



1948 Daimler DE36 Hooper "Green Goddess"

- 1. Test BMW M5 Touring**
- 2. Nya BMW M2 CS**
- 3. BMW:s senaste i4**
- 4. Ny batteriteknik**
- 5. Brist på jordartsmetaller**
- 6. Handelskrig stoppade Volvos elbilsfabrik**
- 7. Volvo Cars säger upp 3000 anställda**
- 8. Skattefria bilsalongen**
- 9. Daimler DE36 Hooper**
- 10. Kissel 6-55 Guld Bug Speedster**

1. Testad: 2025 BMW M5 Touring

Tested By Will Sabel Courtney Published: Jun 2, 2025

För första gången har BMW tagit med sig en M5 kombi till Amerika. Vem bryr sig om det är lite mer *tjockt* än vad vi kanske hade velat?



Hoppa till:

- [Hur kör den?](#)
- [Hur är det att leva med?](#)
- [Ska jag köpa en?](#)
- [Höjdpunkter och lågvattenmärken:](#)

Det är nästan omöjligt att prata om BMW M5 2025 utan att ta upp elefanten i rummet. Det är dess tjänstevikt på två och trekvarts ton, vilket är nära massan av en asiatisk elefanthona. Men är det verkligen en så stor sak? När allt kommer omkring tippas [Audi RS6 Avant Performance](#) - M5 Tourings enda direkta konkurrent - vägen på 4982 pund, bara cirka 500 pund mindre än BMW, och Audi har också tappat ungefär 100 hk och 100 lb-ft.

Det är bättre att glädjas åt det faktum att BMW för första gången har tagit med sig en [M5 Touring](#) till USA, där den är den mest kraftfulla förbränningsvagnen som någonsin sålts av en nybilshandlare. Det är svårt att föreställa sig ett bättre sätt att kombinera prestanda, stil och praktiska egenskaper.

Våra expertredaktörer testar varje fordon vi granskar. Läs mer om hur vi testat och recenserar bilar [här](#).

Nedläggningen:**FLER BILDER**

Den sjunde generationen BMW M5 har en plug-in-hybriddrivlina som delas med **den föga älskade crossovern XM** (om än i ett något annorlunda tillstånd). Den kombinerar en V8 med dubbelturbo med en elmotor som är integrerad i växellådan. Det finns också ett batteripaket som är mer än hälften så stort som det som finns i den ursprungliga Nissan Leaf.

BMW har erbjudit kombiversioner av M5 två gånger tidigare, men ingen av dem har officiellt nått USA. Denna M5 Touring är den första Bimmer kombi av något slag som säljs här sedan 2019. Touring väger bara 140 pund mer än sedanen, enligt BMW:s siffror, men ingen av dem är lätt, med femdörrars som tippar vågen på 5530 pund.

- **Testat fordon:** 2025 BMW M5 Touring
- **Grundpris:** \$ 125,275
- **Pris som testat:** \$140,775
- **Plats:** New York

Fler specifikationer:**Hur kör den?**

Även om den här generationen ger mycket mer kraft än någon tidigare M5, tack vare kombinationen av turbo V-8 och elmotor, är den extra kraften inte riktigt tillräcklig för att kompensera hybridsystemets massa. Förhållandet mellan effekt och vikt ligger faktiskt efter de två senaste generationerna av M5. Med tanke på det erkänner jag fullt ut att jag klättrade in i bilen och förväntade mig att den skulle vara, ja, inte direkt långsam, men kanske mindre explosiv.



FLER BILDER

Jag hade fel.

Den nya M5 må vara ett kryss eller två bakom sin föregångare i F90-generationen i sprinten 0-60 mph - den kör 3,0 sekunder jämfört med den gamla bilens 2,8 - men den kommer ikapp av kvartsmilen, där båda bilarna korsar linjen på 10,9 sekunder och den nya gnisslar ut en extra mil i timmen. Den rullande starten på 5–60 mph ger en bättre känsla av verklig känsla. I det testet är situationen den omvända, där den nya M5 slår den gamla med 3,5 till 3,7 sekunder. Den känns precis lika snabb som den förra versionen - och den bilen var redan absurd snabb för vilken gatbil som helst, än mindre en som kunde fungera som en Uber.

På småvägarna i Catskill Mountains verkade M5 Touring dock superbilssnabb och verkade böja kurvor till raksträckor med sitt grepp och oändliga dragkraft. Genom att byta fyrhjulsdrift till 4WD Sport-läget och välja M Dynamic-läget hamnade den i sin rätta position, vilket möjliggjorde tillräckligt med slirning för att utnyttja vagnens potential men ändå gav det skyddsnät du vill ha när du hanterar nästan tre ton bilar och människor längs en allmän väg.

Även om hybriddrivlinan kanske får det mesta av pressen, är M5 Tourings hantering värd uppmärksamhet. Styrningen är mycket bra för ett modernt kuggstång; Den är direkt och naturlig, med en oväntad mängd feedback som håller dig inställd på vad framaxeln gör. Vikten som verkade så oroväckande på pappret blev ett obetydligt bekymmer på en böljande väg, där fjädringen höll allt härligt i linje.

Den tidigare M5 kunde lida av en dubbelhet i karaktären, den ville köras som en sportbil eller en lyxsedan men kändes obekvämlig mellan ytterligheterna i sin personlighet. Den här känns mycket mer raffinerad, till stor del tack vare bidraget från elmotorn på 194 hk. Det ger inte bara dragkraft utan jämnar också ut leveransen, vilket gör drivlinan otroligt lätthanterlig. Under en livlig körning tog det mig flera minuter att inse att jag av misstag hade växlat den automatiska växellådan till dess manuella läge, vilket gjorde att bilen fastnade på tredje växeln. Dragkraften var så enorm och linjär att jag hade antagit att lådan rörde sig.



Som med alla laddhybrider förändras karaktären på M5 drastiskt när den glider över till ren eldrift. Med enbart batteri når den fortfarande ungefär samma toppar som en Mini Cooper S - även om en Mini skulle behöva laddas med 2500 pund guldtackor, *i italiensk Job-stil*, för att motsvara M5 Tourings massa.

Det är inte mycket, men elmotorns omedelbara reaktionstid gör M5 Touring tillräckligt snabb för förortsputtring, och stop-and-go-trafik är mer uthärdlig (även om du fortfarande kan känna växellådans växling, eftersom elmotorn är uppströms växellådan). EV-läget är ibland praktiskt men känns i slutändan i motsats till M5:s karaktär, mer partytrick än anledning till köp.

Men även om du inte kan koppla in M5 är det fortfarande vettigt. BMW säger att M5 alltid har tillräckligt med juice i batteriet för att leverera hela 717 hk när pedalen träffar metall. Dessutom laddas batteriet snabbt när drivlinan är inställd på Sport eller Sport Plus; kör på det sätt som en M5 ska köras, så har du inga problem att behålla tillräckligt med elektroner i batteriet för en tur ner till affären.

