



Cadillac Sixteen (1938)

- 1. Bilduell mellan Mercedes CLA och BMW i3**
- 2. Ny elbil från MG till Europa i år**
- 3. Detta är VW:s nya billiga elbil**
- 4. Volvo UK lanserar EX30 Cargo**
- 5. Fyra Jaguarmodeller fick skrotas**
- 6. Skydda dina hjul**
- 7. Cadillac Sixteen**
- 8. Kissel 6-55 Gold Bug**
- 9. Grattis Triumph Herald**
- 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**

1. Bilduellen: Mercedes CLA vs BMW i3

Av Kevin Neemé 25 mars 2026, 22:22

Den ena hyllas för sin teknik och räckvidd. Den andra beskrivs redan som något helt nytt bakom ratten. Nu ställs två av årets mest omtalade elbilar mot varandra.



FILM: <https://youtu.be/txgfjE8V-BE>

Mercedes var först ut. Nya **CLA presenterades i somras och har redan hunnit provköras av flera internationella motorjournalister**. Under första kvartalet 2026 ska också de första exemplaren landa hos kunderna. **BMW svarade nyligen med sin nya i3** – en eldriven sedan som visas upp med siffror som direkt väcker uppmärksamhet, men där mycket fortfarande är preliminärt.

På pappret skiljer det en hel del. Mercedes CLA 350 4MATIC Advanced Edition är redan konkret med fyrhjulsdrift, 354 hästkrafter och ett batteri på 85 kWh. Räckvidden anges till upp till 756 kilometer enligt WLTP. Fyrhjulsdrivna BMW i3, som än så länge saknar flera officiella siffror, sticker istället ut direkt med en uppgiven räckvidd på upp till 900 kilometer. Effekten är också högre med 469 hästkrafter.

Storleksmässigt är bilarna nära varandra. BMW är något längre, medan Mercedes är bredare. Hjulstorlekarna pekar också på olika inriktning där CLA håller sig mellan 18 och 19 tum, medan i3 går upp till 21 tum. När det gäller laddning ligger båda i framkant. Mercedes klarar upp till 320 kW i snabbladdning, medan BMW siktar ännu högre, upp till 400 kW (precis som i **iX3**).

Det är siffror som i teorin innebär mycket korta laddstopp, men där verkliga tester fortfarande saknas för BMW. Skillnaden är att Mercedes redan är genomlyst. Och omdömena är tydliga: det här är en extremt effektiv elbil – men inte nödvändigtvis den mest engagerande.

– En oerhört förnuftig och tekniskt intressant bil från Mercedes, men en som saknar den gnista som gör den till en självklarhet, skriver Top Gear i ett av många

Fakta: CLA 350 vs nya BMW i3

Nyckeltal	CLA 350 4MATIC Advanced Edition	BMW i3 sedan (officiellt/preliminärt)
Pris från	639 000 kr	Ej officiellt ännu
Drivlina	Fyrhjulsdrift	Fyrhjulsdrift (xDrive)
Effekt	354 hk / 260 kW	469 hk / 345 kW
Batteri (netto)	85 kWh	Ej officiellt ännu
Längd	4 723 mm	4 760 mm
Bredd (infällda speglar)	1 885 mm	1 865 mm
Höjd	1 468 mm	1 480 mm
Hjul	18–19 tum	19–21 tum
0–100 km/h	4,9 s	Ej officiellt ännu
WLTP-räckvidd	upp till 756 km	upp till 900 km
Förbrukning (WLTP)	13 kWh/100 km	Ej officiellt ännu
Snabbladdning (DC)	upp till 320 kW	upp till 400 kW
Toppfart	210 km/h	Ej officiellt ännu
Tjänstevikt	2 145 kg	Ej officiellt ännu
Bagageutrymme	405 liter	Ej officiellt ännu
Max släpvagnsvikt	upp till 1 800 kg	Ej officiellt ännu

Flera tester lyfter samma bild. Räckvidden, laddningen och tekniken får beröm. Men känslan bakom ratten beskrivs som mer neutral. Även interiören får viss kritik för att inte riktigt leva upp till förväntningarna. Samtidigt finns det också tydliga plus.

– Tekniskt sett och körmässigt är detta dock den mest imponerande bilen jag har kört i år, skriver Autocar.

Det är alltså en bil som gör mycket rätt men kanske inte sticker ut i körglädje. BMW i3 är svårare att sätta betyg på. Här finns inga färdiga tester ännu. Men en person har redan kört bilen – i prototypform i Arvidsjaur.

– Det är en otrolig bil körmässigt, säger Alrik Söderlind.

Han lyfter inte bara räckvidden, utan framför allt hur bilen upplevs på vägen. Enligt honom handlar det om ett tydligt steg framåt i hur bilen styrs och betar sig där mjukvara och körsystem spelar en större roll än tidigare. Och just där kan duellen avgöras – för på pappret pressar BMW upp både effekt och räckvidd ytterligare, samtidigt som den siktar på ännu snabbare laddning än Mercedes.

