotorer. Effekten blir mellan 100 och 300 hästkrafter.

Dessutom kan hybridköpare se fram emot funktioner som bara funnits på elbilar tidigare. Bland annat ska bilarna med de nya hybriderna ha V2L-möjligheter (Vehicle to Load). Första motorn ut blir en turboladdad 2.5 T-GDI-bensinmotor. Systemeffekten blir 334 hästkrafter och 460 Nm. Den ska vara 45 procent mer bränslesnål än Hyundais nuvarande förbränningsmotorer. Senare kommer också en turboladdad 1.6 T-GDI.



*Hyundai Palisade blir först ut med den nya hybriddrivlinan.
Men vi kan vänta oss fler modeller, som även kommer till Sverige.*

LÄS MER:



Nya Hyundai Tucson Plug-in Hybrid får 265 hk och aktiv grill



Hyundai börjar sälja sina bilar via Amazon



Uppgifter: "Hyundai ska bygga Apples nya självkörande bil"



Hyundai utvecklar billig elbil för 200 000 kronor



Kias och Hyundais jättenyhet: Nya elbilar med upp...



Kia och Hyundai satsar 143 miljarder på mjukvara



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

5. Så förvandlas Volvos elbil till smart lastbil

Av Maths Nilsson 24 april 2025, 11:17

Okända specialversionen som förvandlar Volvos elbil till lastbil. Smarta ombyggnaden öppnar helt ny marknad för Volvo. – Denna elbil erbjuder små och medelstora företag och stora företag ett effektivt alternativ till mindre lätta lastbilar, uppger Volvo Cars i Nederländerna.



Många hantverkare har häpnat över de höga fordonsskatterna på dieseldrivna lätta lastbilar. Första tre åren kan malusskatten ligga på 10 000 kronor om året. Men alla behöver inte en stor skåpbil. Volvo har lanserat en smart lösning som hjälper småföretagare slippa skatten och köra klimatsmart.

Elbilen EX30 har gjorts om till lastversionen Volvo EX30 Cargo. Än så länge finns den smarta elbilen bara i Nederländerna. Volvo har helt enkelt gjort om EX30 till en laståsa genom att ta bort baksätet och dimma ner sidorutorna i bak. Golvet har försetts med ett tåligt lastgolv och ett skyddsnät sitter bakom framsätena.

– Nya EX30 Cargo vänder sig i första hand till medelstora och stora företag, både nationella och internationella, som kräver effektiva fordon för exempelvis underhåll, kundbesök och besiktningar. Fordonet erbjuder tillräckligt med lastutrymme för små verktyg och material, utan att fungera som ett "mobilt lager", skriver Volvo Cars i Nederländerna.

Precis som i Sverige har Nederländerna en skyhögt straffskatt på transportbilar med dieselmotor. Den 1 januari chockhöjdes skatten med 33 procent. Dessutom är storstäder som Amsterdam och Rotterdam fullsmockade med miljözoner där många bilar inte får köra. I Nederländerna kostar det inte mer än 17 000 kronor att köpa ett kit för att konvertera sin EX30 till lastbil.



– Volvo EX30 Cargo erbjuder företag inte bara ett attraktivt pris och låg TCO, utan också ett utmärkt utbud. Tack vare den enkla konverteringen i slutet av hyresperioden, utan skador på interiören, förblir restvärdet högt. Detta är lösningen för företag som vill gå vidare med hållbar mobilitet, säger Frits Giesbers, Commercial Operations Director för Volvo i Nederländerna.



LÄS MER:

- [Volvo höjer priset på Kinatillverkad elbil](#)
- [Volvo börjar tillverka nya elbilen EX30 i Europa](#)
- [Kurslyft för Volvo Cars inför dagens "ödeslansering" av EX90](#)
- [Volvo Cars samarbetar med Tesla – byter alla kontakter i USA](#)
- [Volvo tar fram superlastbil: 96 mil på en laddning](#)
- [Efter 25 år: Volvo tar tillbaka bakhjulsdriften på...](#)