Men om du har en plats att koppla in dig på - även ett vanligt 110-volts hushållsuttag bör lägga till ett dussin eller så mils räckvidd över natten - kan du ganska enkelt slå EPA:s påstådda räckvidd på 25 mil för elbilar med full laddning. Hybridsystemet ger också utdelning vid pumpen. Allt som allt snittade jag exakt 20 miles per gallon över 410 miles som blandade bakvägssprängningar, motorvägsproblem och stadspendling.

Hur är det att leva med?

För dem som älskar att pyssla med en bils inställningar är M5 Touring en lekplats. På skärmen för fordonsinställningar kan du justera inte mindre än åtta dynamiska kriterier, från växlingshastighet till styrkänsla och bromspedalens fasthet, med antingen två eller tre nivåer per val. Hybridsystemet kan justeras separat med fyra olika nivåer. Det finns många omkopplingsbara aktiva och passiva säkerhetsfunktioner; Förare kommer sannolikt att vilja engagera vissa, många eller alla. För att hjälpa dig att skära igenom de otaliga alternativen håller sig den här M5 med röda rattknappar för att genväga till favoritpreferenser.



Bortsett från de olika rattarna och M-märket ligger M5:s interiör nära den i alla nuvarande 5-serier. Det vill säga, upptagen. Det finns en enorm skärm som kombinerar en virtuell instrumentpanel med infotainment, samt en instrumentbräda laddad med bakgrundsbelyst glas som kan lysa rött eller grönt. Min testbil var ännu mer extrovert tack vare orange och svart läder, där det förstnämnda verkade vara den distinkta nyansen som används av cirkusjordnötter. Subtilare specifikationer finns tillgängliga, och jag skulle råda till förmån för dem; en M5 är bäst när den spelar Q-ship, inte speedboat.

Vid sidan av bling-blinget finns några förvånansvärt billiga detaljer. Jag är ganska säker på att fönsterbrytarna är desamma som finns i en Mini som kostar en femtedel av priset. Men M5 är en bra daglig förare. Sätena är perfekta för långa resor, med gott om utrymme fram och en bra mängd på andra raden. Som en sex fot lång man hade jag lite problem med att klämma mig bakom den tjocka ryggen på förarsätet, men till slut kunde jag kila fast mig själv i baksätet. Det här fordonet är också oväntat välutrustat, med tanke på att tyska biltillverkare har gjort en konst av att vara välbärgade kunder. Både ett panoramasoltak och en Bowers & Wilkins-stereo är till exempel standard.

Det är i vardagen som Touring visar sig vara den överlägsna versionen av 2025 års modell. M5:or har alltid kombinerat prestandan hos en sportbil med det praktiska hos en familjebil, och vagnskarossen tar det till nästa nivå. Jag kunde enkelt få plats med en hel veckas matvaror för min familj i lastutrymmet, något som jag ibland kämpar för att hantera i crossovers.

Jag tog sedan ut det mesta av detta och bältade fast mig i sätena eftersom jag inte ville att det skulle flyga när jag startkontrollerade ut på motorvägen, men det passade.

En annan fördel med superwagon-livet som du kanske inte har tänkt på: även på min höjd kunde jag också ligga platt i M5 Touring med baksätet nedfällt. Jag stod på en diagonal och ryggstöden var inte bekväma, men med en luftmadrass skulle det vara ett anständigt ställe att tillbringa en natt på.



Ska jag köpa en?

Ärligt? Det skulle jag. Inte för att den senaste generationen av M5 är en förbättring jämfört med sin föregångare; Den extra komplexiteten och den upptagna designen gör att det känns mer som en sidoförflyttning. Jag skulle köpa Touring eftersom det är en BMW M5 vagn, och det är en härlig kombination av dygder.

Det finns få alternativ. **Audi RS6 Avant Performance** för 127 895 dollar är för närvarande den enda direkta konkurrenten till M5 Touring. Den är snyggare men inte lika snabb, och tyvärr inte heller lång för den här världen, med nästa generation A6 som redan har lanserats. En ny RS6 har ännu inte bekräftats. Samtidigt kommer **Mercedes-AMG:s plug-in-vagn, E53**, snart att nå utställningshallarna, men den ligger ett steg under M5 Touring när det gäller prestanda (och pris).

Alla som är villiga att överväga en elbil i det här utrymmet har ett annat val i form av Taycan Cross Turismo, med \$152K **GTS-versionen** som närmaste matchning i kraft och uppdrag. Taycan är en mycket fin bil men en bil med en helt annan uppsättning dygder - och M5 Touring kommer att ge 250 mils räckvidd vid bensinpumpen på samma tid som det tar för en Taycan-ägare att sortera igenom sina snabbbladdningsappar.

Höjdpunkter och lågvattenmärken:

Vi älskar:

- Drivlinans respons genom hela varvtalsregistret.
- Den stora bredden av kapacitet.
- Användbarheten av en vagn.

Vi gör inte följande:

- Det livliga utseendet är lite svårt att älska.
- Interiören är onödigt krånglig, även med moderna BMW-mått mätt.

**Favorit detalj:**

Luckan, såklart. Tja, den och alla de andra tillbehören i kombikarosstilen: den ökade lagringskapaciteten, den förbättrade lättheten att lasta och lossa, möjligheten att sitta på lastgolvet under den öppna luckan i regnet och stirra ut i mitten av fjärran medan han tyst säger: "Vi behövde det här."

Som ett extra plus innebär formen med två lådor också att M5 Touring ser mycket bättre ut än sedanversionen. Den förres linjer för nästan tankarna till den avsmalnande formen av en gevärskula; Den senares avklippta bakparti gör det däremot svårt att avgöra om bilen kommer eller går. Det är ett faktum: De flesta sedaner ser helt enkelt bättre ut som vagnar.

2. Lättare och starkare – nya BMW M2 CS

Text Emanuel Gylling

Publicerad 2025-06-02 07:30

BMW M2 är inte längre herre på täppan i 2-serien. Nya BMW M2 CS är 30 kg lättare och 50 hk starkare.



Vid lanseringen under sensommaren sätts priset till 115.000 Euro (ca 1.250.000 kr) i Tyskland. För detta får köparen en ganska rejält förändrad M2, redan det en extrem bil.

Viktminskningen har uppnåtts genom kolfiberdelar, både karrosspaneler och interiört. Smidda lättviktsfälgar (19 tum fram, 20 tum bak) bidrar också. 3-literssexan lämnar 530 hk och 650 Nm och har fått förbättrad kylning och smörjning, dessutom sitter den i styvare motorfästen.

Manuell växellåda blir det dock inte i M2 CS. En 8-stegad M Steptronic-växellåda är det som erbjuds. Sprinten från stillastående till 100 km/h klaras på 3,8 sekunder och toppfarten anges till 302 km/h.

Till utseendet skiljer sig bilarna också mycket åt. Mest spektakulärt på M2 CS är kanske den oblyga ankvingen bak, som för tankarna till 70-talets 3,0 CSL.



Emanuel Gylling

Feber

3. BMW:s senaste i4 har 600 hästar

Bobby Green fre. 30 maj 2025, 16:00

Ny toppversion



Nu väljer BMW att ersätta dagens eldrivna i4 M50 xDrive med i4 M60 xDrive istället. Fokus ligger på prestanda och de två motorerna levererar tillsammans 600 hästar och 795 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på 3,7 sekunder och toppfarten anges till 225 km/h. Batteristorleken är precis som hos M50 81,1 kWh netto och räckvidden ligger på upp till 55 mil. Man kan ladda med upp till 205 kW. Det finns adaptiv M-fjädring, sportbromsar och variabel styrning.