Samtidigt är mycket fortfarande oklart kring BMW i3. Något officiellt pris finns ännu inte, men Alrik Söderlind tror att den kan landa runt 650 000 kronor – alltså i samma nivå som CLA. Mercedes CLA är redan här med imponerande siffror och bevisad effektivitet. BMW i3 kommer däremot in med högre effekt, längre räckvidd och en tydlig ambition att ta nästa steg. Frågan är bara vad som händer när den faktiskt testas på riktigt.





2. Ny elbil från MG till Europa i år – med solid state-teknik

Posted by Kristofer Rask mars 25, 2026



MG visar nu upp en ny batteriteknik som ska komma i märkets kommande elbilar. Det nya SolidCore-batteriet bygger på semifast teknik och ska ge både längre räckvidd, snabbare laddning och förbättrad prestanda. Inte minst i kallt klimat, tillägger MG.

Det nya batteriet ska introduceras i märkets modeller i Europa innan slutet av 2026. MG påstår att man är först i världen med att nå storskalig produktion av den här typen av batterier. Genom att använda en fast elektrolyt i cellerna skapas ett skyddande lager som både ska öka säkerheten och bidra till längre livslängd.

Batteriet har dessutom utvecklats med europeiska förhållanden i åtanke där både klimat, vägar och regelverk har spelat en viktig roll i utformningen. Bland annat ska det kunna leverera full prestanda direkt vid kallstarter även i köldgrader.

– MG:s nya SolidCore-batteri ger tydliga fördelar för våra kunder och placerar våra bilar i framkant i sina segment. Det stärker vårt mål att göra avancerad teknik och elektrisk mobilitet mer tillgänglig, säger Kimi Li, vice president för MG i Europa och Storbritannien.

Batteriet väntas möjliggöra elbilar med räckvidder uppåt 1000 kilometer, erbjuda en energitäthet på 400 Wh/kg och 15 procent snabbare snabbladdning än dagens modeller.

Satsningen är en del av MG:s fortsatta expansion i Europa där tillverkaren nyligen passerat en miljon sålda bilar. Samtidigt har ett nytt utvecklingscenter öppnats i Frankfurt som ska arbeta med att ta fram nya modeller anpassade för den europeiska marknaden.



Kristofer Rask

3. Avslöjad i läcka: Detta är VW:s nya billiga elbil

Av Kevin Neemé

25 mars 2026, 17:11

Bilder har börjat spridas på nätet. De avslöjar en av Volkswagens viktigaste elbilar på länge.



Det handlar om en helt eldriven version av en av märkets mest välkända modeller. På bilderna syns en bil som inte försöker sticka ut med futuristiska linjer eller konstiga namn. I stället ser den ut som något många redan känner igen – en Polo, men med eldrift. Och det är ingen slump. Volkswagen har länge haft ett tydligt problem.

Elbilar finns redan i sortimentet men den riktigt breda folkbilens har saknats. Med den här modellen verkar de försöka ändra på det. Fokus ligger på att göra bilen enkel att förstå och möjlig att ha råd med. Uppgifters pekar på ett instegspris runt 25 000 euro, vilket motsvarar ungefär 270 000 kronor. **Det är samma uppgifter som Carup skrivit om tidigare.** Det skulle göra den billigare än dagens bensindrivna Polo, något som i så fall blir ett tydligt skifte.

Samtidigt tyder läckan på att det inte handlar om en enda version, utan flera olika alternativ. En enklare variant med mindre batteri och lägre effekt, starkare versioner med mer kraft och till och med en GTI-modell med sportigare inriktning. Räckvidden uppges kunna nå upp mot cirka 45 mil i de bättre versionerna och snabbladdning ska finnas. Elektriska Polon blir 4,05 meter lång, 1,82 meter bred och 1,53 meter hög, med en hjulbas på 2,60 meter.



Precis som tidigare Polo är det framhjulsdraft som gäller. Storleksmässigt ser bilen ut att hålla sig kvar i småbilsklassen, men siffrorna avslöjar något annat. Den är ungefär lika lång som dagens Polo men både bredare och högre. Den stora skillnaden ligger i axelavståndet som har vuxit rejält. Det märks framför allt på insidan.

Tack vare att bilen är helelektrisk slipper man en stor motor framtill, vilket gör att utrymmet kan användas smartare. Resultatet ska vara mer benutrymme, plant golv och ett bagageutrymme som närmar sig betydligt större bilar. Och det är just där det mest intressanta ligger. För även om utsidan tydligt visar att det här är en Polo, tyder allt på att insidan snarare närmar sig en Golf i utrymme. Enligt uppgifter kan modellen börja säljas redan inom kort.



LÄS MER:



Därför lägger Volkswagen ner en av Sveriges mest...



Första testet i Sverige: Här kör VW ID.4 fast i ishalkan



Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år



Analys: VW:s billiga elbil togs fram i panik – leder...



VW kommer med ny Polo – småbilen firar 50 år



Bara 2 veckor kvar: Släcks din bil från nätet?



Uppgifter: Europas mest sålda elbil ändras totalt



4. Volvo UK lanserar elektriskt EX30 Cargo kommersiellt fordon

Av Andrew Ryan

25 mars 2026

Volvo UK riktar sig till flott- och företagskunder med lanseringen av sin helt elektriska EX30 Cargo – deras första kommersiella fordon.



