



Kurtis Tommy Lee Speedster

1. Kia K4 för Europa
2. Kia EV4 skakar liv i den eldrivna Golf-klassen
3. Detta försvinner på nya billigare Tesla-bilen
4. Nästa generation BMW X5 kommer erbjudas med vätgasdrift
5. Nya bilar får allt större hjul
6. Blir rusning efter bensin- och dieslbilar
7. Ett besök i Zeekrs bilfabrik
8. Einride kör första autonoma ellastbilen på allmän väg
9. Mercedes-Benz S 500
10. Kurtis Tommy Lee Speedster
11. Rolls-Royce Silver Ghost
12. Grattis Fiat Regatta
13. Saab Sonett II

Teknikens Värld

1. Kia K4 för Europa – Ceed-ersättaren

Publicerad av Mattias Rabe 22 sep 2025 kl 17.52

Efter snart tjugo år är storsäljaren Kia Ceed på väg att fasas ut. På väg in – och ut på vägarna – är ersättaren K4 som nu presenteras i halvkombiutförande. Ett mer svenskanpassat karossutförande kommer. En kombi.



Kia K4 kommer till Sverige nästa år, då i kombiutförande.

Kia K4 erbjuds redan på andra marknader, bland annat i USA. Nu är det dags för modellen att ta sig till Europa och då som halvkombi och kombi. På andra marknader säljs den med sedankaross.

När den kommer hit blir det som ersättare till populära **Ceed** som nu är inne på sin tredje och sista generation sedan 2006.

Att ta över efter en storsäljare är aldrig lätt men K4 har ett ess i rockärmen, nämligen storleken. Halvkombin som nu presenteras är hela 444 centimeter lång vilket är 14 centimeter längre än Ceed med motsvarande karossform. Enligt Kia placerar sig K4 med ena foten i C-segmentet och den andra i D-segmentet.

Fler centimeter på längden (och millimeter på bredden) ger förstås bättre innerutrymmen och inte minst längst bak där bagageutrymmet sägs ha en volym på 438 liter när baksätet är uppfällt. Det är elva procent mer än i femdörrars Ceed.

Men, det ska tilläggas att bagageutrymmets volymsiffra ovan gäller modellversioner utan någon form av elektrifiering. Så fort K4 mildhybridiseras kapas siffran ganska rejält – till 328 liter.



Kraftig uppdatering av insidan jämfört med Ceed som börjar kännas lite gammaldags.

Ingen laddhybrid

Motoralternativen inleds med en 1,0-liters bensinmotor på 115 hästkrafter som även kommer att erbjudas som mildhybrid.

Motormässig storebror är en 1,6-liters bensinmotor med antingen 150 eller 180 hästkrafter.

Under 2026 lanseras även en fullhybrid, men någon laddhybrid ser inte ut att vara aktuell. Söker man mer elektrifiering är det elbilen **EV4** man får rikta ögonen mot.

Kombi till Sverige

Halvkombin som vi ser här är inte aktuell för den svenska marknaden. I stället väljer Kia Sverige att fokusera på kombiversionen som tar sig hit under andra kvartalet 2026. Hur den står sig mot dagens Ceed SW återstår att se, men med tanke på hur mycket större halvkombiversionen är misstänker vi att "K4 SW" blir uppemot 470 centimeter lång, kanske till och med mer än så. Ceed SW är 460 centimeter lång.

Några prisuppgifter är ännu inte offentligt gjorda. Utgående Ceed SW kostar från 299 900 kronor.



Feber

2. Kia EV4 skakar liv i den eldrivna Golf-klassen

Roger Åberg 2025-09-22 kl 21:00

Trevlig att köra, men är den värd att köpa



FILM: <https://youtu.be/ZsoqZHec4eA>

På pappret är Kia EV4 en rätt konstig historia. Kollar man bara på pris och specifikationer ska ingen köpa den här bilen. Man får helt enkelt inte tillräckligt för pengarna. Eller så här, man får mer på andra håll. Men det kan finnas anledning att köpa den ändå.

All fakta om Kia EV4 Hos Automatos

En ful och en snygg?

Kia EV4 finns i två varianter, en hatchback och en fastback. Hatchback (den på bilden ovan) är halvkombi på svenska och storleken är i det så kallade C-segmentet. Det här är alltså en bil i den berömda Golf-klassen. Halvkombin tillverkas i Slovakien och Kia säger att mycket att delarna som den tillverkas av kommer från Europa. Trevligt. Den här bilen tillverkas inte bara i Europa utan kommer bara att säljas i Europa, resten av världen verkar inte så sugna.





Fastbacken, som inte är en fastback utan en sedan, är däremot en världsbil. Min gissning är att den inte kommer att sälja i Sverige. Den kommer att säljas, men inte sälja.

Dels så gillar vi inte sedaner här, och dels så verkar i alla fall Febers besökare tycka att den är hiskeligt ful. Jag tror till och med att den har avskräckt en del folk att ens titta på halv-kombin... Fastbacken tillverkas i Korea, är lite annorlunda inställd med bland annat annan dämpning.

Halvkombin största fördel: det är inte en suv

Som jag började med så är det här en svår bil på pappret. Man får mer från andra modeller och märken för samma peng. Oftast betyder det att man slutar upp med en suv och det är ju vad många vill ha. Om man är sugen på en suv så finns det nästan oändligt med modeller, Kia har till exempel EV3 och EV5 för de som är sugna.

Men alla är inte det. Det finns ju faktiskt rejäla fördelar med att inte köra suv. Man sitter lägre, bilen blir förhoppningsvis roligare att köra och så borde man få längre räckvidd.

Halvkombin är roligare att köra. Kia säger att den är dynamisk, men dit når den inte tycker jag. Inte med motorn som sitter i de två versioner som finns idag. Den är dock väldigt trevlig att ratta runt, precis lagom hård och mjuk samtidigt. Helt enkelt väldigt trevlig att ha och göra med både på motorväg och i stan.

Starkare version kommer

Det kommer en AWD-version med två motorer och mer kraft och den kan bli dynamisk på riktigt. Sedan kommer det även en GT-variant som verkligen har förutsättningar för att bli dynamisk på riktigt. Kia är lite feigare än syskonet Hyundai, men jag hoppas verkligen, verkligen att de vågar göra en riktigt knäpp version som lever upp till begreppet hot hatch.

Motorn som sitter i bilen jag provkörde levererar 150 kW och det är lite för lite. Det räcker gott i vardagen, men med lite, lite, lite till hade det blivit en annan bil. Vi snackar 20-25 kW till. Men Kia är i gott sällskap, konkurrenten Volkswagen ID.3 levererar exakt samma siffror.

0-100 km/h går på 7,7 sekunder och det räcker som sagt i vardagen. Men funderar du på att köra om på 70-väg så kan du glömma det. Jag låg under provkörningen på en 120-väg och tuffade på i 110 km/h. Jag tryckte plattan i mattan och ingenting hände. Sekunder senare hade jag nått 120 km/h. Det kan man som sagt leva med, men 20-25 kW till hade gjort underverk här.



Längst räckvidd av alla Kior

En inte så dålig fördel med lagom starka elmotorer är att räckvidden mår bra av det, i de flesta fall. EV4 kommer med två batteriet. Standard range är på 58,3 kWh och det ger en räckvidd på 440 km. Med det stora batteriet på 81,4 kWh så kommer man på pappret 62,5 mil. Det är riktigt bra.