På prislappen står det från 759.700 kronor. [bmw-m.com](https://www.bmw-m.com)





Bobby Green



4. Ny batteriteknik lovar laddning på 10 minuter

Fredrik Sandberg 29 maj 2025

I -10 grader



En nyligen publicerad studie i den prestigefyllda tidskriften Joule, visar företaget **Arbor Battery Innovations** att de har utvecklat vad de kallar en tredimensionell elektrodplattform som möjliggör snabbladdning på bara tio minuter.

Tekniken ska även fungera vid låga temperaturer, ner till -10°C , utan att kompromissa med säkerhet, battericykellivslängd eller kompatibilitet med befintliga tillverkningsprocesser. Batteriet ska heller inte ta skada eller försämrats i prestanda trots den snabba laddningen.

Utvecklingen av tekniken är ett samarbete mellan Arbor och University of Michigan och den nya kemin ska vara skalbar, kemi-agnostisk och kunna integreras i befintliga tillverkningslinor utan att det krävs nya material eller omorganisation av produktionsprocessen. Att tekniken går att producera i befintliga anläggningar är en viktig del av genombrottet eftersom många tillverkare som redan har investerat miljarder i sina produktionsanläggningar, meddelar företaget i en pressrelease.

– Det här är snabbladdning utan kompromisser. Vi kräver inte att batteritillverkarna ändrar kemin eller omstrukturerar sina fabriker. Arbor passar in i dagens batterifabriker och levererar den prestanda som framtiden kräver, säger Andrew Davis, vd för Arbor.

Studien i Joule visar att batterier kan laddas fullt på bara tio minuter (6C) vid temperaturer ner till -10°C och utan att lithiumpåläggning uppstår – vilket annars är en risk vid snabbladdning i kallt klimat. Allt detta gjordes i kommersiellt relevanta pouchceller, enligt företaget som också hävdar att lösningen är kompatibel från forsknings- och utvecklingsstadiet till storskalig gigafactory-produktion, och kan användas i allt från elbilar till försvarsindustrin.



Fredrik Sandberg

5. Brist på jordartsmetaller – kan stoppa bilfabriker

Av Kevin Neemé

1 juni 2025, 05:29

Om några veckor kan bandet stanna på flera av Europas bilfabriker. Inte på grund av strejk, energikris eller minskad efterfrågan. Utan för att grundmaterialen håller på att ta slut.



Det handlar om sällsynta jordartsmetaller som är avgörande för elmotorer, batterier och andra centrala delar i moderna fordon. Bakom krisen står Kina som i praktiken kontrollerar nästan hela världens utbud. Landet står inte bara för den största delen av brytningen. Utan även för 9 av 10 förädlade produkter, inklusive de kraftfulla magneter som används i många elbilar. När Kina nyligen började kräva exportlicenser för dessa material, utan att ha ett fungerande system på plats, uppstod ett faktum: exporten tvärstannade.

Flera tillverkare i Europa har sedan dess kämpat för att få tag på nya leveranser rapporterar tyska affärstidningen [Wirtschaftswoche](#). Vissa har lyckats få ut enstaka tillstånd. Men det finns ingen garanti för hur länge det håller. Det är en politisk gråzon, där varje leverans verkar vila på en skakig grund.

– Man får visserligen licenser, men de kan dras in när som helst på grund av påstådda formfel, berättar en källa inom bilindustrin för tidningen.



*Grundmaterialen håller på att ta slut
och snart kan det stanna upp biltillverkningen i Europa.*

Och tiden rinner ut. Inom fyra till sex veckor beräknas lagren ta slut hos flera av Europas fordonstillverkare. Enligt branschexperter är produktionsstopp då oundviklig, särskilt för märken som satsat tungt på eldrift. Kostnaderna tickar redan uppåt. Priserna på vissa jordartsmetaller har ökat med upp till 50 procent på bara några månader.

Det här är inte första gången Kina använder sin råvarumängd som ett geopolitiskt vapen. När Japan och Kina hamnade i konflikt 2010 stoppades exporten av sällsynta metaller utan förklaring. Och under pandemin ledde Pekings nolltoleransstrategi till att komponenter fastnade i hamnar, vilket slog ut fabriker världen över.

Ändå har västvärlden inte brutit sitt beroende. Istället har man fortsatt köpa in samma råvaror från samma leverantör. Att bygga upp återvinning eller utveckla alternativ teknik har ansetts för dyrt – tills nu. Idag är läget så allvarligt att det kan hota hela omställningen till elbilar i Europa.

Några tillverkare försöker dock ta sig ur beroendet. BMW har utvecklat elmotorer som inte behöver några jordartsmetaller alls. Renault använder liknande teknik. Och Mercedes har lyckats minska mängden i vissa nya modeller. Men även dessa märken är fortfarande beroende när det gäller andra delar, som högtalare, elektronik och styrsystem.

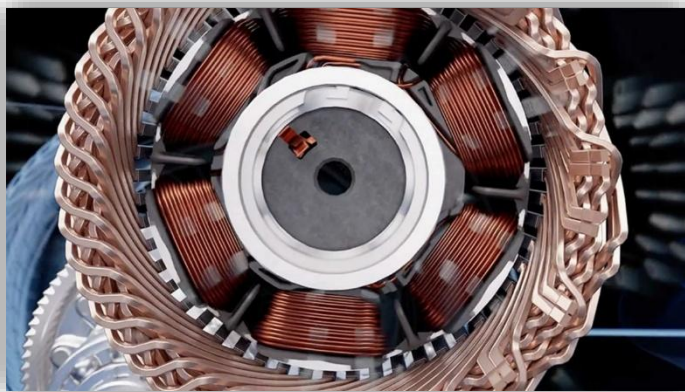
Samtidigt fortsätter spelet bakom kulisserna. En del misstänker att Kina medvetet sätter press för att få EU att lätta på tullarna mot kinesiska elbilar. Andra ser det som ännu en påminnelse om hur sårbar den europeiska industrin blivit.

Men för den som letar möjligheter i kaoset finns en oväntad vinnare: de få västerländska bolag som fortfarande bryter eller förädlar jordartsmetaller. I takt med att priserna skjuter i höjden kan deras verksamheter snabbt gå från undanskymda till högtintressanta. I framtiden är det kanske en nyckel till Europas självständighet. Om det inte redan är för sent.

LÄS MER:



Jättefynd av metaller till elbilar i Kiruna:...



Ny elmotor utan magneter kan revolutionera elbilar



Analytiker varnar: Inflation kan krascha...



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina 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.



6. Handelskrig stoppade Volvos elbilsfabrik

Posted by Kristofer Rask juni 3, 2025

Nu är produktionen igång igen



Den första Volvo EX90 som tillverkats vid fabriken i Charleston.

För lite mer än för en vecka sedan stoppades all produktion vid Volvo Cars fabrik i South Carolina. Här tillverkas bland annat Volvo EX90 och Polestar 3. Anledningen var uteblivna leveranser från en leverantör.

