



Kurtis Sport 1949

1. Polestar 4 är en raket på Autobahn
2. Renault Trafic Escapade
3. Peugeot Polygon
4. Ford F-150 Lightning kan läggas ned
5. Trump kastar Honda ur kurs
6. Tesla vill få fart på FSD i Europa
7. Tesla rasar i Europa
8. BMW 5-serie slog konkurrenterna
9. Kurtis Sport
10. Renault Modell 45 Tourer
11. Grattis Volvo Elisabeth
12. Saab PhoeniX



1. Test: Polestar 4 är en raket på Autobahn

2025-11-07 Text och foto: Simon Hallenslev

Även om höga hastigheter knappast är elbilarnas favoritsyssla, visar Polestar 4 Long Range Dual Motor överraskande kvaliteter i ytterfilen på Autobahn.



Jag fick ett gyllene tillfälle att stresstesta **Polestar 4 Long Range Dual Motor** på en mycket lång motorvägssträcka. Färden visade att **Polestar 4** faktiskt gör sig riktigt bra på långa motorvägssträckor. Även på Autobahn i höga hastigheter, som annars inte direkt är elbilarnas starka sida.

Resan i siffror

Låt mig kort sammanfatta siffrorna:

Jag körde totalt 5 013 kilometer från Danmark till Frankrike och tillbaka med en medelhastighet på 88 km/h under 56 timmar och 38 minuters körning. Som snittfarten antyder bestod resan mestadels av motorvägskörning, vilket också syns i förbrukningen som slutade på 21,4 kWh per 100 kilometer i snitt. Helt klart i den högre änden – men inte oväntat med tanke på hur jag körde.

Med den förbrukningen och ett användbart batteri på 94 kWh, blir den faktiska räckvidden 439 kilometer – och 307 kilometer i det optimala intervallet mellan 10 och 80 procent batteri. Det stämmer fint överens med de drygt tre timmars aktiv körtid jag hade mellan laddstoppen.

Resan innehöll 21 laddningar, varav 17 var snabbladdningar under färden, medan resten skedde i samband med övernattningar. De 17 stoppen vid snabbladdare tog sammanlagt 8 timmar och 36 minuter, vilket motsvarar cirka 30 minuter per stopp.



Köpenhamn → Frankfurt

Resan började i Köpenhamn och gick mot första övernattningen strax utanför Frankfurt. Fullastad bil, mobilen i laddaren och kylboxen i 12V-uttaget; tre saker som fick mig att till en början hålla mig från att hänga på Audi- och BMW-karavanen i ytterfilen, för att spara på strömmen.

Men det håller inte länge. Efter en laddning i Nörten-Hardenberg väcks djävulen inom mig. Batteriet visar strax över 80 procent och det är 250 kilometer till övernattningsstället och laddningsplatsen strax utanför Frankfurt. Även med tung högerfot borde 80 procent räcka. Och det gör det, med marginal, då jag har 22 procent kvar vid ankomst. Från 81 till 22 procent på 250 kilometer låter kanske brutalt, men tänk på att det är efter hastigheter mellan 150 och 170 km/h.

Jag hade förväntat mig att **Polestar 4** skulle bli rejält törstig, och jag var beredd på att krypköra till hotellet på reservström eller att behöva avbryta helt. Det visade sig dock vara långt ifrån nödvändigt, och jag blev imponerad.

I vetenskapens namn upprepade jag försöket på vägen tillbaka. Från ett laddstopp innan Hamburg och hela vägen till gränsen körde jag så snabbt trafiken tillät – ofta runt 170 km/h. Resultatet blev detsamma. Jag körde 250 kilometer i hög fart och nådde den danska huvudstaden utan minsta spår av räckviddsångest.



Utanför Autobahn

Schweiz och Frankrike, som också ingick i ruten, har inte samma generösa hastighetsgränser som Tyskland. De höga hastigheterna i **Polestar 4** begränsades därför till två korta (men viktiga och vetenskapliga) försök. Resten av ruten gav därför mer utrymme att utforska styrkor och svagheter hos den eleganta **Polestar 4**. Helt enkelt för att jag inte behövde oroa mig för att köra över en T-Roc i 170 km/h.

Interiören har jag gått igenom i detalj i [min första recension](#) av **Polestar 4** från september förra året. Men efter 5 000 kilometer i sätet vill jag ge en extra eloge till stolarna. På de längsta kördagarna satt jag över 12 timmar i bilen, utan att en enda gång känna mig öm eller mör i kroppen.

Komfort i toppklass

På långa kördagar kan man också bli trött i huvudet. **Polestar 4** är turligt nog otroligt tyst i kupén, trots ramlösa dörrar. Det hjälper också att bilens riktningstabilitet är utmärkt och ljudsystemet från Harman Kardon är förstklassigt – vilket gör att tre timmar mellan laddstopp känns som en bagatell. Och apropå laddstopp. Laddningen fungerar rätt bra. En maximal laddeffekt på 200 kW är klart godkänt – även om det inte är imponerande. Laddkurvan däremot är förträfflig. Med uppvärmt batteri laddar jag från 10 till 90 procent på exakt 30 minuter. Även om effekttoppen ligger vid 154 kW, så håller den sig där länge innan den faller vid 65 procent. Den genomsnittliga laddeffekten blev 131,6 kW, vilket är mer än godkänt.



Utan assistenter

Hälften så stor, 1 400 kilo lättare och 1 400 gånger roligare på slingrande franska landsvägar. Jag suktar efter den knallorange BMW 2002tii som jag står bredvid. Ändå är det svårt att föreställa sig samma 5 013 kilometer i en sådan analog gammal rackare, när man vant sig vid modern komfort, elektronik och – i testbilens fall – kompromisslös prestanda.

Delvis kör jag ändå **Polestar 4** som en gammaldags bil. Trots att assistanssystemen, enligt en Polestar-anställd, hade uppdaterats dagen innan jag hämtade bilen, körde jag majoriteten av kilometrarna utan dem. Den adaptiva farthållaren med styrassistent betar sig oförutsägbart. Om man t.ex. använder gaspedalen för att snabbt köra om, bromsar systemet hårt när man släpper gasen, för att återgå till inställd fart.

Självstyrningsassistenten håller visserligen filen bra, men har en tendens att tappa körbanan. Det märks med ryck i ratten när den kopplas ur och in igen – vilket fick mig att stänga av den helt.

Slutsats

Polestar 4 Long Range Dual Motor är en mycket långfärdsvänlig bil, så länge du är beredd att köra själv. Komforten är lika hög som riktningsstabiliteten, stolarna är förstklassiga och med 544 hästkrafter finns det alltid kraft nog för en omkörning.

Mest överraskande under dessa 5 013 kilometer var nog hur bra **Polestar 4** klarade sig på Autobahn. Räckvidden försvinner inte så snabbt som man skulle tro, även i höga farter. Tillsammans med relativt snabb laddning gör det **Polestar 4** till ett självklart motorvägsprojektill när sommarsemestern i Sydeuropa kallar.