Laddningen går däremot inte så snabbt. Den här har inte den fräcka 800V-versionen av plattformen som EV6 har. Här är det istället 400V och laddar gör man som snabbast i 101 kW. 10-80 procent ska gå på 29 respektive 31 minuter. Knappt ok faktisk, men den här lär inte vara en långfärdsbil för många och då spelar det mindre roll.

På tal om ström så levereras EV4 med V2L, du kan alltså ladda saker med 230V i bilen. V2G och V2H finns, när det nu kommer till Sverige.

Interiör a la Kia

På insidan känner vi igen oss, och det är på gott och ont. Ratten är finfin med en massa fysiska knappar. Det är luftigt och härligt och materialen är helt ok. Gott om utrymme för att lägga saker, både här och där.

Man har dock satt in en LED-list med extremt fåniga animationer på instrumentpanelen. Känns billigt.

Temperatur styr man med fysiska knappar men sedan blir det sämre. Knapparna under skärmen för att komma runt i systemet är fortfarande oklara och Kias system börjar kännas riktigt, riktigt gammalt. Under provkörningen så använde vi den inbyggda kartan och den är ful, otydlig och inget du ska använda. Vilket är synd, för även om kartorna blir bättre med CarPlay så tappar man ruttplanering och annat trevligt som är bra i en elbil.



CarPlay räddar dagen

Som tur är finns CarPlay och Android Auto. Hyundai och Kia har inte officiellt lämnat Apples superversion av CarPlay som de kallar för CarPlay Ultra, men det är inte bekräftat att det kommer till denna. Om det hade gjort det hade livet som Kia-ägare blivit betydligt bättre. Idag finns till exempel inte ens en karta på skärmen framför föraren, vilket gör att du inte vet vart du ska om du håller på med annat på skärmen.

För att poppa till sig lite har man börjat med teman i systemet. En av bilarna hade ett Marvel-tema och det var så hiskeligt fult att det knappt var värt en bild.

Bra benutrymme, lågt i tak

Flyttar vi till baksätet blir det både bra och dåligt. Att detta inte är en suv märks här. Benutrymmet är ypperligt och man sitter skönt på soffan. Men det är lågt i tak. Jag som är 180 centimeter slår inte riktigt i taket, men sträcker jag på mig så touchar jag. Har du långa ungdomar så ska du provsitta innan du slår till.

Det låga taket gör också att man får huka sig lite för att se ut genom fönstret bak. Inte toppen. Toppen är dock att fönstret i baksätet går hela vägen ner i botten!

Som sagt, har du långa baksätesspassagerare, provsitt.

Flyttar vi oss ännu längre bak till bakluckan är det trångt. 435 liter får man in, om man ställer ner golvet på det lägre läget, och det räcker väl för handlingen, men när jag och min gode co-driver Peter Esse slängt in två mindre ryggsäckar och två kabinbagage blev det väldigt fullt.

Det udda är att fastback-versionen är hela 30 centimeter längre än halvkombin. Mitt tydliga råd till Kia är att göra en kombiversion av halvkombin, alltså att helt enkelt lägga till 30 centimeter på röven. Det skulle betyda cirka 120 liter extra och göra många svenskar glada.



Bäst i det elektriska C-segmentet

Men det är nog inte svenskarna som är den primära målgruppen. Istället är det alla européer söderut som är vana vid mindre bilar och som varken vill ha eller får plats med en SUV. De vill inte ha 30 centimeter längre bil, de vill ha något som är lätt att parkera.

Kia räknar med att det så kallade C-segmentet i eldriven form ska växa rejält de närmsta åren, och det har de nog rätt i. Idag är konkurrenterna bilar som Opel Astra och Peugeot 308, men framförallt Volkswagen ID.3 och Cupra Born, bilar som av en slump ligger på nästan samma pris.

Jämför EV4 med Volkswagen ID.3 och Cupra Born På Automatos

Och i södra Europa är det dessa som är konkurrenterna, men i Sverige är alla eldrivna småsuvur också konkurrenter. Men bland de riktiga konkurrenterna tycker jag att EV4 vinner. Jämfört med ID.3 känns EV4 som mer bil, det finns bättre utrymme i baksätet och det är överlag en lite trevligare upplevelse. Men någon solklar vinnare är det inte.

Privatleasing kommer att vara storsäljaren för den här bilen och när någon klok på Santander har kliat sig i huvudet och kommit på vad restvärdet blir så kan det kanske bli ett vettigt köp. Men de priserna är inte klara ännu.

Än så länge är det kontantpriset som vi har att gå på och det startar på 476.900 kronor. Long range börjar på 541.400 kronor, men man vill åtminstone ha Plus-paketet och då är vi uppe i 573.400 kronor. Med GT Line-paketet ligger prislappen på 591.900 kronor. Det är mycket pengar för en halvkombi...Till Kias fördel finns ett, förhoppningsvis, trevligt andrahandsvärde. Och långa garantier.



Roger Åberg



3. Detta försvinner på nya billigare Tesla-bilen

Posted by Kristofer Rask september 21, 2025



Plåttak och budgetjul OBS! Montage

Tesla har under det senaste året arbetat på en billigare bilmodell som skulle lanserats under första halvan av detta året. Den blev försenad. Men Elon Musk har i vilket fall bekräftat att det handlar om en modell som "ser ut som en Tesla Model Y".

Nu kommer nya detaljer om modellerna som beskrivs som förenklade versioner av Model Y, men också Model 3. Internt kallas den nya Model Y för E41. Bilder har redan [avslöjat en hel del](#) som att en sådan modell blir utan glastak och saknar skärm i baksätet.

Signaturen "Green" som gjort sig känd för att grota ner sig i Teslas mjukvara kan nu avslöja [nya detaljer](#) om budgetmodellerna. Utifrån vad han kunnat utläsa från den senaste mjukvaran kan han nu presentera en rad detaljer.

För att sänka priset kommer Tesla erbjuda ett enklare ljudsystem att välja mellan, kallade för "essential" och "essential with commodity". Backkameran förlorar sin uppvärmning och luftinblåset i mittkonsolen i baksätet försvinner.

Glastaket försvinner också och takklädseln ersätts av en enklare glasfiberlösning. Dessutom drar Tesla ner på kupébelysningen och stolarna får enklare enaxlig justering.

Försvinner gör också funktioner som infällbara sidospeglar och dörrbelysningen. Den bakre pekskärmen försvinner helt och något system för däcktrycksövervakning finns inte heller. Fälgarna blir enklare 18-tumsversioner och även fjädringen uppges vara nedgrade-rad.



*Den billigare Model Y **har läckt ut tidigare***

Exteriört märks en uppdaterad front. Utöver dessa förändringar nämns att modellen kommer i både bakhjulsdriven och fyrhjulsdriven version med särskilda motorkonfigurationer som ännu inte är kända.

Tesla har ännu inte angett något exakt datum för lanseringen men mycket pekar på att den nya Model Y kan komma under fjärde kvartalet i år. Enligt Travis Axelrod, ansvarig för investerarrrelationer på Tesla har förserieproduktionen redan startat i USA, men man fokuserar just nu på att leverera nuvarande modeller under det inestående kvartalet **innan man lanserar något nytt**.

– Vi startade produktionen i juni. Eftersom vi startade i Nordamerika och vårt mål är att maximera produktionen innan stödet från IRA löper ut i Q3 så kommer vi att fortsätta satsa hårt på våra nuvarande modeller för att undvika onödig komplexitet, förklarar Travis Axelrod.