Men nu kommer det glädjande beskedet att produktionen i elbilsfabriken är igång igen, något som **DI var först med att rapportera om**. Bakgrunden till stoppet ska ha varit uteblivna leveranser av säten från leverantören Lear Corporation.

Stoppet har också lett till en het politisk debatt i delstaten. Deon Tedder, ledamot av South Carolinas senat kritiserar USA:s president Donald Trump för produktionsavbrottet:

– Låt oss vara tydliga, den här störningen, och de uppsägningar som följde, borde aldrig ha inträffat från första början. Familjer i South Carolina ska inte hamna i skottlinjen för misslyckade handelskrig. Vi behöver ett ledarskap som sätter arbetande människor först, skyddar vår ekonomi och ger stabilitet åt tillverkningssektorn. Trumps vårdslösa tullar kostar jobb, säger Tedder i ett uttalande.

– Men vi är lättade över att produktionen är igång igen och att arbetarna återvänder till bandet hos Volvo, tillägger Tedder.



Kristofer Rask

Teknikens Värld

7. Volvo Cars säger upp 3000 anställda

Av Mattias Rabe Publicerad 26 maj 2025 kl 13.34 Uppdaterad kl 13.55

Under måndagen presenterar biltillverkaren Volvo Cars en åtgärdsplan som innehåller en neddragning av personalstyrkan med 3 000 anställda. Merparten av de berörda anställningarna är kontorsbaserade och finns i Sverige.



I samband med senaste kvartalsrapporten meddelade Volvo Cars att bolaget lanserar en kostnads- och kassaflödesplan som omfattar 18 miljarder kronor.

I dag preciserar Volvo Cars mer ingående vad planen innebär.

Företaget skriver att organisationen ska anpassas och bli mer effektiv med en strukturellt lägre kostnadsbas och att de 18 miljarder kronorna motsvarar en minskning av personalstyrkan med ungefär 3 000 personer runt om i världen.

Cirka 1 000 av dessa är konsultuppdrag varav merparten finns i Sverige. Ytterligare omkring 1 200 tjänster, framför allt kontorsbaserade, försvinner från bolagets svenska verksamhet.

Omstruktureringen av organisationen beräknas kunna slutföras under hösten 2025. Kostnaderna för åtgärdsplanen beräknas till 1,5 miljarder kronor och kommer att belasta bolagets finansiella resultat för andra kvartalet 2025.

”De åtgärder som meddelats i dag har varit svåra beslut, men de är viktiga steg när vi bygger ett starkare och ännu mer motståndskraftigt Volvo Cars. Fordonsindustrin befinner sig i en utmanande period. För att hantera detta måste vi förbättra vår kassaflödesgenerering och strukturellt sänka våra kostnader. Samtidigt kommer vi även fortsättningsvis säkerställa att vi har den talang som krävs för realisera våra ambitiösa framtidsplaner”, säger Volvo Cars vd Håkan Samuelsson.



Volvo Cars gör av med tusentals anställda.

Står fast vid elbilssatsning

I fjol höstas meddelade Volvo Cars att de **lättar lite på de hårt ställda målen** som ska leda till att företaget blir en renodlad elbillstillverkare. Men att frångå målen än mer är inte aktuellt.

”Volvo Cars står fast vid sin ambition om full elektrifiering, eftersom helt elektriska bilar är det snabbast växande marknadssegmentet och Volvo Cars är en ledare i denna övergång”, skriver Volvo Cars i dagens pressutskick.

Mer information ska ges när bolaget presenterar resultatet för det andra kvartalet den 17 juli i år.



Volvo Cars nygamla vd Håkan Samuelsson.



Mattias Rabe

8. Skattefria bilsalongen: 30-åringarna som blir veteraner

Publicerad 2025-06-01 6:30 Text Calle Carlquist

Det är 30 år sedan biltillverkarna bjöd in till premiärfest på bilsalongen i Genève. De här modellerna klassas nu som veteraner och blir skattebefriade.



Tillåt mig avslöja hur det ibland kan gå till att skriva de här artiklarna. Jag har metoden i mig sedan jag som ung reporter sommarjobbade på Skaraborgs Läns Tidning i Skara: tag en pil och kasta den på länskartan, åk till den plats där pilen fastnat och kom hem med en text och bilder senast klockan fyra i eftermiddag.

Pilen kunde hamna i en sjö i Tiveden eller på torget i Götene, oavsett vilket skulle artikeln fram. En nyttig skola och garanti för att det skulle stå åtminstone något i lokalbladet dagen därpå.

Numera är det bekvämare att hasa bort till Vi Bilägares arkiv av tidningslägg – inbundna årgångar – och fiska upp något som hoppeligen intresserar läsekretsen. Det finns lägg från och med 1930-talet (då tidningen hette Bilekonomi) så kunskapskällan är outtömlig.

Ibland använder jag metoden ”det slumpvisa uppslaget” för att se om de gamla takterna sitter i och så har jag alltså gjort denna gång. På måfå hamnade jag i Vi Bilägare nummer 5/1995 och sidorna tre och fyra i ett reportage om bilsalongen i Genève. Det borde gå att dilla lite om, jag var ju där!

Fordon, färgplattor och frilagda bilder samsades friskt och de då nya bilarna på sidorna fyller 30 år i år. Time flies! Jag minns den läckra lilla **Renault Sport Spider** längst ned på uppslagets andra sida. Omsider gick den i serieproduktion och såldes faktiskt i några exemplar här hemma.



Fiats tuffa lilla Barchetta var en "italiensk Miata" med framhjulsdraft och rivig motor. Hondas familjebuss Shuttle kanske någon minns, såld i strövisa exemplar i Sverige, medan VW:s nya bidrag i klassen hette Sharan och sålde i drivor, inte bara under eget namn utan också som Seat Alhambra och Ford Galaxy.

På den asiatiska avdelningen skrånade högtalarna "Dä-O!" dagarna i ända för att upplysa publiken om att sydkoreanska Daewoo hittat till Europa. Bilarna var inte märkvärdiga men namnet ringde i öronen hela natten.

Mercedes-Benz visade den kufiska "transformerbilen" Vario som med hjälp av fru och ett knippe grannar kunde byggas om till cabriolet, kombi eller pickup om man ledsnade på normalutförandet med sedankaross. Ett typiskt mässfall.



Renault Sport Spider.



Volvo 850 AWD.

Volvo visade sin första fyrhjulsdrivna personbil någonsin i form av en 850 Kombi som fått viskokoppling och BMW ställde ut en kombi på 3-serien.

På lyxavdelningen avtäcktes Bentley Azure, en 2,1-miljoners cabriolet, till "ringande kyrkklockor och pampig musik", medan Ferrari F50, ersättare till dräparen F40, skulle begränsas till 349 tillverkade exemplar. "Ett exemplar mindre än vad som efterfrågas" enligt en gammal Ferrariprincip.