Polestar 4 Long Range Dual Motor

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 544 hk / 686 Nm

0–100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 200 km/h

Förbrukning: 19 kWh/100 km

Räckvidd: 590 kilometer

Batterikapacitet: 100 kWh (94 kWh användbart)

Laddeffekt: 200 kW

Mått (L/B/H): 484/200/153 cm

Tjänstevikt: 2 355 kilo

Dragvikt: 2 000 kilo

Bagageutrymme: 526–1 536 liter

Pris: 722 000 kr (Polestar 4 från 692 000 kr)

Utforska Polestar 4



Simon Hallenslev

2. Renault Trafic Escapade: Ny campingbil siktar på VW

Publicerad 2025-11-08 18:23 Text Erik Söderholm

Renault siktar på Volkswagens lukrativa California med en egen campingbil



Det är inte bara särskilda husbilmärken som bygger husbilar – det gör även vissa bilmärken. För Volkswagen, Ford och Citroën har de blivit en riktig kassako.

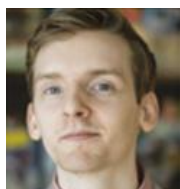
Nu vill även Renault haka på samma trend. Den nya modellen heter Trafic Escapade och har en egenhet som konkurrenterna inte kan matcha, nämligen sittplatser för sju personer.

Det har gjorts genom att flytta köksdelen från bilens mitt till bagageutrymmet, och stolarna på andra raden kan svängas runt. De dyrare utrustningsversionerna har dessutom ett utfällbart bord.

I övrigt bjuder bilen på en femliters vattentank, "ihopfällbar" diskho och många förvaringsutrymmen.

Till skillnad från vissa andra campingbilar har Renault Trafic Escapade dock inget "popuptak" med extra sängutrymme. Här får camparna nöja sig med en utfällbar dubbelsäng i kupén.

Renault Trafic Escapade finns enbart med dieselmotorer på antingen 150 eller 170 hästkrafter. Det kan potentiellt vara en nackdel eftersom konkurrenten Volkswagen California **även finns som laddhybrid.**



Erik Söderholm



Det utfällbara köket ser enkelt ut men ska enligt Renault innehålla det som behövs för matlagning ute i det fria.

3. Peugeot Polygon – första bild på koncept av ny E-208

Carl Undéhn 5 nov 2025

Peugeot har de senaste åren presenterat några koncept med mer eller mindre extrem design. Nu är det dags att lägga ännu ett på listan när vi får se den första bilden av konceptet Polygon som ska ge en inblick i den kommande nya generation av Peugeot 208.



Att serieversionen blir en mer nedtonad variant är det nog ingen som tvivlar på. Mer intressant är därför vad konceptet avslöjar om hur nya Peugeot E-208 kommer att bli. Den nya versionen kommer bli den första modellen som använder Stellantis plattform STLA Small. Med den är det visserligen möjligt att bygga bilar med olika typer av drivlinor, men jämfört med plattformen som nuvarande Peugeot E-208 använder är STLA Small mer optimerad för eldrift.

Konceptet Inception har ratten Hypersquare, som även ska sitta i Polygon.

De korta överhängen hos konceptet samt mer plats på insidan är alltså något som högst troligen kommer leva kvar. Det samma gäller konceptets grundform som med linjer som är en minimalistisk tolkning av Peugeot 208.

STLA Small kommer även användas av en ny generation av Opel Corsa och det har sagts att den endast kommer som helt eldriven modell. Nya Peugeot 208 väntas däremot precis om idag erbjudas med olika drivlinor.



Vi får ännu inte se insidan av Polygon, men Peugeot bekräftar att den fyrkantiga ratten Hypersquare som visades med konceptet Inception även används för att styra Polygon. Då utan mekanisk koppling till hjulen eftersom Polygon har steer by wire-teknik.

Några detaljer kring eldrivna Peugeot E-208 eller andra modeller på plattformen STLA Small har ännu inte meddelats. Då plattformen gör det möjligt att använda större batterier än de 52 kWh som Peugeot E-208 har idag väntas räckvidden öka från de drygt 40 mil som modellen tar sig på en laddning idag. För att möta konkurrensen från bland annat Volkswagenkoncernen som är på väg att lansera mindre elbilar med ett pris från 25.000 euro (omkring 270.000 kronor) väntas nya Peugeot E-208 även få ett lägre pris än de 409.900 kronor som modellen börjar på idag.



Carl Undéhn

4. Uppgifter: Ford F-150 Lightning kan läggas ned

Publicerad 2025-11-08 15:20 Text Erik Söderholm

Trots en massiv lansering är efterfrågan på Fords eldrivna pickup svag. Eventuellt kan Ford tvingas ta ett tufft beslut, enligt Wall Street Journal.



Ford slog på stora trumman när den eldrivna pickupmodellen **F-150 Lightning lanserades**. Den presenterades som framtidens pickup och förhoppningarna var stora.

Men nu överväger Ford att lägga ned modellen, enligt **Wall Street Journal**. Det beskrivs i så fall som "Amerikas första stora elbilsoffer".

Ford stoppade produktionen av F-150 Lightning i oktober. Tillverkningen av bensin- och hybridmodellerna har högre prioritet eftersom de säljer bättre.

När USA nu skrotat den statliga elbilsbonusen förväntas elbilsförsäljningen sjunka.

– Efterfrågan finns helt enkelt inte. Vi beställer inte många av dem eftersom vi inte kan sälja dem, säger en Fordhandlare till tidningen.

Ford bekräftar inte att bilen ska läggas ned utan hänvisar i stället till att modellen säljer bättre än konkurrenterna.

Stellantis har redan stoppat utvecklingen av en eldriven pickup.

Mer från Vi Bilägare:



Provkörning Ford F 150 lightning 2023



Premiar Ford F 150 Lightning-här är nya elpickupen



Erik Söderholm

5. Trump kastar Honda ur kurs – elbilsplaner skjuts upp fem år

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 07 nov. 2025 Publicerad 07 nov. 2025

Hondas elbilsstrategi får vänta. Företagets ledning ser ingen brådska att lansera prisvärda elbilar i USA så länge Trump sitter vid makten.



Hondas vd, Toshihiro Mibe, på mässan i Japan om Trumps politik

Honda hade stora planer för elbilar. Men nu lägger företaget i backen, skriver **Jalopnik**. Under Japan Mobility Show berättade vd **Toshihiro Mibe** att förändringar i USA:s politik har fått hela elstrategin att gunga. När president **Donald Trump** slopade det amerikanska elbilsavdraget på 7 500 dollar – ungefär 82 000 kronor – försvann en viktig pusselbit i Hondas kalkyl.

