



Kissel Modell 30 Semi-Racer

1. Test Renault 5 E-Tech Electric
2. Citroën C5 Aircross nu även som laddhybrid och elbil
3. Foxconn ska lansera elbilar i USA i år
4. MG breddar med ny serie för smalare målgrupp
5. Volkswagen ska lansera elbilar med räckviddsförlängare
6. Subaru ger cyklister unik krockkudde
7. Toyotas chef dissar elbilar
8. Superbilmärkets vd tvingas bort
9. Polestar bakar in batteriet
10. Del 3 från bilsalongen i Shanghai
11. Miljardförlust för krisande busstillverkare
12. BMW avslöjar ny touring-dröm
13. Volvos lyxiga toppmodeller genom tiderna
14. Sunbeam Tiger
15. Kissel Modell 30 Semi-Racer
16. BMW R25/2



1. Test: Renault 5 E-Tech Electric är den klart bästa elektriska minibilen

Text och Foto: Morten Bek

Renault är i toppform. Det senaste tillskottet till deras elbilsfamilj är retroinspirerade Renault 5 E-Tech med en räckvidd på upp till 410 kilometer. Den är cool – och den är den bästa bilen i klassen.



Citroën ë-C3 är rymlig och bekväm – men där tar också superlativen om den lilla elbilen slut. **Mini Cooper E/SE** är rolig att köra – men komforten lämnar en del att önska. **Peugeot E-208** är billig – men så gammal att fransmännen borde ha skrotat den. Opel Corsa Electric – se **Peugeot E-208**. Hyundai Inster är kul – men väldigt udda och blir snabbt för dyr.

Jag har just räknat upp merparten av alla eldrivna minibilar man kan köpa nya. Det är en brokig skara – inte för att de är många, utan för att de är väldigt olika. Tyvärr är deras största gemensamma nämnare att de antingen inte är tillräckligt bra, eller för dyra. Det har saknats en riktigt cool, riktigt välkörande, riktigt bra elektrisk minibilsmodell som inte spräcker budgeten. Men den saknas inte längre! Renault har nämligen byggt den, och den heter **Renault 5 E-Tech Electric**.

Ingen i klassen kan mäta sig med Renaults nya elbil – ingen är faktiskt ens i närheten. Renault är i toppform när det gäller elbilar – och en titt på vad som kommer i Renault 4 E-Tech och Renault Twingo E-Tech får mig att tro att det bara blir bättre. Men här ska det handla om den nya **5 E-Tech Electric**. Den retroinspirerade lilla elbilen är med sina 392 centimeter i längd mycket kompakt, men har ändå plats för upp till tre vuxna tack vare fenomenal design.



Retro på rätt sätt

Design handlar om tycke och smak. Jag kan inte låta bli att titta på **5 E-Tech** (i testbilen målad i Gul Pop med svart tak) och tänka att Renaults designers är en samling smarta personer. Den lilla hatchbacken med dolda dörrhandtag bak och laddstatusvisning med en lysande femma i fronten är kraftigt inspirerad av originalet från 1971, men den känns aldrig påtvingad eller konstlad.

Den ser i alla fall inte så praktisk/tråkig/förnuftig ut som *ë-C3*, och den får en inte att tänka på en lekstuga med konstiga fönster – vilket är mitt sätt att säga att Inster är lite *för* unik. Till skillnad från de två bilarna är **5 E-Tech** en regelrätt hatchback. Inga crossover-försök här. Det kommer däremot i form av **Renault 4 E-Tech** om några månader – en bil som blir högre, lite längre, mer praktisk – och, gissar jag, något dyrare. Men även framtiden för lilla **5 E-Tech** ser så ljus ut att man behöver solglasögon. Från 349 900 kronor med 312 kilometers räckvidd, 120 hästkrafter – och nyckellöst system, värmepump, automatisk klimatanläggning, sätesvärme och infotainment med 10” pekskärm.

Bästa valet: Techno

För 349 900 kr, är jag övertygad om att basversionen Evolution är värd varenda krona. Men man vill ju gärna ha aluminiumfälgar – och backkamera, trådlös mobilladdning och Google Maps integrerat skulle verkligen fullända paketet. Därför rekommenderar jag alla som gillar utrustning att välja Techno (150 hk). Den har allt detta och mycket mer. Även lite dekor i form av en lysande femma vid framdörrarna, värme i ratten, stämningsbelysning, elektriskt justerbart svankstöd, för att nämna en del.

Techno kostar 50 000 kr mer än Evolution, alltså minst 399 900 kr. Iconic five är den lyxigaste varianten och kostar 10 000 kr mer än Techno. Den riktar sig till färgglada kunder som vill ha gul inredning och bakgrundsbelyst Renault 5-logga framför passagerarsätet. Techno kommer i grått eller denimblått, medan Evolution håller sig till endast grått.



Bästa körupplevelsen i en minielbil

Så hur är det med räckvidden? 312 eller 410 kilometer. 50 000 kr skillnad – och 30 hästkrafter. Batteriet på 52 kWh väger bara 57 kg mer än det på 40 kWh, och eftersom **5 E-Tech** bara väger 1 412 kg i grundversionen, finns det ingen anledning att oroa sig för att 120 hk inte skulle räcka. Med 150 hk till en elbil som väger 1 469 kg ligger **5 e-Tech** bra till jämfört med lite klumpiga **Mini Cooper E**, som har 184 hk till över 1 600 kg.

Elmotorn är tyst, utan vinande ljud som hörs i många andra elbilar, och accelerationen är pigg och perfekt för både stadskörning och omkörningar i 110 km/h. Men det som verkligen får **5 E-Tech** att sticka ut – bortsett från designen – är dess köregenskaper. Renaults ingenjörer har åstadkommit något som andra bilmärken borde sträva efter. Vaghållningen är exceptionellt balanserad – något väldigt ovanligt i klassen små elbilar.

Styrningen är naturlig, direkt och informativ, och chassit både tar emot och levererar: det tar kurvor med lugn och neutralitet, och ger en fjädringskomfort som är lätt fast, men alltid mycket behaglig. Den är lika rolig som en MINI, men utan den stötiga fjädringen som man måste älska om man äger en MINI. **5 E-Tech** känns som en större och tyngre elbil på motorvägen. Det enda jag har att anmärka på i 110–130 km/h är vindbruset. Det är inte högt – men det avslöjar att det här är en liten och inte särskilt dyr elbil.

Intressant interiör

Renault har inte bara fokuserat på teknik och exteriör. Även interiören är smart, snygg och genomtänkt. Som nämnt tidigare finns plats för tre vuxna: en förare, en passagerare, och en vuxen bakom passageraren. Bagageutrymmet är också rimligt med 326 liter – fullt godkänt för bilens storlek – och ett litet, trångt fack under golvet där man kan trycka in en laddkabel.

