



Kissel 8-126 White Eagle Speedster 1929

- 1. Suzuki eVitara är en bra bil men saknar en del**
- 2. Provkörning av Renault Clio E-Tech 160**
- 3. Varför motoreffekt mäts i hästkrafter**
- 4. Svensk miljardär bygger bilmuseum**
- 5. Volvo återkallar 1100 elektriska lastbilar**
- 6. Test av John Deere 9RX 830**
- 7. Så startade elbilsrevolutionen i Norge**
- 8. Saab Sonett I**
- 9. Kissel White Eagle**
- 10. Railton Tourer**
- 11. Grattis Avenger**



1. Suzuki eVitara är en bra bil men...

Av Christoffer Gullin

25 dec. 2025

...saknar en del för att vara en bra elbil



FILM: https://youtu.be/6PrfxA-qF_w

Jag har kört nya Suzuki eVitara på svenska vägar och kan konstatera en sak, denna bil gör du inga långresor med. En bil som är bäst lämpad att köra inom länet med tanke på hur törstig den är. Med det sagt, det är japansk kvalitet och man får en bra bil för pengarna. Vad väger mest?



Teknikens Värld

2. Provkörning av Renault Clio E-Tech 160

Av Peter Klemensberger

Publicerad 22 dec 2025 kl 09.00

Stora ändringar för Renaults lilla storsäljare – i alla fall formmässigt. Vi kör sjätte generationen av småbilen Clio som är betydligt modernare och vuxen än sin föregångare. Har den rent av växt ur sparkdräkten?



Nya generationen Renault Clio är här och vi har kört den

Den ser ju helt galen ut. Så var det många som tänkte när **nya Renault Clio blev officiell** i september. Fram gapade en mun som förde tankarna till **Jaguar** eller **Mazda**. Inte heller baken såg ut som något annat i det franska märkets modellskara. Stråkastarna och baklamporna såg ut som hämtade från någon annan, oidentifierbar, biltillverkare.

Det här är nytt

Design. Längre front och tuffare former.

Drivlinor. Såväl bensin- som hybridalternativen är nya för modellen.

Skärmar. Interiören är helt ny och i samma anda som i märkets större modeller.

Storlek. Clio är fortfarande en småbil men vill ge samma kvalitéer som en golfklassare.



*Lilla Clio liknar nu märkets större bilar invändigt.
Den runda knappen på ratten skiftar körläge.*

Under genomgången i samband med provkörningen reder Renaults representanter ut gåtan om den sjätte generationen **Clio** för en förvirrad presskår. Renaults småbil må ha varit en storsäljare i Europa ända sedan modellnamnet lanserades 1990 men har aldrig ridit på gamla meriter. Nya designgrepp har tagits vid varje generationsbyte, förutom mellan generation fyra och fem – och då fick man skäll. Fegar ni ur, frågade de gamla trogna kunderna?

17 miljoner exemplar har sålts av modellen genom åren och Clio toppade den europeiska försäljningen när första halvan av 2025 summerades. Så det där galna tycks fungera. Eller också vill folk ha en småbil från **Renault** – den får se ut hur som helst. Delar av nya Clios design kommer att dyka upp på fler Renault-modeller framöver.

I verkliga livet ser inte nya Clio så tokig ut som på bild men nog har modellen tagit stora steg i form av attityd. Grunden är den samma, bilen vilar liksom tidigare på plattformen CMF-B men är 3,9 centimeter bredare och 6,7 centimeter längre, merparten har lagts fram till på bilen. Längre huv och bredare spårvidd gör i och för sig sitt till för att tuffa till proportionerna men greppet grundar sig i att ta höjd för kommande europeiska motorregler som kräver mer plats.

Hela 30 procent av Clio-köparna har valt hybridalternativet sedan det lanserades 2021, berättar Renault stolt. Man kan också se det som att en dominerande majoritet har valt bensinalternativ som inte finns att tillgå under provkörningen.



Fler hästkrafter

Hybriden har uppdaterats och har nu en förbränningsmotor på i sammanhanget väl tilltagna 1,8 mot tidigare 1,6 liter. Tillsammans med två elmotorer ges en systemeffekt på 160 hästar, 15 fler än tidigare. Samtidigt har förbrukning och utsläpp sjunkit från 0,43 till 0,39 liter per mil och 97 till 89 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning enligt WLTP-körcykeln.

160 hästkrafter kan tyckas mycket i en småbil men de är inte supernärvarande. Boven i dramat är den synnerligen avancerade automatlådan i vilken en av elmotorerna jobbar och ser till att kuggarna hakar i varandra vid rätt varvtal. Lådan är aningen sen i reaktionerna och har också en tendens att hänga sig på växlarna vid exempelvis motlut. Jämför man med steglösa lådor som finns i många andra hybrider så funkar den i alla fall mycket bättre.

Även invändigt har det hänt grejor. Borta är den gamla och ganska typiska småbilsinteriören med en stående liten pekskärm i mitten. Nu är det två tiotummskärmar som regerar i kupén och stilmässigt rimmar nya Clio med märkets större och moderna modeller. Ratten är den samma liksom lösningen med tre spakar på dess högra sida där den övre är växelväljare, den i mitten manövrerar vindrutetorkarna och den undre, lite gömda, styr ljudanläggningen. Som ägare lär du dig säkert funktionerna men jag måste dubbelkolla innan jag ska byta växel, torka bakrutan eller fimpa ljudet på radion.

Skärmarna fungerar prickfritt. Grafiken är både snygg och skarp. Här finns Googles lösningar vilket är de bästa på marknaden. Kanske kan man tycka att skärmarna med sin placering och klara sken påkallar lite väl mycket uppmärksamhet.

Clio har kvar en hel del knappar och spakar under pekskärmen och på ratten men handhavandet blir aldrig rörigt. Mittkonsolen har nu i stället för växelspak bättre förvaringsutrymmen och överlag känns materialen fina och mysbelysningen är inte bara mysig, de på dörrarna kan även varna för bakomvarande trafik vid urstigning.



Modern invändigt

Den nya interiören bidrar till att Clio känns ett nummer större än vad den egentligen är, vilket har varit Renaults mål. Det har man lyckats med även när det gäller uppträdande. Rattutslaget har tajtats till, mer ljudisolering har adderats, bilen har en bra avvägd fjädring som tillsammans med ett väl tilltaget axelavstånd (nu åtta millimeter längre) ger ett moget uppträdande på vägen. Provbilarna har stora 18-tumsfälgar vilket tuffar till attityden men pajar komforten.

