



Kissel Modell 30 Semi-Racer

- 1. BMW iX xDrive60**
- 2. Säljstart för Smart #5 i Sverige**
- 3. Nya Audi Q3 officiell**
- 4. Polestar 5 blir en dyr GT-bil**
- 5. Den här Corvetten utmanar hyperbilarna**
- 6. Ryska Lada avslöjar sin första nya SUV på 30 år**
- 7. Bensin- och dieselmotorerna blir kvar**
- 8. Detta kan vara teknikskiftet ingen förutsåg**
- 9. BMW visar naturligare alternativ till kolfiber**
- 10. Iveco Bus**
- 11. Stanley Model 820 Mountain Wagon**
- 12. Kissel Modell 30 Semi-Racer**



1. BMW iX xDrive60 - Ett stabilt bygge eller förlegad teknik?

2025-06-18

Jag har haft möjligheten att köra nya BMW iX xDrive60 en vecka och i denna recension går jag igenom bilen, dess egenskaper, mjukvara, komfort och mer därtill och delar mina åsikter kring bilen. BMW iX xDrive60 är mellanvarianten, det finns också xDrive45 samt M70.



FILM: https://youtu.be/qy46A_H3Oh8

- | | |
|--|---------------------------------|
| 00:00 - Intro | 13:19 - Framsätet |
| 00:23 - Reklam | 19:05 - Bowers & Wilkins |
| 00:33 - Njurar och strålkastare | 19:46 - Infotainment |
| 02:03 - Vad gömmer man under huven? | 22:04 - Stadskörning |
| 02:48 - Specifikationer | 24:14 - Självparkering |
| 04:49 - Verklig räckvidd och laddning | 27:31 - Motorvägen |
| 05:58 - Bagage | 31:20 - Säkerhet |
| 08:05 - Ekonomi | 33:34 - Röststyrning |
| 10:07 - Baksätet | 36:02 - Summering |



Christoffer Gullin



2. Säljstart för Smart #5 i Sverige – från 566 800 kr

Posted by Kristofer Rask juni 18, 2025

Smart öppnar nu orderböckerna till sin största bilmodell någonsin.



Den nya elbilen Smart #5 ska locka köpare som behöver en kapabel elbil i ett robust format lämplig för äventyrliga resor. Det med fokus på lång räckvidd och hög prestanda vid snabbladdaren.

Smart #5 är utrustad med ett batteri på 100 kWh och kan snabbladdas från 10 till 80 procent på 18 minuter. Räckvidden är på mellan 465 och 590 kilometer (WLTP) beroende på modellvariant. Dessutom har #5 en dragkapacitet på 1600 kg.

Modell	Pris	Privatleasing (1000 mil/år)	Företagsleasing (1000 mil/år)
#5 Pro	566 800kr	6195 kr/månad	5595 kr/månad
#5 Pro+	616 800kr	6595 kr/månad	5895 kr/månad
#5 Pulse	661 800kr	7195 kr/månad	6695 kr/månad
#5 Premium	661 800kr	7195 kr/månad	6695 kr/månad
#5 BRABUS	716 800kr	7895 kr/månad	7895 kr/månad



Redan från start kommer fem olika varianter att erbjudas. Basmodellen Smart #5 Pro börjar på 566 800 kronor. För den som vill ha det lilla extra finns Brabus-varianten med ett pris på 716 800 kronor.



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.](#)



Ferraris andra elbil försenas – svårt med eldrivna högpresterande lyxbilar

Teknikens Värld

3. Nya Audi Q3 officiell – fakta och pris

Publicerad av Mattias Rabe 17 jun 2025 kl 10.15

Audis storsäljande suv Q3 går nu in i sin tredje generation



Audi presenterar nu helt nya Q3, och visst bär den tydliga likheter med elbilen Q6 e-tron.

Med ett utseende som inte är helt olikt det på Q6 e-tron är det lätt att tro att kompaktsuven har blivit elbil, men så är det inte. Mildhybrid- och laddhybridteknik är det som gäller. Säljstart är det redan nu i sommar, själva lanseringen äger rum i höst.

Under hösten 2011 fick Audi-suvarna **Q5** och **Q7** en lillebror i form av **Q3**. Därefter har den yngre brodern tuffat på och är efter två generationer (andra kom 2018) har Q3:an sålt i över två miljoner exemplar världen över. Även i Sverige är den populär. I fjol var den Audis fjärde mest populära modell.

Nu är det dags för tredje generationen. Med 4,53 meter på längden är den något större än föregångaren som mätte strax över 4,48 meter. Bagageutrymmet är dock mindre med sin volym på 488 liter (530 liter i föregångaren). Fälls baksätet, som fortsatt är tredelat, rymms upp till 1 386 liter (föregångaren rymmer 1 525 liter). Vi gör volymjämförelserna med en viss reservation då Audi kan ha mätt de båda generationerna på olika sätt.

Instegsversionen heter Audi Q3 TFSI 150 hk S tronic och har en fyrcylindrig bensinmotor på 1,5 liter som har både mildhybridteknik och cylinderavstängning för att sänka bränsleförbrukningen. Cylinderavstängningen fungerar som så att andra och tredje cylindern inaktiveras vid lägre belastning på motorn.

Audi Q3 e-Hybrid är en laddhybrid med 272 hästkrafter och 400 newtonmeter där bensinmotorn får hjälp från en 85 kilowatt (116 hk) och 330 newtonmeter stark elmotor. Elmotorn hämtar sin kraft från ett batteri på 25,7 kWh där 19,7 kWh är tillgängliga (den så kallade nettokapaciteten).



Enligt WLTP-körcykeln ska räckvidden på el vara uppemot 11,9 mil. Batteriet kan snabbaddas (likström) med effekt på upp till 50 kW.

Redan nästa vecka, det vill säga efter midsommar, är det säljstart för instegaren Audi Q3 TFSI 150 hk S tronic. Priset börjar på 487 800 kronor. Till Sverige kommer den i oktober.

Senare i sommar är det säljstart för laddhybriden. Priset för den är i dagsläget okänt.