Fler än tre vuxna är inte att rekommendera om man ska köra långt, eftersom en genomsnittlig förare behöver skjuta sätet långt bakåt. Men väl där sitter man bekvämt, med elektriskt svankstöd. Sitsarna känns igen från gamla R5:or, men den mjuka vadderingen är lyckligtvis borta – och stolen funkade fint även för längre resor.

Ingen minimalisk instrumentpanel som i ë-C3, och inget föråldrat infotainmentsystem (som i både ë-C3, Corsa Electric och E-208). Här får man en stor, färgstark digital display med flera designval – och ett snabbt, lättanvänt infotainmentsystem. Att Google Maps är inbyggt är kanske inte en nödvändighet med Apple CarPlay – men är en bonus i nödfall.



Små förbättringar

Knappar. Riktiga knappar. För klimatanläggningen, körlägena, rattfunktionerna. Det får man inte ens i en dyr Audi – men det får man i en billig Renault. Materialkvaliteten är nästan lika bra, vilket säger något om både Audi och Renault. Sättes- och rattvärmens styrs via infotainmentskärmens nederkant, men eftersom klimafunktionerna ligger separat gör det inte så mycket. Renault har dock valt bort en P-knapp på den stora växelväljaren bakom ratten. Det är ett misstag – det vore enklare och säkrare med en tydlig P-knapp än att behöva välja N (Neutral) och sen aktivera den elektroniska handbromsen. Man kan slå på Auto Hold, trycka på bromsen och sedan stänga av bilen med POWER-knappen – men en riktig parkeringsfunktion hade känts tryggare.

Med **5 E-Tech Electric** visar Renault konkurrenterna vad en elektrisk minibilsmodell kan vara – även utan att kosta en förmögenhet. Den är cool, smart, charmig, bekväm och rolig att köra. Kort sagt: en riktigt vuxen elbil i miniformat.



Renault 5 E-Tech Electric Iconic five

- **Motor:** Elmotor (fram)
- **Effekt:** 150 hk / 245 Nm
- **0–100 km/h:** 8 sekunder
- **Toppfart:** 150 km/h
- **Förbrukning:** 14,9 kWh/100 km
- **Räckvidd:** 405 kilometer
- **Batterikapacitet:** 52 kWh
- **Laddkapacitet:** 100 kW
- **Mått (L/B/H):** 392 / 177 / 150 cm
- **Tjänstevikt:** 1 469 kilo
- **Max släpvagnsvikt:** 500 kilo
- **Bagageutrymme:** 326–1 106 liter

Pris: 409 900 kronor (5 E-Tech från 349 900 kr)

Privatleasing: 3 890 kr (5 E-Tech från 3 290 kr)

Utforska Renault 5 E-Tech Electric [Se mer](#)



Morten Bek

2. Premiär för Citroën C5 Aircross: Nu även som laddhybrid och elbil

Publicerad 2025-04-29 10:15 (uppdaterad 2025-04-29 10:28) Text Erik Söderholm

När Citroën gör om suv-modellen C5 Aircross växer den rejält och ska bli betydligt bekvämare. Den kommer både med bensinmotor, som laddhybrid och som elbil med två olika batteripaket.



Citroëns mellanklassmodell C5 har gått i graven och ersatts av **suven C5 Aircross**. På tisdagen presenterades en ny upplaga av modellen.

Den nya generationen kommer med antingen bensinmotor, hybriddrift eller som elbil. Tekniken under skalet delas med koncernsyskonet **Opel Grandland**.

Citroën fokuserar på "välmående" och komfort med nya C5 Aircross. Den gashydrauliska fjädringen är borta men i stället finns en enklare variant som också ska ge bra rullkomfort.

Utöver det har modellen mjuka fåtöljer med justerbara sidostöd som anpassar sig efter kroppsformen och som kan justeras på tio sätt. I baksätet kan ryggstödet lutas elva grader för en skönare sittställning.

Instegsmodellen är en mildhybrid med en 1,2-liters trecylindrig bensinmotor med turbo och ett 48-voltssystem. En sexstegad dubbelkopplingslåda är standard.

Utöver det kommer Citroën C5 Aircross också som laddhybrid med en 1,6-liters bensinmotor med turbo och ett 21 kWh-batteri som ger en elräckvidd på omkring 8,6 mil, samt som elbil kallad e-C5 Aircross.

Elbilen lanseras med två olika batteripaket: 73 eller 97 kWh. Bilen klarar snabbladdning på upp till 160 kW och räckvidden hamnar på mellan 52 och 68 mil beroende på batteri. Ombordladdaren är på 11 kW och bilen kan även dela med sig av strömmen till andra prylar (så kallad V2L-teknik).

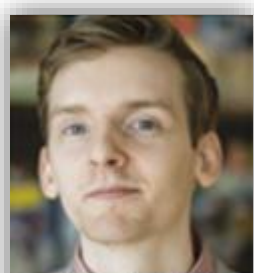
Den svenska lanseringen sker till sommaren. Priserna är inte klara.



Nya Citroën C5 Aircross är över 15 centimeter längre än föregångaren. Den är 4,65 meter lång – marginellt längre än konkurrenten Toyota RAV4.



Interiören bjuder på en stor, stående pekskärm och en liten instrumentskärm framför raten. Vissa funktioner kan styras med snabbknappar nedanför pekskärmen.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Citroën återuppstår i Ryssland: "Vi har tappat kontrollen"



Citroëns klassiska folkbil kan göra comeback



Citroën slopar småbilarna



3. Foxconn ska lansera elbilar i USA i år

Posted by Kristofer Rask

maj 1, 2025

Kan satsa på lokal tillverkning



Foxconn är kanske idag känt för att vara det företag som tillverkar mobiltelefonen iPhone. Men det taiwanesiska elektronikföretaget har även många andra strängar på sin lyra. Bland annat är man involverad i fordonsindustrin.

Företaget har bland annat börja tillverka egna elbilar – som säljs under en rad olika varumärken främst i Asien. Nu ska man slå sig in på den amerikanska fordonsmarknaden och dessutom göra det på ett sätt så att man duckar landets höga tullar.

För ett tag sedan köpte Foxconn upp konkursboet från Lordstown Motors i USA, ett företag som ville tillverka eldrivna pickuper och **hyllades av Donald Trump** under hans första mandatperiod som president.

I konkursboet ingick en fabrik i staden Lordstown, Ohio. Foxconn var förövrigt en partner till Lordstown Motors vars VD efter konkursen anklagade Foxconn för att **medvetet lett Lordstown till konkurs**.

Den fabriken kan nu spela en viktig nyckelroll i Foxconns satsningar på elbilar för den amerikanska marknaden. Foxconn har nu meddelat att man ska lansera sin mellanstora SUV Model C i USA. De första bilarna kommer man att börja leverera innan slutet på detta året, och i ett första steg innebär det att man kommer att skeppa bilen från Asien till USA.

Men om det visar sig att handelstullarna förhindrar det har man en plan B i form av sin fabrik i Lordstown, enligt Foxconns strategichef Jun Seki, uppger **Automotive News**.



Model C.

