



Kellison J-5

1. Mercedes andra Mythos-modell
2. BMW Z4 väcks till liv
3. Porsche dumpar Bugatti
4. Sverigepremiär för Windrose
5. Här är Volvos nya eldrivna timmerbil
6. Elcyklarnas Rolls-Royce stoppas
7. Elsparkcykel som toppade 146 km/h
8. Kellison J-5
9. Wanderer W25K
10. Grattis Matador
11. Framtida klassiker
12. Superbilen som världen glömde bort

## 1. Mercedes dundrar ut sin andra Mythos-modell

Av Bobby Green

2026-09-11 kl 08:00

Den mest ultimata versionen av CLE?



FILM: <https://youtu.be/NiaNLxqV2jg>

Våren 2024 presenterade Mercedes en modell i en ny serie de kallar för Mythos. Då handlade det om en extrem tvåsitsig bil som helt saknade tak och som fått namnet PureSpeed. Nu presenteras andra modellen i serien och det är istället en riktigt fet version av modellen CLE som heter CLE 646 Spezialanfertigung. Kanske något för den som hellre rattar bil med stjärna i nosen än en BMW M4?

Under den bulliga huven sitter en dubbelturbomatad V8:a på 4,0 liter som precis som modellbeteckningen avslöjar ger hela 646 hästar. Vridet anges till 850 newtonmeter. Drivningen sker endast på bakhjulen och 0-100 km/h ska gå på 3,9 sekunder medan man når 200 blås efter bara 11,4 sekunder.

Utseendemässigt hittar vi en riktigt fet front, vingflärpar, rejäla framskärmar med gälar, breda sidokjolar och en bakdel som får en att rodna. På denna har man bankat dit en enorm vinge i kolfiber. I hjulhusen sitter det 335/30 ZR 20-däck bak och maffiga 305/30 ZR 20-däck fram. Jämfört med vanliga CLE har man bantat denna med hela 170 kilo men det är fortfarande ingen lätt pjäs med sina 1895 kilo.

Vad får man betala för kalaset då? Oklart, men det spelar ändå ingen roll för alla 30 exemplar som ska byggas är redan sålda. [mercedes-amg.com](https://www.mercedes-amg.com)



**Mercedes presenterar första modellen i Mythos-serien**  
**No roof no problem**



**Mercedes rullar ut AMG CLE 53 Cabriolet**  
**Nu är det vår!**



**Mercedes CLE blir din för 576.900 kronor**  
**Fejkade avgasrör ingår i priset**



## 2. BMW Z4 väcks till liv – för dubbla prislappen

Publicerad 2026-09-11 10:42 (uppdaterad 2026-09-11 10:48) Text Erik Söderholm

Den kompakta roadstern BMW Z4 gör comeback med trimmad motor – och betydligt högre prislapp.



**BMW:s cabriolet Z4** är officiellt nedlagd. För första gången på över 30 år står märket nu utan en kompakt roadstermodell och de sista exemplaren **rullade av bandet tidigare i år**.

Men faktum är att det inte är helt slutkört riktigt än för BMW Z4. Nu gör den nämligen comeback – under ett annat namn.

En specialversion av BMW Z4 ska tillverkas i begränsad upplaga på 99 exemplar, och de är modifierade av företaget Bovensiepen Automobile – den familjeägda firman som **tidigare ägde "BMW-förädlaren" Alpina**.

Modellen heter Bovensiepen Spider och blir sista chansen att köpa en BMW Z4 ny. Förutom vissa designförändringar får bilen en trimmad version av BMW:s raka sexa på 435 hk och 580 Nm.

Prislappen ska matcha bilens begränsade tillverkningsiffror och ligger på motsvarande 1,3 miljoner kronor i Tyskland. Det är nästan dubbelt så mycket som prestandaversionen Z4 M40i kostade i Sverige.



Erik Söderholm



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**BMW Z4 tar farväl – nu läggs tillverkningen ned**



**Slutkört för BMW Z4 – läggs ned efter 23 år**



### 3. Miljardklippet: Porsche dumpar Bugatti

Av John Sempill 2026-09-10

**Porsche slutför miljardförsäljningen av sina andelar i Bugatti Rimac. Affären stärker bolagets kassaflöde och finansierar även framtida pensioner.**



*Skilda vägar: Porsche och Rimac inledde sitt samarbete kring hyperbilar 2021, men nu säljer Porsche av hela sitt innehav.*

**Porsche fortsätter att skala ned** och hitta tillbaka till kärnan i sin verksamhet. Den tyska sportbilstillverkaren har nu formellt slutfört försäljningen av sina ägarandelar i Bugatti Rimac och Rimac Group, en affär som tillför bolaget cirka en miljard euro.