Mattias Rabe



4. Polestar 5 blir en dyr GT-bil: Här är allt vi vet innan lansering

2025-05-28

I höst kommer Polestar med sin nya modell Polestar 5. Den kommer vara helt anorlunda från märkets övriga modeller och byggs på en helt egen plattform. Priset kommer bli högt och räckvidden lång, här är allt vi vet om Polestar 5 än så länge.



Det är snart dags att presentera Polestar 5 men än så länge har vi inte alla detaljer. Vi vet dock att de första kunderna kommer få sina Polestar 5 innan året är slut, det avslöjande Polestars VD [Michael Lohscheller för mig när jag gjorde en intervju med](#) honom i februari 2025.

Du kan se hela intervjun i sin helhet i videon nedan med start vid 35:28 in i videon.

Designen på Polestar 5 kommer från företagets konceptbil Precept som visades upp redan februari 2020. Polestar Precept skulle visa världen om företagets ambitioner gällande hållbarhet, teknik och formspråk och något år senare bekräftade man också att Precept blir verklighet i form av Polestar 5.

Redan på Precept ser man att bilen kommer bli en låg, sportig GT-bil som saknar bakruta och istället har en kamera som backspegel, något den delar med Polestar 4. Fler detaljer är fronten där de delade strålkastarna i formen av Tors hammare som återfinns både på Precept, Polestar 4 och Polestar 5, det vet vi baserat på [siluetten på hemsidan](#).

Specifikationerna vi kan förvänta oss från Polestar 5

Polestar 5 kommer bygga på en helt ny plattform som man tagit från i Storbritannien. Plattformen ska vara framtagen specifikt för att ge en sportig körupplevelse och fokusera på låg vikt och hög styvhet.



FILM: <https://youtu.be/Mkb1wlgHNfA>

Även fast Polestar själva säger att plattformen är helt ny finns det rykten som säger att den delar mycket med huvudägaren Geelys SEA-plattform. Det låter logiskt eftersom Polestar är en liten tillverkare och inte i en position att utveckla en helt egen plattform från grunden.

Bilen kommer ha 800 volt-system vilket ger snabb laddning. Polestar har tidigare visat en laddsession där en testbil går från 10-80% på 10 minuter men det är inte en teknik vi kommer få se i den färdiga Polestar 5, då kommer det snarare handla om 18-19 minuter enligt VD Michael Lohscheller i en intervju till Autocar.

Eftersom det är en sportbil handlar det om en hög systemeffekt på totalt 650 kW (884 hk) och ett vridmoment på 900 Nm. Batteriet kommer vara någonstans mellan 100-111 kWh stort och räckvidden förväntas landa på runt 700 km.

Hur kommer Polestar 5 stå sig mot konkurrenterna?

Tydliga konkurrenter till nya Polestar 5 kommer bli Porsche Taycan, Audi e-tron GT, Mercedes EQS AMG och Tesla Model S. Dessa bilar har lite olika egenskaper men något gemensamt är att alla är väldigt dyra och alla är väldigt snabba. Porsche Taycan sticker också ut som en körmaskin och i min intervju med Mr Loscheller så nämner han just Porsche som en huvudkonkurrent.

En Porsche Taycan 4 börjar på 1,29 miljoner, har ett batteri på 105 kWh och en räckvidd på 645 km så det är väl en referens om vilka siffror Polestar 5 behöver leverera för att kunna matcha Taycan.

Lansering sker hösten 2025

Polestar har **annonserat** att man kommer visa upp bilen på IAA Mobility i München, Tyskland, i september. Vi har ännu inga priser på bilen men räknar med att den kommer kosta över miljonen. Innan året är slut kommer de första kunderna ha fått sin Polestar 5.



En maskerad version av Polestar 5 visar de delade strålkastarna.



Även fast man visat att man kan ladda 10-80% på 10 minuter kommer produktionsklara Polestar 5 göra det på 18-19 minuter.



Christoffer Gullin

Sedan 2021 har Christoffer skrivit om, filmat om och pratat om elbilar och allt runt omkring. Intresset är enormt för elbilar i Sverige och ju fler som förstår konceptet, desto fler elbilar på vägen. Christoffer vill vara med i den omställningen och Elbilsmagasinet är hans sätt att göra det på. Självklart åker Christoffer elbil, en gul BMW i4 M50.



5. Den här Corvetten utmanar hyperbilarna

Bobby Green 2025-06-18 kl 09:20

ZR1X bjuder på 1267 hästar



FILM: <https://youtu.be/p9aQTriXqdw>

Förra sommaren presenterade Chevrolet nya Corvette ZR1. Ett jänkarjärn med superbilsprestanda som vid de första testerna i år visar sig vara mycket potent och något som både matchar och bräddar betydligt dyrare konkurrenter när det kommer till varvtider och liknande. Men vi visste sedan tidigare att en ännu värre Corvette var på väg. Den har gått under arbetsnamnet Zora men när den nu presenteras visar det sig att den istället får namnet ZR1X. Och av någon konstig anledning ser den tamare ut än ZR1, men skenet bedrar. Här har man kombinerat det bästa från ZR1 med elektrifierade Corvette E-Ray och skapat något som faktiskt kan utmana hyperbilarna på marknaden.

Grundreceptet är samma som hos ZR1 vilket innebär en dubbelturbomatad flat-plane-V8:a på 5,5 liter som placerats bakom sittbrunnen. Denna ger 1079 hästar och 1123 newtonmeter i vrid och driver precis som tidigare bara bakhjulen. Förbränningsmotorn är kopplad till en elmotor på 188 hästar som sitter på framaxeln och tillsammans ger dessa alltså bilen fyrhjulsdraft och totalt 1267 hästar. Paketet gör att man ska kunna klippa 0-100 km/h på runt två sekunder, kvartsmilen på under nio sekunder och elmotorn hjälper till upp till 257 km/h innan den kopplas från. Man kan låta bara den främre motorn driva för att hålla nere ljudnivån och då ska man kunna köra på bara el i upp till åtta kilometer i hastigheter upp till 72 km/h. Mest till för att man ska kunna lämna huset utan att väcka hela grannskapet typ. För att få stopp på grejerna sitter det tiokolvsok fram och sexkolvsok bak med 419 millimeter stora bromsskivor.