”Vi känner att elbilsutvecklingen har skjutits upp med kanske fem år”, sa Mibe genom en tolk. Det betyder att lanseringen av billigare elbilar, som den nya Honda 0 α, dröjer långt in på 2030-talet.

Ny tidsplan – och nya prioriteringar

Honda ser nu 2030 som nästa vändpunkt. Då kan den politiska kartan i USA ha ritats om igen. Fram till dess fokuserar företaget på sina dyrare elbilar i 0-serien – bland annat Saloon och SUV – som väntas kosta betydligt mer än modeller som Accord och CR-V.

Samtidigt tittar Honda på framtida batteristrategier. Mibe påpekade att billigare elbilar inte är möjliga förrän batterikostnaderna sjunker rejält.

Samarbetet med General Motors, som tidigare handlade om just prisvärda elbilar, verkar ha hamnat i pausläge.

Hybrider tar över scenen

I väntan på en stabilare elmarknad sätter Honda i stället hoppet till hybrider. År 2027 ska en ny generation hybriddrivlinor lanseras – starkare, effektivare och omkring 20 procent billigare att tillverka.

För att undvika tullar planerar Honda dessutom att öka mängden amerikansktillverkade komponenter. Målet är att växa från dagens cirka 800 000 sålda hybrider per år till över 2 miljoner senast 2030.

”För stunden baserar vi vår verksamhet på hybrider, och tar beslut om elbilar längre fram,” sa Mibe.

Elplattformen lever vidare

Trots fördröjningen överger Honda inte sina renodlade elplaner. 0-serien ska fortfarande byggas på en ren elplattform – någon hybridversion är inte aktuell. Tre modeller har visats hittills, men de minsta anses för billiga för USA-marknaden.

Mibe bekräftar att utvecklingen av en större SUV redan pågår, men att den ligger minst fem år bort. Först kring 2030 väntas Hondas elvision åter starta motorn.



Honda skrotar tidigare löften: Här är nya planen



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. Har du en bra historia?

Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se



6. Tesla vill få fart på FSD i Europa: "Reglerna lilar inte med verkligheten"

Posted by Kristofer Rask november 7, 2025

Tesla trappar upp arbetet för att få sin självkörande funktion FSD (Full Self-Driving) godkänd i Europa.



Tesla Model 3 med FSD i Nederländerna

Under bolagets årliga aktieägarmöte pratade Elon Musk om säkerheten, de senaste framstegen och frustrationen över att regelverket hindrar lanseringen på den europeiska marknaden.

– Vi har miljarder kilometer av data som visar att FSD ökar säkerheten. Men vi får fortfarande höra att det behövs fler möten och fler utredningar, sa Elon Musk från scenen.

Enligt Tesla är det nu upp till de europeiska myndigheterna att släppa fram funktionen, åtminstone i den övervakade version som redan används i USA. Musk menar att förseningarna saknar logik.

– Vi har bevis på att FSD räddar liv. Ändå är det inte ens tillåtet att använda den övervakade versionen i Europa. Det är helt ologiskt, sa han.

Musk uppmanar därför europeiska kunder att lyfta frågan med sina respektive myndigheter för att påskynda processen. Musk berättade också att FSD nu nått version 14, en mjukvara som enligt Tesla gör körningen märkbart mjukare och mer naturlig.

– Det börjar kännas som att bilen kör som en riktigt bra förare, förklarade Musk och tillade att teamet närmar sig en punkt där man nästan vågar låta föraren använda sin mobiltelefon under körning för att exempelvis skicka ett sms. Han poängterade dock att Tesla först vill granska säkerhetsstatistiken innan sådana funktioner tillåts.

Fler ska prova funktionen

Ett annat tema var att många Tesla-ägare ännu inte har provat FSD, trots att de redan har betalat för funktionen. Tesla vill därför bli bättre på att visa upp den i praktiken.

– Det finns kunder som har FSD men aldrig slagit på det. Vi vill att alla åtminstone ska testa för när man väl har gjort det vill man inte vara utan, sa Musk.

Sverige väntar på grönt ljus

Även för svenska förare finns redan hårdvaran för FSD i bilen. Det som saknas är ett tillstånd att använda mjukvaran fullt ut. Tesla väntas inleda fler demonstrationer och provkörningar även i Europa, men den verkliga lanseringen kräver att myndigheterna säger ja.

– Vi behöver bara få tillståndet. När det händer, då rullar det direkt, avslutade Musk.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



Fler elbilar än väntat minskar världens oljeberoende



Xiaomi SU7 testad i Tyskland

Teknikens Värld

7. Tesla rasar i Europa

Av Mattias Rabe

Publicerad 5 nov 2025 kl 09.01

Uppdaterad kl 10.57

Det är inte bara i Sverige som Tesla tappar kraftigt. Även ute i Europa är siffrorna rejält röda. Till och med i Norge hade märket en tuff oktobermånad.



Tesla har det tufft i Europa i år.

I oktober var det bara i Frankrike som märket såg en ökning, om än en liten sådan.

Elbilstillverkaren **Tesla** har hittills haft ett tufft 2025 i Europa. Även om antalet Tesla-registreringar under september månad såg en lite större uppgång i en rad olika länder blev det mer eller mindre platt fall igen i oktober.

Det ska poängteras att Teslas registreringsstatistik normalt går i tremånadscyklar, det vill säga att en bra månad efterföljs av två sämre månader. Dock befinner sig kurvan, både toppar och dalar, på betydligt lägre nivå än förra året.

Störst nedgång i Europa i oktober såg Tesla i Sverige med bara 134 nya Tesla-bilar registrerade, klart färre än 1 728 månaden innan (som var en topp i nämnda tremånaderscykel). Även jämfört med oktober månad förra året (som var en dal) är årets siffra skral. 1 153 Tesla-bilar registrerades då vilket innebär att årets minus för oktober landade på 88,4 procent.

Tesla-registreringar i Europa

Under oktober månad 2025.

Alla länder har ännu inte redovisat sina nybilsregistreringar.

Marknad	Registreringar	Förändring
Frankrike	1 782	2 %
Norge	669	-50 %
Nederländerna	645	-48 %
Spanien	393	-31 %
Italien	256	-47 %
Sverige	134	-88 %
Danmark	102	-86 %

Tabell: Teknikens Värld • Källa: NAA, car.info, elbilstatistikk.no, bilstatistik.dk

Ner i Norge och Danmark

Till och med i elbilslandet Norge låg Tesla-registreringarna på låg nivå förra månaden. 669 bilar är drygt hälften av fjolårets 1 367 bilar. Jämfört med september månad i år är skillnaden rejält mycket större, då registrerades nämligen 4 823 Tesla-bilar.

I Danmark registrerades 102 bilar av märket förra månaden, minus 86 procent jämfört med för ett år sedan.