Jämfört med F40 såg F50 en aning beskedlig ut men under skalet var den byggd som en F1-bil med V12 på 520 hk och ax 0–100 km/tim under fyra sekunder. Priset angavs i ECU, European Currency Unit, som den gemensamma valutan hette innan euron infördes 1999. För en F50 krävdes 350 000 ECU, motsvarande 3 275 000 kronor. En svindlande summa förstås, men bilen betingar 50 miljoner kronor år 2025.



Ferrari F50.

Trettio år gamla bilar åtnjuter frihet från årsskatt i Sverige, inget som påverkar en F50-spekulant. Här är i alla fall några andra som kanske kan locka en skattesmitare:

- **Alfa Romeo GTV och Spider.** Kilformade tuffingar med smak av "lätt-Ferrari", särskilt om V6-motorn finns under huven. Framhjulsdriften stör knappast körupplevelsen!
- **BMW 5-serien E39.** Fortfarande finns ohärljade originalexemplar som inte blivit EPA-traktorer. Satsa på ett sådant!
- **Honda CR-V.** Frisk Japan-suv med hög tillförlitlighet och tidlös design. Se till att det uppfällbara campingbordet följer med!
- **Mercedes-Benz E-klass W210.** En perfektion på papperet, en makalös rosthög i verkligheten. Men hittar du rätt exemplar så ...
- **Volvo S/V40.** Började måttligt bra men tog sig. Som andra Volvo får den nog sin hän-givna beundrarskara vad det lider. Kanske.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



Nytt år! Här är "30-åringarna" som blir skattefria



Quiz: Bilar från 1994 – har du koll på 30-åringarna?



9. Viskande jätte: Daimlers "Gröna Gudinna"

Av Martin Buckley 22 jun 2020

Den episka skalan hos denna skandalösa [Daimler](#) kommer alltid att dra folkmassor, men sällan, är jag rädd, köpare.



När allt kommer omkring, vad exakt kan du göra med en nästan 20 fot lång, 6000 lb, sex och en halv fot bred cabriolet med en 50 fot vändradie?

Ett missriktat uttalande om optimism från ett stort gammalt engelskt märke som kämpar för att hitta sin väg i efterkrigsvärlden, de sju "Green Goddess" DE36 raka åttorna inbjuder till jämförelse med [Bugattis](#) Royale i den vita elefanten.

Endast fem av dem finns bevarade: denna bil, chassi 51724, var den andra som byggdes. Den första Hooper Drophead Coupé, den sanna gröna gudinnan, gav Daimler all publicitet den kunde hantera, och dess turkosa kaross gav den det berömda namnet.

Den brittiska pressen döpte den till "Chariot to the Sun", den perfekta bilen för att fly från restriktionerna och umbärandena i efterkrigstidens Storbritannien till de varmare, mindre strama lekplatserna i Europa.

Även om du inte skulle ha kommit långt på dina månatliga 10 liter ransonerad poolbensin i detta 12mpg-monster.

Men som en statement-bil för dem som hade råd att köpa och köra en sådan sak borde den ha varit oslagbar, den perfekta åkturen för en hjärtekrossare från slutet av 40-talet som Stewart Granger att åka runt i stan i. Eller kanske Diana Dors; trots allt ägde hon som bekant en Saoutchik [Delahaye](#).

Till slut var den store Daimlers närmaste kontakt med glamour på vita duken en cameoroll i Norman Wisdom-komedin *Trubbel i butik* från 1953.



Med ett pris på 7 001 pund (cirka 250 000 pund idag) var prototypen, som byggdes för Daimlers ordförande Sir Bernard Docker, det dyraste fordonet vid Earls Court-utställningen 1948 och förmodligen den dyraste bilen som såldes någonstans i världen.

Talande nog stod Daimlers chassi, med sin hypoidbakaxel, oberoende framhjulsupphängning och Girling hydromekaniska trumbromsar, för endast 29 % av kostnaden.

Återstoden delades lika mellan Hoopers faktura för karossen och den statliga inköpsskatten på lyxvaror.

Från en konservativ tillverkare som är mest känd för sina kungliga limousiner var Green Goddess en chockerande riktningförändring, men inte utan prejudikat för dem vars minnen gick tillbaka till början av 1930-talet och den raffiska Double Six Sports.

Det faktum att Goddess drevs av en 5,4-liters rak åtta (Storbritanniens sista produktionsåtta) verkar nästan vara en tillfällighet, även om den måste ha behövt alla sina 150 hk för att driva denna tre ton tunga femsitsiga bil framåt i de påstådda 90 mph.

Daimler hade byggt sin första raka åtta år 1933, men denna efterkrigsversion hade ett löstagbart topplock som var lättare att underhålla.

Det som fick showbesökarna att stanna upp var inte dessa tekniska finesser utan den rena storheten i det hela.

Den byggdes runt Daimlers största DE36-chassi på 12 fot och 3 tum med hjulbas och var konstruerad i en skala som inte verkade stå i proportion till omgivningen, med en motorhuv som lovade att dyka upp en halv minut före resten av bilen.

Med en futuristisk Triplex välvd vindruta – med tre vindrutetorkare! – och staplade Lucaslampor bakom nymodiga plexiglaskåpor, var och en toppad av en Daimler "crinkle", det måste ha verkat omöjligt lockande och otillgängligt.

Huven och fönstren var eldrivna, det fanns inbyggda hydrauliska domkrafter och i den förkromade verktyglådan fanns möjlighet att tvätta händerna.



Gudinnan var inte en Docker Daimler i den guldbläterade, zebrahudstrimmade betydelsen av termen som fick detta glamourpar att hamna i så mycket problem.

Hoopers Mr Osmond Rivers hade skapat "The Chairman's Car" som ett fordon för att komplettera den berömda Docker gin-palace-yachten, *Shemera*.

Detta fartyg avfärdades senare av den potentiella friaren Henry Ford II som att det var för dyrt att driva, så vi kan anta att Sir Bernard levde i stor stil långt innan Naughty Norah dök upp.

Den gröna gudinnan är i alla fall äldre än deras bröllop 1949, även om hon säkert skulle ha tillbringat tid i bilen, mestadels i södra Frankrike; Hennes bagage i krokodilskinn blev känt för att ha sprayats med hydraulvätska när ett av rören till huvan sprack.

Hooper arbetade hårt för att få den första gudinnan, med sin engelska askram och handslagna aluminiumpaneler, klar till Earls Court i oktober 1948.

Den krävde därefter månader av modifieringar innan den skickades ut för att träffa Sir Bernard och hans yacht för en rundtur i Europa.

Den var sedan Dockers personliga bil i några år innan den återlämnades till Hooper för att "rekarosseras" 1953 och säljas som en "as-new" bil.

Med tanke på att den skrevs i företagets bokföring som en "demonstrationsbil" kan detta ha varit för att komma runt någon form av skattekonsekvenser.

Det verkar som om den inte var ombyggd utan helt enkelt modifierad och fick en konventionell exponering av strålkastare som används på alla utom tre av Hooper DE36 dropheads.

Den behöll sitt LJJ 11-nummer och hördes senast av på Quail Lodge-försäljningen 2009. Den tros för närvarande vara bosatt i Massachusetts.