Eftersom att Foxconn är en kontraktstillverkare så kommer man inte att lansera bilen under sitt eget varumärke. Istället kommer man också att använda sig av en partner i USA. Seki avböjde dock att namnge denna i "enlighet med Foxconns sedvana om sekretess som kontraktstillverkare".

Rykten pekar däremot på att det kan handla om någon av de japanska tillverkarna som Nissan, Honda eller Mitsubishi – eller en kombination av alla tre.

Taiwans handelsfrämjanderåd Taiwan External Trade Development Council hyllar satsningen:

– Taiwan missade möjligheten att bli en biltillverkarnation när det gäller förbränningsmotorer. Men när det gäller elbilar tror jag att vi har en chans eftersom vi har Foxconn. De tillverkar mycket bra elbilar lokalt och letar efter samarbetspartners, säger James C.F. Huang, ordförande för rådet.



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.](#)

4. CyberX – MG breddar med ny serie för smalare målgrupp

Carl Undéhn 25 apr 2025



MG visade nyligen en teaserbild på den kommande elsuven CyberX. Redan där stod det klart att det handlar om en kantig sak och nu har bilen visats i sin helhet, även om det ännu handlar om ett koncept. Och med den står det klart att MG lanserar namnet Cyber som en egen serie av bilar som ska sticka ut mer och rikta sig till en smalare målgrupp än märkets övriga modeller. Den första modellen i serien är den redan lanserade roadstern Cyberster och med Cyber-serien vill MG locka yngre kunder. I fallet med CyberX förmodligen då de som gärna vill ha en lite mer robust sak.

För CyberX ser i alla fall designmässigt ut som en terrängbil med hög markfrigång. Hur off road-egenskaper är i övrigt är svårt att säga då det inte finns några tekniska detaljer kring konceptet vad gäller drivlina, batteri eller räckvidd. Enligt obekräftade uppgifter kommer CyberX bli först ut med MG:s nya elbilsplattform kallad E3 och då bland annat använda cell to body-teknik, där battericellerna monteras direkt i bilens underrede. Storleken får vi i alla fall veta och CyberX mäter 4,3 meter på längden vilket gör den till en kompaktsuv i samma storlek som till exempel Kia EV3. Också det en bil med kantiga former, men CyberX tar det hela både ett och flera steg längre.

Bakom designen står för övrigt Jozef Kaban, som tidigare varit design chef hos både Bentley och Volkswagen där han bland annat tog fram det senare ratade konceptet ID. Life som ersattes med ID.2all av nuvarande designchefen Andreas Mindt (läs vår intervju med honom här om kommande ID.1). Och visst finns det vissa likheter i de boxiga formerna hos både CyberX och ID. Life.

När serieversionen av CyberX kommer har ännu inte meddelats.



Konceptet ID. Life togs fram av Jozef Kaban, som även ligger bakom designen hos CyberX.



5. Volkswagen ska lansera elbilar med räckviddsförlängare

Publicerad 2025-04-29 7:10 Text Erik Söderholm

Snart kan det flytta in bensindrivna modeller i Volkswagens eldrivna ID-familj. ”Om du har en räckviddsförlängare kör du fortfarande en elbil”, tycker VW-chefen.



Volkswagen utvecklar flera nya bilar med hybridteknik. Tidigare i år kom nyheten att ett **fullhybridsystem** i stil med Toyotas är under utveckling.

Men Volkswagen tänker gå längre än så. VW-koncernen satsar på elbilar med så kallad räckviddsförlängare i form av en bensinmotor i både USA och Kina – och snart är samma lösning på väg till europeiska kunder.

På bilsalongen i Shanghai visade Volkswagen nyligen upp konceptbilen ID.Era, som är en elbil i Volkswagens ”ID-familj”. Men till skillnad från övriga modeller i ID-utbudet har ID.Era en bensindriven ”generator”.

Bilen kan köras ungefär 30 mil på el (enligt den kinesiska körcykeln), och därefter ytterligare 70 mil med hjälp av bensinmotorn.

Till skillnad från övriga modeller i ID-utbudet har ID.Era en bensindriven ”generator”

Exakt vilka VW-modeller som ska lanseras med räckviddsförlängare är oklart, men enligt uppgifter till Automobilwoche är utvecklingen redan igång och lösningen kan även bli aktuell för dagens elbilsmodeller, som ID.4 och ID.7.

VW-chefen Oliver Blume vill att elbilar med räckviddsförlängare ska undantas från EU:s förbud mot nya bilar med förbränningsmotorer som träder i kraft 2035.

– Om du har en räckviddsförlängare kör du fortfarande en elbil, men den långa räckvidden kan sänka barriären för att byta till en elbil, sa han.



Mercedes har tidigare lagt ned sin satsning på elbilar med räckviddsförlängare. Enligt uppgifter tog märket fram en prototyp av elbilen EQS med en tvåcylindrig turbomotor.



BMW var tidigt ute med räckviddsförlängare, här i elbilen i3.

Förbränningsmotor som "backup"

- En bil med räckviddsförlängare är i grunden eldriven, men när batteriet är slut kan det laddas upp av en förbränningsmotor.
- Eftersom förbränningsmotorn inte behöver driva hjulen kan den bli effektivare, eftersom den oftare kan jobba på optimalt varvtal.
- Biltillverkarna lockas av att elbilar med räckviddsförlängare kräver ett mindre batteri än vanliga elbilar, vilket sänker kostnaderna.
- Tekniken finns även hos Mazda och fanns tidigare i exempelvis Opel Ampera. Även Hyundai utvecklar nya bilar med räckviddsförlängare.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Mercedes elbil hade kunnat få tvåcylindrig bensinmotor



Volkswagen utmanar Toyota – börjar med fullhybrider

6. Subaru ger cyklister unik krockkudde

Uppdaterad: 23 apr. 2025

Publicerad: 23 apr. 2025

Forester får unik krockkudde för cyklister. Banbrytande säkerhetslösning presenteras nu. Mer skydd för oskyddade trafikanter.



Subaru vill skydda cyklisterna med en speciell krockkudde.

I en sensationell utveckling inom bilsäkerhet presenterar Subaru stolt sin senaste innovation i nya Forester: världens första krockkudde som är specifikt designad för att skydda cyklister vid en eventuell olycka, skriver [Carscoops](#).

Denna banbrytande teknik bygger vidare på företagets tidigare arbete med krockkuddar för fotgängare och markerar ett stort steg framåt för att skapa tryggare vägar för alla.

Från fotgängarskydd till cyklistfokus

Subarus tidigare system, som lanserades 2016 i flera av deras modeller på den japanska marknaden, var inriktat på att minska skadorna på fotgängare genom att skapa en mjukare landningsyta på motorhuven. Men eftersom cyklister sitter högre upp, gav detta system inte ett optimalt skydd i alla situationer.

För att möta denna utmaning har Subaru nu utvecklat en krockkudde som sträcker sig högre upp längs A-stolparna. Denna strategiska placering ger ett mer omfattande skydd för cyklisters huvud vid en sidokollision med bilens front, där A-stolpen är en av bilens mest robusta delar. Den nya designen är skapad för att effektivt absorbera kraften vid en eventuell träff.