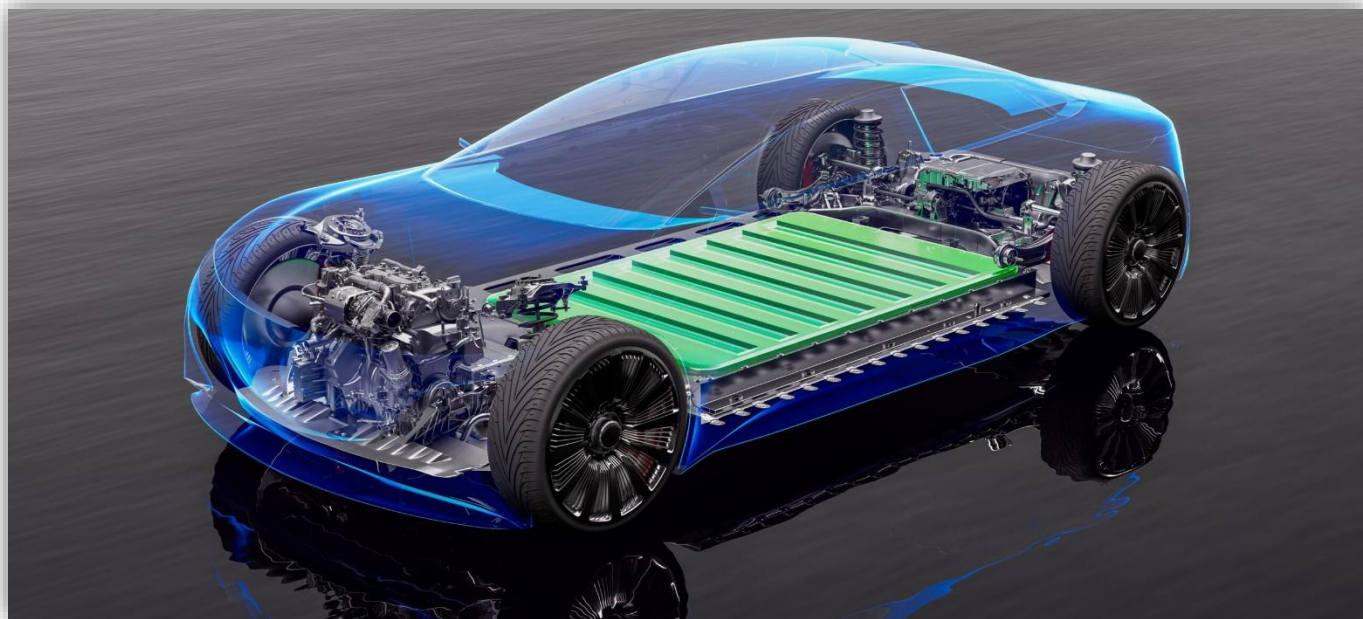




6. Nytt batteri laddar 520 km på 5 minuter – 800 kW på vintern

Magnus Fröderberg 2025-04-23

2,5 km extra räckvidd per sekund. Det nya batteriet CATL Shenxing laddar upp till 1 300 kW och klarar 800 kW vintertid.



CATL använder flera olika batteritekniker med skilda egenskaper.

Det är hård konkurrens mellan batteritillverkarna om vem som laddar mest och snabbast. Nu tar den kinesiska batteritillverkaren CATL täten med sitt nya Shenxing-batteri, som kan laddas med 1 300 kW (1,3 megawatt). Det ger 52 mils extra räckvidd på 5 minuter.

Även om vintern ska det gå att ladda batteriet snabbt. Vid 10 minusgrader ska det bara ta 15 minuter att ladda batteriet som har 80 mils räckvidd (CLTC) från 5 till 80 procent.

Dubbelbatteri för extra räckvidd

CATL har också presenterat en ny typ av batteri som kan ge 150 mils räckvidd. Det kallas "Freevoy Dual Power Battery" och består av två delar. En huvudzon som står för det mesta av energin och en extra zon som adderar extra räckvidd.

Fördelen är att de olika delarna kan optimeras för olika arbetsuppgifter. Huvudzonen ska kunna leverera energi snabbt till elmotorerna medan extrazonen långsamt kan ladda huvudzonen.

Saltbatteri bäst i kyla

Redan i december i år räknar CATL med att börja leverera **saltbatterier (natriumjon)** till både elbilar och hybrider.

Den stora fördelen är att saltbatterier behåller 93 procent av sin kapacitet vid 30 minusgrader. Energitätheten är imponerande 175 Wh/kg och batteriet uppges klara 10 000 laddcykler.



Shenxing-batteriet klarar av att ladda upp till 1 300 kilowatt.

CATL
宁德时代

Qilin - NMC Chemistry
Nickel Manganese Cobalt

Shenxing - LFP Chemistry
Lithium Iron Phosphate

Naxtra - Sodium-Ion Chemistry
Na-ion

Freyo Super Hybrid Battery
solutions for PHEVs and EREVs



CATL har fyra olika serier med batterier – alla med sin fördel.

Läs även: [Nya batterier laddar snabbt i kyla – bättre än förvärmning](#)

Läs även: [Hyundai utvecklar självsläckande batterier](#)

Läs även: [Genombrott för billiga saltbatterier – effektivare än litiumjon](#)



Magnus Fröderberg

Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

7. Toyota behåller ledningen – men BYD ökar mest

Publicerad 2025-04-17 17:20

Text Erik Söderholm

Ingen annan biltillverkare kan köra om Toyota som världens största – åtminstone inte i dag. Men de kinesiska koncernerna kommer starkt.



Toyota är fortfarande världens största biltillverkare, enligt en sammanställning som gjorts av Center of Automotive Management (CAM).

Under förra året levererade Toyota 10,7 miljoner bilar – visserligen omkring 400 000 färre än 2023, men ändå mer än tillräckligt för att kunna hålla Volkswagen kvar på andra plats.

Volkswagen blev världens största biltillverkare sett till antalet levererade bilar 2019, men Toyota körde om under pandemiåret 2020.

Nästan alla biltillverkare i granskningen levererade färre bilar 2024 än 2023. Vissa märken som Ford och Renault lyckades öka marginellt, men kinesiska BYD och Geely rusade med 43 respektive 18 procent på bara ett år.