Kristofer Rask

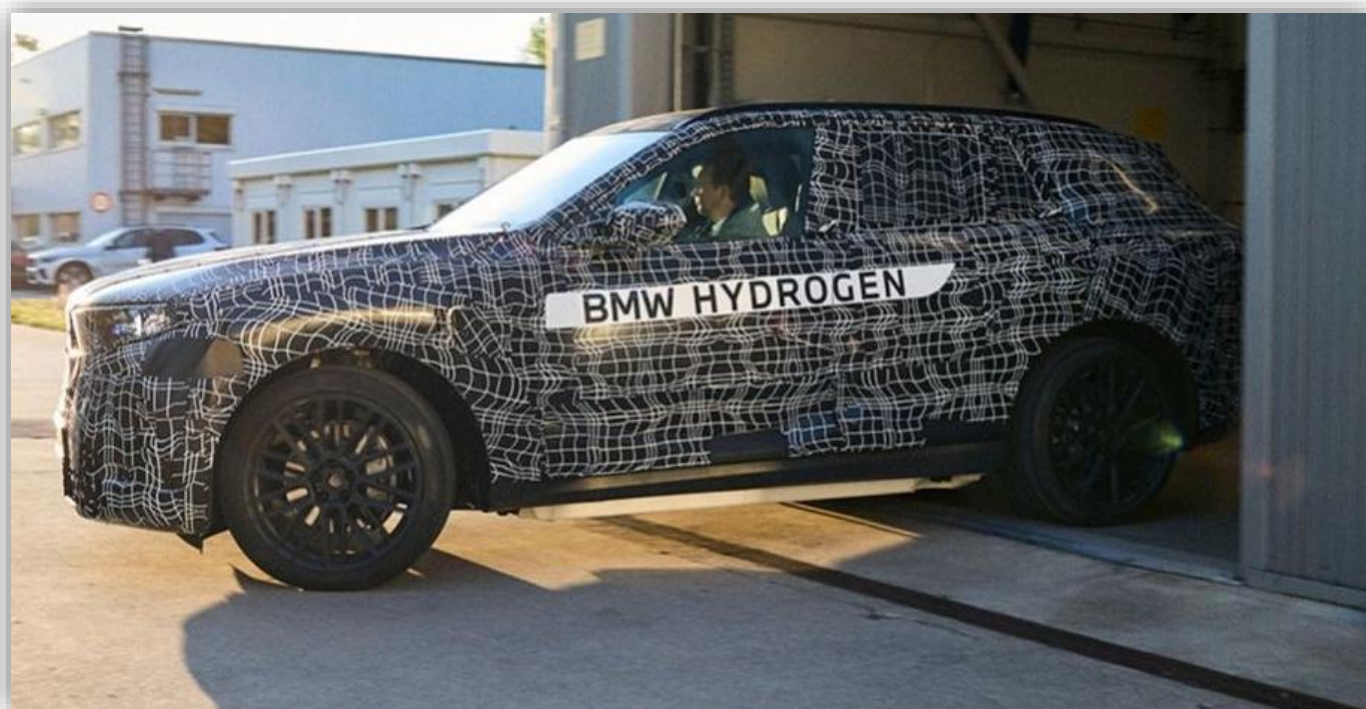
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. **Mer information och kontakt**.



4. Nästa generation BMW X5 kommer erbjudas med vätgasdrift

Bobby Green 2025-09-22 kl 14:40

Testerna är i full gång



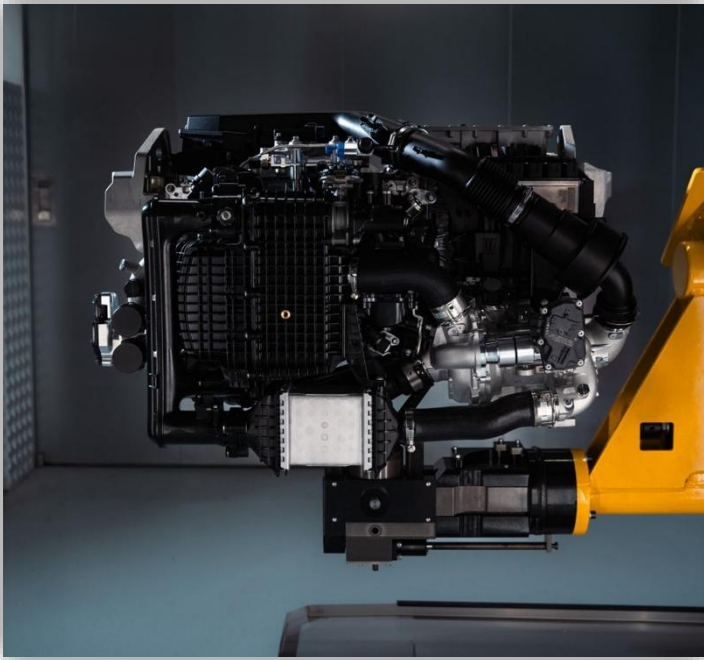
BMW har labbat med vätgas i många år nu och de tror på detta som ett framtida bränsle. Tester med X5 som bas har pågått länge och nu står det klart att nästa generation av X5 kommer att lanseras med vätgasdrift som ett alternativ bland bensen, diesel, laddhybrid och bara eldrift. iX5 Hydrogen som versionen kommer att heta blir då BMW:s första serie-tillverkade bränslecellsbil. Utvecklingen av den sker som vi tidigare har nämnt i samarbete med Toyota. Jämfört med tidigare system så ska detta som nu är i tredje generationen vara 25 procent mindre samtidigt som det bjuder på mer effekt, bättre räckvidd och lägre förbrukning.

iX5 Hydrogen kommer att lanseras någon gång under 2028 så det är en stund kvar innan dessa rullar utan maskering på vägarna. Läs mer om projektet på länken nedan.

bmwgroup.com.



Bobby Green



BMW ska börja serietillverka bränslecellssystem från 2028
Första prototyperna är redan under utveckling



BMW:s första serietillverkade bränslecellsbil kommer 2028
Ett samarbete med Toyota



BMW och Toyota ska utöka sitt samarbete kring bränsleceller
Vill få ner priserna

5. Nya bilar får allt större hjul – nu är 19 tum vanligast

Publicerad 2025-09-22 15:40 (uppdaterad 2025-09-22 15:59) Text Erik Söderholm

En ny analys visar att nyregistrerade bilar får allt större hjul. Det är bilägarna som får betala.



Att nya bilar får allt större hjul är en tydlig trend. En granskning Vi Bilägare gjorde förra året visade att det **ofta beror på bilarnas tyngd**, men även på estetiska skäl.

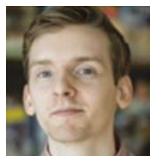
En ny analys som företaget Vroom gjort visar att 19-tumsdäck nu är vanligast bland nyregistrerade bilar. Hela tre av tio nya bilar som rullar ut på vägarna har 19-tumshjul – en sexfaldig ökning jämfört med 2016 då andelen var fem procent.

Även andelen bilar med 20-tumsdäck har ökat och står nu för 15 procent, jämfört med två procent under 2016.

I genomsnitt har däckstorleken på nya bilar ökat från 16,6 tum 2016 till 18,6 tum 2025.

– Vi ser att konsumenterna efterfrågar bilar som ser mer premium och sportiga ut, och större hjul är en del av det uttrycket. Suv-segmentets dominans på nybilsmarknaden är också en tydlig drivkraft bakom utvecklingen, säger Jonas Edlund, kundutvecklare och rådgivare på Vroom.