Några officiella siffror från Europas största bilmaknad finns ännu inte, men i september registrerades 3 404 nya Tesla-bilar i landet, ungefär tio procent färre än ett år tidigare. Oktober månad spås uppvisa en betydligt lägre siffra.

Anledningarna till att Tesla tappar kraftigt i Europa anses vara flera. Bland annat den hårdare konkurrensen – från både etablerade biltillverkare och från kinesiska – i kombination med att Teslas modellutbud är gammalt (även om samtliga bilar nyligen uppdaterats) samt att Elon Musk anses vara en kontroversiell person.

I början av året påverkade även modelluppdateringarna produktionen.



Testintro Renault 5, Citroën ë-C3 och Hyundai Inste



FILM: Test Renault 5 Citroen e c3 och Hyundai Inster

8. BMW 5-serie slog konkurrenterna: "Utklassar det mesta"

Publicerad 2025-11-09 6:30 Text Calle Carlquist

När BMW lanserade E34-generationen av 5-serien fick den mycket beröm i Vi Bilägares test. Nu kunde den på allvar utmana Mercedes-Benz.



Så här fyra decennier senare är många av de bilmodeller som debuterade under 1980-talet allemansklassiker. Audi 100, Citroën BX, Mercedes-Benz W124/W201, Ford Sierra/Granada, Honda Civic, Volvo 740/760, Opel Kadett E, Saab 9000 ... listan är lång. Det fina med dem är att de är användbara både till vardags och som entusiastbilar.

BMW E34, den snabbt storsäljande nya 5-serie som debuterade tidigt 1988, är också självskrivnen i sällskapet. Antalet exemplar av E34 på vägarna har tyvärr decimerats kraftigt, ty så blir det när man är av rätt märke, snygg att se, rolig att köra och – vilket gasglada unga förare gillar – bakhjulsdriven. Beståndet går åt.

I det första ViB-testet av 520i, som vid lanseringen våren 1988 var den billigaste versionen och försedd med tvåliterssexa på 129 hästkrafter, sparades inte på berömmet. BMW:s konkurrent till Mercedes-Benz W123 och W124 hade visserligen alltid varit ett smidigare, sportigare alternativ men också saknat en del pondus vid jämförelse. Det blev ändring på det nu. Helheten hade biffat till sig i utförande på ut- och insida, utan att bli det minsta klunsig, tvärt om.





Helheten hade bifatt till sig utan att bilen blivit klunsig, enligt Vi Bilägares testförare

Den designansvarige Claus Luthé, som bland annat lett formarbetet på den banbrytande NSU Ro80 1967, fick till en ovanligt lyckad BMW-karaktär. Innermåttan var större, finishen i material, paneler och sammansättning kändes "tyngre" och det fanns åtskilliga större och mindre nyheter som underströk det tekniska ledarskap BMW gärna ville skryta med: projektorstrålkastarna med blott åtta centimeters diameter för halvljuset, de "felvända" bakre bältesinfästningarna (från 7-serien), de så kallade krockboxarna innanför stötfångarna som skulle medge kollision i cirka 15 km/tim utan att mer än själva boxarna behövde bytas.

Motorhuven hade en ljuddämpningsmatta som såg ut som Höga kustens topografi för att så tajt som möjligt omsluta motorrummets detaljer. Så var också den tysta motorgången ett av bilens signum. Lägg därtill åtskilliga "svarta lådor" som skötte datorövervakning och -styrning för flera funktioner, samt ett batteri valmöjligheter bland BMW:s raka sexor.

Inroparen 520i kostade från 179 000 kronor, jämfört med 152 000 kronor för en av testets konkurrentbilar, **Audi 100** 2,3E (den med raka femman), och 196 800 för en snikrustad **Mercedes-Benz 200**. Automatlåda kostade 12 000 kronor extra och för exakt 14 216 kronor kunde man köpa till den vid tiden ovanliga finessen krockkudde.

"En enastående vägbil som utklassar det mesta vid en jämförelse" skrev ViB:s Sven Zettergren och fortsatte: "Komforten är bilens starkaste sida, men det som skiljer ut bilen från konkurrenterna är den sexcylindriga motorn. Mjukt och vibrationsfritt drar den suveränt över hela varvtalsregistret. BMW har verkligen lyckats med konststycket att kombinera säkra köregenskaper för aktiv körning med hög komfort."

Bromsarna fick toppbetyg. Låsningsfria bromsar var ännu inte standard (det kom några år senare) och sträckan från 100 km/tim till stillastående blev 41,4 meter, ett oöverträffat bra resultat vid denna tid.



Stiliga linjer och framför allt en silkeslen, sexcylindrig motor gjorde att 5-serien stack ut bland konkurrenterna.



Interiören fick beröm i testet, men inte runtomsikten

Minus? Inte mycket, men signalknapparna på ratten var små, innerbelysningen alltför stark och de bakre säkerhetsbältenas "bakvända" låsplacering ansågs som en tveksam nyhet. Sikten var värst: "5-serien har extremt dålig runtomsikt. Närsikten framåt/nedåt är inte heller bra. Bakåt/nedåt ligger siktpunkten på över 100 meter! Autograph har på flera punkter aldrig mätt en bil med sämre värden."

Nog tålde E34 att synas ändå och vad siktvärdena för dagens "femna" utan kamerahjälpmedel hade blivit kan vi bara spekulera i. Totalt byggdes drygt 1 330 000 exemplar av E34 i sedanversion till och med december 1995.

9. Historien om 1949 års Kurtis Sport Car

Av Angus MacKenzie 11 februari 2019

Ett ovärderligt stycke MotorTrend-historia ansluter sig till familjen



Jag kliver in, vrider om nyckeln och trycker på startmotorn. **Fords** flathead V-8 startar omedelbart och lägger sig snabbt till en mörande tomgång. Jag drar växelspaken åt vänster och bakåt och lägger i ettans växel i den treväxlade växellådan. Lätta på kopplingen och den låga, bredaxlade cabrioleten osar framåt, gamla whitewall-däck slingrar sig mot betongen.

Vi är gamla vänner, den här gamla roadstern och jag; de flesta av de 70 milen på vägmätaren är från när jag körde den för en MotorTrend-artikel för åtta år sedan. Trots det kan jag inte riktigt tro att jag återigen sitter bakom ratten i den bil som dök upp på omslaget till septembernumret 1949 – det allra första numret – av tidningen MotorTrend. Eller, mer otroligt, att jag kör in den i det nyrenoverade huvudkontoret för MotorTrend Group i El Segundo, Kalifornien.

Denna **Kurtis sportbil från 1949**, serienummer KB003, den tredje av endast 18 som någonsin byggts och den första "produktionsmodellen", är ett ovärderligt stycke MotorTrend-historia. Och den har kommit hem.