Samtidigt minskar Stellantis med nästan nio procent och Honda med sex procent. Tesla ligger på 14:e plats i genomgången.

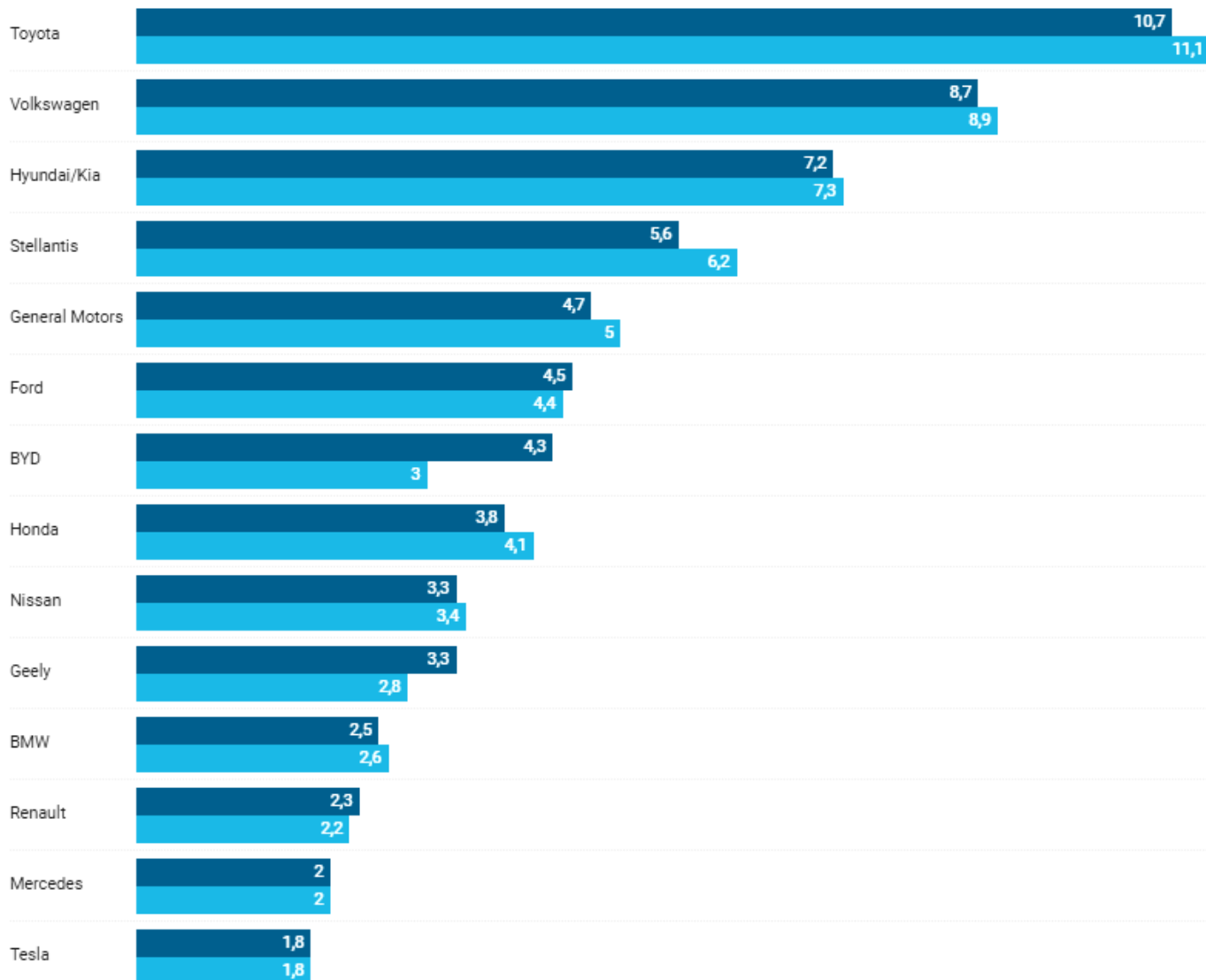
Enligt Stefan Bratzel som står bakom CAM:s rapport kommer biltillverkarna behöva ingå samarbeten eller slås ihop för att förbli konkurrenskraftiga.

– Under de kommande åren kommer en darwinistisk process sättas igång där vissa företag kommer lämna eller förlora sitt oberoende. Det gäller både nykomlingar inom elektromobilitet och etablerade biltillverkare, säger han.

Toyota fortfarande störst

Antal levererade bilar 2023 och 2024 (miljoner bilar).

■ 2024 ■ 2023



Mer från Vi Bilägare:

Toyota är fortsatt störst – men inte på elbilar



Toyota är fortsatt störst – men inte på elbilar

Feber

8. Vi har kollat in bilsalongen i Shanghai!

Roger Åberg 2025-04-25 kl 21:00

Del 1: Zeekr och Lynk&Co



FILM: https://youtu.be/w7_xZygvHm8

Det har varit mycket snack om kinesiska biltillverkare på sistone. Vad ni besökare tycker om dem är solklart, men vad händer i landet i öster med ett klart tveksamt statskick?