Ett nytt körläge har adderats som automatiskt växlar mellan Eco, Comfort och Sport beroende på hur du kör. Det kan tyckas lite bakvänt. Filassistansen funkar riktigt bra och håller bilen stadigt mitt i körfältet. Skyttigenkänningen övertygar däremot inte. Bilen har hela 29 assisterande system, men långt från alla kommer som standard.

Renaults kundundersökningar har visat att ägarna inte har några egentliga önskemål om förbättringar baktill på bilen förutom på två punkter. Nu kan man öppna bakluckan med ett grepp, inte trycka på ett ställe och greppa på ett annat som tidigare. Lasttröskeln har även sänkts med fyra centimeter för att underlätta lastning.

Baksätessåkarna har samma intervjuobjekt inte ägnat någon större tanke åt. Mina knän har ett par centimeter tillgodo till förarstolen med min egen inställning, fötterna får plats där under, benen följer inte riktigt den korta sittdynan men takhöjden räcker bra till för mina 178 centimeter. Vägbruset är, precis som fram, ganska lågt men få finesser finns för att förgylla tillvaron – ett 12-voltsuttag och läslampa i taket förutom förvaringsfack på framstolens baksidor och dörrar. Inte samma omsorg gäller här bak rörande material. Sittpositionen är ganska hög och jag kan höra vad som sägs fram och har bra sikt ut via sidorutan trots brant fönsterlinje.

Även om ambitionen har varit att låta Clio närma sig C-segmentet (golfklassen) sett till funktioner, prestanda och komfort så ska priserna hållas någorlunda intakta. Renault pekar ut Tyskland där skillnaden i utgångspris mellan gamla och nya Clio är blott 550 euro. Några svenska priser är ännu inte spikade och hit kommer bilen inledningsvis endast med en bensinmotor på 115 hästar kopplad till en automatlåda. Utgående Clio startar på 254 900 kronor, men då med en svagare och omodern bensinmotor.

Renault Clio E-Tech 160

Pris: Ej fastställt.

Motor: Bensin-el. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression i.u. Borrning/slag 78,0/93,6, cylindervolym 1 789 cm³. Max effekt 109 hk (80 kW) vid 5 750 r/min, max vridmoment 172 Nm vid 3 000–4 000 r/min. Elmotor, max effekt 49 hk (36 kW), vridmoment 205 Nm. Max systemeffekt 160 hk (118 kW), sammanlagt vridmoment 270 Nm. Batteri 1,4 kWh.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 205/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 259, längd 412, bredd 177, höjd 145, spårvidd f/b 154/151. Markfrigång 14,2. Tjänstevikt 1 296, maxlast 425, max släpvagnsvikt 900. Tank 39. Bagagevolym (VDA-liter) 309–1094 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,39 l/mil. CO₂ 89 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 1 858 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

RIVALER:



Peugeot 208 Hybrid

Lanserad 2019 och uppdaterad 2023. Finns som bensinare, mildhybrid och renodlad elbil. Snäppet mindre än Clio men ses ändå som en huvudkonkurrent. Versionen här har 110 hästar.

Pris: 359 900 kronor.



Toyota Yaris Hybrid 130

”Riktig” hybrid precis som den provkörda Clion och här med 130 hästar, startpriset är 254.900 kronor. Ses som huvudkonkurrent till den provkörda Clioversionen.

Pris: 316 900 kronor.



3. Ett intressant faktum om varför motoreffekt mäts i hästkrafter

Av Jaromir Dzierzanowski

3 minuter 5 25 dec 2025



Vi pratar ofta om hur “stark” en bil är, och nästan alltid landar samtalet i **hästkrafter (hk)**. Det låter enkelt, men bakom de där två bokstäverna finns en konkret mätidé som formade hela industrin: ett sätt att göra motoreffekt begripligt för både teknikfolk och köpare. Under industrialiseringens genombrott behövde man jämföra olika motorer utan att fastna i abstrakta formler. Resultatet blev en enhet som fortfarande används sida vid sida med **kilowatt (kW)** – och som gör det lättare att förstå vad en motor faktiskt kan prestera i praktiken.

Varför just en häst?

När ångkraften tog fart i slutet av 1700-talet förändrades gruvor, fabriker och transporter snabbt. Nya motorer konkurrerade med äldre lösningar, men det fanns ett problem: hur beskriver man styrkan i en motor så att den kan jämföras direkt med något välkänt? På många håll var hästar den självklara arbetskraften för att dra, lyfta och mala. Genom att använda hästen som referens fick man en vardaglig “översättning” av maskinernas kapacitet. Många småler åt att en modern bil fortfarande mäts mot ett dragdjur, men det var just igenkänningen som gjorde enheten användbar.

Så räknades en hästkraft fram

Utgångspunkten blev att uppskatta vilken jämn arbetsinsats en arbetshäst kunde hålla under en längre stund, och sedan uttrycka det som ett tal. Den klassiska definitionen formulerades som en viss mängd arbete per tid: **33 000 foot-pound per minut**, vilket är samma som **550 foot-pound per sekund**. Översatt till dagens energimått motsvarar det ungefär **746 watt** för den så kallade mekaniska horsepower (hp). Poängen var inte att varje häst alltid levererar exakt samma effekt, utan att industrin fick en fast referens. Då kunde man säga att en motor gjorde jobbet av exempelvis 10 hästar, och alla förstod storleksordningen.

Den klassiska "horsepower" definieras som arbete i takten 33 000 foot-pound per minut, vilket motsvarar cirka 746 W.

hk, hp och kW – samma idé, olika standarder

I dag anges motoreffekt ofta i **kW**, som är SI-enheten och bygger på watt. Samtidigt lever "häst"-måtten kvar i flera varianter. I bilsammanhang hos oss syftar *hk* ofta på metrisk hästkraft (ibland kallad PS), där **1 hk ≈ 735,5 W**. Den skiljer sig alltså något från den mekaniska hp på cirka **745,7 W**. Skillnaden är liten i vardagsprat men kan synas i tekniska specifikationer. För att få en känsla för proportionerna används ofta tumregeln att **100 kW** ligger runt **136 hk** (metrisk). Det gör det enklare att jämföra bilar även när tillverkare presenterar siffror i olika format.