Det är bilägarna som får betala för trenden. En snabb titt hos några däckhandlare visar att ett 19-tumsdäck kan kosta 1 500 kronor mer per styck än ett likadant däck i 16-tumsstorlek.

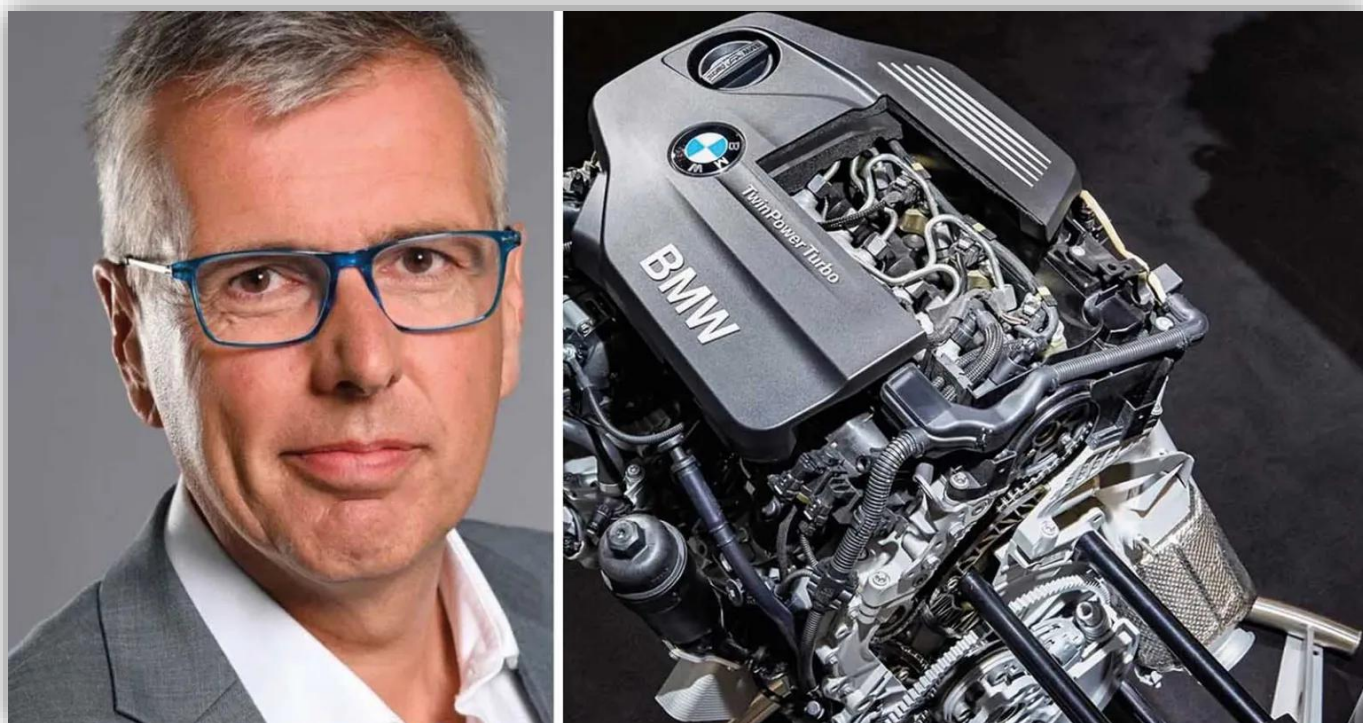


Erik Söderholm

6. Biltopp: Blir rusning efter bensin- och dieslbilar

Av Maths Nilsson 22 september 2025, 18:07

Sparkad biltopp spår rusning efter bilar med förbränningsmotorer. Många kommer hamstra bensin- och dieslbilar inför förbudet 2035. – Vi kommer att nå en topp 2033 och 2034 då vi kommer att ha lika hög efterfrågan som någonsin tidigare, säger Holger Klein, avgående vd för ZF.



Förbudet mot förbränningsmotorer kommer att innebära en mycket svår omställning för Europas bilindustri. Det spår Holger Klein, avgående vd för bildelsgiganten ZF Friedrichshafen. Men fram tills förbudet träder i kraft är en rusning efter bensin- och dieslbilar att vänta om vi ska tro direktören som sparkades från ZF mitt under bilmässan IAA i München.

– Fram till 2035 kommer många konsumenter fortfarande att försöka köpa bilar med förbränningsmotorer och vi kommer att nå en topp 2033 och 2034 då vi kommer att ha lika hög efterfrågan som någonsin, säger Klein till [Automotive News](#) på bilmässan IAA.

Inför 2035, när enbart elbilar tillåts i EU, kommer människor att köpa på sig bilar med förbränningsmotor som aldrig förr. Det spår ZF:s avgående vd Holger Klein.

Det är svårt för kommersiella biltillverkare att sluta sälja något som konsumenterna efterfrågar. Men när förbudet träder i kraft kan en kraschlandning vara att vänta.

– Vad kommer då att hända 2035 och 2036? Stagnationen kommer att bli riktigt svår för alla bilföretag eftersom de kommer att stiga och sedan falla. Denna svåra övergång kommer att bli en tuff fas för branschen, säger han.

ZF är redan inne i en svår omställning. De brottas mot ett stort skuldberg och en fallande efterfrågan på många bildelar. De måste nu säga upp ytterligare personal av de 160 000 anställda och omstrukturera verksamheten.

LÄS MER:



Miljöpartiets besked: Nya skattehöjningar på bensin-...



Elbilstvång orsakar rusning efter dieslbilar



Prisfall på elbilar – bensin- och dieslbilar ökar



EU:s miljöministrar överens: Förbud mot fossilbilar...



Stockholms bensin- och dieselförbud kan stoppas av EU

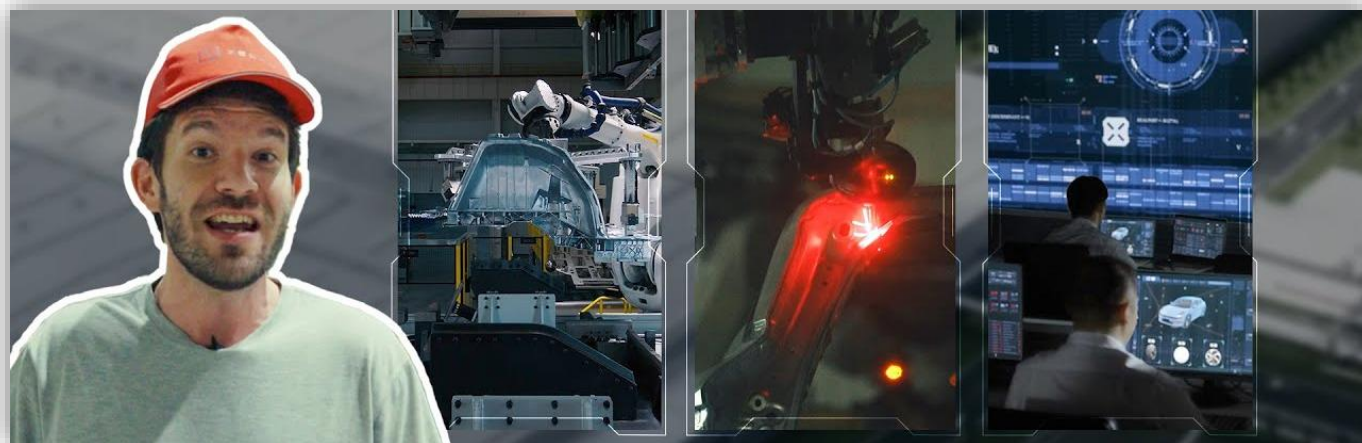




7. Ett besök i Zeekrs bilfabrik

Bobby Green fre. 19 sep 2025, 17:00

Där inte så många jobbar



FILM: <https://youtu.be/49jT61jYQqY>

Zeekrs bilfabrik i Hangzhou Bay, Kina, är väldigt automatiserad. Den benämns som en "dark factory" då mycket av stället är nerläckt eftersom robotar sköter jobbet och inte människor. Robotarna är inte så kinkiga med att lamporna ska vara på nämligen. På platsen tillverkas över 300.000 bilar per år och bland annat så blir modellerna 001 och 009 till här.