För att ta reda på det så tog jag en för laget och drog till Shanghai och kollade in vad som händer på bilsalongen. Vi börjar med två märken som har svenskoppling, Zeekr och Lynk&Co. Men kopplingen till Sverige pratas det inte så mycket om här i Kina, här är dessa två märken helt klart kinesiska, även om det fortfarande står att de är designade i Göteborg.

Fler avsnitt kommer!



Roger Åberg

9. Elsparkcykel kan ge fängelse: ”De flesta olagliga”

Av Andreas Jemn 22 april 2025, 15:50

Den som kör elsparkcykel riskerar att hamna i fängelse. Föräldrar riskerar att få socialförvaltningen inkopplad. – Föräldrar köper dem i vanliga affärer utan att ha en aning om att de bryter mot lagen, säger trafikpolisen Lars Ekman.



När vi ringer trafikpolisen och frågar efter en expert på elsparkcyklar hänvisar man till honom. Vi når Lars Ekman när han står utmed E6 genom västra Skåne och lurpassar på trafikmarodörer.

– Elsparkcyklar är ett stort problem, vi tar mängder med olagliga sådana. Det är till och med på det viset att de flesta inte är lagliga, säger han.

Enligt lagen är det tydligt vad som är tillåtet. Elsparkcyklar betraktas som cyklar och får endast ha en viss prestanda på motorn. Den får heller inte kunna framföras över en viss hastighet. Då räknar de inte längre som cyklar.

– En elsparkcykel som är laglig ska ha maximalt 250 watts motor och köra som fortast i 20 kilometer i timmen, om de överstiger detta så är det ingen elsparkcykel längre.

En 22-årig man fick nio månaders fängelse ifjol efter en vansinnesfärd på elsparkcykel när han hade 1,67 promille. Foto: Polisen

Trafikpolisen varnar för att de flesta elsparkcyklarna faktiskt är olagliga. Men det känner de flesta inte till. Bara för att de säljs i helt vanliga butiker, betyder det inte att man får använda dem hur som helst.

– Med en elsparkcykel som har en 300 watts motor och kan köra upp till 25 kilometer i timmen blir det mopedklass 2. Skulle det vara 1000 watt och hastigheter över 25 då pratar vi mopedklass 1 och för det behöver man ett mopedkort.



En 22-årig man fick nio månaders fängelse ifjol efter en vansinnesfärd på elsparkcykel när han hade 1,67 promille.

En elsparkcykel kan till och med vara som en motorcykel. Om ett barn skulle åka fast på en sådan kommer det att bli svåra konsekvenser. Säkert kommer socialförvaltningen att kopplas in.

– Skulle det vara över 4000 watt och det finns sådana, då pratar vi om en motorcykel. Om man kör ett fordon som man inte har körkort till, så pratar vi om en olovlig körning. Men även om du har körkortet är inte fordonet registrerat.

Lars Ekman varnar folk från att ta elsparkcykeln hem från krogen. Om polisen upptäcker din vingliga färd kan ditt körkort ryka. Dessutom riskerar man faktiskt fängelse i värsta fall. **Ifjol dömdes en 22-årig man till nio månaders fängelse** för grovt rattfylleri, olovlig körning och narkotikabrott.

– Vi har en del rattfylla på elsparkcyklar också. Om det rör sig om mopedklasser eller uppåt och man kör hem från en fest, då kan man åka dit för rattfylla.

Trafikpolisen tycker att föräldrar ska ha bättre koll på vad man köper till sina barn. Många minderåriga åker runt på fordon som de inte är behöriga för.

– Många föräldrar köper de här till sina barn utan att ha en aning om reglerna. Och de kan finnas i vilka affärer som helst. Därför måste man vara uppmärksam vid köpet. Om det står att motorn har över 250 watts effekt, då är det inte lagligt att köra dem på svenska vägar.

Många bilister undrar vad som gäller i mötet med elsparkcyklar. Många som kör elsparkcykel räknar med att få företräde vid övergångsställen.

– Är det en laglig elsparkcykel så gäller samma regler som för cyklar. Man ska lämna företräde vid överfarter och de kan framföras på cykelbanor. Men samtidigt ska de ha en ringklocka, reflexer och ljus när det är mörkt.

Polisen gör faktiskt riktade insatser mot elsparkcyklar. Antalet olyckor ökar och man ser ett nationellt problem.

– Vi delar ut en hel del böter till personer på elsparkcykel och det har faktiskt blivit ett ganska stort problem, avslutar Lars Ekman.

Regler för elsparkcyklar

Tillåten effekt: 250 watts motor och max 20 km/h.

Mopedklass 2: upp till 999 watt och max 25 km/h

Mopedklass 1: upp till 3999 watt och max 30 km/h

LÄS MER:



Okända lagen många missat: "Kom till snabbt"



Klart: Lag på försäkring för elsparkcykel redan i år



Elsparckcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen



Okända bötesfällan – detta får bilen inte ha



Körde rattfulla på elsparkcykel – förlorar körkortet



Bötesfällan: Detta måste alltid ligga i bilen



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

Klassiker

10. Skådespelet där alla får vara med

Publicerad 2025-04-22 18:30 Text & foto Hans Christiansen

Goodwood Revival är ett av världens mest uppskattade evenemang för historisk racing. Här samlas klassiska bilar, flygplan och besökare i tidstypiska kläder för att tillsammans återskapa en epok där motorljud och elegans stod i centrum.