Någon prislapp har vi inte än men det snackas om från runt 250.000 dollar. Tillverkningen ska dra igång senare i år. [chevrolet.com](https://www.chevrolet.com)





Bobby Green



**Kommande hybrid-Corvette får 1000 hästar?
Läckt dokument skvallrar om Zora**



**Chevrolet rullar ut elektrifierad Corvette
Men E-Ray är ingen laddhybrid**



Det här är Corvette ZR1 med 1079 hästar
På bakhjulen!



Eldriven Corvette som toppar 322 km/h på gång
I alla fall enligt Joe Biden



Första provkörningarna av nya Corvette ZR1
Potent

6. Ryska Lada avslöjar sin första nya SUV på 30 år

Av Maths Nilsson 19 juni 2025, 05:54

Lada presenterar sin första nya SUV på decennier. Ryska bilen ska utmana Dacia Duster. Nya Azimut blir en modern arvtagare till Lada Niva.



Ryska bilköpare har fått hålla tillgodo med äldre Lada-modeller och kinesiska bilmodeller. Efter Rysslands anfallskrig mot Ukraina bojkottar västerländska biltillverkare landet. Gamla Lada Niva är en storsäljare. Nyligen **införde Putin förbud mot importerade taxibilar** för att stärka den inhemska bilindustrin.

Många taxichaufförer klagade över att behöva köra Lada. Men här är kanske svaret på deras böner. Nya Lada Azimut blir den första helt nya SUV:en från Lada sedan en modernare tolkning av Niva kom för närmare 30 år sedan. Azimut delar teknik med den mindre Lada Vesta. Designen påminner samtidigt om rumänska Dacia.

Bilen ser ut att lägga sig mellan Dacia Duster och Bigster i storlek. För att vara en rysk Lada är designen förvånansvärt modern. Även inredningen är mer modern än hos Ladas tidigare modeller. Bilen får ett digitalt instrumentkluster och en 10 tumms pekskärm. Lada är bojkottade av mjukvaruföretag som Google, så Android Auto är uteslutet. Lada använder ett ryskt system som heter Navio.

Bilen kommer också med finesser som ryska bilköpare inte är vana med i Lada. Det blir bland annat trådlös laddning och 360-graderskamera som tillval på Lada Azimut. Någon hybriddrift är det däremot inte tal om. Lada Azimut får bensinmotorer på endera 120 eller 132 hästkrafter. Senare ska det även komma en turboversion på 150 hästkrafter. Produktionen ska starta nästa år vid Avtovaz fabrik i Togliatti i Ryssland. Priset väntas hamna på mellan 310 000 och 360 000 kronor.

LÄS MER:



Lada släpper Niva från 1978 i "Legendversion" för 110 000 kr



Nya Lada-lagen orsakar kaos i Ryssland



Nu kommer Rysslands svar på Tesla – här är Lada e-Largus



Lada tillbaka på 80-talsnivå – ryska bilar byggs...



Ryska dekretet: Förbjuder alla dessa taxibilar



Putin visar upp rysk kopia på Dacia Duster



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

7. Audi backar: Bensin- och dieselmotorerna blir kvar

Publicerad 2025-06-17 18:01 Text Erik Söderholm

Beslutet att fasa ut förbränningsmotorerna luckras upp hos den tyska biltillverkaren



Audi har tidigare planerat att stoppa utvecklingen av nya förbränningsmotorer 2026, och att **sluta sälja dem 2033**.

Men det beslutet skrotas nu, skriver **Autocar**. Den nuvarande Audichefen Gernot Döllner var inte med när det tidigare beslutet togs och hävdar att Audi "tror på flexibilitet".

– Från 2024 till 2026 lanserar Audi ett helt nytt modellutbud med förbränningsmotorer och laddhybrider. Det ger oss flexibilitet i åtminstone sju, åtta eller kanske tio år. Sedan får vi se hur marknaderna utvecklar sig, säger han till tidningen.

Enligt honom har Audi redan beslutat sig för att förlänga tillverkningsperioden för bilar med bensin- och dieselmotorer efter de datum som tidigare sagts.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Fasar ut förbränningsmotorer – utom i Kina



Nya uppgifter: Audi fasar ut bensin och diesel



Audi gör klart: Inga nya bensin- eller dieselmotorer



Audi firar rekordvinst med stor elbilsoffensiv

8. Glöm elbilen? Detta kan vara teknikskiftet ingen förutsåg

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 17 juni 2025

Publicerad 16 juni 2025

Elbilen har länge hyllats som den obestridliga framtiden för fordonsindustrin, en symbol för grön omställning och hållbar mobilitet.



Det här är bara en random bild på en motor så den har inget med artikeln att göra.

Men nu vänds blickarna mot en sensationell utveckling från världens största biltillverkare. De uppges arbeta på en banbrytande motorteknik som inte bara utmanar elbilens dominans, utan potentiellt kan omdefiniera vad vi trodde var framtiden för bilismen.

Detta kan vara den oväntade vändning som ingen förutsåg.

En teknik som utmanar elbilens krona

Det som länge har betraktats som bilismens framtid, elbilen, möter nu en oväntad utmanare. Världens största biltillverkare, Toyota, rapporteras av [Nyheder DK](#) ha avslöjat en motorteknik som kan förändra hela marknaden för elbilar.

Det handlar inte om en retroaktiv återgång till gamla bensinslukande fordon, utan om en revolutionerande omtolkning av förbränningsmotorn, byggd med fokus på extrem hållbarhet och effektivitet. Denna avancerade hybridlösning utnyttjar bränsle på ett radikalt annorlunda sätt, med betydligt lägre koldioxidutsläpp än tidigare.



Toyota bZ4X.

Effektivitet som kan skrämra elbilsmarknaden

Enligt uppgifter ska den nya motorn kunna frigöra häpnadsväckande 50 procent mer energi per liter bränsle jämfört med konventionella motorer.