#### **Myndigheterna godkänner**

**Avtalen mellan Porsche och** det köpande konsortiet undertecknades ursprungligen i april 2026. Efter att ha erhållit samtliga nödvändiga godkännanden från berörda myndigheter slutfördes transaktionen officiellt under onsdagen den 9 september 2026.

Enligt Porsche är avyttringen ett led i strategin att fokusera resurserna på den egna kärnverksamheten.

#### **Miljardaffär stärker pensionerna**

**Försäljningen ger Porsche AG-koncernen** intäkter på cirka en miljard euro, motsvarande drygt 11 miljarder kronor. Av denna summa avser sportbilstillverkaren att använda 250 miljoner euro till att ytterligare stärka finansieringen av sina pensionsåtaganden, vilket stärker bolagets långsiktiga balansräkning och säkrar de anställdas framtida pensioner.

Kapitaltillskottet och pensionsfinansieringen innebär också att Porsche justerar upp sina finansiella utsikter för helåret 2026.

Prognosen för kassaflödesmarginalen inom fordonsverksamheten (*Automotive Net Cash Flow Margin*), som i bolagets senaste halvårsrapport inte inkluderade effekter från avyttringar och då låg på 3 till 5 procent, höjs nu till mellan 5,5 och 7,5 procent.

#### 4. Sverigepremiär för Windrose – i Ramsele

Av Stefan Andersson Publicerad: 2026-09-10 11:31

En ny aktör tar plats på den svenska ellastbilsmarknaden. På Lastbilsträffen i Ramsele premiärvisas Windrose – en eldriven dragbil med central förarplats och Power Norrland som svensk representant.



På Lastbilsträffen i Ramsele sker Sveripremiären för den nya globala ellastbilen Windrose. Lastbilen liknar ingenting annat, vare sig i design och uppbyggnad. Tillverkning av komponenter sker främst i Kina och Nordamerika och kan monteras lokalt. Än så länge har bara några få lastbilar tillverkats och återförsäljare samt servicepunkter håller på att byggas upp över hela världen. I Sverige är det bolaget Power Norrland som tagit agenturen.

– **Vi har prokört Windrose** med fulla vikter nu under vinter och vår här uppe i Norrland med goda resultat säger bolagets vd Rasmus Lindé. Moderbolaget LIR Teknik AB i Brunflo är redan etablerade som DAF återförsäljare för Norrland och har även specialiserat sig på elfordon och uppbyggnad av laddinfrastruktur.

**Windrose består ännu bara** av en modell, en dragbil 6×4 i torpedutförande där föraren är placerad i fordonets centrumlinje. Bilen har LFP-batteri på 705 kWh och är utrustad med e-bakaxel. Maximal bruttovikt är 76 ton.



*I Windrose är föraren placerad i fordonets centrumlinje*



## 5. Här är Volvos nya eldrivna timmerbil

Posted by Kristofer Rask

september 10, 2026

[1 kommentar](#)

Upp till 70 ton



Volvo Lastvagnar har nu levererat den första serieproducerade lastbilen ur sin nya generation av tunga eldrivna lastbilar. Först ut är en Volvo FH Electric som ska användas för timmertransporter i Hälsingland.

Den nya eltimmerbilen har ett batteri på 540 kWh och två elmotorer tillsammans med Volvos nya åttastegade I-Shift-växellåda för eldrift. Snabbladdning sker med upp till 350 kW och 20 till 80 procent ska ta omkring 65 minuter. Den högsta tillåtna tågvikten är hela 70 ton.

Det är Westan Logistik och det egna åkeriet Hälsingegruppen som köpt in den nya lastbilen. Den ska köra virke åt Holmen Skog i området kring Hudiksvall och Ljusdal och blir den första eldrivna timmerbilen av sitt slag i Hälsingland.



– Det är mycket roligt att vi nu kan sätta den här Volvo FH Electric i drift för olika virkestransportuppdrag. Vi är stolta över att vara de första som tar det här steget här i Mellansverige och visar att det är möjligt med elektrifierade timmertransporter, säger Anders Örtendahl, vd för Westan Logistik.