West Sussex-baserade Goodwood Circuit öppnade ursprungligen för allmänheten den 18 september 1948, för att vara värd för Storbritanniens allra första efterkrigs tävlingsmöte på en permanent plats. Goodwood hade tjänstgjort som bas för stridsflyg under kriget och var det flygfält från vilken RAF-legenden Sir Douglas Bader gjorde sin sista flygning.

Flygfältet byggdes på mark som utgjorde en del av Goodwood Estate – hem för hertigarna av Richmond i över 300 år – och donerades av den 9:e hertigen för att hjälpa till med krigsinsatsen. Invigningen 1948 sågs av 15 000 åskådare och många stora tävlingar följde. I augusti 1966, efter 18 år av tävlande, stängde dock Goodwood sina portar för motorracing av säkerhetsskäl.

Den 18 september 1998, exakt 50 år efter att Goodwood Circuit första gången öppnade, återinvigdes banan igen av den 9:e hertigens sonson, den nuvarande Earl of March. Han deltog i det allra första Goodwood Revival-mötet i samma Bristol 400 som hans farfar hade använt ett halvsekel tidigare på samma bana. Racerbanan hade inför återinvigningen mödosamt restaurerats för att se ut precis som den gjorde under sin storhetstid, in i minsta detalj. Idag är evenemanget större än någonsin.

Innanför racerbanan finns ett flygfält där det lyfter och landar gamla flygplan under större del av arrangemanget. Det speciella med Goodwood Revival Meeting är att alla besökare måste var klädda i kläder daterade innan 1966. Besökarna ska uppleva det hela som ett skådespel, framför allt de som sitter på huvudläktaren och de som rör sig i depåerna. Man kan köpa biljetter till olika delar av evenemanget och gå runt bland en rad utställningar.



FILM: https://youtu.be/LB_9pBWeq3k

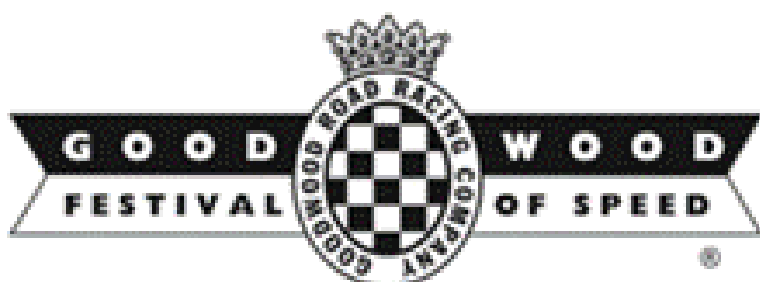
Det är väldigt många montrar med tidsenliga varor och utställningar. Det är bildelar, bilkonst, kläder och prylar som hör till. Det finns ofta till och med klassiska bilar att köpa. Du kan också lägga till på biljetten så du får gå in i depåerna och kan i princip klappa på racerbilarna.

Sedan kan man naturligtvis köpa biljett till läktarna så man ser bra på själva racingen. Alla är glada och ljudet från banan är fantastiskt. Eller i depåerna strax innan race när du kan höra bilar som värmer upp motorerna och varvar. Häftigt. Ett gammalt uttryck för det är "Ripping Canvas", det beskriver ljudet som bildas när man river isär canvastyg som låter som man varvar upp en racingmotor.

Den som vill besöka Goodwood bör vara ute i god tid med köp av biljetter, de brukar ta slut långt i förväg trots att en helbiljett med läktarplats går lös på 495 pund. Billigaste biljetterna kostar 75 pund och avser endast inträde på fredagen. För att hitta boende i närheten ska man vara ute minst lika tidigt.

Vägarna till och från Goodwood är väl utmärkta och ofta enkelriktade för bättre flöden. Parkeringarna är enorma. Moderna bilar står naturligtvis längst bort från entrén. Närmare står finbilarna. Har du tid är det ett tips att vandra runt på den parkeringen och titta på väldigt många fina bilar. Man kan anslå en timme eller två till bara det.

Är vädret fuktigt får man räkna med att det kan vara ganska lerigt på gångvägarna till entrén så var beredd med plastpåsar till dina finskor. Om du tar med gummistövlar är det viktigt att de ser gamla ut.



OBS!: Goodwood Revival 12-14 september. Brukar sändas "live" i YouTube i tre dagar.



11. Honda S500

Publicerad Den 25 mar 2021

Av Tijo Tenson

En detaljerad tillbakablick på Hondas första personbil



Honda har etablerat sig som en väl avrundad biltillverkare i USA. **Denna pålitliga japanska biltillverkare** har genom historien varit känd för att tillverka några av **de roligaste bilarna i världen**. Det handlade aldrig om direkta prestationer och siffror för dessa snubbar, utan om känslan. Tja, och detta började redan på 1960-talet med en djärv ny bil - Honda S500, som kickstartade Hondas personbilsverksamhet.