Därför lever hästkraften kvar i bilsnacket

Att effekt fortfarande uttrycks i hästkrafter handlar mycket om kommunikation. "150 hk" målar en snabb mental bild, medan "110 kW" lätt känns mer tekniskt. Samtidigt säger effekt inte allt: vridmoment, utväxling, bilens vikt och aerodynamik avgör hur stark bilen upplevs i vardagen. Men som snabb jämförelse fungerar **motoreffekt** i hk fortfarande, särskilt när man pratar om acceleration, omkörningar eller dragförmåga. Det som en gång började som ett praktiskt jämförelsetal för ångmaskiner har blivit ett språk som följer med hela vägen till dagens elbilar, där effekten ofta presenteras i både hk och kW.

När nästa bilsiffra dyker upp i flödet kan den läsas som mer än marknadsföring: den bygger på en historisk standardisering som gjorde maskinkraft mätbar och jämförbar. Att vi fortfarande säger **hästkrafter** är i grunden en påminnelse om varför enheter finns över huvud taget – för att göra teknik begriplig. Och med koll på sambandet mellan **hk** och **kW** blir det enklare att tolka specifikationer, jämföra modeller och förstå vad motoreffekt faktiskt innebär i vardagliga situationer, oavsett om drivlinan är bensin, diesel eller el.



Jaromir Dzierzanowski delar med sig av sina insikter kring sport, resor, teknik och vetenskap. Han bjuder även på personliga råd och inspiration om ekonomi, hälsa, mat, och heminredning.



4. Svensk miljardär bygger bilmuseum – 670 fordon i samlingen

Av Magnus Fröderberg

2025-12-23

Förutom en världsunik bilutställning ska Sveriges nya bilmuseum rymma hotell, lekland, restauranger och kaféer på 120 hektars yta.



Svante Andersson har 670 fordon i sin samling. Denna ovanliga Mercedes-AMG One som tidigare i år visades upp i Skövde tillhör troligen samlingen.

Affärsmannen Svante Andersson, ägare till Stenhaga Invest, har en bilsamling i världsklass kallad **Stenhaga Collection**. Nu jobbar han med att bygga ett bilmuseum för att visa upp sina bilar för allmänheten.

– **Bilar och fordon har alltid** intresserat mig och jag har samlat i många år nu, började för 36 år sedan. Totalt har jag 670 fordon i samlingen, bilar, motorcyklar och mopeder, berättar Svante Andersson för **Knallebladet**.

Ligger vid E20 mellan Stockholm och Göteborg

Den 120 hektar stora anläggningen med bilutställning, hotell, lekland, restauranger och kaféer ska ligga intill E20 i Vara. Byggnaderna upptar 25 hektar.

Svante Andersson tänker sig att bilintresserade som kör mellan Stockholm och Göteborg ska välja E20 och stanna till i Vara, i stället för att köra över Jönköping.

Ingen dammig samling – ska väcka minnen

I Svantes samling finns olika bilmodeller från 1960-talet och framåt. En stolthet är Porsches hela Carrera RS-serie, något inte ens Porsche själva kan ståta med i sitt museum i Stuttgart.

– **Och jag vill inte att detta** ska kallas bilmuseum, museum leder tankarna fel som att det skulle hänga någon dammig sele på väggen. Jag vill snarare kalla det en konstupställning. Samtidigt ska den väcka minnen till livs för besökarna, man ska känna igen en moped eller en bil från barndomen och ungdomen, säger han till Knallebladet.

Tidigare i år visades en ovanlig bil, som troligen tillhör Svante Andersson, upp i Skövde

Grönt ljus från kommunen

Kommunstyrelsen i Vara har godkänt en avsiktsförklaring att starta processen med etableringen, men än är det många steg kvar. Kommunen håller på att ta fram en fördjupad översiktsplan för det aktuella området. Planen är att sätta spaden i jorden om omkring två år.

Hur mycket pengar som Stenhaga Invest lägger på anläggningen vill Svante Andersson inte berätta.

– **Det är förstås mycket pengar**, men några belopp kan jag inte prata om idag. Men sannolikt är inte detta min bästa affär, det finns andra stora värden med projektet, säger han till Knallebladet.



Magnus Fröderberg

Läs även:



Klart: Svensk miljardär köper Saab-fabriken



Mercedes-AMG One. En bil som ska motorrenoveras var 500:e mil.

5. Volvos bakslag: Återkallar 1100 elektriska lastbilar

Av Maths Nilsson

22 december 2025, 21:17

Volvo har tvingats återkalla 1100 elektriska lastbilar. Lastbilarna har plötsligt kunna accelerera utan att föraren gasar. – Det är låg sannolikhet att problemet uppstår, hastigheten är låg och föraren kan stoppa fordonet med bromsarna, uppger Volvo Lastvagnar för Carup.



Volvo Lastvagnar har blivit ledande på elektriska lastbilar i stora delar av världen. Men för någon månad sedan blev de tvungna att återkalla 1100 elektriska lastbilar av fyra olika modeller. Orsaken är att de plötsligt kan accelerera i låg fart. Lastbilarna är tillverkade mellan oktober 2022 och augusti 2025.

– I höstas återkallade vi cirka 1100 batterielektriska FM- och FH-lastbilar med växellådsmonterade kraftuttag och som levererats främst till kunder i Europa och Asien, uppger Volvo för Carup.

De upptäckte att den oväntade accelerationen berodde på ett problem i mjukvaran. Lastbilarna är av modellerna Volvo FHE, FME, FMLE.

– Anledningen var en mjukvarubugg som kan leda till en oväntad acceleration i låg hastighet när lastbilen har en specifik påbyggnad och kraftuttag sker från växellådan som till exempel på en tippbil som används på en byggarbetsplats. Det är låg sannolikhet att problemet uppstår, hastigheten är låg och föraren kan stoppa fordonet med bromsarna. Problemet kan uppstå till exempel när lastbilen används för att tippa en last löst grus på marken på en byggarbetsplats och föraren trycker på gaspedalen för att flytta fordonet.



De flesta lastbilarna har nu åtgärdats genom att mjukvaran uppdaterats.

– Vi har inte fått in några rapporter om incidenter på grund av detta problem. Nu har majoriteten av de återkallade lastbilarna reparerats genom en mjukvaruuppdatering i verkstaden, uppger Volvo Lastvagnar till Carup.