Så här ser krock-kuddden ut när den aktiverats.

En världsunik lösning för ökad trygghet

Denna nydesignade krockkudde är större än tidigare versioner och har en förbättrad infästning mellan de övre och nedre panelerna. Detta säkerställer att den fungerar väl i situationer som involverar både fotgängare och cyklister. Subaru understryker att detta är den första krockkudden i världen som är specifikt utvecklad med cyklisters säkerhet som främsta mål.

Även om det finns andra initiativ för att öka säkerheten för cyklister, som exempelvis bärbara krockkuddevästar, sticker Subarus integrerade lösning i fordonet ut. Dessa bärbara alternativ har ännu inte fått ett brett genomslag, delvis på grund av kostnad och praktiska aspekter. Därför ses Subarus engagemang i att skydda oskyddade trafikanter som ett mycket positivt steg framåt av många experter inom trafiksäkerhet.

I nuläget är denna unika cykelkrockkudde endast bekräftad för den japanska marknaden och den nyligen introducerade Forester-modellen. Det återstår att se om denna potentiellt livräddande teknologi kommer att implementeras på andra marknader, inklusive Nordamerika. Förhoppningen är dock att Subarus innovation ska inspirera till en bredare användning av liknande säkerhetslösningar i framtidens bilar, vilket i slutändan kan leda till en betydligt säkrare trafikmiljö för alla oss som rör oss på vägarna.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

7. Galna idén: Polestar bakar in batteriet

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 29 apr. 2025 Publicerad: 29 apr. 2025

Polestar tar ett radikalt steg. Deras nya batteriteknik kan förändra allt i elbilsindustrin. Läs om den smarta lösningen.



Polestars nya patentansökan lovar en cool framtid.

Företagets senaste **patentansökan** avslöjar en helt ny metod för att konstruera elbilar där batteriet inte bara är en energikälla utan också en fundamental del av fordonets struktur.

Denna banbrytande design, där batteriet integreras direkt i chassit, lovar inte bara en lättare och starkare bil utan också en betydligt längre räckvidd.

Medan konkurrenter som Tesla har börjat använda strukturella batteripack för att förbättra styvheten och minska vikten, tar Polestar konceptet till en helt ny nivå genom att inkorporera batteriet som en kärnkomponent i själva ramen. Denna fullständiga integration kan mycket väl omdefiniera hur framtidens elbilar kommer att se ut och tillverkas.

Från separat enhet till integrerad kraftkälla

Traditionellt har bilbatterier varit separata enheter som monteras i fordonet. De senaste åren har dock en trend mot så kallade strukturella batteripack vuxit fram. Dessa batterier har robusta höljen och bultas fast i bilen, vilket gör dem till en del av den bärande konstruktionen och bidrar till ökad styvhet. Detta sparar även vikt eftersom batteriet inte bara är en energireservoar utan också en strukturell komponent.

Kinesiska Nio sticker ut med sin lösning med utbytbara batteripack, vilket ger en snabb "tankning", men de flesta biltillverkare satsar nu på den integrerade metoden.

Polestar tar nu detta steg fullt ut. I stället för att bara bulta eller svetsa fast ett batteripack, integreras det direkt i fordonets ram och chassi. Batterihöljet byggs in i rambalkarna och skapar en sömlös anslutning till karossens främre och bakre delar. Resultatet är en extremt styv och sluten struktur som är designad för maximal vridstyvhet.

Till och med kylsystemet för batteriet är smart integrerat i detta utrymme, vilket tydligt visar Polestars engagemang för en holistisk och optimerad design. Denna genomtänkta integration minimerar onödig vikt och skapar en stabilare grund för hela fordonet.

Fördelarna som förändrar spelet

Att bygga in batteriet direkt i bilens struktur ger en rad betydande fördelar som kan revolutionera elbilsindustrin:

- **Radikalt minskad vikt:** Genom att batteriet blir en bärande del elimineras behovet av ytterligare strukturella element. Detta leder till en lättare bil, vilket i sin tur förbättrar energieffektiviteten och därmed räckvidden. En lägre vikt bidrar också till bättre acceleration och smidigare köregenskaper.
- **Markant ökad styrka och vridstyvhet:** Integrationen av batteriet i ramen skapar en betydligt styvare kaross. Detta förbättrar inte bara köregenskaperna och stabiliteten utan också säkerheten vid en eventuell olycka. En högre vridstyvhet ger dessutom en tystare och mer komfortabel körupplevelse.
- **Överlägsen säkerhet och skydd för batteriet:** Genom att placera batteriet inuti den robusta ramen får det ett optimalt skydd mot yttre påverkan, inte minst vid en krock. Den integrerade strukturen fungerar som ett extra skyddslager som minskar risken för skador på batteriet.
- **Förbättrat krockskydd för hela fordonet:** Den starka och integrerade strukturen bidrar till att absorbera och fördela krockkrafterna på ett effektivare sätt. Detta ökar säkerheten för alla i bilen vid en kollision.
- **Maximerat utrymme för battericeller:** Den smarta designen optimerar utrymmet inuti fordonet och skapar mer plats för större och energitätare battericeller. Detta är avgörande för att kunna erbjuda elbilar med längre räckvidd utan att öka bilens totala storlek eller vikt nämnvärt.
- **Längre körsträcka som en direkt följd:** Kombinationen av lägre vikt och möjligheten till större batterier resulterar i en avsevärt längre körsträcka. Detta är en av de viktigaste faktorerna för att öka acceptansen och användbarheten av elbilar för en bredare publik.

Polestars vision är att denna typ av konstruktion ska bli den nya standarden för elbilar. Genom att göra batteriet till fordonets huvudsakliga strukturella komponent kan man uppnå en rad fördelar som tidigare ansågs svåra att förena.

Den fullständigt integrerade designen minskar inte bara vikten och ökar säkerheten utan banar också väg för elbilar med betydligt längre räckvidd och bättre prestanda. Det är ett djärvt steg som kan komma att förändra spelreglerna för hela elbilsindustrin och positionera Polestar som en ledande kraft inom innovation och hållbarhet.



Åsa Wallenrud



8. Toyotas chef dissas elbilar – ”Ger ingen sportbilskänsla”

Christoffer Lindén

2025-04-30

Toyota-chefen Akio Toyoda kritiserar elbilar – och menar att eldrift inte kan leverera sportbilskänslan.



Akio Toyoda, Toyotas styrelseordförande och självutnämnd ”master driver”, hyllar bensindrivna sportbilar – här tillsammans med Toyota GR Corolla.

Toyota utvecklar eldrivna sportbilar – men koncernchefen själv är skeptisk. I en intervju med **Automotive News** säger Akio Toyoda att en sportbil för honom måste ha ”doften av bensin och en bullrig motor”.

– Det är så jag definierar en riktig sportbil, säger han.