700 robotar tillverkar Xiaomis elbil



Robotar har börjat samarbeta på en av Zeekrs bilfabriker



Bobby Green



8. Einride kör första autonoma ellastbilen på allmän väg i Belgien

Posted by Kristofer Rask september 22, 20250



Svenska logistikteknikbolaget Einride har skrivit historia i Belgien. För första gången har en tung, helt autonom ellastbil körts på allmän väg i landet. Demonstrationen ägde rum i hamnen i Antwerpen-Brugge vilket är en av världens mest komplexa logistikhubbar.

Testet genomfördes inom ramen för den belgiska lagstiftningen och markerar ett viktigt steg för att Europa ska kunna ta en ledande roll i utvecklingen av autonoma godstransporter.

Einride visade upp hela sitt ekosystem av tekniklösningar där den förarfria lastbilen styrs av Einride Driver vilket är företagets egen mjukvaruplattform för autonom körning. Fordonet övervakas och hanteras en digital plattform kallad Control Tower.

– Nu i vårt tredje europeiska land visar vi att samarbete mellan offentlig och privat sektor är nyckeln till att driva fram innovation, sa Henrik Green, CTO och chef för Einrides autonoma teknologier.

Sedan tidigare har Einride demonstrerat tekniken i Sverige och USA. Hamnen i Antwerpen ser satsningen som en viktig del i arbetet för både konkurrenskraft och hållbarhet.

– Autonoma och hållbara lösningar som Einrides visar att innovation driver tillväxt, sa Johan Klaps, styrelseordförande för hamnen.

Med en av världens största flottor av tunga eldrivna lastbilar i drift i Nordamerika, Europa och Mellanöstern har Einride samlat värdefull data under flera års kommersiell verksamhet. Något som Einride också menar ger företaget ett försprång i att skala upp autonoma transporter globalt.

9. Kostade en miljon – nu får du den för 70 000

Av Anton Nordgren 23 september 2025, 05:05

Det är en extremt lyxig bil som kostade en miljon. V8-motor och interiör i exklusivt läder. Men priset bara faller, nu säljs flera Mercedes-Benz S 500 för extremt låga priser.



År 2007 var Mercedes-Benz S 500 en extremt lyxig bil, med ett pris på omkring en miljon kronor. Under huven fanns en kraftfull V8-motor som gav både styrka och mjuk körning. Men inte bara det. Interiören var klädd i exklusivt helskinn, med eleganta trädetaljer och alla material var av högsta klass. Varje liten detalj var noggrant utvald.

Och det har naturligtvis gått några år sedan dess. Men än idag visar S-klassen allt som Mercedes-Benz står för. Klass. Komfort. Lyx. Och än idag finns all denna lyx kvar i bilen, det är inte ovanligt att modellerna finns exempelvis med massagestolar. Men modellen kommer med en skillnad från förr. Nu kostar bilen bara en bråkdel av vad den kostat tidigare. Nu går det att hitta denna eleganta bil för så lite som 69 000 kronor.

Men varför säljs modellen så billigt? Troligtvis beror det på att många är rädda dyrbara reparationer, vilket pressar priserna enormt. Den kan till och med öka i värde med tiden, för mycket talar för att värdet har nått botten och snart vänder upp.

Så vill man göra ett fynd, finns [denna S 500 just nu på Blocket](#) för extremt låga 69 000 kronor. Även om bilen kommer med ett fel som kan bli dyrbart. Den har en V8-motor med direktinsprutning som levererar 387 hästkrafter. Motorn ger ett fylligt ljud, precis som man vill ha i en Mercedes-Benz. Resten av bilen är inte sämre. Sätena är klädda i helskinn, och bilen har GPS, multifunktionsratt, ljussensor och mycket annat som underlättar för bekvämligheten.



Men att just denna modellen säljs så billigt är inte ovanligt. Ytterligare en **modell från 2011 har 435 hästkrafter** och säljs för orimligt låga 99 000 kronor. Och även om bilen rullar precis som man önskar, så blir köpare troligtvis rädda, de vill helt enkelt undvika eventuella problem. Även om de ännu inte har uppstått. Och det tvingar säljaren att pressa priset. Så kort sagt: är du intresserad av att köpa en riktig klassiker? Då finns det fynd att göra. Utan att behöva betala vad den kostade för 16 år sedan.



LÄS MER:



Kostade en miljon – nu får du den för 50 000



Finns bara ett ex – nu säljs Bugattin för jättesumma



Larmet: Sverige godkänner bilar med livsfarliga avgaser



Efter raset: Här är otroliga fyndpriserna på Tesla



Blocket: Elbilspriser har ökat med 77% på ett år



Kan dra en Boeing 747 – går att köpa för 50 000 kr



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.



10. Frank Kurtis "Tommy Lee Speedster" 1937

Publicerad av Ken Gross 17 sep. 2015 21:11 PDT

Tommy Lees unika Speedster stod klar 1937 och sägs ha kostat 25 000 dollar, en furstlig summa mitt under depressionen.



Tommy Lee var stilig och trevlig och hade allt.

Som den sagolikt förmögne arvtagaren till Don Lee Agency, med mer än 50 Cadillac-återförsäljare längs västkusten, omfattande fastighetsinnehav i Kalifornien, tillsammans med framstående radio- och TV-stationer i Los Angeles, hade Tommy ett sug efter vackra kvinnor och snabba bilar – och checkhäftet för att köpa vad han ville ha.

Frank Kurtis, som senare skulle bygga vinnande Indy roadsters, dvärgbilar och eleganta customs, övervakade Don Lees Los Angeles Coachworks. År 1934 tillverkade Kurtis en fantastisk boattail speedster från en havererad LaSalle för Willet Brown, vars far ledde de otaliga Lee-företagen. Efter att ha sett den bilen bad Tommy Lee Kurtis att bygga en skapelse som var ännu mer attraktiv och mycket, mycket snabbare.

Kurtis började med en sex månader gammal Ford från 1936 som han plockade ner till ramen. Kom ihåg att Cord 810 var den erans stylingsensation, så Tommy sa till Frank att bygga en bil som påminde om 810, men som skulle vara lättare, snyggare och ännu mer rasistisk. Kurtis eleganta svar påminde om äktenskapet mellan en Cord Sportsman och en Auburn boattail speedster.

Dess underbara aluminiumkaross var handformad. Snedställda, kromade gallerstänger lindade runt varje sida som sträcker sig hela vägen till sittbrunnen. Den strömlinjeformade effekten fullbordades med graciösa, minimalistiska dörrar av stål, vilket ledde till en skarpt spetsig svans som skulle ha gjort heder åt en Indy-racer. George DuVall tillverkade den sexigaste vindrutan man kan tänka sig. Resultatet var extraordinärt. Det skulle inte finnas något på vägen som liknade det. Naturligtvis skulle det vara det bästa som kan köpas för pengar.