Detta uppnås genom en sofistikerad kombination av högkomprimerad förbränning och intelligent temperaturkontroll, allt paketerat i en konstruktion som kräver mindre underhåll än både elbilar och traditionella bensinfordon, skriver [Tv2.no](https://www.tv2.no).

Om denna teknik lever upp till förväntningarna, kan den totalt förändra spelplanen. Elbilarnas starkaste argument – låga koldioxidutsläpp och driftskostnader – kan nu mötas utan de problem som ofta förknippas med elbilar, som räckviddsångest, batterislitage och beroendet av sällsynta mineraler.



Toyota GR Supra.



Toyota Yaris Cross.

Toyota förtydligar – men hemligheten kittlar

Trots de vilda spekulationerna har Toyota, via sin norska importör, klargjort vissa detaljer. Ett cirkulerande citat från Toyotas vd **Koji Sato**, 'Vår motor betyder slutet för elbilar', har avfärdats som inkorrekt, rapporterar TV2 Norge.

Toyota framhåller att de satsar på flera parallella lösningar för att minska bilarnas utsläpp, istället för att lägga alla ägg i samma korg. Idag utgör eldrivna modeller mindre än en procent av Toyotas totala bilförsäljning, även om Lexus-modellerna räknas med.

Ett hemligt vapen: ammoniak som bränsle

En av de mest spännande innovationerna som Toyota, tillsammans med sin kinesiska partner GAC, utvecklar är en motor som drivs med ammoniak. Denna teknik syftar till att dramatiskt minska utsläppen, med potential för upp till 90 procent lägre utsläpp jämfört med dagens bensin- och dieselmotorer.

Qi Hongzhong, ingenjör vid GAC:s utvecklingscenter, har förklarat att de har löst problemet med ammoniaks svårantändlighet och gjort det möjligt att använda som bränsle i personbilar, enligt [Autocar](#).

Prototypen är en 2-liters fyrcylindrig motor på 161 hästkrafter. Även om det är ett pågående utvecklingsprojekt, är det ett tydligt tecken på att Toyota utforskar vägar bortom enbart elbilar.

Fördelar och utmaningar med det nya bränslet

Ammoniak är en gas som består av kväve och väte och kan framställas från förnybara källor. Den största fördelen är att förbränningen inte genererar koldioxidutsläpp, eftersom ammoniak saknar kolatomer. Dessutom kräver det inte lika radikala förändringar i produktionsprocessen att tillverka ammoniakmotorer jämfört med en total övergång till elbilar. Distribution och försäljning kan också likna dagens system för bensin och diesel.

Energitätheten i ammoniak är dock för närvarande inte lika hög som i diesel och bensin, och framställningen är energikrävande. Ett annat område för förbättring är utsläppen av andra skadliga ämnen, som kväveoxider (NOx), som bildas vid ammoniakförbränning.

Toyota fortsätter dock att investera i en bred portfölj av teknologier för att minska utsläppen, inklusive vätgasdrivna motorer, en rad nya elbilar som planeras de närmaste åren, och att ständigt förbättra effektiviteten i sina fossilmotorer.

Frågan är nu om denna breda strategi kan vara svaret på framtidens bilism, snarare än enbart eldrift.



Toyotas vd slår larm: Elbilar smutsigare än du tror



Stort test: Här är elbilen som hyllas mest av journalisterna



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl.



9. BMW visar naturligare alternativ till kolfiber

Bobby Green 2025-06-18 kl 12:00

Kommer från linfrön



Mängder av biltillverkare använder sig av kolfiber. Det håller bra och väger lite, och ser fränt ut om man inte lackar över det. Det är dock inte världens snällaste material mot miljön alla gånger och BMW vill göra något åt saken. BMW började tillverka kolfiberdelar själva för mer än 15 år sedan och nu har de tillsammans med det schweiziska företaget Bcomp tagit fram ett alternativ som ska vara minst lika bra när det kommer till hållbarhet men ha betydligt mindre utsläpp. Materialet som man demonstrerar på de här bilderna liknar kolfiber i strukturen men är istället utvunnet av linfrön. Enligt BMW ska detta minska utsläppen med 40 procent.

Första skarpa testerna blir på BMW M4 GT4 som kommer köra 24-timmarsloppet på Nürburgring som drar igång imorgon. Läs mer på länken nedan. press.bmwgroup.com

EU vill förbjuda kolfiber i bilar. Vill att materialet klassas som hälsofarligt



10. Iveco Bus: Framtidsinriktat och historiskt i 130-årig bussfabrik

Publicerat av [ulo](#)

1 juni 2025



Ivecos bussfabrik i tjeckiska Vysoké Mýto har en kapacitet på 5 000 bussar/år. Fabriken tillverkar storsäljande modellen Crossway i diesel-, hybrid- och batterielektrisk version, likaså turistbussen Iveco Evadys.

Minst en medlem i varje familj i den lilla staden Vysoké Mýto i östra Tjeckien arbetar med att tillverka bussar. Där ligger Iveco Bus största fabrik med en kapacitet på 5 000 nya bussar om året. Varje arbetsdag rullar 22 bussar ut från fabriken som i år firar sitt 130-årsjubileum. Samtidigt är fabriken en nyckel till Iveco Bus framtid. I veckan som gick inte bara jubilerade fabriken i Vysoké Mýto. Iveco Bus invigde där också sitt nya prototyp- och testcenter och kunde visa det första kundexemplaret av den batterielektriska normalgolvsbussen Crossway Elec. Bussmagasinet var naturligtvis på plats.

Det nya prototyp- och testcentret på 4 100 kvadratmeter startar upp verksamheten den här månaden och får en viktig roll för Iveco Bus' verksamhet. Här ska företaget arbeta med bussar oavsett drivlina och innan de går ut i serieproduktion: gasbussar, batterielektriska bussar och vätagasdrivna bussar.

Anläggningen i Vysoké Mýto kan ta emot upp till 18 meter långa prototyper. Bland annat finns en värmekammare där luften kan värmas upp till 50 grader. I värmekammaren kan prototypcentrets experter kontrollera att bussen är behaglig för både förare och passagerare vid extremt höga temperaturer.