Till försäljning nu, prissatt från £36 010, finns bilbaserad skåpbil tillgänglig via Volvo Car UK:s försäljningskanaler.

Baserad på EX30-bilen erbjuder den extra praktisk användning och lastkapacitet. För att skapa lastutrymmet har baksätena ersatts med ett plant golv och en åtkomstpanel till nedre våningen, vilket maximerar lastkapaciteten till 390 kg och en lastkapacitet på 1 000 liter.

En specialdesignad skottvägg skiljer kupén från lastutrymmet, medan modifierade bakre sidopaneler och dörrar ökar tillgänglig lastvolym.

Jack Munford, chef för flottan och Volvo Car UK, sade: "Även om vi är mest kända för våra personbilar, inser vi att företagare och flottor också vill ha den kvalitet, säkerhet och teknik som Volvo är känt för i ett kompakt nyttfordon, vilket är anledningen till att vi skapade den extremt praktiska EX30 Cargo."

Företaget skapades genom en ombyggnad i andra steget av Volvo Car UK och finns tillgängligt i två varianter: EX30 Cargo och EX30 Cross Country Cargo. EX30 Cross Country Cargo erbjuder extra markfrigång.

Ombyggnaden kan tillämpas både på nybeställda fordon och befintligt lager, vilket gör den tillgänglig för både modellår 2026 och modellår 2027.



Kommersiella fordon finns med P3 (152 PS) eller P5 (276 PS) drivlinor i utökad räckvidd eller P5 samt med standardserien. P8 (434 PS) fyrhjulsdriven drivlina erbjuds också.

Två utrustningsnivåer finns tillgängliga: Core och Plus, tillsammans med Cross Country Plus.

Standardutrustning på Core inkluderar Safe Space-teknik och Google Automotive Services, tillsammans med adaptiv farthållare, parkeringsassistans fram och bak, bakre parkeringskamera, trådlös Apple CarPlay och Android Auto samt automatiska LED-strålkastare.

Cargo Plus lägger till flera komfort-, bekvämlighets- och designförbättringar, inklusive Pilot Assist och Digital Key Plus, ett Harman Kardon premiumljudssystem, uppvärmda framseten och uppvärmd ratt, samt tvåzons klimatanläggning och trådlös mobilladdning.



5. Avslöjat: Fyra Jaguarmodeller fick skrotas i tysthet

Publicerad 2026-03-23 9:30

Text Erik Söderholm

Jaguar går "all in" på elbilar – men det har också inneburit att utvecklingen av fyra modeller fick läggas ned. En av dem var nästan färdig.



Jaguar befinner sig i allvarlig kris efter att försäljningen sjunkit i flera år. Nu sätts allt hopp till den **kommande elbilen** som ska visas upp i sommar.

Hur bra den kommer sälja återstår att se. Elbilen blir betydligt dyrare än tidigare Jaguarmodeller och flera märken har skalat ned sina elbilssatsningar den senaste tiden, bland andra **Rolls-Royce** och **Bentley**.

Jaguar har fått göra stora uppoffringar för att ha råd med elbilsutvecklingen, avslöjar den tidigare designchefen Ian Callum i podden **Road to Success**.

Först och främst skrotades en helt ny generation av lyxbilen Jaguar XJ som skulle bli helt eldriven. I sista minuten fick utvecklingen läggas ned.

Förutom den har också en ny generation av mellanklassmodellen XF – som skulle utmana Mercedes E-klass och BMW 5-serie – och sportbilen F-Type skrotats.

Ytterligare en modell som fått stryka på foten är suven F-Pace. Trots att försäljningen av suvar ligger kvar på en hög nivå blev det ingen andra generation av Jaguar F-Pace.

– XJ var nästan färdig, men den stoppades helt bara så där, säger Ian Callum.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Tuff smäll för Jaguar Land Rover: 500 jobb ryker



Jaguar slåss för att överleva – här är planen



Jaguar lägger ner flera modeller



6. Skydda dina hjul...

Av Christoffer Gullin

24 mars 2026

...och slipp stora kostnader och tidsslöseri



FILM: https://youtu.be/pO_5qXh2FYw



Christoffer Gullin



7. Världens första produktions-V16: Cadillac Sixteen

Lästid cirka 6 minuter | Skriven av Ben Branch | 2 december 2022

Cadillac Sixteen har den ovanliga utmärkelsen att vara den första produktionsbilen i världen som drivs av en V16. Den blev en av de dyraste och mest prestigefyllda bilarna i USA på 1930-talet, och idag är den fortfarande en av de mest samlarvärda klassikerna från den tiden.



Som andra generationens modell har denna bil en mer modern karossmodell och den helt nya L-huvud V16-motorn.

Tyvärr för Sixteen var det en bil designad under de fartfyllda 1920-talen som släpptes 1930, inte långt innan den stora depressionen drabbade över USA och lyxbilar blev ett önskat tecken på prålig rikedom.