När Soichiro Honda såg Nissan bli känd när och fjärran med sin Fairlady bestämde han sig för att göra något åt saken. Tekniskt sett var den första "bilen" en **Honda T360 Kei-klass pickup**. Men det var med S500 som Honda tog sig in i personbilssegmentet.

Men Honda S500 tog världen med häpnad med sin löjligt lilla formfaktor och vansinniga körfiness. Honda och hans team använde 15 års erfarenhet av motorcykelvärlden för att skapa något unikt på 4 hjul. Och jösses, den gjorde ett bestående intryck och blev roten till det bilimperium som Honda har skapat idag.

Den första personbilen från Honda var den "mikroskopiska" S500 - en bil som var ansvarig för Hondas högvarviga berömmelse.



Honda skyndade sig att skapa sin första personbil - S500

Under 1950-talet utfärdade det japanska ministeriet för internationell handel och industri en vädjan om att hjälpa till att stimulera ekonomin. De ville att alla stora japanska biltillverkare skulle utveckla en 4-sitsig personbil. Honda var mycket intresserade och grundade ett internt team med bara 50 medlemmar för att göra detsamma. Allt gick smidigt, med den slutliga prototypen - TAS260 redo för de sista teststegen före produktion.

Men 1962 var Soichiro Honda tvungen att kämpa mot ett annat hinder. Den japanska regeringen antog en lag som bara skulle tillåta högst 3 biltillverkare att bygga bilar. Så Mr. Honda var tvungen att skynda sig igenom saker och ting och lägga ett bud på att bli en av de 3. Men den lagen kom inte till, men hjälpte säkert världen att få den fantastiska Honda S500 mycket tidigare; år 1962.

531 cc. Inline-4-motor med en Redline på 9 500 rpm - det är F1-bilterritorium för tiden

Deras "motorcykel"-formler syns tydligt med Honda S500:s motor. När konkurrenterna fortfarande klamrade sig fast vid gjutjärnshöljen till motorn blev Honda revolutionerande och tillverkade en aluminiummotor. Motorn på 521 cc var en DOHC-enhet med halvfäriska förbränningskammare och vevaxlar med rullager.

Alla dessa komplexiteter hjälpte den att varva ut sitt hjärta och hade en röd linje på 9 500 varv per minut. Den gav 44 hk och kom med antingen en 4- eller 5-växlad synkroniserad växellåda. Motorn toppades med en dubbel överliggande kamaxel ansluten till 4 Keihin-förgasare som användes i motorcyklar och marinmotorer på den tiden. Det var en **vansinnigt lätt bil** på bara 1 500 lbs.



Den revolutionerande Hondan med en aldrig tidigare skådad fjädringsuppsättning

Det fanns många revolutionerande bitar i denna lilla Honda, men inget så imponerande som dess fjädringssystem. Framhjulsupphängningen var standard med övre och nedre A-armar och hade torsionsstavar som fjädrar (sågs bara på Chryslers på den tiden). Den imponerande biten satt baktill, eftersom Honda lyckades göra en oberoende bakställning med hjälp av konventionella delar.

En solid differential var monterad framför hjulen med svängarmar som drogs till vardera änden av axeln, precis som på en motorcykel. Hjulet var monterat på svingarmen och kraften överfördes genom en kedja i förseglade gjutna aluminiumhöljen, som hade coilovers. Detta var en genial metod för att uppnå självständighet i de bakre leden.

Interiören i Honda S500 var liten men rymlig!

Honda S500 hade en förvånansvärt stor kabin, bekväm för 2 vuxna människor. Ingen hade förväntat sig det av en bil som skulle ha varit mindre än [en Mazda MX-5 Miata](#), i dagens tider. S500 erbjöds endast i RHD eftersom Honda inte hade några planer på att göra den global (ännu!). Allt handlade om funktion i kabinen. Inga tjusiga prylar, och bara grunderna.

Träratten gav en elegant touch till denna sportiga coupé och hade ett ganska grovt utseende runt om. En mycket lustig anledning till att kabinen var täckt av röd klädsel var Mr. Hondas revolt mot den japanska regeringens order om att reservera färgerna rött och vitt för polis och andra räddningstjänster. Men han kämpade sig ur det och visade upp S500 i vit exteriör och röd interiör på Tokyo Motor Show 1962.





Honda S500 anslöt sig till sportbilspaletten med sådana som MG Midget och Triumph Spitfire
 Bilen var liten men hade stora likheter med brittiska MG och Triumph. Det fanns ingen direkt designlikhet med britterna, men den kompakta 2-dörrars, mjuka roadsterlayouten var ganska vanlig i de europeiska länderna på den tiden. Det fanns ingen unik funktion på utsidan, bara att den såg söt ut!

Sedan kom S600 och S800: Samma kaross men med mer kraft och hardtop

S500 efterträddes av Honda S600 som hade en större motor på 606 cc med 57 hk och en toppfart på 90 mph. Och Honda introducerade också 2 000 hardtop fastback-modeller med lanseringen av S600 1964.