Sportbilen byggdes av Frank Kurtis, som började sin lärlingsutbildning i bilbygge i början av 1920-talet på en karossverkstad som ägdes av Los Angeles **Cadillac-återförsäljaren** Don Lee. Lees verkstad specialiserade sig på att skapa anpassade bilar för Hollywoodstjärnor, och Kurtis lärde sig inte bara att forma och svetsa metall, utan han fick också tips om ritning och karosdesign från Harley Earl. Ja, den där Harley Earl, som också arbetade för Lee innan han grundade Art and Color Section på General Motors – prototypen för alla moderna bil-designstudior – 1927.

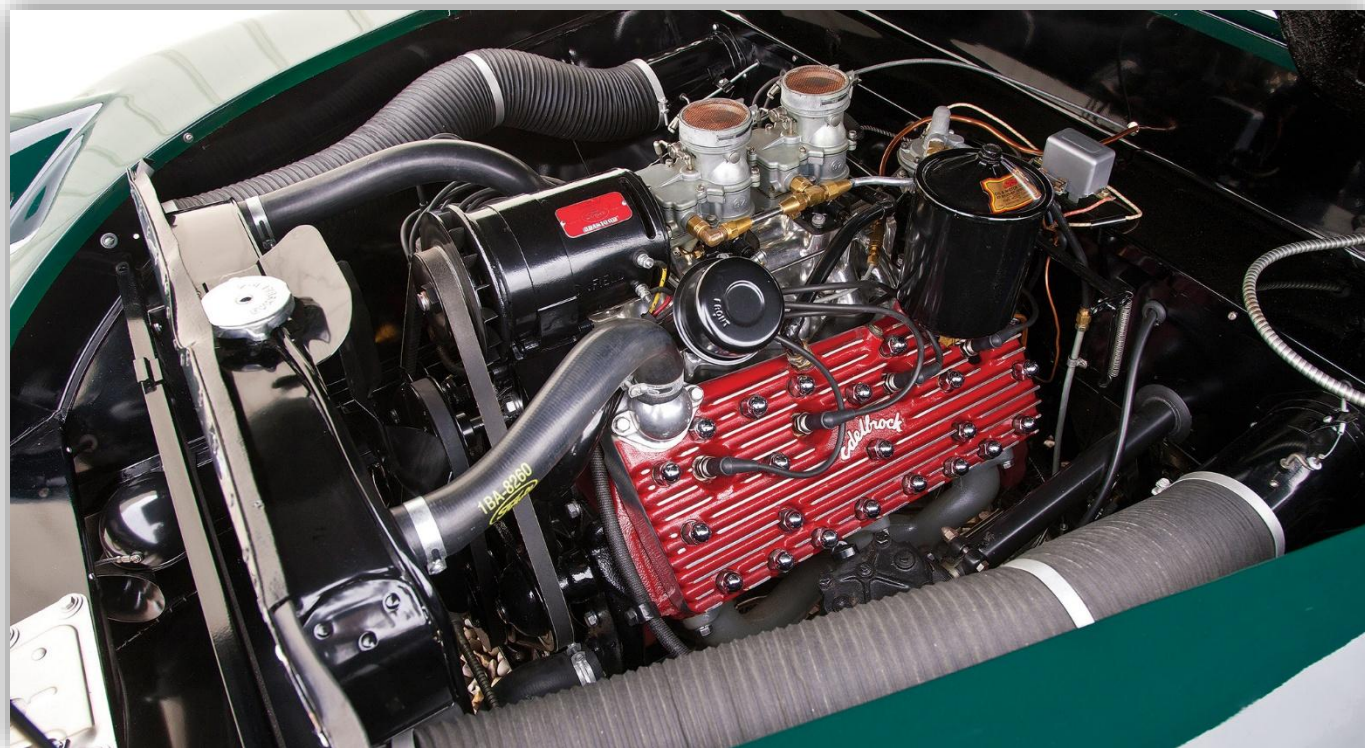


Kurtis-Kraft, Inc., företaget som Kurtis grundade i slutet av 1930-talet, tjänade det mesta av sina pengar på att spotta ur sig hundratals dvärgar på ovalbanor, plus racerbilar för den berömda Indy 500; Kurtis bilar vann fem av de sex 500 som hölls mellan 1950 och 1955. Strax före andra världskrigets utbrott hade Kurtis dock byggt en stilig, Mercury-driven sportbil åt en förmögen boskapsskötare i Denver, Bill Hughes. Han ska ha debiterat Hughes bara 900 dollar för bilen. Hughes sålde den senare till en Hollywoodregissör för 3 200 dollar, och strax efter kriget bytte den ägare igen, den här gången för 8 000 dollar.

Det är mycket troligt att Kurtis skulle ha hört talas om den försäljningen. Ungefär samtidigt hade han anpassat en **Buick** från 1941 och gjort om den till en tvåsitsig sportbil som han körde till Indianapolis för 1948 års 500. Den imponerade på många människor i Gasoline Alley det året, inklusive Fords ättling Benson Ford, som uppmanade honom att bygga kopior. Allt detta tydde på att det fanns en marknad för en ny typ av sportbil, något som kombinerade enkel amerikansk kraft med responsiva vägegenskaper i europeisk stil och fräsch, modern stil.

Kurtis sportbil från 1949 var den bilen.

Det var ett passande val för MotorTrends första omslag. Med den blomstrande efterkrigsökonomi som gav jobb och välstånd var amerikanska bilentusiaster redo att fira, och det var i Kalifornien som festen började. Det var epicentrum för den explosion av kreativitet som gav upphov till hot-rodding- och custombilscenerna i slutet av 1940-talet, och dessa ekon krusar fortfarande genom en stat som idag är hem för avancerade designade studior för nästan alla stora biltillverkare på planeten. Kurtis var en produkt av den fantastiska, febriga, biltokiga miljön. Det gjorde även MotorTrend.



Tyros 21-årige förläggare Robert E. "Pete" Petersen hade producerat det första numret av Hot Rod Magazine i januari 1948 för att tillgodose entusiaster som brann för att få sina bilar att gå snabbare och se bättre ut, och koppla ihop dem med företagen som tillverkade de delar och tillbehör de behövde. Medan han arbetade med planer på att bygga sin egen bil föreslog Frank Kurtis att Petersen också skulle ge ut en tidskrift som handlade om nya bilar.

I takt med Hot Rod Magazines framgångar – upplagan hade ökat till 85 000 exemplar i månaden inom 18 månader – men frustrerad över dess oförmåga att locka till sig reklam från konservativa biltillverkare som var på sin vakt mot Kaliforniens bilmotkultur, lyssnade Petersen på rådet. "Pete sa en gång till mig att Frank Kurtis var en av inspirationskällorna till MotorTrend", bekräftar Ken Gross, känd hotrod- och veteranbilsauktoritet.