Snabba fakta – Cadillac Sixteen

- Även känd som Cadillac V-16 (med bindestreck), var Cadillac Sixteen utan tvekan den mest eftertraktade bilen i USA och en av de mest eftertraktade i världen. Det var den första serieproducerade bilen med en V16-motor, som erbjöd otrolig kraft, överträffad mjukhet och förstås oslagbara skrytträttigheter.
- Cadillac-ingenjörer hade utvecklat V-16:an på 1920-talet, en högtidsperiod för den amerikanska ekonomin som verkade aldrig ta slut och där lyxbilar som den nya Cadillac var mycket eftertraktade. Tyvärr rasade ekonomin bara några månader efter att den nya bilen debuterade.
- Cadillac V-16 såldes under två generationer, den första från 1930 till 1937 och den andra från 1938 till 1940. Lite delades mellan bilarna, och V16:orna som drev dem var helt olika.
- Bilen du ser här är en andra generationens Cadillac V16 som drivs av den nyare L-head V16-motorn med en cylindervolym på 431 kubiktum (7,1 liter) och samma 185 hk som den tidigare OHV-motorn.



Interiören i Cadillac Sixteen var så praktfull som den kunde bli på 1930-talet, även om många i USA kände av effekterna av den stora depressionen

Kapplöpningen om att bygga den första amerikanska V16:an

Cadillac var en av världens viktigaste biltillverkare i början av 1900-talet. De var de första att massproducera en bil med V8-motor (1915 dessutom), de första att använda en brytarpunktständer och elektrisk startmotor, och de första att använda synkroniserade transmissioner.

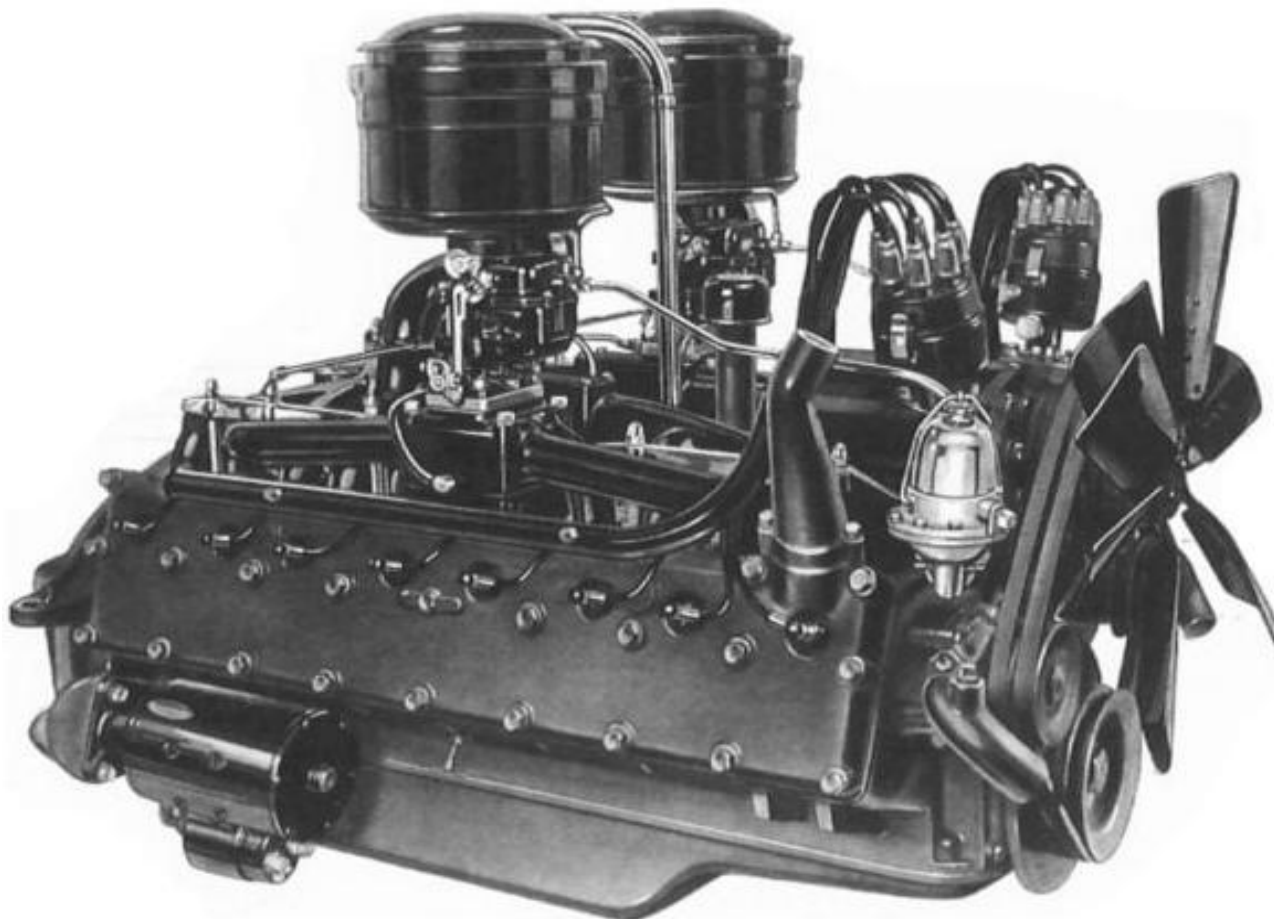
Med tanke på deras långa historia av innovation bör det inte förvåna att upptäcka att Cadillac-ingenjörer i slutet av 1920-talet arbetade hårt på en ny motor – en V16 som skulle lämna deras V12-, V8- och rak-åtta-motorer bakom sig.