Tjeckiens kommunikationsminister Martin Kupa invigde det nya prototyp- och testcentret och skrev sin autograf på en bussfront.

I centret kontrolleras också en rad andra funktioner och egenskaper hos bussarna, exempelvis yttre och inre bullernivå, vibrationer och energiförbrukning. Där analyserar också experterna med hjälp av avancerade instrument och data hur bussen uppför sig på vägen. Men centret kan göra mycket mer, från att med en 3D-skrivare tillverka plastdetaljer som är upp till 1,5 meter stora till att kontrollera fogar i metall- eller trädetaljer.

Centret i Vysoké Mýto är inte den enda forsknings- och utvecklingsanläggningen inom Iveco Bus. I ett liknande center i Frankrike testas bland annat elektronik, värmesystem och ny teknik. Testcentret i Italien är särskilt inriktat på hållbarhetstester.



Det första kundexemplaret av Iveco Crossway Elec med normalgolv.

Ny elbuss

Iveco Bus avslöjade vid invigningen av det nya prototypcentret att man arbetar på en ny, batterielektrisk stadsbuss. Samtidigt visade företaget upp det första kundexemplaret av Crossway Elec med normalgolv, en buss som främst är tänkt för region- och skoltrafik.



Det här exemplaret är avsett för skoltrafik i Frankrike. I främre delen av bussen är taket nedsänkt eftersom två batteripaket är placerade på busstaket.

Det var i december som Iveco Bus **först visade modellen**, men då alltjämt som prototyp. Nu kunde man presentera den första buss som ska gå till kund, i det här fallet ett franskt bussföretag.

Fabriken i Vysoké Mýto tillverkar Ivecos storsäljare Crossway med olika drivlinor och i låg-entré- och normalgolvsutförande. Sedan modellen introducerades 2006 har 65 000 Crossway rullat ut på vägarna från Ivecos olika fabriker. Vysoké Mýto producerar även turistbussen Evadys.



Förarplatsen i Crossway Elec.

Nya Crossway Elec finns i 12- och 13-metersversion, Beroende på stolskonfiguration är antalet sittplatser 57 – 63. Den buss som Iveco visade i i Vysoké Mýto är på kundens önskemål specificerad för skoltrafik, men bussen kan även fås med rullstolslyft och toalett.

Modellen kan fås med tre – sex paket med NMC-batterier på vardera 69 kWh. Av paketen är ett eller två alltid placerade längst bak, två på taket i bussens främre del och de eventuellt ytterligare paketen i bagageutrymmet. Placeringen på taket gör att takhöjden i främre delen av bussen är lägre än längre bak.



1928 rullade den första bussen ut från fabriken, byggd på chassi från Skoda och med plats för fjorton passagerare.

Trippeljubileum

Det här året är ett riktigt jubileumsår för Iveco Bus. Som företag firar Iveco Bus i år sitt 50-årsjubileum. Nyligen firade företagets **fabrik i franska Annonay sitt hundraårsjubileum** och i år är det 130 år sedan fabriken i Vysoké Mýto grundades. Idag är det en av Iveco Bus fem fabriker. Förutom Annonay har företaget ytterligare en fabrik i Frankrike och två i Italien.

1895, när fabriken i Vysoké Mýto grundades var det som en vagnmakare som tillverkade vagnar i trä.

Först 1928 rullade den första bussen ut från fabriken, byggd på ett lastbilschassi från Skoda och med namnet Sodomka. Sedan dess har fabriken gått igenom en brokig historia, från det kommunistiska maktövertagandet efter andra världskriget till att nu vara Iveco Bus' största fabrik.

90 procent export

Iveco Bus fabrik i Vysoké Mýto har en produktionskapacitet på 5 000 bussar/år. I föl utgjorde olika versioner av Iveco Crossway 92 procent av produktionen och Iveco Evadys åtta procent. Dieselbussarna dominerar ännu produktionen. I föl var fem procent av bussarna eldrivna, 25 procent gasbussar och 70 procent dieselbussar.

Cirka 90 procent av de bussar som tillverkas i Vysoké Mýto går på export. Viktigaste exportmarknader är Frankrike, Italien och Spanien.

Anläggningen har cirka 4 400 medarbetare. Fabriksarealen uppgår till 355 000 kvadratmeter av vilka 135 000 kvadratmeter är byggnader.

Kapaciteten är cirka 5 000 bussar om året, även om man i föl inte nådde ända dit. Idag tillverkar anläggningen 22 bussar om dagen.

Här tillverkas storsäljaren Crossway med olika drivlinor, både med lågentré och normalgolv, likaså Iveco Evadys. Crossway dominerar stort – när vi besökte fabriken fick vi anstränga oss för att hitta en Evadys på produktionslinan. Bara åtta procent av produktionen utgörs av Evadys.



Först svetsas chassiet samman, sedan tillkommer ramen.

Hela 92 procent av de bussar som rullar ut från fabriken är faktiskt olika versioner av Crossway, både när det gäller drivlina och utförande: i fjol var det 57 procent normalgolvbussar och 43 procent lågentrébussar.

Från ax till limpa

Till skillnad från en del andra busstillverkare fortsätter Iveco Bus att själv svara för hela produktionskedjan, från ax till limpa. I Vysoké Mýto tillverkas bussarna från grunden, från chassi till kaross och inredning. I genomsnitt tar det 9,5 dagar att tillverka en buss.

Chassierna tillverkas helt i fabriken, från frontpartiet med kollisionsskydd för föraren till de övriga delarna av chassit som svetsas samman till en helhet. Sedan svetsas ramen som samman med chassit. Svetsfogarna rensas därefter med hjälp av två robotar med laser innan de målas. Målningen får dröja högst fyra timmar efter rensningen— sedan börjar metallen att oxidera.

Fabriken har tre produktionslinjer som bussarna passerar. Alla modeller och versioner tillverkas på samma linje.

De färdiga bussarna rostskyddsbehandlas därefter genom att innan de får sina karosser sänkas ned i ett bad med rostskyddsbehandling. Anläggningen klarar fordon upp till femton meters längd. Rostskyddsanläggningen var den första i sitt slag i Östeuropa när den invigdes 2001.