LÄS MER:

- [Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...](#)
-
- [Volvos nya rekord – sparat 70 miljoner liter diesel](#)
-
- [Volvos nya jätteorder: 300 elektriska lastbilar](#)
-
- [Ny storaffär för Volvo på elektriska lastbilar](#)
-
- [Volvo får jätteorder på ellastbilar – i Australien](#)
-
- [Svensk succé: Volvos ellastbilar regerar i världen](#)



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

6. Testar rekord-traktorn John Deere 9RX 830

Av William Karlsson 27

december 2025, 14:33

John Deeres monstertraktor har mer hästkrafter än de flesta Ferraribilar. Nu har en journalist fått provköra besten med en 18-liters dieselmotor. – 9RX 830 har få naturliga rivaler, skriver Autocar.



FILM: <https://youtu.be/fKx2-W4DnCk>

Varje år genomför motorjournalister massor av olika biltester på nya bilar. **Autocar** är en av världens största biltidningar och de har en märklig jultradition där de utför en provkörning på en lite annorlunda modell. I år hamnade valet på John Deeres rekordtraktor som heter John Deere 9RX 830. Den är mer kraftfull än någon annan traktor i världen.

– Årets jultestobjekt tar den där “höga hästkraften” till en nivå som inte setts i sitt område tidigare, skriver Autocar.

Traktorer som används till jordbruk behöver ofta väldigt mycket kraft för att kunna utföra sitt arbete, men när John Deere tog fram 9RX 830 var de tvungna att ta sitt skapande till en ny nivå. Den har en enorm motor, nämligen en 18-liters sexcylindrig turbodiesel med 830 hästkrafter och ett vridmoment på 4 234 Nm. En kraft som är jämförbar med vad många moderna hyperbilar har idag.

– Till skillnad från en bil, som kanske bara levererar en överbelastad toppeffekt under en kort tid, kan John Deere upprätthålla denna toppsiffra i timmar åt gången, skriver Autocar.



Motorn som sitter i nya 9RX 830.

Den har 830 hästkrafter och ett vridmoment på otroliga 4 234 Newtonmeter.

På egen hand väger traktorn hela 21.119 kg. Den har dessutom inga däck utan använder istället band. Dessa band ska ha imponerat stort på Autocar, även om de framstod som läskiga till en början.

– 9RX kringgår många problem med kanske sin mest uppenbara mekaniska funktion: de fyra uppsättningarna 762 mm breda band som den löper på istället för hjul. Fördelarna är många. För det första fördelar banden lasten betydligt mjukare, skriver Autocar.

9RX är fyrhjulsdriven och har en automatisk växellåda med 21 växlar för framåtkörning och 11 växlar för backning. 9RX 830:s maxhastighet är 40 km/h, vilket däremot är mycket långsammare än vad Ferraribilar kan uppnå.

– Styrningen är lätt, genomgående, men eftersom sikten är så god och vändradien är 6,75 m (från bakaxelns mittlinje) är den förvånansvärt lättmanövrerad, skriver tidningen.

Som förare i 9RX kan du dessutom använda dig av Apple CarPlay och Android Auto. Traktorn erbjuder även massage så det går inte att klaga på bekvämligheten i den starka traktorn.

– Med allround-ljud, klimatkontroll och till och med massage är detta en enkel plats att bli extremt bekväm på, skriver Autocar.

Men om du är intresserad av den nya 9RX 830 kommer du att behöva betala en hel del. Traktorn säljs nämligen för 11,7 miljoner kronor. Alltså är det inte alla som kommer att ha råd med detta monster, och kanske får de leta i [John Deeres katalog efter en mindre maskin](#). Autocar jämför i alla fall köpet av en 9RX med att köpa en riktigt fin bil. – Precis som att köpa en Porsche 911 Turbo S eller en AMG Mercedes, om du ska köpa den största och mest kapabla modellen, kan du lika gärna gå hela vägen och välja den absolut kraftfullaste varianten, skriver Autocar.



7. Detta var framtidens elbil – så startade elbilsrevolutionen i Norge

Posted by Kristofer Rask

december 24, 2025



Året är 1992 och platsen Norge. Det är en månad kvar innan den första typgodkända elbilen lanseras i Norge. En programledare från TV-programmet **Dagsrevyen** berättar om den danska elbilen Kewet El-Jet som inte väsnas och inte släpper ut några avgaser.

El-Jet är något helt annat än dagens moderna elbilar. Den hade endast två sittplatser och en toppfart på 60 km/h. Milkostnaden imponerade, endast 70 öre per mil.

Innan dess fanns det bara eldrivna prototyper och specialbyggen. En som redan då körde elbil var 20-åriga Kristin Hæsken som rattade en specialimporterad konverterad Fiat i tjänsten.

– Jag är väldigt positivt inställd till att köra elbil, särskilt i stadstrafik. Den är tyst och lugn och stör inte förbipasserande. För stadskörning är det en riktigt trevlig bil, berättar Kristin.

Reportern frågar om den unika elbilen skiljer sig mycket från en bilsbil:

– Ja, det är vissa skillnader. Den här är ganska gammal så jag föredrar fortfarande bilsbilar framför den här. Men nu har det kommit många nya modeller på marknaden som säkert kommer konkurrera ut bilsbilen, spår Kristin.

Den nya El-Jet som visades upp i reportaget kostade 75 000 kronor, hade en räckvidd på mellan 60 och 100 kilometer och laddades via ett vanligt vägguttag vilket tog åtta timmar.

Reportern berättar att elbilen har genomgått krocktester, har stålramar i karossen och är lika trafiksäker som andra småbilar.



FILM: <https://youtu.be/CPpdHAu998k>

Popgruppen A-ha var tidiga med elbil

Elbilar hade vid tiden redan fått mycket uppmärksamhet i Norge genom musikgruppen A-ha. Gruppen främjade elbilar i Norge genom **en civil olydnadsaktion** tillsammans med miljöorganisationen Bellona.

År 1989 importerade sångaren Morten Harket och Bellonas Frederic Hauge en eldriven Fiat Panda och använde den i protester där de bland annat körde i bussfiler, parkerade olagligt och vägrade betala vägtullar för att väcka uppmärksamhet kring tekniken.

Varje gång elbilen beslagstogs köpte de tillbaka den på auktion. Olydnadsaktionen bidrog till att lägga grunden för de elbilsincitament som senare gjorde Norge till ett av världens ledande elbilsländer.

Resten är historia. Idag är princip alla nya bilar som säljs i Norge elbilar och idag finns det över en miljon elbilar i landet.

Den unga bitvis skeptiska kvinnan i reportaget från 1992, vad gör hon idag 33 år senare? – Lever gott och kör elbil, berättar Kristin kort i en kommentar.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

Mer information och kontakt.