De var dock inte de enda med en V16 under utveckling, Marmon Motor Company arbetade på sin egen design och Peerless skulle snart ansluta sig till tävlingen.

Ett bilkapprustning pågick i USA, drivet av den blomstrande ekonomin på 1920-talet, en tid då rika amerikaner hade en till synes oändlig tillgång på dollars till lyxbilar. Så länge denna lätta inkomstkälla fortsatte flöda, skulle det finnas mer än tillräckligt med efterfrågan på de nya V16:orna.

Den stora depressionen började officiellt den 29 oktober 1929.

Cadillac var först på marknaden med sin skinande nya V16, de kallade den Cadillac Sixteen (eller Cadillac V-16) så att ingen skulle kunna missta den för en ynkelig V12 eller (gud förbjude) en V8. Kanske var en av anledningarna till att de var först med en V16 att de hade vett nog att värva Marmon-ingenjören Owen Nacker.



1938 - 1940 Cadillac V-16 Engine

Detta är L-head (flathead) V16:an som monterades i den senare andra generationens Cadillac Sixteen. Det var en enklare konstruktion som var mindre komplex än sin OHV-föregångare, men den producerade samma mängd effekt.

The Cadillac Sixteen

När Cadillac Sixteen debuterade i januari 1930 chockade den bilvärlden och blev omedelbart kungen på berget, särskilt bland de amerikanska tillverkarna.

Den drevs av världens första V16 i en serieproduktion, en riktig framgång för Cadillac, och 1930, innan börsens botten låg, sålde de otroliga 2 500 exemplar. Försäljningen skulle minska drastiskt till 750 år 1931, sedan ner till 300 år 1932 och sedan färre än 50 per år fram till 1937.

V16:an under huven på Sixteen var ett ingenjörskonstverk enligt tidens standard. Det är en 45° V16 med överliggande ventiler, en motviktad vevaxel med fem lager, två ventiler per cylinder, hydrauliska lyftare, allt sammanfogat med två åttacylindriga järnblock monterade på ett vevhus i aluminiumlegering.

Effekten var lika imponerande, med 185 hk och 300 lbft vridmoment från tomgång upp till ett toppvridmoment på 320 lb ft vid 1 400 varv/min. Motorn var så mjuk och tyst att det sägs att växlarna och förgasariintagen orsakade mer ljud än förbränningen.

Denna motor var kopplad till en treväxlad manuell växellåda, och vridmomentet var sådant att det tydligen var möjligt att lägga bilen i högsta växeln när den stod stilla och köra runt nästan som en automat.

Ett brett utbud av karossstilar fanns tillgängliga för bilen, det fanns dussintals att välja mellan med varierande hjulbas, där de kortare bilarna sades kunna överstiga 160 km/h.



FILM: https://youtu.be/3QBqE_avRcY

Kostnaden för att producera varje Sixteen återfick aldrig Cadillac, modellen behölls i produktion med förlust som en halobil för märket. Under 1930-talet blev det tydligt att den stora depressionen inte skulle ta slut inom den närmaste tiden och planer på en ny andra generationens V16-modell utvecklades.

Denna andra generations bil skulle ha en enklare och billigare L-head (flathead) V16 med en slagvolym på 431 kubiktum (7,1 liter), men den skulle ge liknande hästkrafter och vridmoment som sin föregångare.

Denna nya bil kallades Series 90, den hade en avsevärt uppdaterad design och liknade bilarna från 1940-talet mer än 1920-talet, precis som sin föregångare. Även om den inte är lika eftertraktad som första generationens V16 tenderar den senare Series 90 att vara billigare att köpa och underhålla, vilket gör att den har en egen popularitet bland samlare.

1938 års Cadillac Series 90 V16 visas här

Bilen du ser här är en 1938 Series 90 Cadillac V-16, det är en av endast 315 som tillverkades för det året och en av endast 10 byggda med Fleetwood-stilen nummer 9067 cabriolet-coupékaross.

Denna V-16 levererades ny till Cadillac Auto Company i Boston, många decennier senare renoverades den av en ägare på 1990-talet, och 2007 vann den CCCA Senior National First Prize.

Den är klädd i en tidstypisk vinröd klädsel över beige läder, med ett beige cabriolettak, nedfällbara operastolar bak, en banjoekerad ratt, en värmare och en radio.

Om du vill läsa mer om denna ovanliga amerikanska klassiker eller lägga ett **bud kan du besöka annonsen här** på Bring a Trailer. Den erbjuds för närvarande till försäljning i Saint Louis, Missouri.