Cockpiten var smal, till och med mysig, så när Tommy inte körde streetracing med lokala hot rodders i Los Angeles (vilket han älskade att göra) kunde hans dejt du jour mysa på nära håll. Den unika instrumentpanelen var en bronsgjutning i art deco-stil, med etsade horisontella element, fylld med sju specialbelagda Stewart-Warner-mätare. Banjoratten kom från en Cadillac. Det fanns uppfällbara fönster, men ingen topp.

För att ta sig an sina hot rodder-vänner och slå dem i deras eget spel, insisterade Tommy Lee på en roadster med dubbla funktioner som ibland kunde tävlas på de torra sjöarna. Så alla fyra stänkskärmar – framskärmar, med försvinnande strålkastare, var lånade från en ny Cord, bakhjulen bestod av två uppsättningar Oldsmobile teardrops på varje sida – var lätta att ta bort. Det var även de trimmade Oldsmobile-stötfångarna. Kjolar på bakskärmar kan komma att monteras för bättre strömlinjeformning i höga hastigheter.

Till en början var valet av motor en diskussionsfråga. Frank Kurtis föreslog en stor, 348-cid Cadillac flathead V-8, modifierad med dubbla förgasare, kanske en Winfield cam. Men pengar var inget problem. Tommy gav Harry Millers skyddsling, Fred Offenhauser, i uppdrag att skapa en mycket speciell Offy-motor, den största som någonsin byggts, en kompromisslös 318-cid, twin-cam, all-out racingmotor som utvecklade uppskattningsvis 300 hk och ett enormt vridmoment. Det var förmodligen dubbelt så mycket som en typisk förkrigstida, uppiffad flathead.

Växellådan var en robust treväxlad LaSalle-enhet och bakänden var en Columbia tvåväxlad. Nu hade Tommy det bästa av två världar – låg utväxling för dragracing och en hög utväxling för höghastighetsförsök. Navkapslar med flipperstång på stålhjul blinkade och virvlade när bilen och dess ägare gav sig ut på äventyr. På natten, vilket var när de flesta såg speedstern, fladdrade kepsarna som stearinljuslågor.



Som om det inte vore nog med den inte så subtila mekaniska kakofonin från de stora Offys kamdrivna cylindriska kugghjul, bestod 318:ans vilda avgassystem av fyra separata lindade rör, som först rullades upp och sedan löpte som krompilar längs bilens eleganta flygkropp. Det fanns ett kortare tävlingsavgassystem för seriöst fartarbete.

Tommy Lees unika Speedster stod klar 1937 och sägs ha kostat 25 000 dollar, en furstlig summa mitt under depressionen. Ivrig att se "vad hon kunde göra" öppnade Tommy sin blå juvel mot de torra sjöarna och registrerade hastigheter på 123 mph i gatutrim och 130 mph utan stänkskärmar. Enligt uppgift uppnåddes en toppände på 148 mph 1941, men detta kan vara en legend som gått förlorad i tidens virvlande dimmor.

Den avlidne Strother MacMinn sa att racerbilsägaren och entusiasten Bob Estes sa att han en natt, när han körde sin hot rod, konfronterade Tommy Lee och den svärfångade Speedster vid ett stoppljus i Los Angeles. När ljuset blev grönt, mindes Estes, "... Han rengjorde min klocka."

När decenniet gick mot sitt slut samlade Tommy redan på andra exotiska bilar: en duo av 8C2300 Alfas, varav en var en före detta Tazio Nuvolari roadster, en Tipo B Alfa Romeo Grand Prix-bil, en Bugatti typ 35B, en BMW 328, en Alfa Romeo 8C2900 och sedan ett par droppformade Talbots. Han gillade att ta med dem upp till sjöarna för att utmana sina hot rodder-vänner. Och han gillade inte att förlora. Vid det första SCTA Lakes Meet efter kriget klockade han enligt uppgift 110,97 mph i en av sina droppformade Talbot-Lagos och 137,09 mph i sin Tipo B Alfa GP-bil.

Trött på den temperamentsfulla Speedster, som visserligen inte var en bekväm standardvagn på grund av dess hårda racingbias, placerade Lee den i ett förråd och körde sina andra fyrhjuliga konfektyrer. Han hade gått vidare. Hans senare äventyr skulle inkludera att köra en Mercedes-Benz W163 Grand Prix-racer i Indianapolis. Historien har tappat räkningen på de vackra kvinnor han kände.



Sorgligt nog var Tommy Lee inblandad i en allvarlig bilolycka strax före kriget. Enligt uppgift ska en annan bilist ha kört på sin bil på förarsidan. Rygggradsskador gjorde att han fick svåra ryggsmärtor och andra åkommor. Trots mediciner, som ordinerades av tre läkare samtidigt, förvärrades hans tillstånd efter kriget och han blev svårt deprimerad. Förtvivlad och oförmögen att njuta av sitt en gång så glamorösa liv till fullo, hoppade Lee från taket på Pelissier Building i Los Angeles fredagen den 13 januari 1950. Han var bara 43 år gammal, men livet var inte längre värt att leva.

Tommys bilsamling såldes så småningom, men det fanns en del oavslutad verksamhet. Den en gång så magnifika Kurtis Speedster var övergiven och väntade på att återuppstå. I slutet av 1950-talet hittade en man vid namn Mattison den motorlösa tvåsitsiga bilen på ett skrotupplag i Los Angeles. Flera andra skulle komma att äga den innan Charles Anderson sålde bilen, som då bara var en ram, ett chassi och en kaross till Steve Alcalá från El Segundo, en begåvad hantverkare från California Metal Shaping Co., med en ynn för att äga en Kurtis-byggd skapelse.

Tack och lov ville Alcalá spara så mycket som möjligt av Frank Kurtis hantverk, och han hade färdigheterna att göra det. Kurtis själv erbjöd råd och råd. Bilen hade stått utomhus i årtal i den heta kaliforniska solen, så i synnerhet dess specialtillverkade pläterade delar krävde en hel del arbete för att restaurera. Willet Brown hade tagit motorn och växellådan, och den var inte tillgänglig. Alcalá skaffade en 270-cid Offy, utan tvekan en mer lätthanterlig racingmotor, som byggdes om under överinseende av Offy-experten Joe Gemsa.

Steve Alcalá debuterade med den nästan restaurerade Tommy Lee Speedster vid den 22:a årliga Le Cercle Concours d'Elegance 1989. Senare, med Offy 270 installerad, dök bilen upp på den 40:e årliga Pebble Beach Concours d'Elegance i augusti 1990. Därefter såldes det ursprungliga kvarteret 318 på Sotheby's Petersen Museum Auction 1991. (Den ägs för närvarande av Jan Voboril, ägare till en restaurerings-/maskinverkstad i Topanga Canyon.)



Den restaurerade Speedstern, som ägs av Dan La Croix från N. Dighton, Massachusetts, har tävlat i Monterey Historics, och den vann stora utmärkelser på Amelia Island, Castle Hill och återigen på Pebble Beach.

Tommy Lee var en minnesvärd Hollywood-karaktär. Och det finns bara en Tommy Lee Speedster. Med sin specialbyggda karosseri, glamorösa image, art deco-stil, Kurtis-Offys racingarv, oklanderliga proveniens och anmärkningsvärda historia, representerade den senaste försäljningen av denna vackert restaurerade, högpresterande amerikanska sportbilspecial en oupprepbar möjlighet att äga en unik skatt.

Och tänk, om bilar kunde tala, vad skulle den här skönheten säga?