Fortsätter kämpa för bensinmotorer

Akio Toyoda, tidigare vd och nuvarande styrelseordförande för Toyota, är inte bara en ledare – han är också märkets självutnämnda ”master driver”.

Han har bland annat haft ett finger med i utvecklingen av GR Corolla och är känd för att personligen testa bilar innan lansering. Trots företagets investeringar i batterielbilar och vätgasbilar står han fast vid att sportbilar ska vara känslodrivna.

– Det finns alltid människor inom Toyota som brinner för eldrivna sportbilar. Men jag tror inte att elbilar ger samma känsla, säger Toyota.

Han lyfter också elbilars begränsningar på racerbana som ett stort problem:

– Det blir inte spännande. Du kan inte köra runt banan mer än en timme. Loppen handlar om laddtid eller batteribyte, inte om bilarna.

Vill att kunderna – inte lagar – styr framtiden

Toyota betonar att Toyota jobbar mot koldioxidneutralitet, men inte vill tvinga fram en enda lösning. Han förespråkar i stället en "multipathway-strategi" där elbilar, hybrider och förbränningsmotorer samexisterar.

– Det är kunderna, inte reglerna, som borde bestämma framtiden för sportbilar, säger han.

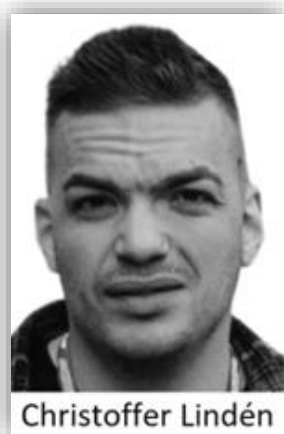
Rykten gör nu gällande att både Toyota Celica och MR2 kan återuppstå som bensindrivna GR-modeller – något som tycks bekräfta Toyodas linje. Under en färsk produktvisning visade Toyota även nya GR-modeller som drivs med klassiska förbränningsmotorer.

Vad händer med Toyotas elbilsplaner?

Trots Toyodas personliga preferenser pågår utveckling av eldrivna sportbilar inom koncernen. Konceptbilen FT-Se visades upp redan 2023 och ska representera framtiden för elektrisk körglädje.

Men Toyota själv säger att det dröjer innan han som master driver kan stå bakom en batteribil.

– Kanske den dagen vi kan erbjuda en prisvärd eldriven sportbil. Tills dess är det nästa "master drivers" uppgift, säger han.



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör framtidens modeller – från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

9. Superbilmärkets vd tvingas bort: "Stolt"

Kevin Neemé 1 maj 2025, 08:10

Superbilstillverkaren gör en ommöblering i toppen. Michael Leiters, som bland annat var med och lanserade hyperbilen McLaren W1 lämnar med omedelbar verkan vd-positionen. – Jag önskar alla inblandade allt det bästa i framtiden, säger den förre vd:n.



FILM: <https://youtu.be/RjJver7mPlg>

En oväntad förändring har skakat om en av Storbritanniens mest kända sportbilstillverkare. McLarens vd Michael Leiters lämnar sin post med omedelbar verkan. Förändringen sker bara veckor efter att företaget gått samman med det elbilstillverkaren Forseven.

– Jag är hedrad över att ha lett McLaren Automotive under de senaste tre åren. Jag är tacksam över att ha fått arbeta med ett så engagerat och talangfullt team. Jag är stolt över vad vi åstadkommit tillsammans och är övertygad om att företaget är på god väg mot framgång. Jag önskar alla inblandade allt det bästa i framtiden, säger den avgående vd:n Michael Leiters i ett pressmeddelande.

Michael Leiters har tidigare haft tunga roller i både Ferrari och Porsche. Han har haft en avgörande roll i McLarens ekonomiska omstrukturering och ägarbyte. Han ersätts istället av Nick Collins, tidigare vd för Forseven, som tar över rollen och nu blir chef för det nya bolaget McLaren Group Holdings. Fusionen mellan McLaren och Forseven blev officiell den tredje april och innebär att McLarens bilar även fortsättningsvis kommer bära det klassiska namnet. Men samtidigt innebär det att Forseven-märket försvinner helt.



Michael Leiters tvingas lämna vd-stolen hos McLaren.

McLaren Automotive, som inte ska förväxlas med Formel 1-stallet McLaren Racing, grundades 2010 och har sitt huvudkontor i Woking i södra England. Tidigare ägdes bolaget av Bahraíns Mumtalakat Holding Company. I december förra året köptes sportbilstillverkaren upp av Abu Dhabis investeringsbolag CYVN Holdings, som är samma koncern som äger Forseven. Att Leiters nu ersätts som vd förefaller sig därför naturligt.

Under sina tre år i företaget hann Leiters lansera flera uppmärksammade modeller. Bland annat hybridbilen Artura, 750S och hyperbilen W1. Det är modeller som påminner om varumärkets racingarv men också ger signaler om en ny riktning med elektrifiering i fokus.



McLaren W1.

Att en veteran inom sportbilsvärlden kliver åt sidan just nu väcker frågor. Inte minst med tanke på att McLaren nu siktar på att bredda sin publik med billigare modeller. Samtidigt sker allt detta i en tid då flera klassiska prestandabilar pressas av nya utsläppsregler.

LÄS MER:



De köper upp superbilmärket McLaren



Superbilmärkets skräll – ska bli stort bilmärke



Lyxkris: Bentley tvingas plötsligt lägga ner i Sverige



Volvo Cars sparkar sin vd – får gå på dagen



Polestars vd byts ut – ersätts av maratonlöpare



Kuppen: Aston Martin snor Bentleys vd



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

Feber**10. Del 3 från bilsalongen i Shanghai!**

Roger Åberg 2025-04-31 kl 21:00

Koncept från VW och Audis helt nya modell

FILM: https://youtu.be/83y-dB5_5Bo

Volkswagen ID. AuraJag vandrar vidare på bilsalongen i Shanghai och i det här avsnittet börjar vi med att besöka Volkswagens monter. De visade upp sina koncept, där den lilla sedanen föll mig i smaken. Riktigt läcker! Sedan får jag se alla suvar de säljer i Kina, en hel hög som vi aldrig sett här i Sverige.

Sedan försätter jag till Audi som visar upp sin E5. Den är bara för Kina, har ett udda utseende men underbara stolar. Ingen fullträff, men intressant. Vi får även se deras andra nykomlingar, som främst är längre versioner av modeller som vi sett här i Europa sedan tidigare. Men inte ens i lång version räcker baksätet till.

Sedan besöker jag Smart en snabbis innan vi kollar in Mercedes och deras nya CLA, en modell som bygger på en ny och intressant plattform. Tyvärr är baksätet litet, trots L-version, och tyvärr är instrumenteringen fruktansvärd. Det tycker i alla fall jag. Vad tycker ni?