Honda njöt av erkännandet och bestämde sig för att skruva upp saker och ting ytterligare. S600 efterträddes av Honda S800 som var den mest kraftfulla versionen av S-serien. Den hade en ny 791 cc motor som pumpade ut 70 hk och hade en rödlinje på 10 000 rpm!

Sedan dess var det efter 30 år som Honda S-serien fick en passande efterträdare till Honda S2000. Men strax därefter domnade de bort och vi tror att **det nu är den perfekta tiden för en S2000-efterträdare** att föra S500:s arv vidare.





12. Opel 14/38 PS Dubbel-Phaeton 1918



Som en av Tysklands äldsta biltillverkare känner de flesta entusiaster till Opel för dess långvariga samarbete med General Motors. Företaget blev ett dotterbolag till GM på 1920-talet, men dess rötter går tillbaka till slutet av 1800-talet, först med symaskiner och senare expanderade till cykelproduktion. De byggde sin första bil 1899 och gick så småningom in i ett partnerskap med Automobiles Darracq för att tillverka bilar på licens, som kombinerade Darracqs chassi och motorer med Opel-byggda karosser. År 1907 producerade Opel sin första kompletta egen design, som visade sig bli en populär säljare och beseglade företagets framtid inom bilbranschen.

Opelfabrikerna drabbades av stora skador under första världskriget och franska styrkor ockuperade fabriken i slutet av konflikten. Materialbrist gjorde det svårt att återuppta produktionen, men civila fordon sipprade långsamt ut, och 1919 hade Opel sex modeller som sträckte sig från en 1,5-liters fyrcylindrig till en gigantisk sexcylindrig tourer med en cylindervolym på 7,8 liter. I mitten stod 14/38 hk som började tillverkas 1913. Denna lyxiga och sportiga bil hade en 3 hästkrafter, 3 450 cc rak fyra med ett block i aluminiumlegering och gjutjärnshuvud, fyrväxlad manuell växellåda med konkoppling och en axeldriven bakaxel för smidig och raffinerad drift.

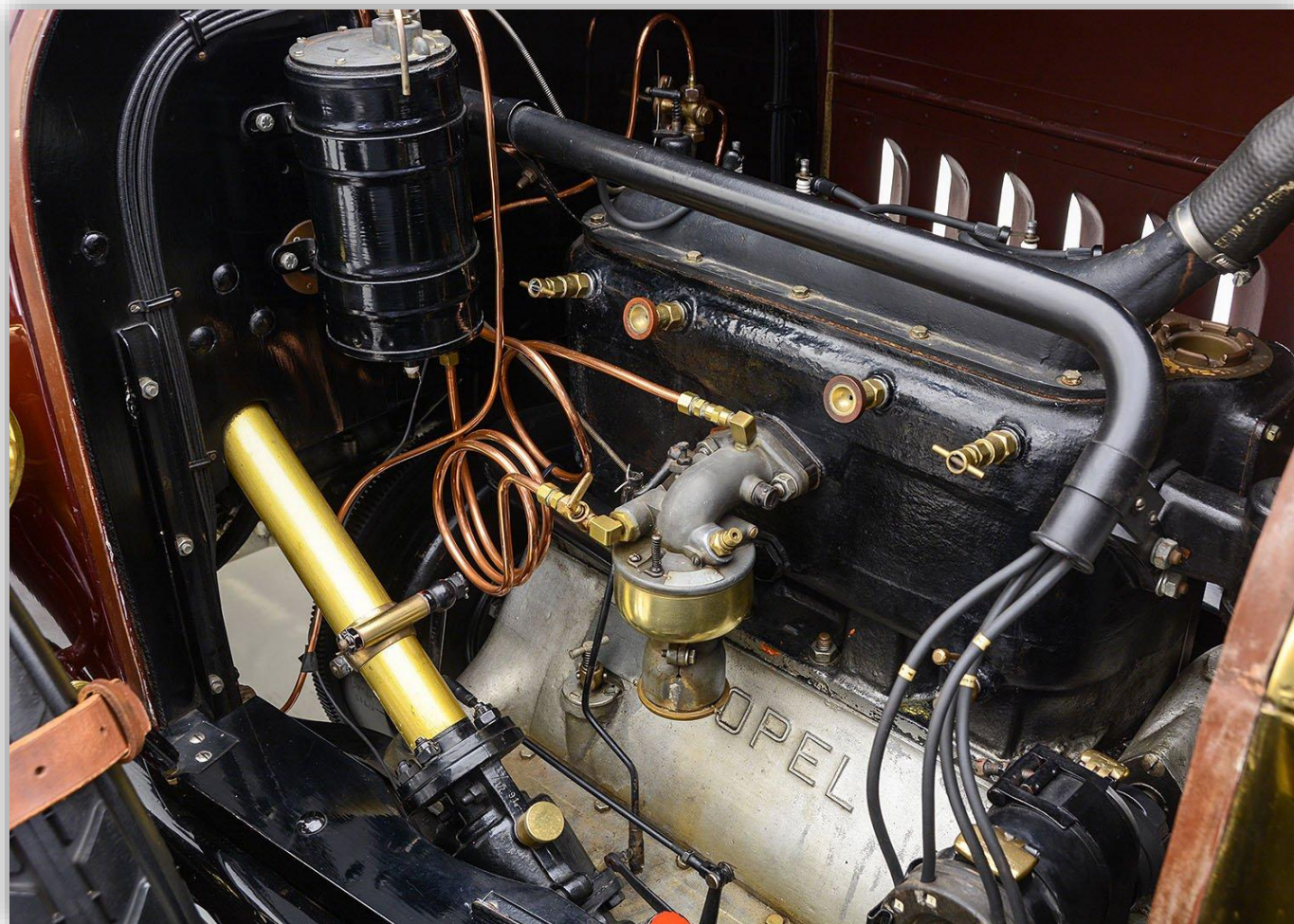
Av de olika karosser som fanns tillgängliga var den så kallade Double Phaeton lätt den mest attraktiva och distinkta och var ganska avancerad med tyska karosseristandarder på den tiden. Med sin spegelvända bakdel och en stor sufflett som satt i jämnhöjd med karosslinjen såg den mer italiensk än teutonisk ut. De totala produktionssiffrorna är okända, men det finns mycket få kända överlevande av denna fascinerande och lyxiga tyska touringbil från mässingseran.