Speedstern bjöds ut till försäljning den 18 augusti 2007 på RM Auction i Monterey. Uppskattningen före försäljningen, som sträckte sig från 350 000 dollar till 500 000 dollar, var i pengarna, eftersom bilen såldes för 440 000 dollar.

Denna artikel publicerades ursprungligen i Old Cars Weekly den 27 september 2007.



Ken Gross

11. Rolls-Royce Silver Ghost 1912

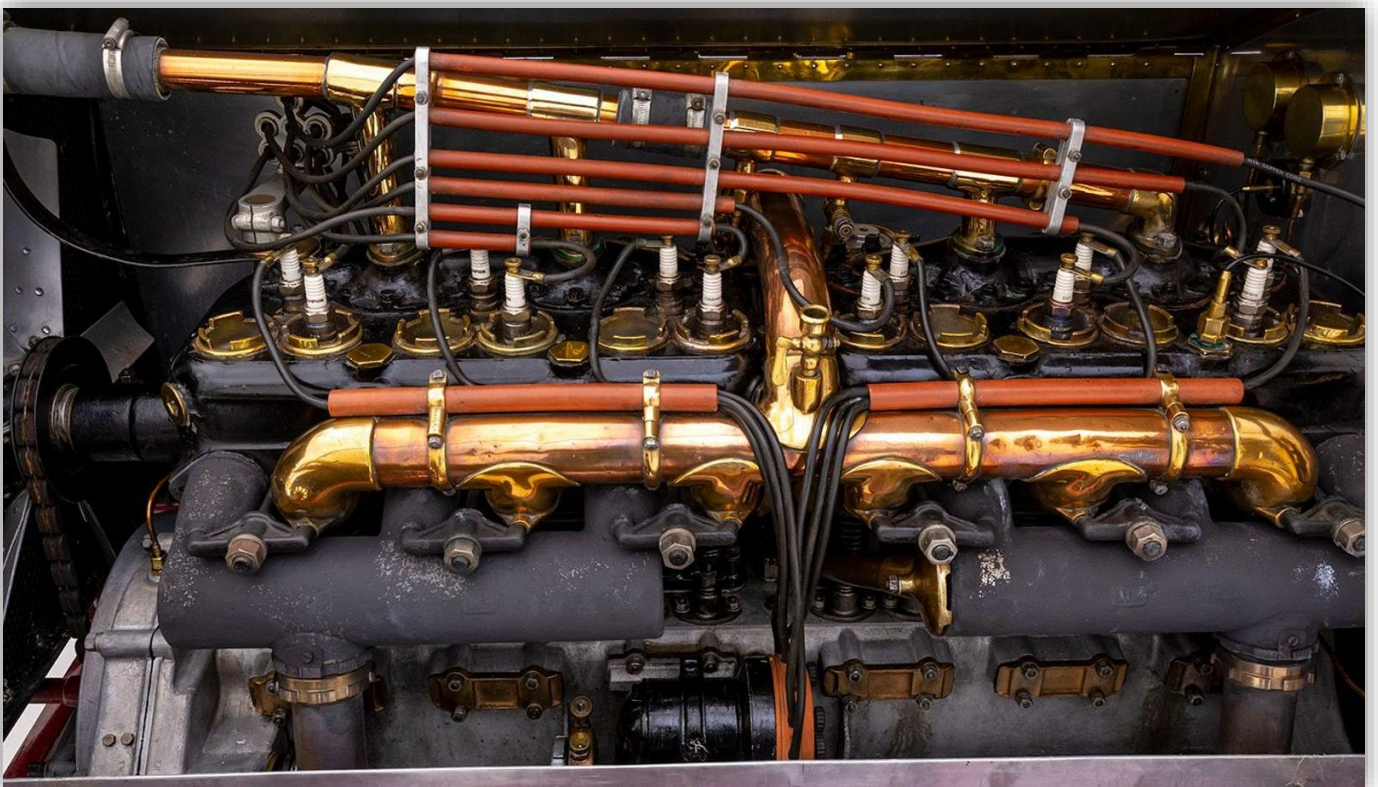


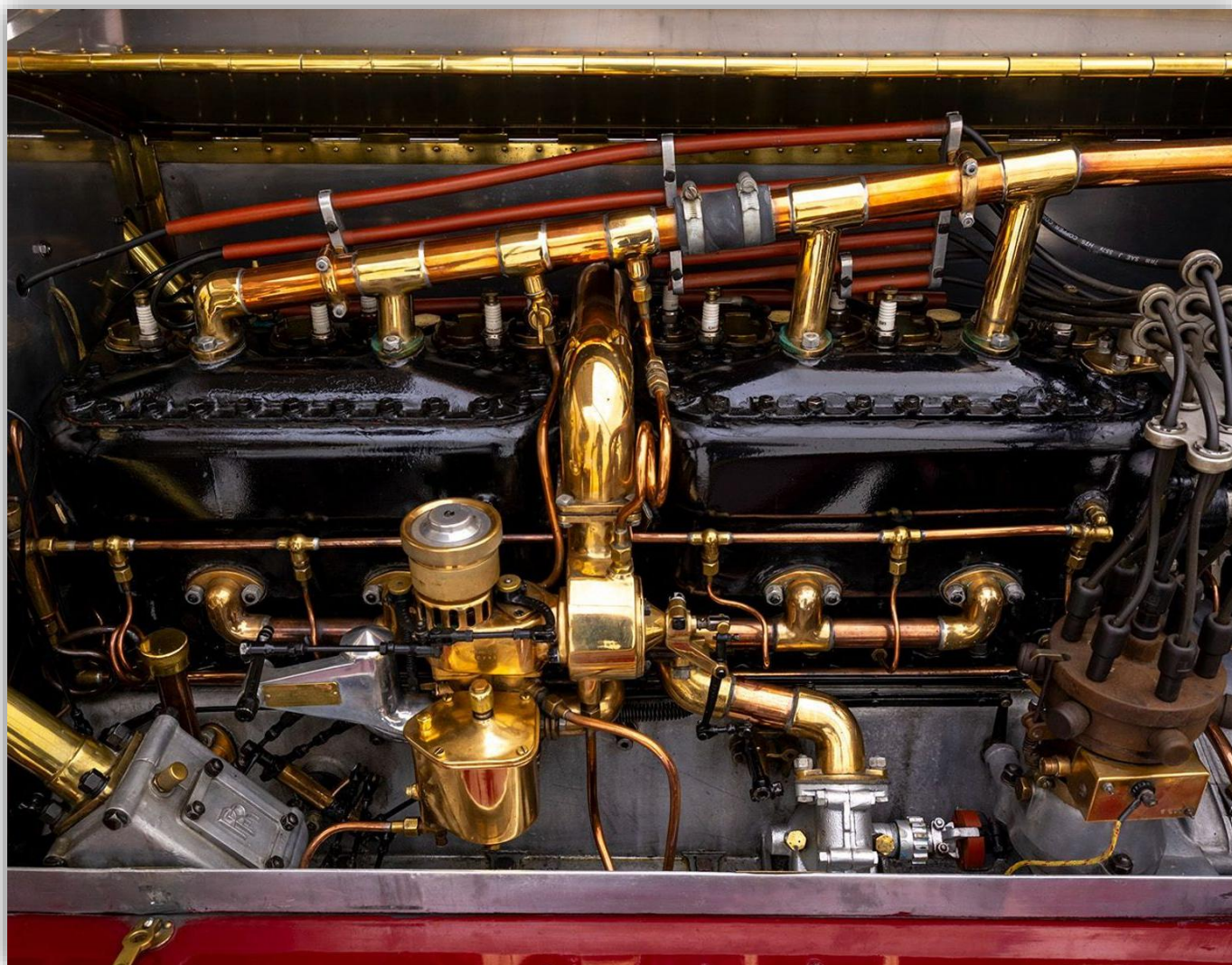
Från det ögonblick som Rolls-Royce "Silver Ghost" med 40/50 hästkrafter debuterade på London Motor Show på Olympia 1906, flyttade den målstolparna för vad en bil kunde uppnå. Med Henry Royces häpnadsväckande överbyggda 7 428cc sidventils raka sexcylindriga motor som mittpunkt, var Silver Ghost ett tekniskt underverk som representerade ett stort steg framåt inom bildesign. Medan konkurrenterna kämpade för att uppnå tillförlitlighet delvis på grund av långa, flexibla vevaxlar, använde Royces design en kortare, starkare vev som stöddes av sju överdimensionerade huvudlager.