Petersen tog själv bilderna på KB003 när det första numret av MotorTrend gick i produktion. Under tiden finlipade hans vän **Walt Woron** sin första redaktörskolumn. "Vi ville ha en tidning som skulle intressera den utländska bilexponenten, sportbilsentusiasten, custombilsfantasten, och som också skulle vara lika intressant för stock car-ägaren", skrev Woron, "en tidning som ger dig trenderna inom bilområdet: framtidens design, vad som är nytt inom bilism, nyheter från kontinenten, trender inom design."

Den personliga kopplingen till Frank Kurtis förklarar kanske varför Petersen valde sportbilen som omslagsbil för sin nya tidning i stället för, säg, en **Chevrolet** sedan, USA:s mest sålda bil det året. Men valet var också en kusligt förutseende bekräftelse på MotorTrends uppdragsbeskrivning.

Inom två år efter att Kurtis dök upp på vårt omslag hade en högt uppsatt GM-chef i Detroit initierat ett hemligt program bakom kulisserna med kodnamnet Project Opel, ett förslag på en sportbil med glasfiberkaross som, liksom Kurtis, använde många vanliga produktionsbilskomponenter under sin välformade hud. GM-chefens namn? Harley Earl. Och bilen? Tja, den kom först till allmänhetens kännedom som EX-122, en av stjärnorna i GM:s Motorama Show 1953 på New Yorks Waldorf Astoria Hotel. Men du känner den bättre som **Chevrolet Corvette**. Frank Kurtis fick idén. GM hade pengarna.



Det finns också en djup Hot Rod-koppling till KB003. I augusti 1949, efter fotograferingen av MotorTrend, körde Petersens högra hand och Hot Rod-grundaren Wally Parks bilen – utrustad med en speciell tävlingsmotor byggd av Bobby Meeks på Edelbrock – till 142,515 mph vid invigningen av Bonneville National Speed Trials. Parks signerade locket till handskfacket, precis bredvid den lilla plaketten till minne av hans prestation, strax innan han dog 2007. "Det här är den enda bil jag någonsin kommer att signera", sa han till ägaren DeWayne Ashmead då, "eftersom det är den enda bilen som är värd min signatur." Nu är den vår.





I skrivande stund står Kurtis sportbil parkerad i mitten av det nyligen omdöpta MotorTrend Groups huvudkontor i El Segundo. Det är omgivet av begåvade människor som skapar och hanterar innehåll för alla våra ikoniska bilmedievarumärken – bland dem Hot Rod, Automobile, Roadkill, 4Wheeler, Super Street, Head 2 Head, TruckTrend, Lowrider och Wheeler Dealers – på våra MotorTrend video-on-demand och MotorTrend Network TV-plattformar, samt vår webbplats, tidning och sociala medieplattformar.

Kurtis är vår prövosten, vår ursprungsartefakt. Det är en påminnelse om hur långt MotorTrend har kommit, och när vi nu firar vårt 70-årsjubileum i år, en inspiration för oss alla att fortsätta driva det framåt, att fortsätta berätta historier för alla oss som älskar bilar och bilkultur.

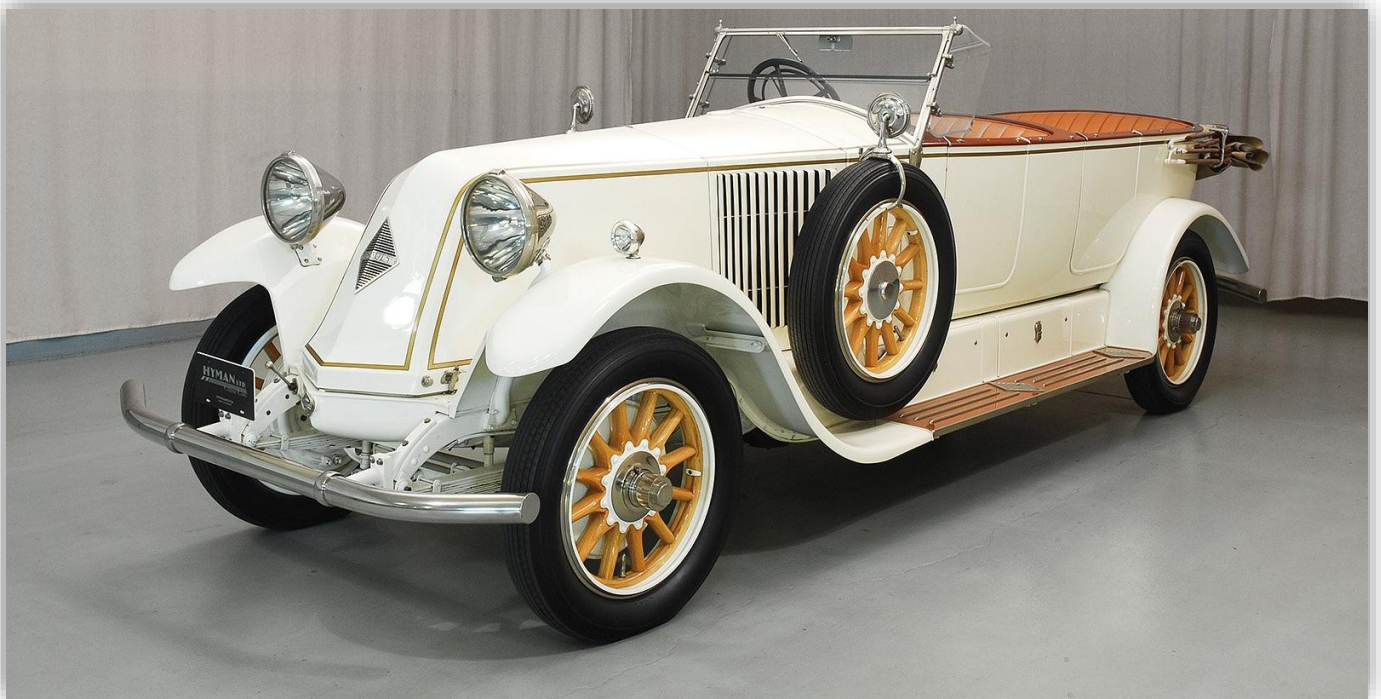
Jag tror att Pete skulle ha godkänt.



Angus MacKenzie

Jag kan inte minnas en tid då jag inte var fascinerad av bilar. Min far var mekaniker, och några av mina tidigaste minnen är att jag gav honom skiftnycklar när han arbetade med att förvandla en rad fallfärdiga begagnade bilar till pålitliga familjetransporter. Senare, när jag var omkring 12 år, fick jag lov att backa ut Valiant kombi på gatan och köra runt den till framsidan av huset för att tvätta den. Vi hade den renaste Valiant i världen.

10. Renault Modell 45 Tourer 1925



Louis Renault gjorde massproduktion till verklighet i Frankrike parallellt med amerikanen Henry (Leland och Ford) som han gärna lärde sig av och hade framgång med. Renaultfabriken i Billancourt i Paris expanderade efter första världskriget och lade till moderna produktionsmaskiner och löpande band-metoder. Den integreras vertikalt för att inkludera gruvor, gjuterier och stålverk. Modeller spreds, från skåpbilar till bussar och flygplansmotorer.