Det sista ledet i tillverkningen är stolarna som får sin klädsel i fabriken.

För varje buss som tillverkas i fabriken planterar för övrigt Iveco ett träd.



Skoda 706 RO från 1947.

Historiska bussar

I samband med invigningen av prototyp- och testcentret visade Iveco Bus också några historiska bussar, tillverkade vid fabriken i Vysoké Mýto.



Skoda 706 RTO blev en storsäljare för Karosa.



Skoda SL11 började serietillverkas 1968 och hade självbärande kaross.

Från tillverkningen av den första bussen 1928 var fabriken i privat ägo, men efter det kommunistiska maktövertagandet i Tjeckoslovakien nationaliserades fabriken 1948 och blev ett statlig bolag, Karosa. Det officiella namnet blev enligt kommunistisk modell "Folkets Företag Karosa".

Företagets produktion fokuserade på det som i den nya planekonomin behövdes mest: traktorer och bussar.

En av de bussar som var i produktion redan innan nationaliseringen var Skoda 706 RO.

En av Karosas bussar, Skoda 706 RTO, blev en stor framgång. Bussen visades för första gången 1956 och började serietillverkas två år senare. Fram till 1972 tillverkades 2 000 bussar av modellen.

Modellen blev så uppskattad att den polska regeringen köpte rättigheterna att tillverka bussen även av Jelcz i Polen. Där var den i produktion ända till 1986 under modellnamnet Jelcz 043.

En tredje historisk buss som Iveco presenterade i samband med invigningen av prototyp-centret i Vysoké Mýto var Skoda SL11 med stilenlig röd stjärna i fronten. Efter två års konstruktion sattes modellen i serieproduktion 1968 och var då Karosas första buss med självbärande kaross. Tyska Kässbohrer hade lanserat sin första buss med självbärande kaross, Setra S8, redan 1951.

Men i Tjeckien var i slutet av 60-talet Skoda SL11 fortfarande nyskapande med mittmotor och långt överhäng fram som gjorde bussen lättmanövrerad.

Sedan den kommunistiska regeringen i Tjeckoslovakien tvingats avgå 1989 privatiserades Karosa några år senare och fick franska Renault som delägare 1993. 1999 bildade Renault och italienska Iveco Irisbus som förvärvade 94 procent av aktierna i Irisbus som i sin tur blev helägt av Iveco 2003. 2013 bytte så Iveco-Irisbus namn till Iveco Bus.



11. Stanley Model 820 Mountain Wagon 1915



FILM: <https://youtu.be/PNgIa6zPC4o>

Stanley Motor Carriage Company, grundat 1902 av Francis Edgar (F.E.) och Freelan Oscar (F.O.) Stanley, lämnade ett outplånligt avtryck i den tidiga bilhistorien. Stanleys var kända för sina ångdrivna fordon och tillverkade några av de mest innovativa och pålitliga bilarna på sin tid. Deras historia började när F.E. byggde en ångbil för sitt eget nöjes skull, vilket ledde till ett stort allmänt intresse efter att han satte hastighetsrekord 1898. År 1901 bildade bröderna Stanley Stanley Motor Carriage Company och vände sin fulla uppmärksamhet mot biltillverkning efter att ha sålt sin framgångsrika fotoverksamhet till George Eastman.

Stanley-bilarna var kända för sin avancerade ingenjörskonst, med lätta träkarosser monterade på stålrörssramar, med ånga som genererades av en vertikal eldrörspanna under sätet. Dessa pannor var exceptionellt säkra på grund av en unik trådlindningsteknik, och inga explosioner dokumenterades någonsin. Enkelheten och effektiviteten hos deras ångdrivna motorer, i kombination med deras tysta drift, gav Stanley-ångarna ett rykte om hållbarhet och förfining. Detta arv cementerades 1906 när en Stanley-bil satte ett världsrekord i hastighet på 127,66 mph. Stanleys bidrag till fordonsinnovation hedrades senare med att de blev invalda i Automotive Hall of Fame 1996.





En av Stanley Motor Carriage Companys mest anmärkningsvärda skapelser var Mountain Wagon, som designades av F.O. Stanley och byggdes mellan 1908 och 1917. Som det största fordonet som producerats av företaget utvecklades det ursprungligen för att transportera besökare från järnvägsstationen i Loveland, Colorado, till Estes Park Stanley Hotel i hjärtat av Colorado Rockies. Den 34 mil långa uppförsresan, med sina branta lutningar som ofta besegrade tidiga förbränningsbilar, hanterades lätt av Mountain Wagon, tack vare dess robusta ångmaskin på 30 hästkrafter, pålitliga prestanda och stora passagerarkapacitet. Den introducerades för första gången i Stanley-katalogen 1909 och beskrevs som "en rymlig, snabb och kraftfull bil med nio passagerare", speciellt utformad för passagerarservice och bagagetransport. Orter över hela landet tog snabbt till sig Mountain Wagon för dess tysta drift och robusta tillförlitlighet, vilket gör den till ett viktigt verktyg för att transportera gäster och förnödenheter.

År 1912 utökades produktionen till att omfatta större versioner med tolv och femton passagerare, vilket bibehöll Mountain Wagoners förmåga att enkelt ta sig an grova vägar och branta lutningar. Dess mångsidighet sträckte sig bortom resortanvändning och hittade tillämpningar i olika kommersiella industrier, där dess kapacitet, hållbarhet och praktiska egenskaper gjorde den till en pålitlig arbetshäst.

Denna Stanley Mountain Wagon har en rik historia som återspeglar dess bestående attraktionskraft. Identifierad med chassinummer 15038 och motornummer 8-375, har denna Mountain Wagon en metallram, en ovanlig och eftertraktad typ av Mountain Wagon. Från 1944 till 1952 ägdes den av James Melton, en framstående tidig samlare från Connecticut med en passion för att bevara historiska bilar. I sin museibroschyr beskrev Melton Mountain Wagon som idealisk för att möta tåg med stora sällskap, med betoning på dess kraft, kapacitet och förmåga att ta sig an utmanande terräng. Han var känd för att köra och njuta av sina bilar regelbundet, och det är troligt att Mountain Wagon användes som beskrivet.