Här visas troligen den enda Opel 14/38 PS på amerikanska stränder och är ett av bara en handfull kända exemplar i världen. Denna vackra bil har den mycket attraktiva original Double Phaeton-karosseriet och är föremål för en högkvalitativ restaurering till concours-standard. Enligt den tidigare ägaren är detta en av de enda, om inte *den* enda Opel typ 14/38 som levererades till en civil 1918. Den hittade tidigt till Sverige, kanske som ny, och stannade där under större delen av sitt liv. Opeln användes på vägarna fram till 1939 då andra världskrigets utbrott tvingade den att dra sig tillbaka från tjänsten. 1998 upptäckte Eric Löfberg den stora Opeln i norra Sverige, lågmält undandömd där ägarna lämnade den sex decennier tidigare. Efter att ha återfått den från sin viloplats sålde Löfberg Opeln till Ernst-August Bremer, en tysk entusiast som, när han insåg bilens betydelse, beställde en fullständig restaurering till originalspecifikationen.

Bilder från projektet visar att bilen överlevde sin långa slummer anmärkningsvärt komplett och intakt, vilket gör jobbet med att bevara dess ursprungliga detaljer så mycket enklare. År 2003 sålde Fredrika Bremer den nyrenoverade Opeln till den senaste ägaren. Den nya amerikanska ägaren var en god vän till Bremer och innehavare av en omfattande samling av historiskt betydelsefulla tyska fordon. Den nya ägaren beställde ytterligare sorterings- och restaureringsarbete för att förbereda bilen för concours och touring. Han och hans fru visade den i många evenemang, bland annat Pebble Beach Concours d'Elegance 2004. Längs vägen höll de den mäktiga Opeln i starkt kör- och körskick och njöt av den regelbundet.

Presenterad i sina ursprungliga färger av vinrött med svarta vingar och chassi är 14/38 en slående och imponerande maskin. Från den stora **spitzkuehler** (V-formad kylare) till de dubbla enkelsidiga reservdelarna och den vinklade bakdelen utstrålar denna underbara Opel en fantastisk närvaro.



Under den två år långa restaureringen använde Bremer och hans team traditionella tekniker och material för att säkerställa noggrannhet, och de gick så långt som att spåra upp en av de sista kvarvarande hantverkarna som kunde applicera den speciella lackfinishen för hand. Lackkvaliteten förblir utmärkt, och under åren sedan restaureringen har den fått en tilltalande karaktär som passar vanlig njutning.

Interiören är lika väl presenterad, med svart läder i tidstypisk stil med massor av mäsingsdetaljer. Framsätena är i hinkform, medan ett par fällbara operasäten kompletterar det rymliga baksätet. Runt om är lädret i utmärkt skick och visar en lätt karaktär från användning och njutning. Något som är ovanligt för en stor touringbil från den här eran är att suffletten fälls in i en brunn bakom sätena, som avslutas med ett svart bagagerumsskydd för ett distinkt elegant utseende.

De entusiastiska tidigare ägarna sparade inte på krutet för att se till att Opeln förblev i toppskick, och en generös hög med kvitton dokumenterar dess underhåll. De senaste arbetena inkluderade en ombyggd förgasare och en fullständig översyn av bakaxeln, inklusive en ny växelsats. För att få en tillförlitlig drift har konatorerna uppdaterat konkopplingen med modernt friktionsmaterial i stället för det ursprungliga lädret. I övrigt är motorn och drivlinan i rätt originalspecifikation och behagligt detaljerade för en autentisk presentation.

Med sin kraftfulla fyrcylindriga motor och rymliga utrymmen är denna Opel 14/38 ett utmärkt val för touring, medan dess sällsynthet och skarpa presentation skulle göra den till en publik tilltalande deltagare i regionala concours och klubb sammankomster. Entusiaster från mässingseran och tyska bilsamlare kommer säkert att tycka att denna attraktiva och sällsynta Opel är en mycket förtjusande motor.