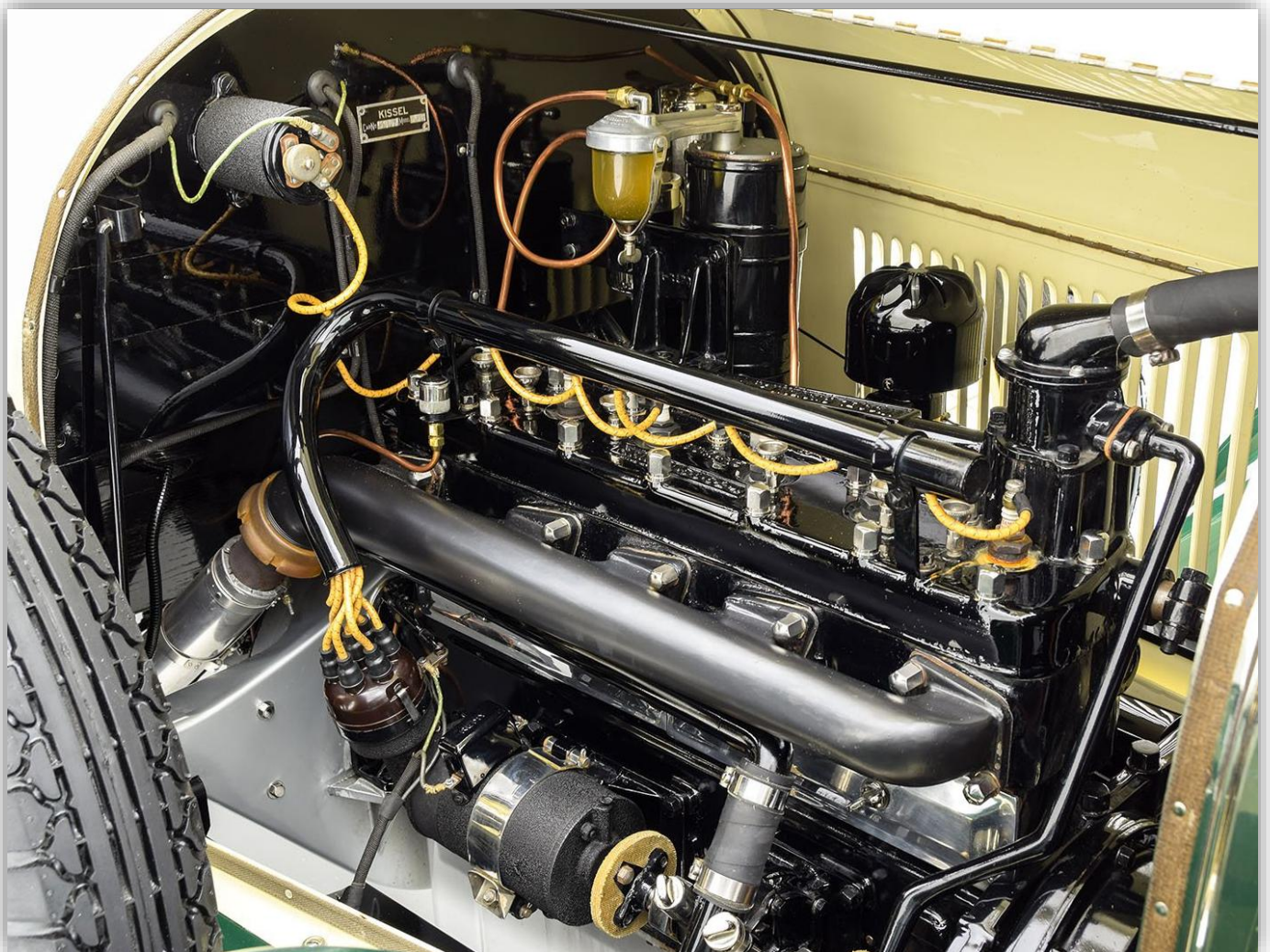
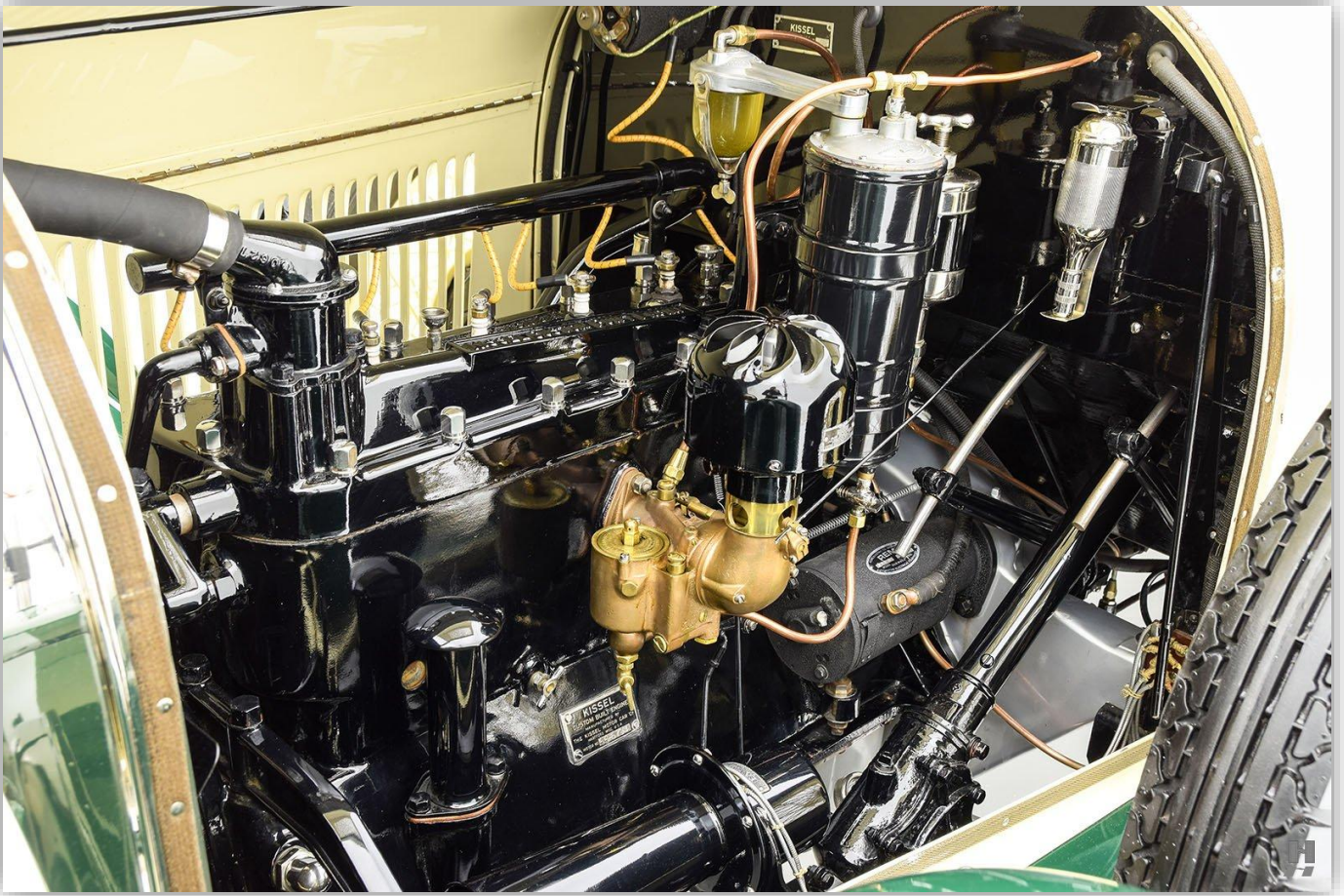
Ben Branch