"Vår" gudinna är den andra, byggd på chassi 51724 för "F Nield" enligt Hooper-arkiven. Denne kille var Frederick Nield från entreprenören Thomas Nield & Son Ltd i Gatley, nära Manchester, och hans beställning togs emot i slutet av 1948 och bilen var klar att skickas i maj året därpå.

Nield hade redan köpt två Hooper Wraiths och var en ivrig kund hos Jack Barclay Ltd.

Tre brittiska ägare senare, och 1979, bodde denna bil i en förort till Windsor tillsammans med en Mr Cullingham.

År 2000, registrerad GAU 10, såldes den till en amerikan som beställde en restaurering i Tjeckien som tog episka 14 år.

Chris Kishtoo från Vintage & Prestige, där gudinnan har varit till salu sedan 2018, har gjort sin hemläxa om den tidiga historien: "Det finns en handskriven anteckning i Hooper-arkiven som säger '2:a byggd av sju – byggd för kung Farouk – tog aldrig emot leveransen. Såld till England F. Nield 51949'".

"Kungen av Afghanistan hade också beställt en limousin vid samma tid, vilket var nästa chassinummer."

Men ingenting bör förringa betydelsen av bilen, som är den enda av de överlevande DE36 Hooper Drophead Coupéerna som bär det ursprungliga "Green Goddess" designnummer 8183.

Den andra av de fem kvarvarande bilarna, inklusive den ursprungliga '48 Earls Court Goddess, fick ändringar i designen.



Bara två av de fem överlevande har bjudits ut till försäljning under de senaste 20 åren. 2010 sålde Bonhams den före detta Harrah-bilen, chassi 52802, för 502 000 dollar, medan en projektbil som fanns tillgänglig 2015 från Mark Hyman för 700 000 dollar inte längre finns på marknaden.

Jaguar Daimler Heritage Trust DE36 var en av de fem som skickades till Amerika, chassi 51753, som såldes till operasångaren James Melton via Fergus Motors i New York.

Författaren Clive Cussler hade en gudinna med de inkormade ljusen i sin samling, men det är inte klart vilket chassi.

Utän tvekan är gudinnan en vacker bil; Hooper design nummer 8183 är flytande och graciös, med knappt en linje på fel plats.

Den tål en estetisk jämförelse med någon av de exotiskt klädda franska Grand Routiers av Delahaye och [Talbot-Lago-övertygelsen](#) som den försökte efterlikna.

De flödande sidorna bryts av slitsar för trafikanter och dubbla tanklock, medan de bakre hjulkåporna hoppar ut på motbalanserade fjädrar när en spak bredvid baksätena släpps. Bakljusen är unikt små i förhållande till den yta av bakänden som de definierar.

Dess fylliga kurvor och djärva men väl avvägda proportioner – märkbart bredare fram än bak – skulle inte se malplacerad ut på gräsmattorna i Pebble Beach: chassi 52802 vann sin klass vid den berömda concours 1994.

Liksom de flesta bilar du hittar på de välskötta gröna vidderna är det en maskin för att titta på snarare än att köra.

Dörrarna är enormt djupa, motorhuven och bagageluckan – med sitt tågagnsliknande lås och synliga träram – tillräckligt rejäla för att kräva två händer.

Den långa, djupa motorn ser ut som något du skulle hitta i en trälare eller en buss och matas genom små förgasare.

Det är bara ett funktionellt, raffinerat kraftmedel, inte den Bugatti-liknande konst som tanken på åtta raka cylindrar frammanar.

Det är nästan lättare att sätta sig i fåtöljerna i baksätet än att glida in bakom den enorma ratten, och när man väl är inne och kikar ner på den massiva motorhuven känner man sig som en av de små människorna i de vackra broschyrunderlagarna från perioden.



Instrumentbrädan ser ut som något från Aga-matlagningsserien, krämig och stram (senare bilar hade trä, men jag gillar den här avskalade efterkrigslooken), med matchande bakelitbrytare som sticker in underifrån för att arbeta med lamporna, defrostern, motorhuven och startmotorn, plus några mystiska funktioner som "bensintryck" och "tändning".

Härliga gräddvita knappar utför separata upp- och nedoperationer för de nedsänkta fönstren i dörrarna.

Den långa, djupa motorn ser ut som något du skulle hitta i en trälare eller en buss och matas genom små förgasare.

Gudinnan har en ganska olycksbådande blick ute på vägen och fyller en backspegel som inget annat.

Den fortsätter snarare än accelererar, med ett dämpat väsande under motorhuven och fjärrstyrda snurrande ljud från förväljarrutan som gör att du kan byta med fingertopparna.

Du kan köra ner till mycket låga hastigheter i de höga utväxlingarna utan att behöva kontrollera kopplingen, som egentligen är en "kickpedal" som ger dig din valda växel när du väl har valt på kvadranten.

Att styra och stoppa bilen kan mycket väl vara den typ av syssla som du skulle betala någon annan för att göra. Ja, den understyr, men den vältrar sig inte; Absolut inte så mycket som den väver, i alla fall.

Styrningen är inte riktigt så rejäl och vag på gång som stationära undersökningar antyder. Och även om det inte är en fröjd att hantera, garanterar gudinnans blotta vikt åtminstone en lyxig åktur.

Det spelar egentligen ingen roll hur den körs. Poängen är att fira att den existerar, en storslagen blomstring av traditionella brittiska karosserifärdigheter, på höjden av sin kreativitet, i kombination med episk skala och överdådig lyx.

Föreställ dig det, nyss klivit av flygfärjan vid Le Touquet och rullande genom städerna och byarna, en viskande jätte till bil som hade vad som var en bristvara under efterkrigsåren: glamour.

Det kan vara den största Daimler av alla. Även om jag inte kan låta bli att tänka att om det vore något annat än en Daimler – med all den trista kommunala pompositet som namnet tenderar att antyda, åtminstone i det här landet – skulle friare bilda en kö utanför Vintage & Prestiges Essex-baserade lokaler, där dess prislapp på 550 000 pund nästan ser rutinmässig ut.



Daimler DE36 "Grön gudinna"