8. Saab Sonett I är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer 10 december 2025, 06:00



Saab Sonett I (1955–1957)

"Det var ett mycket, mycket hemligt projekt," säger Peter Bäckström från Saab Museum Trollhättan: Modell 94, försäljningsnamn "Sonnet".

År 1955 byggde konstruktören Rolf Mellde och ett fåtal flygingenjörer från den tidigare flygplanstillverkaren Saab ett bilchassi av nitade aluminiumplåtar. Designern Karl-Erik Sixten Andersson, känd under artistnamnet Sixten Sason, designade en kaross i glasfiber för den. Drivsystemet och chassit kom från Saab 93-produktionsmodellen, som introducerades i slutet av 1955.

Hur kör jag? Dörren öppnas inifrån på grund av avsaknaden av handtag, och efter ett stort steg över den breda fönsterbrädan faller föraren ner i ett sätesskydd.

En spak under instrumentbrädan startar den dånande tvåtaktsmotorn. Den accelererar bilen inte kraftigt från 2000 varv per minut, men hyfsat bra.

Vår fotobil har det tyngre stålchassit; Det första exemplaret med aluminiumchassi vägde endast 500 kilogram.



*Tvåtaktsmotorer var typiska för Saab.
Den svenska tillverkaren var också framgångsrik i rallyn med den.*

Teknisk data

- **Motor** Tre cylindrig tvåtakts radmotor, fram längsgående motor, vattenkyld, förgasare
- **Förflyttning** 748 cc, Borr x slaglängd: 66,0 x 72,9 mm
- **Prestanda** 43,3 kW (58 hk) vid 5000 varv/min
- **Max. vridmoment** 83 Nm vid 4000 varv per minut
- **Kör** Treväxlad manuell växellåda med frihjul, framhjulsdrift
- **Acceleration** 0–100 km/h 19,2 s
- **Toppfart** 160 km/h
- **Chassi** Oberoende fjädring fram, bäraraxel bak, spiralfjädrar runt om
- **Bromsar** fram/bakre trumma/trumma/trumma
- **Däck** 5.20-15 på hjul 4 J
- **Längd/bredd/höjd** 3480/1520/825 mm
- **Hjulbas** 2210 mm
- **Egenvikt** 500 kg med aluminiumchassi
- **Konsumtion** (fabriksspecifikation) 10,0 liters blandning/100 km
- **Tankkapacitet** 36 liter
- Å andra sidan slår den inställda motorn upp till 7000 varv per minut! Sonetten är mer neutral än den högbenade Saab 93 och tenderar att överstyra.
- Den ursprungliga sonetten saknar också ett mjukt tak eller dörrhandtag. Den bestod med sex prototyper.
- 1956 ändrade FIA reglerna till nackdel för lätta bilar – det var slutet för Saab Sonett I, men det följdes av ytterligare två Sonett-serier.
- Hur som helst gav Saab Sonett I det lilla märket en drivkraft som påverkade dess utveckling fram till slutet 2011.