8. Kissel 6-55 Gold Bug Speedster 1925



Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Kissel-familjen, som hade emigrerat från Tyskland till Wisconsin, utökade gradvis sina jordbruksverksamheter till att omfatta livsmedel, järnhandel, virke och husbyggande bland andra företag. Familjens generösa förmögenhet bidrog definitivt till Will och Georges entusiastiska planer på att bygga en bil. Den första prototypen var ganska avancerad; en axeldriven, fyrcylindrig runabout byggd 1905.







År 1907 var produktionen av "Kissel-Kar" igång, med Beaver-motorer och karosser levererade av Zimmerman-bröderna, slädbyggare från vägen i Waupun, Wisconsin. Snart producerade Kissel-bröderna en bil helt av egen tillverkning, och beställningar från distributörer strömmade in. Kissel var känd för hög kvalitet, värde och prestanda – samt för sina smarta funktioner som "all year top" som i princip var den första avtagbara hardtoppen. Kissels blev mer komplexa och lyxiga, med en tolvcyldrig "Double Six" som så småningom anslöt sig till lineupen.

Efter en försäljningssvacka under de omedelbara efterkrigsåren tog det fart för Kissel och de gick in i de *fartfyllda tjugotalet* med ett sortiment av sportiga, högkvalitativa bilar. År 1919 introducerade Kissel sin mest kända modell – "Gold Bug" Speedster. Denna sportiga tvåsitsiga roadster hade sexcyldriga motorer från Kissels egen tillverkning, kopplade till en lågt placerad kaross med cykelskärmar och inga steg som gav intrycket av en racerbil för vägen. Den flamboyanta och stilfulla Gold Bug visade sig vara mycket populär bland några av tidens största namn – Emelia Earhart, Fatty Arbuckle, Ralph DePalma, Greta Garbo och Al Jolson räknades alla bland Kissel Gold Bug-ägarna. Många löpande förändringar gjordes under produktionen, med den kraftfulla 6-55-motorn som dök upp 1923 och en Lycoming-baserad åtta som dök upp två år senare. Idag finns bara ett fåtal Gold Bugs kvar, var och en en rullande hyllning till den glamorösa och spännande jazzåldern.

Vår utvalda **Kissel 6-55 Gold Bug Speedster** är ett fantastiskt exempel med välkänd historia från nya; En av bara ett fåtal överlevande från detta esoteriska märke. Denna särskilda Gold Bug köptes ursprungligen av Edwin Johnson från Crystal Falls, Michigan. Herr Johnson var en av tre bröder, som alla ägde Kissels, även om det var Edwin som valde den sportigaste modellen. År 1925 hämtade Edwin, tillsammans med sin bror Emil, sin nya bil direkt från Kissel-fabriken i Hartford, Wisconsin. Basmodellen 6-55 kostade 1 795 dollar, varpå Johnson specificerade flera tillval, inklusive fyrhjulshydrauliska bromsar, trådhjul, Clymer-pistolgreppspotlights, dubbla reservdelar, vindvingar och många andra artiklar för att höja priset till inte obetydliga 2 305 dollar. Den tillgängliga rumble-sätet avstod av Edwin Johnson till förmån för den sportigare dubbelfackiga turtleback-bagageluckan. Edwin Johnson var tydligt mycket förtjust i sin Gold Bug, då han behöll den i tjugosju år.