På fabriken monterade Rolls-Royce mekaniker 40/50 hk med oöverträffade nivåer av precision, finpassade varje komponent och polerade passande ytor för hand för att säkerställa smidig och rökfri drift – en egenskap som var praktiskt taget okänd för den tiden. Funktioner som trycksatt oljning, fasta huvuden för att eliminera läckage och redundanta tändsystem via magnet och fördelare var framsteg som etablerade Silver Ghost som världsstandard för fina bilar.





Mycket mer än bara motorn; Chassit på 40/50 hk var på samma sätt överbyggt för att motstå praktiskt taget alla övergrepp som en ägare kunde utsätta det för. Med tanke på dess anmärkningsvärda hållbarhet överlevde ett Silver Ghost 40/50 hk-chassi ofta sin ursprungliga kaross, ibland flera gånger om. Det är ett sant bevis på deras kvalitet att en stor majoritet av de cirka 6 500 Silver Ghosts som byggdes under en period av 18 år fortfarande finns kvar idag. Även om Silver Ghosts har passerat hundraårsstrecket fortsätter en global gemenskap av hängivna entusiaster att njuta av dem som de är tänkta på vägen, och få veteranbilsupplevelser kan jämföras med den när de styr den mäktiga Silver Ghost.

Dagens entusiaster eftertraktar Silver Ghost i alla dess former, men modellerna av "parallella motorhuvar" från före första världskriget får mest uppmärksamhet från samlare. Här erbjuds chassinummer 2006, en åtråvärd bil från tidig "2000-serie" med stilig kaross i "Roi des Belges" tourwork-stil av Wilkinson. Denna bil har en fascinerande, globetrotterhistoria, som började 1912 när den levererades till James M. Niall, utrustad med en landaulettkaross. Niall var en framgångsrik ullindustrimogul, med hem i London och sin hemstad Melbourne, Australien. Någon gång under sin ägartid exporterade Niall bilen "down under", där den tillbringade en stor del av sitt tidiga liv. Flera efterföljande australiska ägare finns dokumenterade av Tom C. Clarke i hans fantastiska bok, *Rolls-Royce in the Sunburnt Country*. Den ursprungliga Landalet ersattes med en lokalt byggd limousinkaross med sex ljus, och på 1920-talet erbjöds den att hyras av Mrs. Barton's Safety Coach Service i Canberra – ett företag som fortfarande är i drift idag som CDC Canberra, även om det inte erbjöd några Silver Ghosts att hyra!



År 1958 togs chassi 2006 om hand av Maurice Markoff, en Melbourne-baserad Rolls-Royce-entusiast som beställde en ny tourerkaross för att ersätta den befintliga limousinen. År 1965 annonserade Markoff ut den restaurerade Silver Ghost i RROC, där den upptäcktes av James Leake från Muskogee, Oklahoma. Leake var en aktiv handlare av veteranfordon och hade en särskild kärlek till Silver Ghosts, och han behöll 2006 i över tjugo år tills hans samling skingrades 1987.

Under nya ägare 1989 reste bilen till Danmark för att genomgå ytterligare restaureringsarbeten. Det var då den fick det nuvarande karosseriet, en vackert färdigställd rekreation av Barkers berömda *Roi des Belges* tourer tillverkad av den respekterade brittiska firman I. Wilkinson & Son. År 2000 blev den en del av en omfattande privat museisamling och tillbringade de kommande 22 åren till stor del på statisk utställning. Viktigt är att motorn bär stämplingen "7W" som motsvarar fabriksrekord som den ursprungliga enheten - en anmärkningsvärd bedrift efter 112 år!

Den är överdådigt presenterad i djupt vinrött med rikliga mässingsaccenter; Ghost har inte förlorat något av sin visuella effekt. Sedan chassi 2006 kom ut ur museets samling 2022 har det genomgått omfattande mekanisk och kosmetisk renovering för att förbereda det för turné – en aktivitet som Silver Ghost-ägare deltar i med enorm stolthet. För att göra touringen till en ännu mer njutbar och avslappnad upplevelse är den uppdaterad med elstart, elektriska strålkastare, baklyktor, bromsljus och dubbla ormhuvudhorn som döljer diskreta LED-markeringsljus i sina öppna munnar. Den utrustades med en ny sufflett till en betydande kostnad 2024 och nya Stutzmans hjul och däck 2023. Wilkinson-karosseriet är av enastående kvalitet och har åldrats graciöst med tid och nöje. Inkluderat med försäljningen är en original instruktionsbok, servicekvitton och en omfattande historikfil.

En sällsynt och åtråvärd parallell motorhuv Ghost, chassi 2006 gör ett imponerande uttalande med sitt stiliga kaross och fascinerande, välberesta ägarhistorik. Det kommer utan tvekan att ge många mil av glädje att turnera på den öppna vägen med andra Silver Ghost-entusiaster.

12. Grattis Fiat Regatta!

Publicerad 1 oktober 2009 Text Carl Legelius

I dag den första oktober firas Ragna och Ragnar runt om i landet. Klassiker vill också sjunga en stump för Regatta, Fiat Regatta.



Det finns italienska bilar även för de totalt ointresserade.

I övriga världen kallades sedanvarianten av Fiat Ritmo för Regata men när modellen skulle komma till Sverige 1984 tyckte importören att det var bäst att döpa om bilen till Regatta. Någon kunde ju få för sig att kalla den för Ragata.

Nya emblem tillverkades enbart för den svenska marknaden, men i broschyrerna med italienska bilder kunde man fortfarande se att det stod Regata på bilarna.

Regatta hade aningen längre axelavstånd än Ritmo och en egen kaross men delade all mekanik med systerbilen. Introduktionen skedde i Frankfurt 1983 och produktionen pågick till 1990.



Weekend hette kombimodellen, den bakre stötfångaren kunde vikas ned för lägre lasttröskel. Specialmodellen Targarossa hade största motorn och helröd kaross men detta är en enklare variant.



13. Saab Sonett II 1966-67



MFI13 omarbetades väsentligt innan den började säljas som Saab Sonett II. Ursprungligen drevs den nya modellen av en avstämd version av 841 cm³ tvåtakt, men 1967 ersattes detta, som det skulle vara i 96 vid samma tidpunkt, av en Ford-motor.

Detta uppfyllde ett ökande krav på att tvåtaktsmotorer skulle kastas ut i vildmarken, men det var inte nödvändigtvis till fördel för Sonett II, eftersom motorn var mycket tyngre än Saab-motorn och bara gav något mer effekt.



Roger Warolin