9. Kissel White Eagle 1929

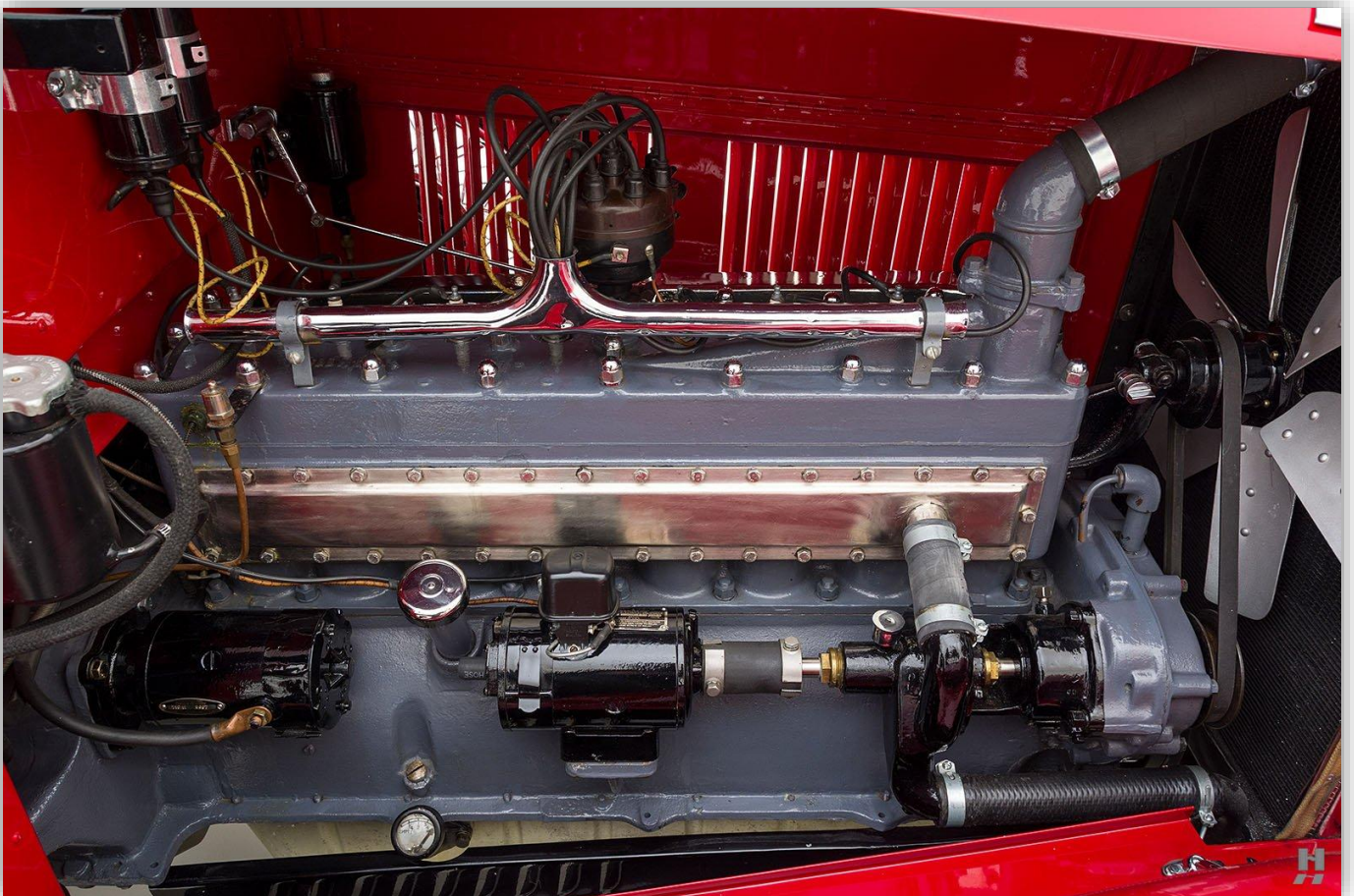
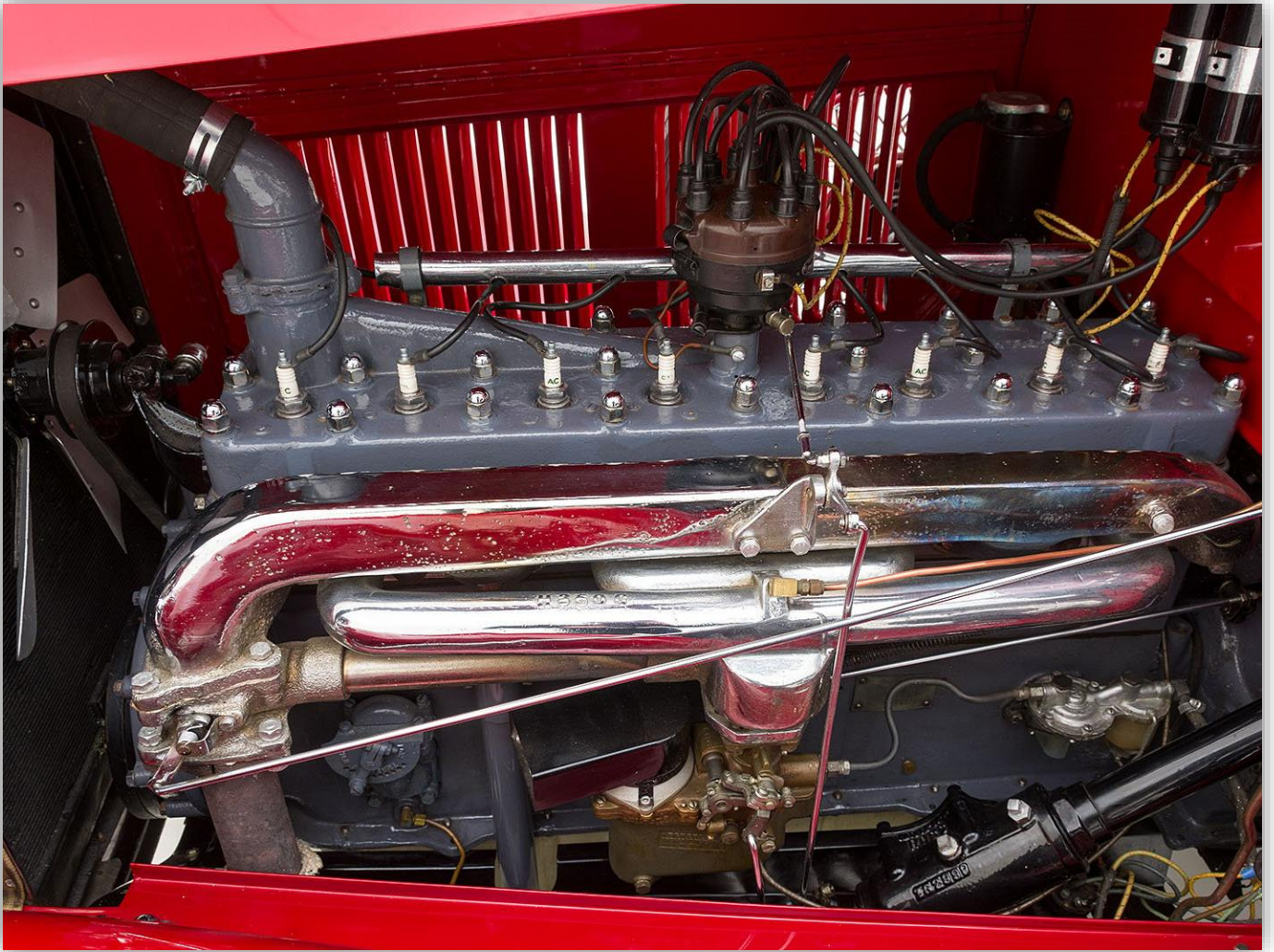
Läsningstid: ca 1 minut | Skrivet av Ben Branch | 27 juni, 2012

Kissel Motor Co. grundades 1905 i Wisconsin och specialiserade sig på lyxbilar som White Eagle som du ser på bilden här. Företaget var aldrig lika stort som Studebaker, Buick eller Nash men deras bilar var mycket populära bland rikare amerikaner och hade till och med några kändisägare som racerföraren Ralph dePalma.



Denna Kissel White Eagle är en av endast 2 kända som fortfarande existerar, den drivs av en rak åtta 298 kubiktum motor köpt från Lycoming och sedan utrustad med anpassade Kissel aluminium topplock och oljetråg. Den färdiga motorn producerade 126 hk och ett vridmoment på 210 ft-lbs.







Den kanske mest tilltalande delen av just denna Kissel är den matchande uppsättningen av vintage guldklubbor monterade på sidan, om du har handlat golfklubbor nyligen vet du att de nästan får det begärda priset på 275 000 dollar att verka rimligt.