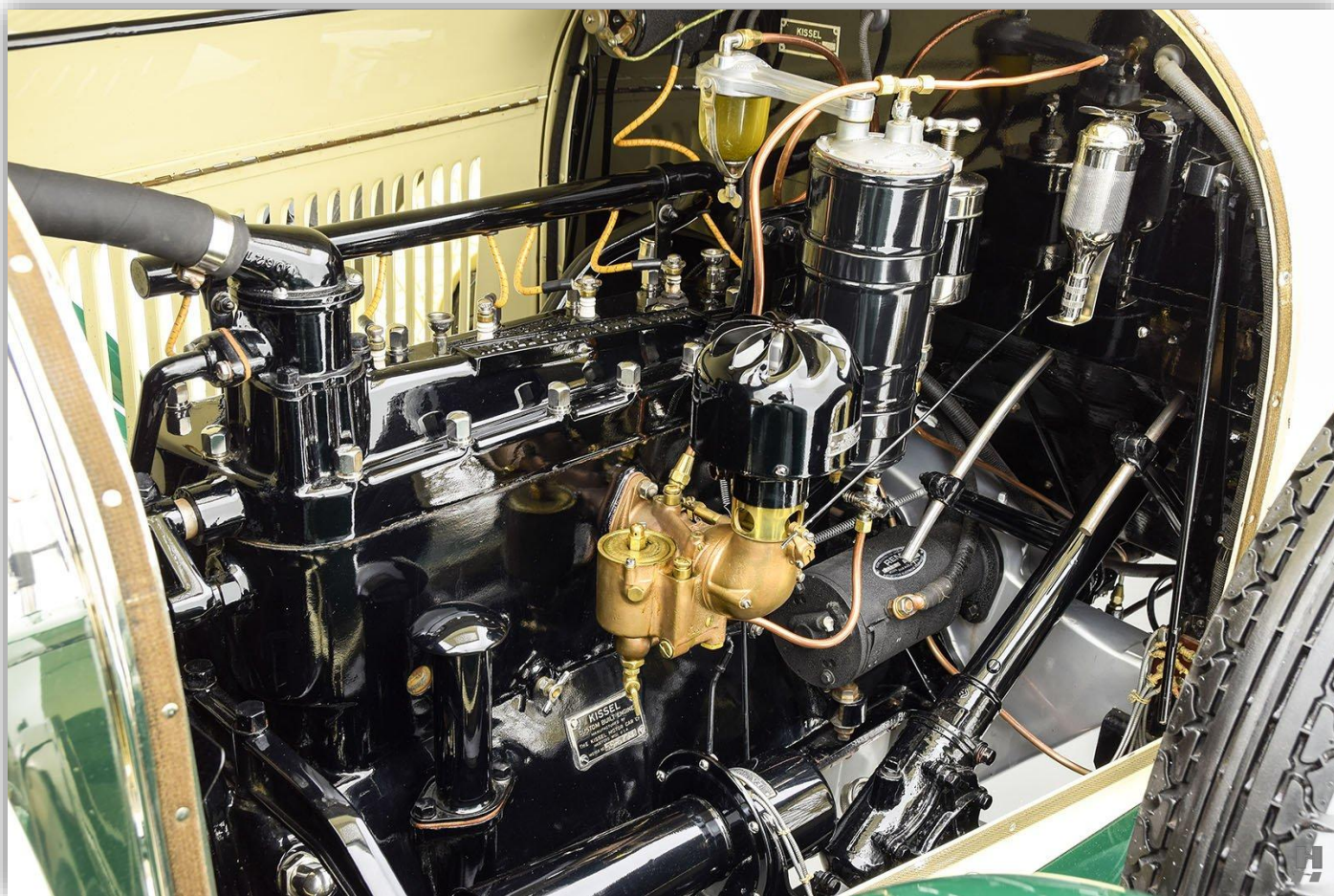
- **Såld/antal byggda** 1948-'53/7
- **Konstruktion** av stålchassi, kaross i ask, aluminiumpaneler
- **Motor** hellegering, toppventil 5460cc rak åtta med dubbla SU-förgasare
- **Max effekt** 150bhp @ 3600rpm
- **Max vridmoment** 254lb ft @ 1200rpm
- **Växellåda** fyrväxlad förväljare, RWD
- **Fjädring: oberoende fram**, med länkar, spiralfjädrar **bakre** levande axel, halvelliptiska bladfjädrar; Hydrauliska dämpare F/R
- **Styrmask** och rulle
- **Bromsar** Girling hydromekaniska fat f/r
- **Längd** 16 fot 6 tum (5639 mm)
- **Bredd** 6 fot 5 tum (1956 mm)
- **Höjd** 6 fot (1829 mm)
- **Hjulbas** 12 fot 3 tum (3734 mm)
- **Vikt** 5910lb (2680kg)
- **0-60 km/h** 21,4 sekunder
- **Tophastighet** 83mph
- **mpg** 12
- **Pris ny**, £7001 (1948)
- **Pris nu** £550,000

10. Kissel 6-55 Guld Bug Speedster 1925



Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Familjen Kissel, som hade emigrerat från Tyskland till Wisconsin, utökade gradvis sin jordbruksverksamhet till att omfatta bland annat livsmedel, järnvaror, timmer och husbygge. Familjens generösa förmögenhet bidrog säkert till Wills och Georges entusiastiska planer på att bygga en bil. Den första prototypen var ganska avancerad; En axeldriven, fyrcylindrig runabout byggd 1905.