Just den här bilen har byggts på med ett timmerrede och en fastmonterad kran av OP Höglunds. Chassit har en framaxelkapacitet på 10 ton och bakaxelkapacitet på 23 ton. Lastbilens totalvikt är 29 ton.

– Samarbetet med Westan Logistik är ett viktigt steg i Holmen Skogs arbete för att minska klimatpåverkan från råvarutransporter, samtidigt som det bidrar till ökad kunskap och utveckling inom fossilfria transportlösningar, säger Malin Larsson Wallin, logistikchef på Holmen Skog.

Westan Logistik har idag fler än 200 lastbilar som transporterar virke från skogarna till industrier, tågterminaler och hamnar. Den nya Volvo FH Electric blir nu ett elektriskt tillskott till flottan som sedan tidigare består av både diesel- och biogaslastbilar.

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.](#)



Kristofer Rask

## 6. Elcyklarnas Rolls-Royce stoppas – kan tappa styret

Av Anton Nordgren

11 september 2026, 04:33

Elcyklar för cirka 100 000 kronor styck stoppas. Riskerar att tappa styret under färd. Märket beskrivs som elcyklarnas motsvarighet till Rolls Royce – nu återkallas flera modeller.



Det råder inga tvivel om att elcyklar har blivit mycket populära de senaste åren. Svenska märken som Crescent och Monark är särskilt populära, och modellerna kostar vanligtvis runt 15 000-25 000 kronor som nya. Men det finns också betydligt dyrare märken. Ett exempel är schweiziska Stromer. Varumärket är känt som cykelvärldens motsvarighet till Rolls Royce, och flera av deras modeller kostar över 100 000 kronor styck. Trots det väntar nu rejäl återkallelse av tre populära modeller, uppger [EU-kommissionen](#).

Det handlar om modellerna ST3, ST5 och ST7. Cyklarna har en hög toppfart på omkring 45 km/h. Men de mycket dyra cyklarna har ett gaffelrör i framgaffeln som riskerar att slitas ut i förtid. Problemet gör att delar av styret kan spricka eller gå av helt under färd. I värsta fall kan det leda till att cyklisten tappar kontrollen över styret, eller kraschar i mycket höga hastigheter.

### Gäller cyklar tillverkade under flera år

Återkallelsen belyses nu på nytt av EU-kommissionen, och täcker cyklar tillverkade under drygt sju års tid, mellan den 8 augusti 2018 och den 2 december 2025. I 45 km/h innebär ett trasigt gaffelrör en livsfarlig skaderisk om föraren plötsligt står utan fungerande styre.



*Stromer ST5 är en av tre modeller som kan tappa styret.  
Modellen kostar runt 115 000 kronor.*

**LÄS MER:**

- [Vulgärt lyxiga och snabba: Brabus Porsche 911 Turbo...](#)
- [Rolls-Royce har just byggt en ny bil för 280 miljoner kronor](#)
- [Bildspecial: Allt om Rolls-Royce Spectre –...](#)
- [Otrolig svensk samling – Rolls-Royce för miljoner](#)
- [Världens dyraste nya bil – så galet dyr är Rolls...](#)
- [Säljer sin Rolls-Royce – se sagolika skicket](#)
- [Rolls-Royce för 2,2 milj hittad – säljs för skrotpris](#)



Anton Nordgren

## 7. Polisens beslag: Elsparkcykel som toppade 146 km/h

Av Emil Karlsson

Publicerad 09 sep. 2026 Uppdaterad 09 sep. 2026

Elsparkcykeln pendlar mellan att vara ett smart transportsätt och en huvudvärk för polis och trafikplanerare. Trots tydliga regler går det att få tag på riktiga effektmonster, något som en dansk man åkte fast för i veckan.



*I början av veckan tog en dansk polispatrull en elsparkcykel med 10 000-wattsmotor i beslag.*

Dagens PS har skrivit en hel del om både elcyklar och elsparkcyklar. Dels om hur [olycks-talen ökar](#), om hur [Sverige har bland de slappaste reglerna](#) i Europa och att det från [danska håll yrkas på ett totalförbud](#).