Bilen hamnade senare hos Thomas Clarence Marshall, en före detta Stanley-handlare från Yorklyn, Delaware. Marshall återuppväckte sitt intresse för Stanleys 1940 och byggde så småningom upp världens största samling av Stanley-ångare, varav delar nu utgör kärnan i Marshall Steam Museum. Bland de efterföljande ägarna fanns Robert M. Chambers och Harry Resnick, som visade bilen på sitt motormuseum i Ellenville, New York på 1970-talet. Mountain Wagon visades också på Larz Anderson Auto Museum i Brookline, Massachusetts, för att ytterligare befästa dess historiska betydelse.

Under den tidigare ägarens ägande beställdes en omsorgsfull restaurering av M/S Herman and Company, och när det var klart har detta exemplar ansetts vara det bästa bevarade exemplaret hittills. Herman och kompani lämnade ingen sten ovänd, som allmänna ångbilsexperter genomförde de en omfattande restaurering för att säkerställa att denna Mountain Wagon är både mycket funktionell och vacker. Den ursprungliga karossen, huven, stänkskärmarna och ramen, samt moderna delar som en elektrisk vattennivåmätare och bromssystemkomponenter, behöll sin ursprungliga kaross, huv, stänkskärmar och ram, och samtidigt byttes pannorna och brännarna ut för att säkerställa bästa möjliga funktionalitet under många år framöver. Denna Stanley visades på både Amelia Island och Concours d'Elegance of America 2018 och tog hem Best in Class i båda respektive utställningar, vilket cementerade dess kvalitet på restaurering och historia.

Vår Mountain Wagon har ett slående, historiskt korrekt utseende och har en fyllig rödbrun färg som framhäver dess robusta men ändå eleganta design. För att citera konservatorn: "Färgerna utvecklades från de ursprungliga Stanley Mountain Wagon-exemplaren och anses av ångbilsgemenskapen vara de mest exakta representationerna hittills."



De fräscha ljusa detaljerna glänsar mot den djupa lacken och framhäver vagnens klassiska linjer och visar prov på noggrann uppmärksamhet på detaljer. Dess öppna kropp, ett kännetecken för dess praktiska design, ger gott om sikt och en känsla av öppenhet, vilket gör den idealisk för sightseeingturer och passagerartransporter. Fordonets robusta metallram, monterad på hållbara stålunderre, understryker dess robusta konstruktion, medan de stora hjulen och solida axlarna understryker dess beredskap för utmanande terräng.

Invändigt har Mountain Wagon fyra rader med tuftade svarta bänksäten, vilket ger sittplatser för upp till tolv passagerare i komfort och stil. Den enkla men ändå funktionella inredningen återspeglar dess utilitaristiska syfte samtidigt som den erbjuder en tidlös elegans. Bänksätena, utformade med uppmärksamhet på historisk noggrannhet, är både hållbara och inbjudande, vilket garanterar en bekväm åktur för passagerarna under långa utflykter. Den öppna designen, i kombination med den klassiska tuftade klädseln, fångar andan hos det tidiga 1900-talets touringfordon, vilket gör Mountain Wagon både praktisk och visuellt tilltalande.

Med sina rötter i de ångdrivna fordonens pionjärdagar är denna Stanley Mountain Wagon fortfarande ett extraordinärt stycke bilhistoria. Den är utformad för robust prestanda, hög kapacitet och pålitlighet och exemplifierar den innovativa andan hos bröderna Stanley och effekten av deras anmärkningsvärda ingenjörskonst. Få fordon fångar essensen av det tidiga 1900-talets bilkörning så levande som Mountain Wagon, vilket gör den till ett sällsynt och betydelsefullt tillskott till alla samlingar.

Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs

\$ 475,000

Artikelnummer: 7784





12. Kissel Modell 30 Semi-Racer 1912

\$48,400 USD | Såld

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

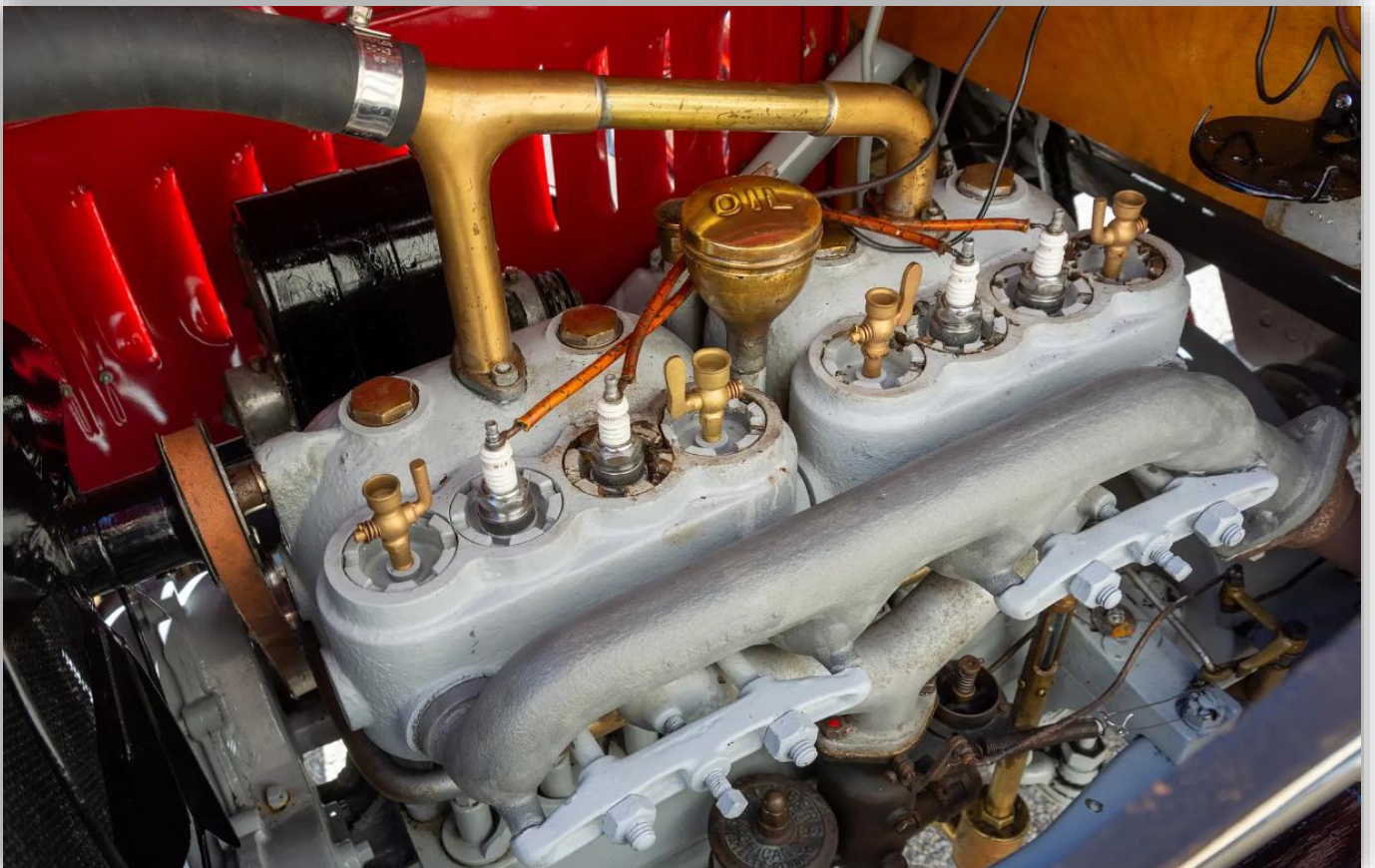


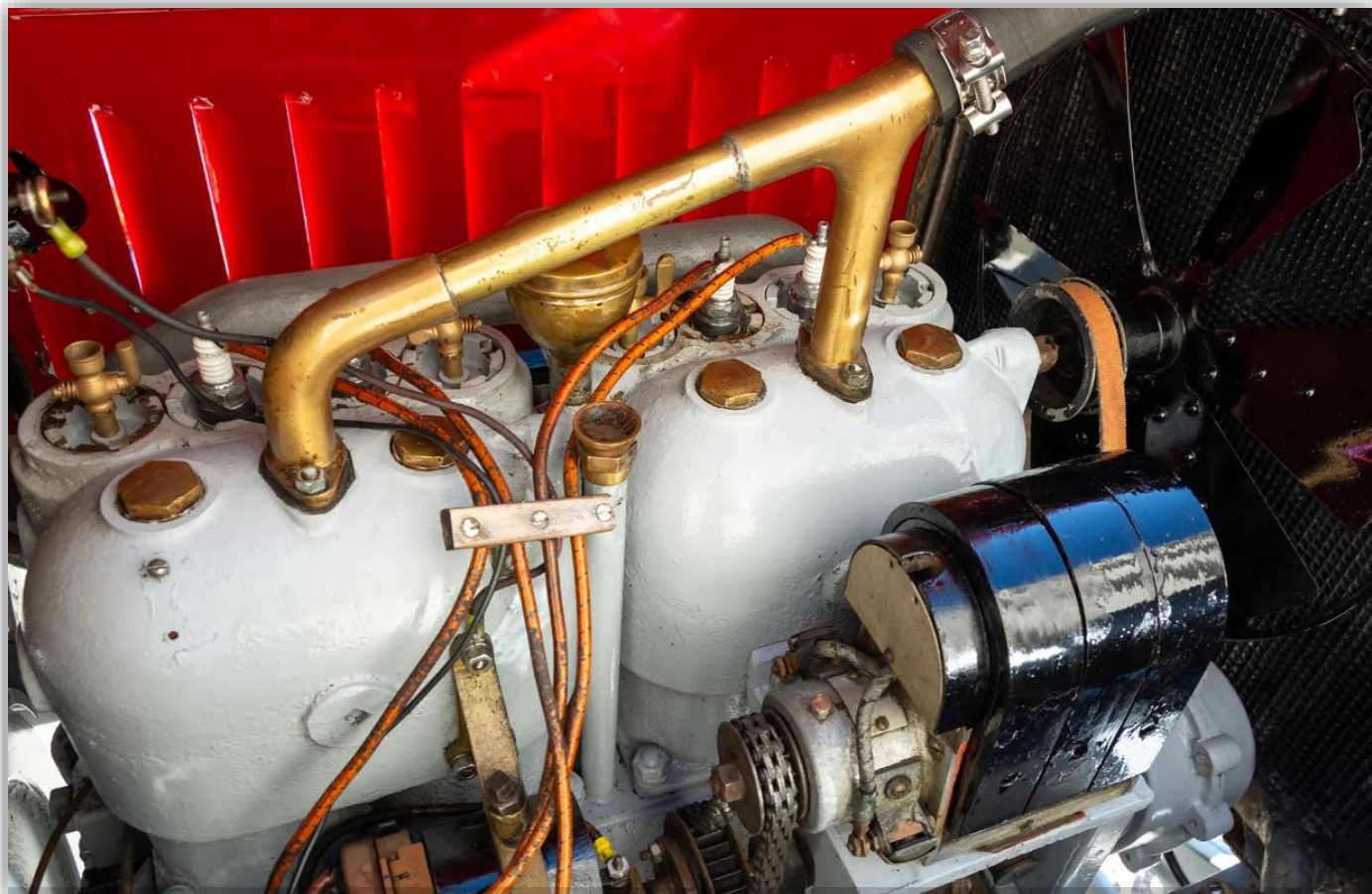
Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Efter att ha emigrerat från Tyskland till Wisconsin utökade familjen Kissel stadigt sin jordbruksverksamhet till att omfatta livsmedel, järnvaror, timmer och bostadsbyggande. Familjen samlade på sig en betydande 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 verktygslådan i speedster-stil framhäver Kissels sportiga och målmedvetna karaktär och framkallar bilder av hur den spränger över landsbygden och sparkar upp en tuppsvans 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



Roger Warolin