Edwin Johnson ska ha sålt bilen 1952 till en lokal bilhandlare för 200 dollar. Följande år köptes den av Lawrence Wescott, även han från Crystal Falls. År 1954 överlämnades den till Carl Arthur Johnson från Wabeno, Wisconsin, som ägde den fram till 1976. Från 1976 till 1984 ägdes Kessel av fru Mary Gillou innan den blev en del av den berömda samlingen i det kejserliga palatset från 1984 till 1988. Efter ytterligare en kortvarig ägare köptes den 1991 av den berömde bilkonstnären och skulptören Stanley Wanlass. Slutligen, 1994, blev Kessel en eftertraktad medlem i den senaste ägarens samling, som beställde den omfattande restaurering av concours-kvalitet som den bär idag.

Presenterad i ett stiligt färgschema i krämfärg med skogsgröna skärmar, chassi och läderinteriör, är denna Kessel 6-55 Gold Bug Speedster fortfarande i mycket gott skick idag, väl underhållen som en del av en större samling viktiga bilar. Den behåller sina många originaltillbehör, inklusive de fantastiska Clymer-pistol-fästa spotlightarna som monteras *genom* vindrutan, originalvindvingar, Moto-Meter, dubbla sidomonterade reservdelar, tråd-hjul och ett par tidsriktiga golfväskor med matchande träskaftklubbor från T. Stewart monterade i sina signaturhölster på bakskärmarna. Den unika mjuka taket, i kvalitetsbeige canvas, fälls prydligt bakom sätena i lågt läge, och ett par matchande sidogardiner ingår för allväderskapacitet för turmöjligheter.

Mekaniskt är denna Gold Bug i gott skick, även om begränsad användning de senaste åren kan kräva viss mindre underhåll. Den 55-hästars Kessel sexcylindriga motorn är vackert detaljerad i svart med korrekt nickelbeslag och beslag. Motorn bär fortfarande en originaltyp av Stromberg-förgasare som kompletteras av det valfria Stewart Vacuum Gasoline System för att säkerställa ett jämnt bränsleflöde vid höga hastigheter.

Sedan restaureringen har denna Gold Bug visats flitigt av sin entusiastiska ägare vid prestigefyllda evenemang som Meadowbrook Concours, 1997 års Pebble Beach Concours d'Elegance, samt vid många AACA och CCCA National och Grand National-evenemang. Som ett bevis på restaureringens kvalitet och dess omsorg har denna Kessel fortsatt att vinna priser långt efter restaureringen, med en Award of Distinction vid Glenmoor Gathering 2010. Restaureringen har mjuknat något men den är fortfarande mycket attraktiv, och bilen skulle definitivt vara välkommen vid regionala concours eller CCCA- och AACA-evenemang.

Klassiker**9. Grattis Triumph Herald!**

Publicerad 1 april 2009 Text Carl Legelius

I dag när Hervor och Harald har namnsdag passar vi på att hylla Herald



Herald betyder härold, detsamma som budbärare. Att Triumph Herald (1959-1971) fick det namnet hade ingen symbolisk betydelse.

Bilen uppkallades helt enkelt efter den båt som ägdes av Sir Alick Dick, chefen för Standard-Triumph.

Med kantiga linjer ritade av Giovanni Michelotti efterträdde Herald bulliga Standard 8 och 10.





Herald byggdes på separat chassi vilket var en återgång till gammal teknik men gjorde det möjligt att flera olika karossvarianter kunde byggas med små tilläggsinvesteringar. Avancerat för tiden var separatfjädring runt om och kuggstängstyrning.

Herald var en sportig småbil som verkade lite exklusiv vid sidan av konkurrenter som VW, Anglia och Minor.

Föraren satt lågt med raka ben, nästan som i en sportbil, och motorerna var pigga. Karossens hållbarhet var väl inte den bästa men mekaniken var pålitlig.

Ur Herald utvecklade Triumph såväl sportbilen Spitfire som de sexcylindriga Vitesse och GT6.



10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Volkswagen (1945)

Förmodligen den viktigaste bilen som någonsin tillverkats, om inte annat för att det har tillverkats fler Beetle än i stort sett någon annan bil som någonsin producerats. Mer än **21,5 miljoner** exemplar byggdes i en serie som sträckte sig ända fram till **2003**.

När den **brittiska armén** tog kontroll över den sönderbombade VW-fabriken 1945 erbjöds Beetle till en rad brittiska biltillverkare som alla tackade nej eftersom den var osäljbar med sin bakmonterade luftkylda boxmotor. Men det här var fordonet som skulle lägga grunden till det som idag är **världens näst största biltillverkare**, strax bakom Toyota.

Hedersomnämning för 1945: Riley RM, Humber Hawk, Willys CJ-2A, Lincoln Continental