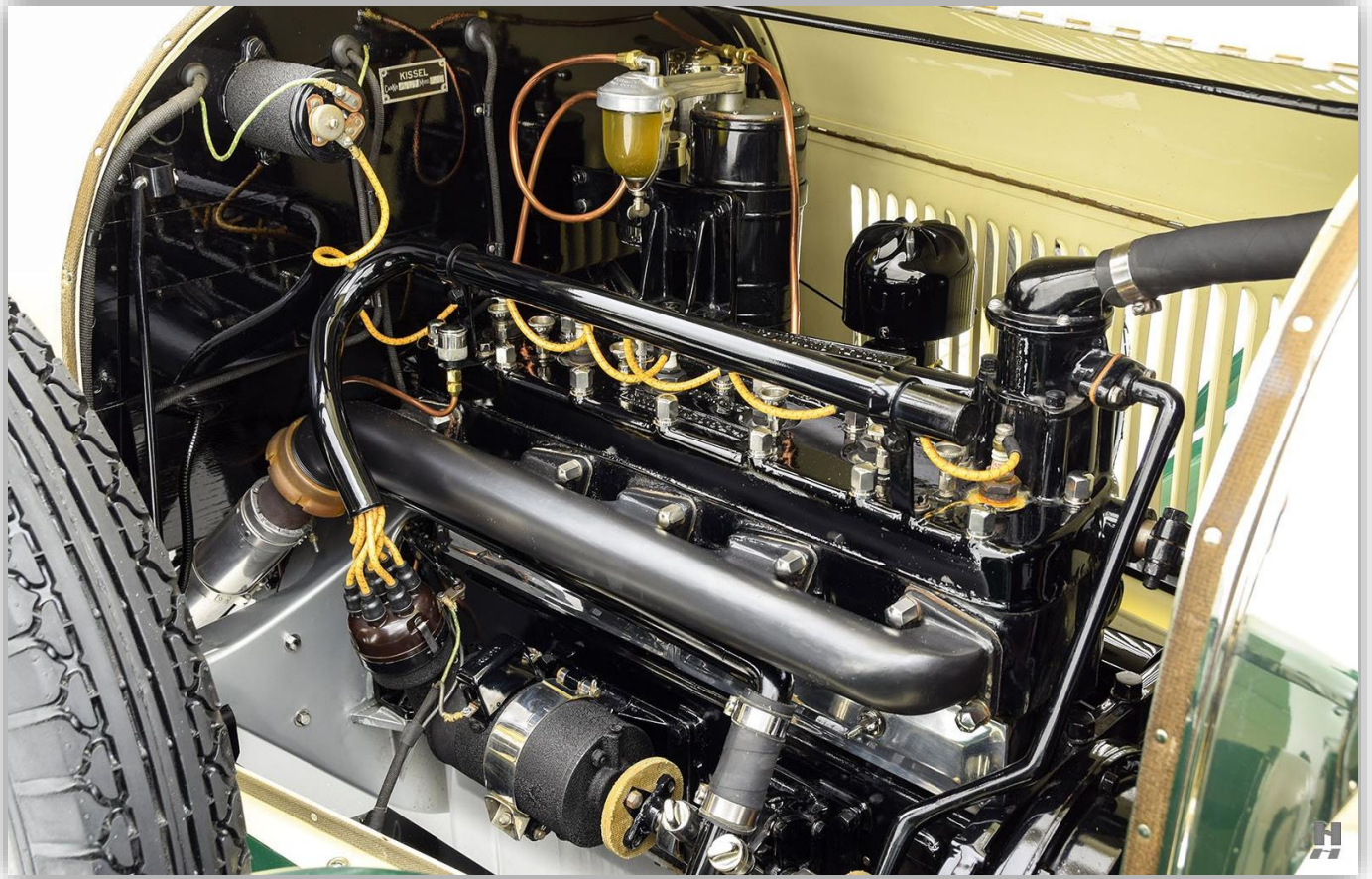




År 1907 var produktionen av "Kissel-Kar" igång, med hjälp av Beaver-motorer och karosser som levererades av Zimmerman Brothers, slädbyggare från Waupun, Wisconsin. Snart tillverkade bröderna Kissel en bil helt egentillverkad, och beställningarna från distributörerna strömmade in. Kissel var känd för att vara hög när det gällde kvalitet, värde och prestanda – samt för sina smarta funktioner som "året runt-toppen" som i princip var den första avtagbara hardtoppen. Kissels blev mer komplexa och lyxiga, med en tolvcyldrig "Double Six" som så småningom anslöt sig till sortimentet.

Efter en nedgång i försäljningen under de omedelbara efterkrigsåren tog saker och ting fart för Kissel och de övergick till det *glada tjugotalet* med en rad sportiga bilar av hög kvalitet. År 1919 introducerade Kissel sin mest kända modell – "Gold Bug" Speedster. Denna sportiga tvåsitsiga roadster hade sexcyldriga motorer av Kissels egen tillverkning koplade till en låg kaross med cykelskärm och inga fotsteg som gav intrycket av en racer för vägen. Den flamboyanta och eleganta Gold Bug visade sig vara mycket populär bland några av de största namnen på den tiden – Emelia Earhart, Fatty Arbuckle, Ralph DePalma, Greta Garbo och Al Jolson räknades alla bland listan över Kissel Gold Bug-ägare. Många körförändringar gjordes under produktionen, med den kraftfulla 6-55-motorn som dök upp 1923 och en Lycoming-härledd åtta som dök upp två år senare. Idag finns bara en handfull Gold Bugs kvar, var och en en rullande hyllning till den glamorösa och spännande jazzåldern.

Vår utvalda **Kissel 6-55 Gold Bug Speedster** är ett fantastiskt exemplar med välkänd historia från nya; En av bara en handfull överlevande från detta esoteriska märke. Just den här Gold Bug köptes ursprungligen av Edwin Johnson från Crystal Falls, Michigan. Johnson var en av tre bröder, som alla ägde Kissels, även om det var Edwin som valde den sport-igaste modellen.



År 1925 hämtade Edwin, tillsammans med sin bror Emil, sin nya bil direkt från Kessel-fabriken i Hartford, Wisconsin. Basmodellen 6-55 kostade 1 795 dollar och Johnson specificerade ett antal alternativ, bland annat hydrauliska bromsar på fyra hjul, vajerhjul, Clymer strålkastare med pistolgrepp, dubbla reservdelar, vindvingar och många andra saker för att få upp priset till inte obetydliga 2 305 dollar. Det tillgängliga rumble-sätet undveks av Edwin Johnson till förmån för det sportigare bagageutrymmet med dubbla fack för sköldpaddor. Edwin Johnson var tydligen ganska förtjust i sin Gold Bug, eftersom han behöll den under de kommande tjugosju åren.

Edwin Johnson ska ha sålt bilen 1952 till en lokal bilhandlare för 200 dollar. Året därpå köptes det av Lawrence Wescott, även han från Crystal Falls. År 1954 övergick det till Carl Arthur Johnson från Wabeno, Wisconsin som ägde det fram till 1976. Från 1976-1984 ägdes Kessel av fru Mary Gillou innan den gick med i den berömda Imperial Palace-samlingen från 1984-1988. Efter ytterligare en kortvarig ägare köptes den av den berömda bilkonstnären och skulptören Stanley Wanlass 1991. Slutligen, 1994, blev Kessel en uppskattad medlem av den senaste ägarens samling, som skulle beställa den omfattande restaurering av concours-kvalitet som den bär idag.

Presenterad i en stilig färgskala av grädde med skogsgröna stänkskärmar, chassi och läderinredning, är denna Kessel 6-55 Gold Bug Speedster fortfarande i mycket fint skick idag, efter att ha underhållits väl som en del av en större samling viktiga bilar. Den behåller sin myriad av originaltillbehör som inkluderar de fantastiska Clymer-strålkastarna med pistolgrepp som monteras *genom* vindrutan, originalvingar, Moto-Meter, dubbla sidomonterade reservdelar, trådhjul och ett par tidsenliga golfbagar med matchande T. Stewart-klubbor med träskافت monterade i sina signaturhölster på bakskärmen. Den unika suffletten, i brun canvas av hög kvalitet, fälls snyggt bakom sätena i ett lågt läge, och ett par matchande sidogardiner ingår för att du ska kunna åka runt i alla väder.



Mekaniskt sett är denna Gold Bug i gott skick, även om begränsad användning de senaste åren kan kräva en del mindre underhåll. Den sexcylindriga Kessel-motorn på 55 hästkrafter är vackert detaljerad i svart med korrekt nickelhårdvara och kopplingar. Motorn bär fortfarande en Stromberg-förgasare av originaltyp som kompletteras med tillvalet Stewart Vacuum Gasoline System för att säkerställa ett jämnt bränsleflöde vid hög hastighet.

Sedan restaureringen har denna Gold Bug visats flitigt av sin entusiastiska ägare vid prestigefyllda evenemang som Meadowbrook Concours, 1997 Pebble Beach Concours d'Elegance, samt många AACA- och CCCA National och Grand National-evenemang. Som ett bevis på kvaliteten på restaureringen och dess skötsel har denna Kessel fortsatt att vinna utmärkelser långt efter restaureringen, med en utmärkelse vid Glenmoor Gathering som kommer 2010. Restaureringen har mjuknat något även om den fortfarande är mycket attraktiv, och bilen skulle säkert vara välkommen i regionala concours eller CCCA- och AACA-evenemang.

Denna härligt sportiga och distinkta bil är ett enastående exempel från detta sällan skådade märke. Erkänd som en CCCA Full Classic och vackert presenterad i attraktiva färger, är denna Kessel 6-55 Gold Bug ett underbart exemplar som är utmärkt för njutning på vägen, på ett concours-fält eller för löpningar till country club.

Om du vill köpa veteranbilar till din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar. Våra representanter har lång erfarenhet av klassiska bilar och kan säkert hjälpa dig att hitta den bil du vill ha.



Roger Warolin