Ovanpå allt detta fanns Model 45, ett 9,2 liters sexcylindrigt monster som i början av tjugotalet definierade begreppet lyx, kraft, tystnad och överflöd. Bugatti var ett spädbarn, Hispano-Suiza en vision och Rolls-Royce en uppkomling när Louis Renault introducerade sin modell 45. Det var den ultimata lyxbilen. Den kostade mer än en modern Rolls-Royce och förkroppsligade de bästa färdigheterna, metoderna, precisionsbearbetningen och formningen från Renaults enorma företag.





Nästan diskret bakom framhjulen, under den sluttande motrhuven, satt en rak sexcylindrig sidventilsmotor på 9.123 cm³ (d110 X s160 mm) och 45 hästkrafter, men som utvecklade mycket fler hästkrafter på dynamometern.

Nästan diskret bakom framhjulen under Renaults sluttande huv satt en sexcylindrig motor på 110 x 160 mm med en cylinderdiameter på 9 123 cc med en rak sidventilsmotor på 45 hästkrafter, men som utvecklade mycket fler hästkrafter på dynamometern. Model 45 uppskattas till upp till 140 hästkrafter, men dess effekt bekräftas av att en Renault Type 45 med en strömlinjeformad coupékaross 1925 uppnådde en 24-timmars medelhastighet på över 100 mph i Montlhéry, och satte samtidigt ett stängt banrekord på 107,9 mph.

Denna Renault Type JP Model 45 från 1925 har ofta en stillsam kaross som en formell cabriolet eller stadsbil och är mycket mer attraktiv med en 7-sitsig touringbilskaross som är vackert klädd i elfenben med kexläderklädsel och en beige tygtopp. Den har överösts med fina detaljer, från de lackerade ekerfälgarna i trä inklusive dubbla sidomonterade reservdelar till Phares Besnard elektriska strålkastare, Marchal-bakljus, dubbla sidofästen med speglar, vindvingar, omsorgsfullt sydda dörrpaneler och ovanligt omfattande instrumentering. Den byggdes 1925 och har den senaste Renault-utvecklingen, inklusive de viktiga 4-hjuliga servoassisterade bromsarna. Den restaurerades i mitten av 1980-talet av den berömda Nethercutt Collection till mycket hög standard och är idag nästan som den var när restaureringen var ny. Färg, nickelpläterade ljusa detaljer, klädsel och topp är fortfarande i mycket gott skick som förtjänar en så dyr, imponerande och kraftfull bil. Det är en av de mest sällsynta (man tror att endast cirka sex Model 45 Renault överlever) av alla CCCA Full Classics (tm) och, med en topphastighet på de övre tvåsiffriga talen, en fröjd att använda på de många turer och evenemang som den är berättigad till.

Klassiker

11. Grattis Volvo Elisabeth!

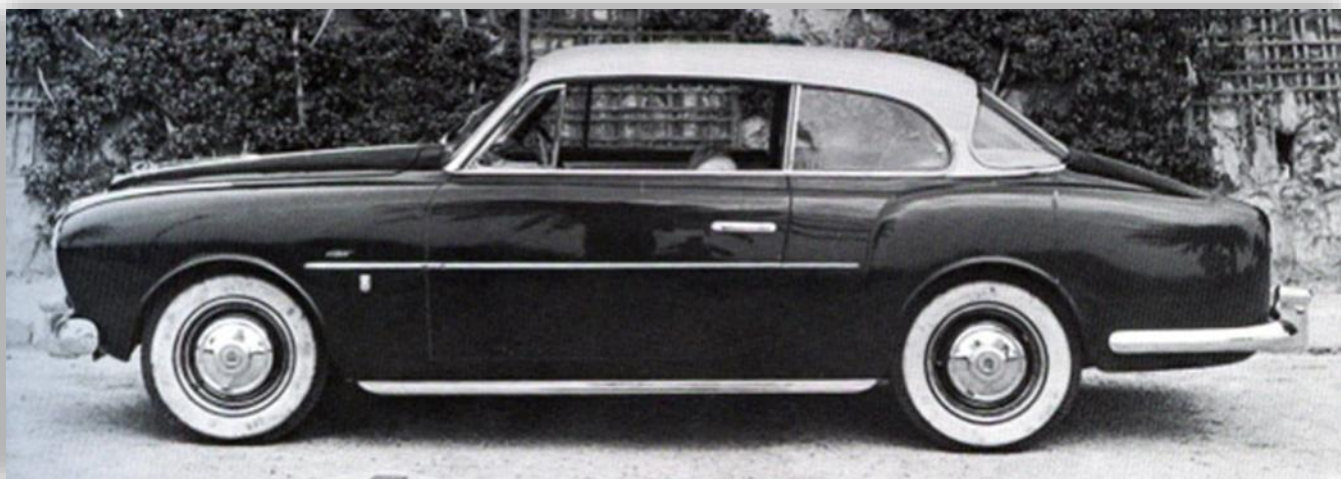
Publicerad 19 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag när Lisbet och Elisabet har namnsdag väljer vi att fira Elisabeth. Bilen som kunde ha blivit en Volvo.