Roger Åberg

11. Miljardförlust för krisande busstillverkare

Publicerat av [ulo](#) • 30 april 2025

Elbusstillverkaren Ebusco levererade endast 157 bussar i fjol, samtidigt som avbeställningarna haglade in. Av de avbeställda bussarna lyckades Ebusco placera 74 bussar hos andra kunder, bland annat den här bussen som skulle ha gått till Connect Bus i Sverige och stadstrafiken i Växjö.



Den krisande holländska elbusstillverkaren Ebusco redovisar miljardförluster för 2024. Under året levererade Ebusco endast 157 bussar. Samtidigt haglade avbeställningarna in från kunderna. I fjol avbeställde kunder hos Ebusco 361 bussar, i år är siffran 55 bussar. Vid årsskiftet uppgick Ebuscos orderbok till 581 bussar. Det framgår av Ebuscos helårsrapport som presenterades på onsdagsmorgonen.

Som en följd av Ebuscos svåra kris ändrade företaget under förra året sin affärsmodell från att vara busstillverkare till att lägga ut sin produktion på externa tillverkare, främst i Kina.

I samband med rekonstruktionen av företaget stoppades all tillverkning under senare delen av 2024, samtidigt som avbeställningarna började rulla in från bland annat företag som [Connect Bus som hade beställt Ebusco](#) till stadstrafiken i Växjö och valde BYD istället, från [Keolis i Storstockholm](#) som istället valde MAN, från [Nobina som istället valde Yutong](#) till trafiken i Oslo och från [Svealandstrafiken som beställde elbussar från Volvo](#) istället

Som ett resultat av krisen, produktionsstoppet och avbeställningarna uppgick Ebuscos omsättning under 2024 endast till 10,7 miljoner euro (117 miljoner SEK).

Rörelseresultatet blev -132,6 miljoner euro (-1,5 miljarder SEK) och nettoförlusten uppgick till 200,8 miljoner euro (2,2 miljarder SEK).

Året innan, 2023, redovisade Ebusco en omsättning på cirka 1,1 miljarder SEK, ett rörelseresultat på -1 miljard SEK och nettoresultatet till -1,3 miljarder kronor.

Relaterade artiklar:



Elbusstillverkaren Ebusco på konkursens rand



Fortsatt tungt för busstillverkaren Ebusco



Ebuscos kris: Nobina väljer Yutong till Oslo (uppdaterad version)



Stark orderingång för Ebusco

12. BMW avslöjar ny touring-dröm med 145 hk

Av Kevin Neemé

30 april 2025

Kl 16:49

BMW visar upp deras senaste MC-bjässe, touringmodellen R 1300 RT. Den har fått en rad uppdateringar. Det är den starkaste RT-modellen hittills.



BMW presenterar en ny version av sin touringmodell, R 1300 RT. Modellen ersätter R 1250 RT och har fått en rad uppdateringar, bland annat lägre vikt, ny fjädring och förbättrad aerodynamik. Motorn är en 1 300-kubiks boxermotor som ger 145 hästkrafter och 149 Nm i vridmoment. Det gör den till den starkaste RT-modellen hittills. Motorkaraktären är dock fortsatt anpassad för långa körningar med jämn kraftleverans snarare än spetsig effekt.

Växelsystemet har byggts om. Med det nya systemet ASA (Automated Shift Assistant) går det att köra utan att använda koppling. Systemet sköter start, stopp och växling, men det går även att växla manuellt via reglage om föraren föredrar det. En annan nyhet är Dynamic Chassis Adaption som är ett system som justerar både fjädring och geometrin i realtid beroende på underlag och last. Det ska ge mer stabilitet i hög fart och bättre komfort vid ojämnt underlag, enligt BMW.



BMW R 1300 RT.



BMW R 1300 RT Impulse.

Designmässigt har modellen uppdaterats med mer kompakta linjer och förbättrat vindskydd. Luftstyrningen är justerbar och sätet kan anpassas i höjdlid. Passagerarkomforten har också förbättrats med värme i toppboxens ryggstöd och extra belysning i väskorna. En USB-C-laddare finns inbyggd i ett av sidofacken.



BMW R 1300 RT kommer i fyra olika versioner: Basic variant, Triple Black, Impulse and Option 719 Camargue. Priset är inte officiellt för Sverige ännu, men väntas hamna i den övre delen av touringsegmentet.

LÄS MER:

- [BMW:s legend – nu med starkaste boxern någonsin](#)
-
- [Nya BMW 7-serie kan få enorm grill – starkaste...](#)
-
- [Brutalare än någonsin: Nya Mercedes-AMG E63 med 612 hk](#)
-
- [Läckan avslöjar: BMW:s nya lyxbil får bioskärm i taket](#)
-
- [2300 hk! Koenigsegg visar magiska kraftpaketet](#)
-
- [Volvoägare larmar: Nya Googlesystemet fullt med buggar](#)



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

13. Volvos lyxiga toppmodeller genom tiderna

Publicerad 2025-03-05 11:40 (uppdaterad 2025-03-05 12:11)

Text Erik Söderholm & Fredrik Diits Vikström

Volvo har flera modeller i arkivet som försökt utmana de största i premiumklassen. Häng med på en jämförelse i lyx.



Premiär för Volvo ES90

Här kan du läsa fler artiklar om premiären av Volvo ES90.

- [Premiär för Volvo ES90: Här är nya elbilen](#)
- [Volvos lyxiga toppmodeller genom tiderna](#)

Volvo har i alla tider försökt locka köpare i lyxbilsklassen – med blandat resultat.

Med nya ES90 som nyss blivit officiell hoppas Volvo sätta konkurrenterna på plats med snabbare laddning, mer avancerad teknik och en design som beskrivs som ”skandinavisk”.

I tabellen nedan kan du själv jämföra hur nykomlingen står sig jämfört med sina föregångare.

Vi har jämfört märkets olika lyxmodeller genom åren och man kan lugnt säga att siffrorna har stuckit iväg. Inte minst när det gäller vikten. Samtidigt har motoreffekten höjts.

Från Volvo 164 och framåt finns också en tydlig trend att bilarna blivit bredare. Dagens ES90 är till exempel hela 23 centimeter bredare än 164 vilket förstås gör skillnad i parkeringsfickan.

Volvos toppmodeller genom tiderna

	ES90	S90	S80	S801	960*	760	260	164	PV830
År	2025	2016–	2006– 2016	1998– 2006	1990– 1998	1982– 1990	1974– 1985	1968– 1975	1950– 1958
Längd, m	5	4,96	4,85	4,82	4,87	4,8	4,9	4,7	5,3
Bredd, m	1,94	1,89	1,86	1,83	1,75	1,76	1,71	1,71	1,82
Höjd, m	i u	1,43	1,49	1,45	1,44	1,41	1,44	1,44	1,78
Tjänstevikt, kg	1991	1800– 2150	1565– 1860	1562– 1715	1570	1460– 1500	1410– 1450	1360	1860
Högsta motoreffekt, hk	680	408	315	272	204	156	155	160	90
Grundpris vid lansering, kr	939000	457900	305900	239900	286000	112200	43500	25450	i u
I dagens penningvärde, kr	i u	602800	448400	388600	572800	383700	327400	273400	i u



Även om det fanns lyxiga Volvomodeller före 164:an är det där vi tar avstamp. Modellen togs fram för att locka välbeställda köpare på den viktiga USA-Mark-naden. Lanseringspriset var 25 450 kr, eller 273 400 kr i dag.