10. Railton Tourer 1936

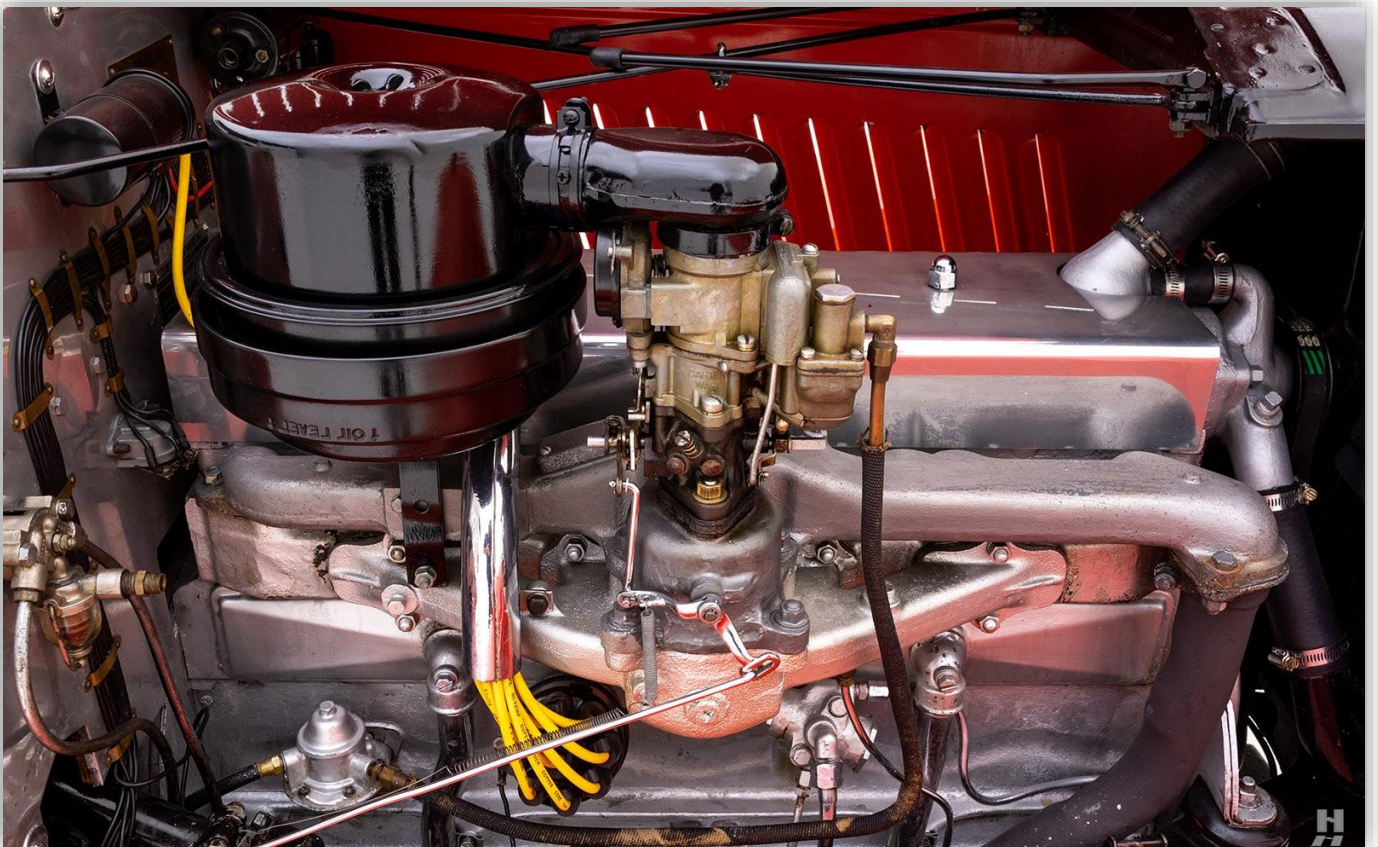


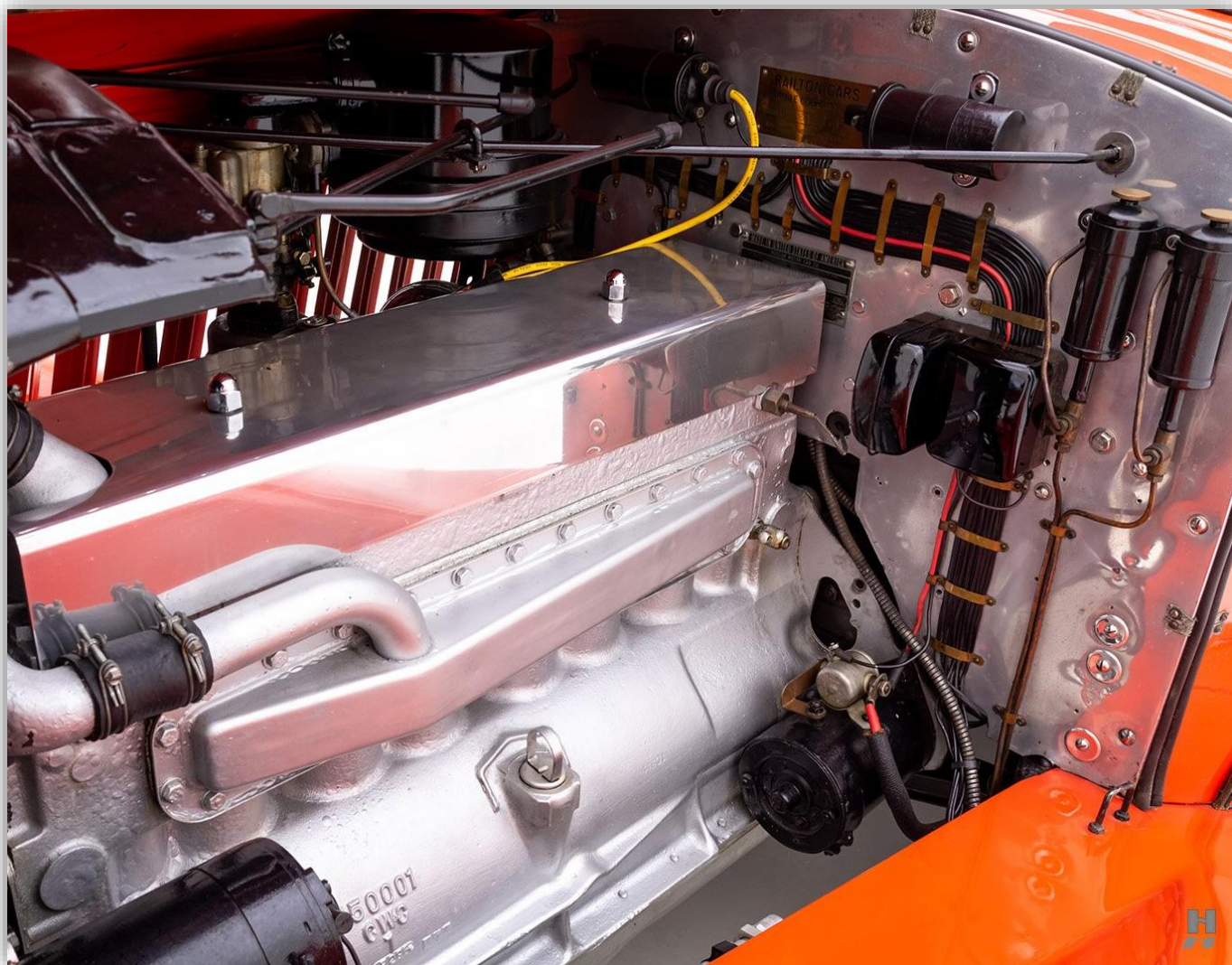
Railton Automobile Company skapades av resterna av Invicta Motorcar Company, som drevs av den dåvarande kaptenen och senare Sir Noel Macklin. Trots att hans varumärke Invicta hade dukat under för den världsomfattande depressionen 1933, lät sig Sir Noel inte avskräckas i sin önskan att bygga prestandabilar. Han konsulterade Reid Railton, racerförare och designer av hastighetsrekordmaskiner på land som Bluebird och Napier-Railton Special om en plan för att bygga en ny bil.