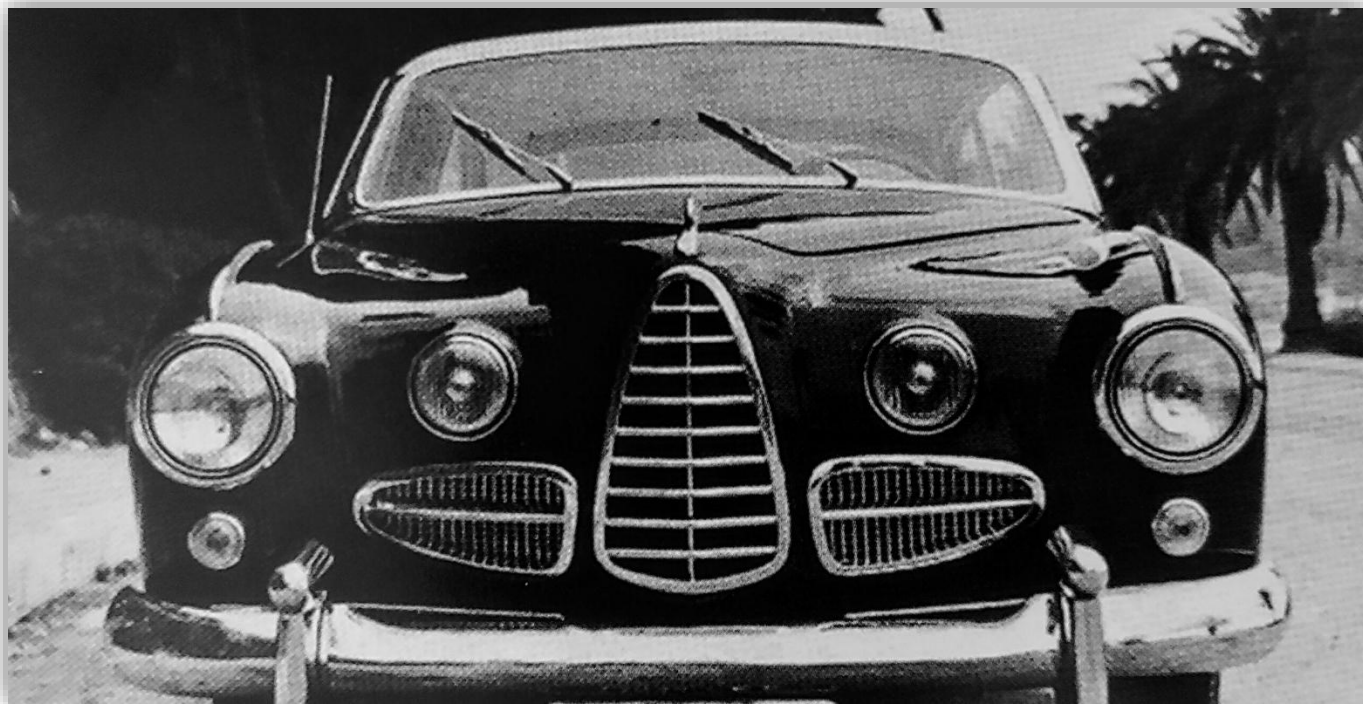


Den svenske affärsmannen Gösta Wennberg hade kontor i både Monte Carlo och Stockholm. Oklart vad han exakt sysslade med. Men man kan misstänka att han var road av bilar och sannolikt på jakt efter nya spännande affärsmöjligheter.

Det hela är till stor del dolt i historiens dimridåer, men genom affärskontakter kom han i samspråk med karosserifirman Michelotti i Turin.



Försänkta dörrhandtag och fartig profil. Dörrarna förefaller vara karmlösa, men någon äkta hardtop är det nog inte frågan om. Elisabeth, var är du idag?



De yttre grillsektionerna skulle mycket väl kunna vara i urcellsstadiet till det som komma skulle i form av Amazon.

Vid ett möte dem emellen på Parissalongen 1952 drog planerna upp på en tillverkning av en ny sportig Volvomodell baserad på Volvos lösa chassi, PV445. Michelotti ritade och tillverkningen av bilen, som fick namnet Elisabeth, skedde hos Allemanno i Turin.



Frontpartiet hade en radikalt annorlunda utformning jämfört med den första prototypen. Här har Elisabeth II bevisligen registrerats i Sverige och den tuffa karossen har fått en skyddande hinna av landsvägssmet.



Breda däcksidor i vitaste vitt och en elegant tvåfärgad kostym. Dimljusens placering väcker en del funderingar och grillen ser väldigt Alfa 1900 ut, fast felvänd.

När den tvåfärgade coupén anlände till Sverige - utan någon som tidigare sanktionering av Volvo - orsakade den ett påtagligt intresse. Vagnen var elegant och tydligt inspirerad av Alfa Romeo.

Den såg "allmän-italiensk" snygg ut, med påkostad inredning med vackra mätare och fin-slipade detaljer. Men så mycket Volvo var det väl kanske inte, med en ganska rörig front med en "upp-och-ned-vänd Alfa-grill".

Volvo köpte in vagnen för närmare studium. Det krävdes inte många körningar för att inse att baksätet var alldeles för trångt för normalbyggda svenskar, och något så apart som en 2+2-kaross var inte ens att tänka på för herrar Gabrielsson och Larson. Orsaken till trängseln var chassits krumma dragning över bakaxeln.

Men något slags förtroende hade ändå utvecklats och Gösta Wennberg fick möjligheten att köpa mekanik och vissa färdigpressade karosselement direkt från fabrik.

Att bygga en enstycksbil på ett separat chassi kräver sin yrkesman, nu blev uppgiften knappast enklare när stommen var den självbärande PV 444.

Men det gick och det gick fort. Vignales flyhänta karossörer knackade fram en något mer praktisk kaross i aluminium och redan 1954 kunde Elisabeth II visas upp i Sverige. Pressen högg direkt, man hungrade efter nyheter från Volvo.

En serietillverkning skulle vara fullt möjlig på en svensk fabrik och Volvo beräknade försäljningspriset till ca 20 000 kronor. Efter ganska korta överläggningar drog sig dock Volvo ur, sannolikt en följd av experimenten med en egen sportbil i plast, P1900.

Av Elisabeth I har ingen sett röken sedan den såldes till en kund i mellansverige. Elisabeth II finns faktiskt kvar i form av ett sällsynt utmanande renoveringsobjekt. Den ägs av en privatperson.

Även om Elisabethvagnarna inte blev mer än fluffiga drömmar kanske de trots allt beredde vägen mentalt för Volvo och i synnerhet formgivaren Jan Wilsgaard.

Volvo Amazon andades till stor del italiensk förfining när den kom i september 1956. Men med ett rejält baksäte.



Volvo Margareta Rose

Jan Wilsgaard, som senare blev Volvos designchef, fick också i uppdrag att göra en ny design. Wilsgaard, som då bara var 25 år gammal, satte sig vid ritbordet och försökte konstruera en efterföljare till PV444 efter ritningarna av Elisabethen. 1955 skapades prototypen till Volvo Margareta Rose, uppkallad efter drottning Elizabeths yngre syster. Namnet kom förresten från pressen; Internt gick projektet under namnet P 179. Volvo Margareta Rose blev väl mottagen av den legendariske Volvomecenaten Assar Gabrielsson, men projektet övertalades honom av Helmer Petterson eftersom han själv hade ett bättre projekt från början. Men även detta förslag föll i glömska. (Liten sidonotis: Helmer Pettersons son, Pelle Petterson, skapade designen till Volvo P1800 bakom hans rygg).



12. Saab PhoeniX 2011



Saabs historia slutar i praktiken med att PhoeniX presenterades på bilsalongen i Genève 2011, en dramatisk, aerodynamisk 2+2-hybrid med en 1,6-liters turbobensinmotor på 200 hk som driver ett framhjul och en elmotor som driver bakhjulen.

Då sades den vara "baserad på en ny arkitektur som kommer att ligga till grund för nästa Saab 9-3-modell", men det skulle inte bli någon nästa 9-3, och inte heller någon nästa Saab.

Till skillnad från den mytomspunna fågeln som det sista konceptet var döpt efter, återupptod inte märket ur askan, men det är väl ihågkommet som en av de mest intressanta och innovativa av alla biltillverkare.



Roger Warolin