Efterträdaren hette 260 och var en sexcylindrig version av 240. Den fanns även med dieselmotor. I dagens penningvärde kostade Volvo 260 knappt 330 000 kronor.



Med 760 införde Volvo ett helt nytt och kantigare designspråk. Volvo 760 såldes i åtta år och skulle i dag ha kostat 383 700 kr.



Volvo 960 döptes om till S90 under sina sista levnadsår och blev den sista modellen med bakhjulsdrift på länge. Modellen blev större och tyngre än 760, men också starkare. Priset hade i dag legat på hela 572 800 kr.



Med S80 infördes återigen ett helt nytt designspråk och även nya modellnamn hos Volvo. Lanseringen skedde 1998 och prislappen hade i dag legat på 388 600 kronor. Toppmodellen hade rak sexa och dubbelturbo.



Andra generationen Volvo S80 fick en mer inställsam design. Under huven fanns allt från snåla dieselmotorer till en V8 utvecklad av japanska Yamaha. Större och tyngre än föregångaren. Pris i dag 448 400 kr.



När Volvo S80 pensionerades blev det i stället en S90 i modellprogrammet. Den växte tio centimeter på längden och blev också tyngre. Lanserades även som laddhybrid. Pris i dag 603.000 kr.



Erik Söderholm



Fredrik Diits Vikström

14. Sunbeam Tiger 1965



Från den dag den först dök upp på New York Auto Show 1964 har Sunbeams fantastiska Tiger behållit en lojal och passionerad följarskara bland hängivna entusiaster. Även om det vanligtvis tillskrivs Carroll Shelby, kommer den ursprungliga idén om att montera en V8 i den kapabla men underdrivna Alpine faktiskt från Jack Brabham. Mästaren i Formel 1 hade en nära relation med Rootes Group och drev en framgångsrik tuningverksamhet som specialiserade sig på Sunbeam-bilar. Med förstahandserfarenhet av alpintens potential – och dess begränsningar – föreslog Brabham idén för Rootes tävlingschef Norman Garrad. Garrad vidarebefordrade det sedan till sin son Ian, som agerade som försäljningschef på västkusten för Rootes American. Ian började leta efter en lämplig motor som skulle passa in i den kompakta Alpine-viken. Med hjälp av ett kreativt tillvägagångssätt (att skicka sin servicechef till olika återförsäljare med en trämåttstock) bestämdes det att Fords kompakta nya 260-kubiktums V8 skulle passa perfekt. Ian Garrad kontaktade sedan sin granne Carroll Shelby för att få en offert för att bygga den första prototypen.





Som en intressant notering kan nämnas att Shelby fick 10 000 dollar och åtta veckor på sig att bygga den första prototypen, men Garrad var otålig att få veta om projektet ens var genomförbart. Han gav en andra Alpine, tillsammans med 800 dollar, en Ford V8 och en 2-växlad automatisk växellåda till Ken Miles. På ungefär en vecka hade Miles en körbar bil! Den slutliga versionen av Tiger skulle naturligtvis vara mycket mer förfinad, med funktioner som kuggstångsstyrning, uppgraderad fjädring och skivbromsar. Medan Shelby hade hoppats på att säkra kontraktet för att producera bilen, tilldelade Rootes Group till slut jobbet till Jensen i West Bromwich, England, även om Shelby fick en royalty för varje bil som producerades som ett erkännande för hans roll i dess utveckling.





Sunbeam Tiger skulle komma att bli en av de mest framgångsrika anglo-amerikanska hybriderna. Fords 260 V8 erbjöd gott om "go" samtidigt som den var tillräckligt lätt för att bibehålla balanserade köregenskaper. Tigern uppnådde kultstatus och inspirerade en robust klubbscen och en hängiven skara anhängare bland entusiaster som skulle fortsätta att bevara, underhålla, modifiera och tävla med sina "baby Cobras" över hela världen. Som med många bilar som drevs av amerikanska V8-motorer var önskan att modifiera och tävla med Tigers stark, och följaktligen har de flesta omarbetats, tävlats, skadats och hastigt reparerats. Idag är det verkligen en sällsynt och anmärkningsvärd händelse att hitta ett exemplar som återställts till fabrikskorrekta specifikationer.

Sunbeam Tiger från 1965 som presenteras här är en tidig Mk I-modell, en av endast 3 764 tillverkade. Enligt serienumret på typskylten (B9472598) monterades denna Tiger i april 1965. Senare samma år köptes den från en Sunbeam-återförsäljare i San Francisco av James Sechini, en av grundarna av Sunbeam Tiger Owners Association. Under de 40 år han ägde den och behöll bilen fram till sin bortgång 2005, använde han bilen främst för klubb-evenemang och bevarade flitigt dess skick. Bilen såldes sedan av familjen Sechini till en herre i Georgia, som bara behöll bilen i något år innan den gick vidare till dess senaste förvaltare 2007.

Under hans ledning genomgick Tigern en omfattande restaurering som troget bevarade sina ursprungliga specifikationer. Färdigställd i en slående midnattsblå exteriör över en ljusblå interiör, kompletteras den med en svart Haartz-duk sufflett, som ligger under det fabriks hårda tonneau-överdraget. Karosspanelerna är raka, med krom och blanka detaljer som återspeglar den höga kvaliteten på lacken och karossen. Tiger körs på klassiska Mini-lite-lättmetallfälgar, utrustade med 185/65R14 Dunlop SP60-däck.



Interiören återställdes också helt till de ursprungliga specifikationerna, med ljusblå vinyl med korrekt kornstruktur. Cockpitinredningen är exakt och utmärkt presenterad, med högkvalitativa, tidsenliga material som används genomgående. Den behåller den ursprungliga träratten, växelspaken och bagageutrymmet, instrumentbrädan i trä och mätarklustret. Ingen detalj förbisågs; Kofferten lackerades om med rätt material, och under golvet ligger den ursprungliga domkraften, handtaget och reservdäcket.

Under huven sitter Fords revolutionerande 260 V8, som har underhållits väl sedan restaureringen samtidigt som den visar tecken på regelbundet underhåll och bevarande. Det har alltid funnits en frestelse att modifiera en amerikansk V8, den här bilen har tack och lov förblivit i fabriksspecifikation och motornumret på ventilåpans tagg matchar typskylten. Restaureringen har resulterat i en bil som inte bara ser bra ut utan också går och kör vackert.

Denna underbara tiger var omhuldad av sin ursprungliga ägare i över 40 år. Med sin högkvalitativa restaurering kommer denna sällsynta och önskvärda Sunbeam att vara ett välkommet tillskott till alla entusiasters stall.