Hudsons Terraplane-linje var känd för kraft, prestanda och rimliga priser, och Hudson drev en sund exportverksamhet till Storbritannien från USA. Macklin var imponerad. Genom att kombinera det bästa från Hudson-karossen med den eleganta och lätta brittiska karossen skapade Macklin en ny bil som han kallade Railton – och drog full nytta av Reid Railtons berömda namn.





Några sexcylindriga Railtons tillverkades, men hade inte samma prestandapunch som åttan. Hudson-chassit fick sig en rejäl omgång, vilket resulterade i att bilen föll mer i linje med det lägre utseendet som brittiska bilköpare var vana vid. Railton och hans besättning modifierade chassi och styrning på det tidigare Invicta-verken Fairmile Engineering Company i Cobham, Surrey. Ramen sänktes, fjäderbasen breddades och styruväxlingen ökades till 15:1. Bromsarna förbättrades också. Fjädringen försågs med styvare fjädrar tillsammans med Andre Hartford Telecontrol dubbelverkande teleskopstötdämpare. Körkvaliteten kunde justeras från cockpit via reglage monterade under ratten.

I början av 1930-talet utrustades Railtons med karosser tillverkade av stål av John Charles Limited. Senare karosser byggdes av ett antal karosserier, inte minst Carbodies, som hamrade och formade den ursprungliga öppna Tourer-karossen på detta charmiga exemplar. Även om Railton ändrade och finjusterade fjädringen i Hudson-chassit, lämnades motorn i stort sett orörd. Hålen i Hudson åtta är bara 3 tum breda, men slaget är en väl underkvadrat 4 1/2 tum lång. Vridmoment för stubbdragning är tillgängligt vid nästan alla punkter i motorns arbetsområde, som toppade på bara 4 500 varv per minut. Den långslagiga raka åttamotorn, i kombination med den något ovanliga men smidiga Hudson-oljebadade korkbelagda kopplingsmekanismen, visade sig vara en dunderhit hos både den engelska och amerikanska allmänheten för sin silkeslena och linjära kraftleverans. Med Tourer som väger 2 200 pund och den långslagiga Hudson Eight under huven kunde Railton ta sig från noll till 50 miles i timmen på drygt sju sekunder - ganska imponerande för en bil som tillverkades för över 85 år sedan.



Denna sportiga Railton från 1936 har Hudsons kraftfulla raka åttacylindriga motor och en smart touringkaross för fyra passagerare. Enligt den tidigare ägaren levererades denna bil till en okänd ägare i Storbritannien och registrerades som DGO 229. Dess tidiga historia är ännu inte känd, men på 1960-talet upptäcktes den hos en brittisk bonde och skrotare vid namn John Wright.

År 1967 förvärvades det av två bröder som skickade det till Boston, Massachusetts, och därifrån gick det med i familjen Davis i Little Rock, Arkansas 1970 och stannade hos dem i många år. Railton förvärvades av en Colorado-baserad samlare på 1990-talet, innan den landade hos den senaste ägaren 2012.

Med en finish i röd-orange över beige och en kompletterande beige sufflett är den ett slående och sportigt exempel på detta sällan skådade märke. Den bär en välskött äldre restaurering och visar en tilltalande karaktär som inbjuder till regelbunden användning. Invändigt täcker mjuk beige läderklädsel sätena och dörrkorten, med ett generöst baksäte för vänner eller extra bagage när du turnerar. I klassisk brittisk tradition rymmer den eleganta instrumentbrädan i trä en rad attraktiva Smiths-urtavlor, inklusive en varvräknare och tryckmätare för Andre Hartford-dämparna. Den röd-orange färgen är äldre men presenterar sig bra, med några mindre brister som hittas vid närmare inspektion. De stora kromade strålkastarna, det mittmonterade körljuset och ståltrådshjulen bidrar till förkrigscharmen och karaktären hos denna mycket sällsynta sporttourer. Under motorhuven är det snyggt, liksom resten av denna välskötta Railton. Den kraftfulla och robusta Hudson-drivlinan i kombination med lättviktskarosserier gör denna underbara bil till ett nöje att köra. Dessutom möjliggör den klassiska nedskurna dörren en rolig körupplevelse med armbågen ut som bidrar till glädjen.

Den här bilen presenteras i utmärkt skick och bär en välskött och behagligt mjuk restaurering som förstärker den gamla världens karaktär från 1930-talet på ett briljant sätt. Railtons tillverkades i ett litet antal, är eftertraktade av samlare och erbjuds sällan till försäljning, vilket skapar en sällsynt chans att kräva en ovanlig och sällan sedd motorbil som är perfekt lämpad för turné- och klubbevenemang.

Klassiker

11. Grattis Avenger

Publicerad 7 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 7 januari då August och Augusta har namnsdag firar vi Avenger!



Hillman Avenger(1971) kallades elakt för Hillman Average (genomsnittlig)

Avenger betyder hämnare och det är flera tillverkare som velat hämnas på konkurrenterna med en Avenger.

Engelska Rootesgruppen lanserade 1970 Hillman Avenger som en konkurrent till bl a Austin Maxi och Ford Cortina. I övriga Europa hette den Sunbeam Avenger och senare Chrysler Avenger, efter att Chrysler tagit över Rootes.

Det var en mycket konventionell bil med längsmonterad motor och bakhjulsdrift och den fanns med fyrdörrars sedankaross och som kombi. Avenger slutade tillverkas i England 1976 men kom på omvägar att bli en storsäljare i Argentina, bland annat under namnet Volkswagen 1500!

1995 kom i USA en Dodge Avenger som byggde på Mitsubishiteknik, den byggdes till 2000.

Några år senare kom dagens Dodge Avenger, en marginalspelare i nedre mellanklassen, i alla fall i Europa.



Hillman Avenger Tiger II 1973



Avenger lever kvar i Chryslerkoncernen, namnet pryder nu en Dodge



Carl Legelius