Sotheby's

15. Kissel Modell 30 Semi-Racer 1912

\$48,400 USD | Sald

- Ett sällan sett exempel på ett av Kissels sportigaste förkrigserbudanden
- Tidsenliga funktioner inkluderar helt nedfällbar vindruta, sufflett och förnicklade strålkastare och vagnsljus
- En fint patinerad, välskött äldre restaurering
- Perfekt för vintage touring



Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Efter att ha emigrerat från Tyskland till Wisconsin utökade familjen Kissel stadigt sin jordbruksverksamhet till att omfatta livsmedel, järnvaror, timmer och bostadsbyggande. Familjen samlade på sig en betydande förmögenhet, vilket gjorde det möjligt för Will och George att hänge sig åt sina ambitiösa planer på att starta ett bilföretag. Deras prototyp från 1905 visade deras genuina engagemang för projektet.

Den första prototypen hade den senaste tekniken, inklusive en rak fyrcylindrig motor och en axeldriven bakaxel, när de flesta bilar nöjde sig med primitiva encylindriga motorer och kedjedrift. År 1907 var produktionen av Kissel Kar (som dess produkter var kända före första världskriget) i full gång. De tidiga modellerna använde Beaver-motorer och karosserna levererades av Zimmerman Brothers, slädbyggare från Waupun, Wisconsin.

Det dröjde inte länge förrän Kissel Kar utvecklades och tillverkades helt i egen regi, och beställningarna från distributörerna strömmade in. Kissel fick snabbt ett rykte om sig att sälja bilar som var av hög kvalitet och prestanda och var det föredragna transportmedlet för rika playboy-sportmän långt in på det glada tjugotalet.

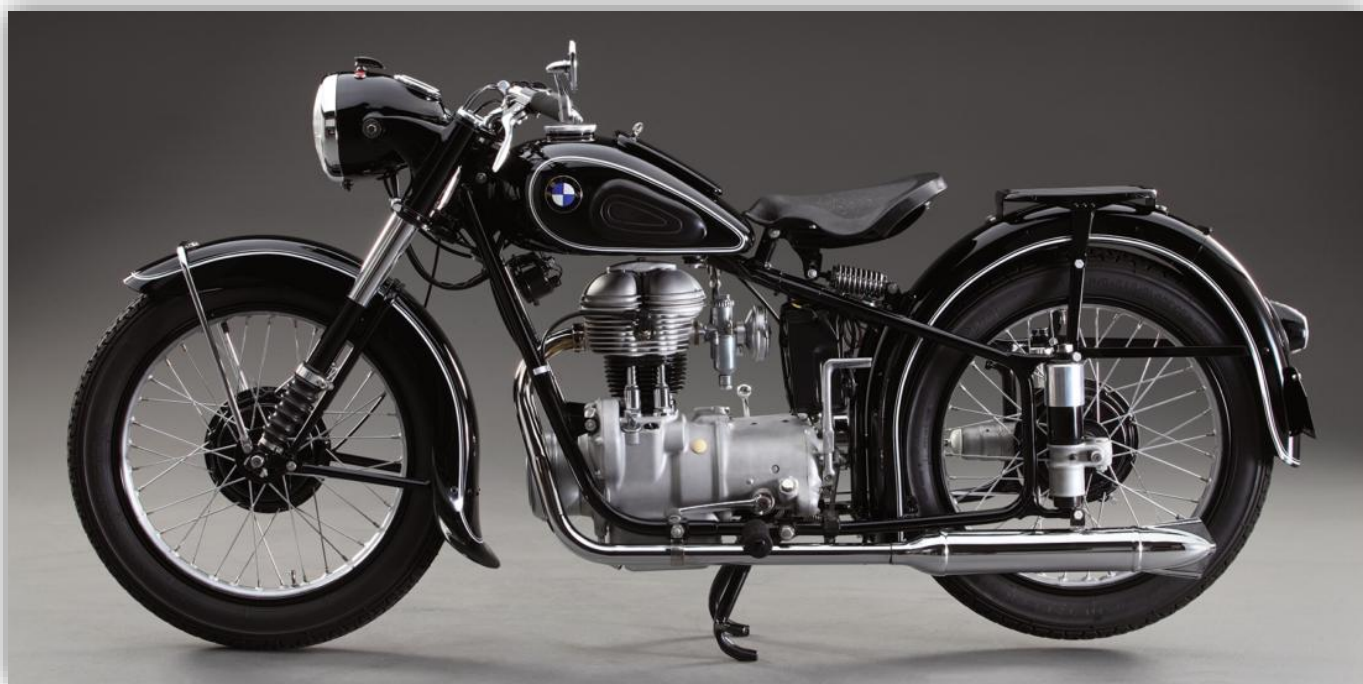


Semiracern med det suggestiva namnet var en av Kissels första riktiga sportbilar. Den kom till scenen 1912. Klädd med en passande kaross som passade namnet erbjöds stilen i hela Kissel-serien – från den pigga och kvicka Model 30 på 30 hästkrafter till den mäktiga, markbultande sexcylindriga Model 60 på 60 hästkrafter. Semi-Racer definierades av sin tvåsitsiga kaross och bränsletank i speedster-stil och hade precis tillräckligt med tillvalsutrustning för att göra den användbar på vägen, men man kunde helt enkelt skruva loss stänkskärmarna och börja tävla. Semi-Racer erbjöds endast från 1911 till 1913 och såldes i ett litet antal och är en av de mest eftertraktade i den tidiga Kissel-serien.





Denna Kissel "Semi-Racer" från 1912 är byggd på det fyrcylindriga Model 30-chassit med 30 hästkrafter. Siffror och markeringar som upptäckts i karossens inre struktur pekar på att detta är en äkta Semi-Racer, även om den tidiga historien ännu inte är avslöjad. Presenterad i en slående livré av klarrött med svarta stänkskärmar och grå ram, är den föremål för en väl detaljerad äldre restaurering och är väl lämpad för turnéer med grupper som Horseless Carriage Club. Den tuffa karossen har en mängd tidsenliga tillbehör, inklusive den helt fällbara vindrutan, suffletten och förnicklade strålkastare och vagnsljus. Den bakmonterade reservbränsletanken och verktyglådan i speedster-stil framhäver Kissels sportiga och målmedvetna karaktär och framkallar bilder av hur den spränger över landsbygden och sparkar upp en tuppssvans av damm. Genom att kombinera lätt, minimalistisk kaross med en robust motor på 30 hästkrafter kommer denna fantastiska och sällsynta Kissel utan tvekan att ge otaliga glada och spännande upplevelser för sin nästa lyckliga vaktmästare.



16. 1953 BMW R25/2)

Effekt: 12 hk @ 5 800 rpm

Topp hastighet: 65mph (105 kph)

Motor: 247cc luftkyld OHV vertikal enkel, 68 mm x 68 mm borrning och slaglängd, 6,5:1 kompressionsförhållande

Vikt (våt): 312lb (142kg)

Bränslekapacitet/MPG: 3,17gal (12ltr)/75-85mpg