Vi har också rapporterat om företagsaspekten i fenomenet: [Vois investeringar](#) och hur bland annat [Stockholms stad ser på de nya transportsätten](#) – men sällan har det höjts så mycket på ögonbrynen som nu, när danska [TV Syd](#) berättar om en polisinsats mot en man som dundrade fram på gatorna i Åbenrå på elsparkcykel i hiskeliga hastigheter.

### **Körde fyra gånger snabbare än lagen tillåter**

Polisen uppmärksammade den 52-åriga mannen när han drog förbi i en god bit över landets hastighetsgräns på 20 km/h, jakten startade och man ska stundvis ha kommit upp i hastigheter på omkring 80 km/h.

När man väl fått stopp på 52-åringen gjordes en kontroll av sparkcykeln. Där och då blev det klargjort att man hade att göra med någon som ser lagar och regler mer som riktlinjer och uppmaningar.

I Danmark finns det tydlig lagstiftning kring elsparkcyklarna: De får inte köras snabbare än 20 km/h, de får inte väga mer än 20 kg, man måste ha hjälm på sig när man kör och motoreffekten får inte överstiga 250 watt. I många aspekter speglar man den svenska lagstiftningen – inte heller här får de köras snabbare än 20 km/h eller ha en motoreffekt som överstiger 250 watt.

### **Motoreffekt på 10 000 watt**

Den stoppade mannen lyckades nästan med att få bingo i brott: Vikten på hans elsparkcykel uppgick till 40 kg, effekten konstaterades ligga på 10 000 watt – topphastigheten: Sinnessjuka 146 km/h när hjulen rullade fritt.

Elsparkcykeln ska ha tagits i beslag och mannen åtalas för flera trafikbrott.

### **Där säljs monster-elsparkcyklarna**

Trots de tydliga effekt- och hastighetsgränserna är det inte speciellt krångligt att köpa hem en elsparkcykel med långt mycket starkare motor.

En snabb sökning på "elsparkcykel 10 000 watt" ger träffar på både svenska och utländska sidor. Via bland annat CDON, vars e-handel fungerar som ett torg för olika återförsäljare, går det att hitta en sparkcykel som ska ha motoreffekt på 10 000 watt och en topphastighet på 130 km/h. Priset har satts till ungefär 65 000 kronor.

Under säljtexter och specifikationer hittas dock en brasklapp:

"Eldrivna fordon utan pedaler, såsom elsparkcyklar, får ha en maximal hastighet på 20 km/h och en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 W för att få klassas som cykel och användas i allmän trafik."

Vidare skriver man:

"Om en elsparkcykel har en kontinuerlig märkeffekt som överstiger 250 W eller är konstruerad för en hastighet över 20 km/h, klassas den inte längre som en cykel och får inte användas i allmän trafik som en elsparkcykel."

Vad användningsområdet för monster-sparkcykeln skulle vara går dock inte att utläsa. Hos en annan återförsäljare går det att läsa att en liknande, men billigare, modell är perfekt för den som "är ute efter en extrem elscooter för offroad, bana eller inhägnade områden".

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.



Emil Karlsson

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

## 8. Handbyggd amerikansk sportbil: En Kellison J-5 5-växlad

Lästid cirka 7 minuter

Skriven av Ben Branch

16 juli 2025

Dessa Kellisons var amerikansktillverkade sportbilar som kunde beställas antingen som nyckelfärdiga eller som ett kit som folk kunde bygga i sitt garage hemma. Många valde det senare alternativet, och som ett resultat är inga två Kellisons riktigt likadana.



Detta är en Kellison J-5 från 1974, den byggdes på ett Corvette-chassi och drivs av en big block 452 kubiktum (7,4 liter) Chrysler V8 som skickar kraft till bakhjulen via en 5-växlad manuell växellåda.



*Det här är Jim Kellison med en av sina skapelser.*

*Många Kellison J-seriebilar tävlade och uppnådde utmärkta resultat i början av 1960-talet.*

### **Snabba fakta: Kellison J-5**

- Kellison J-5 var en sportbil med glasfiberkaross, designad av Jim Kellison för att säljas som byggsats eller nyckelfärdig bil. Introducerad 1960 erbjöd den futuristisk design och längre hjulbas än vissa tidigare modeller för att rymma större V8-motorer. Köpare föredrog vanligtvis kit-alternativet, vilket skapade ett brett utbud av unikt byggda exemplar genom åren.
- Jim Kellison, en veteran från Koreakriget och före detta pilot i USAF, startade sitt företag i Kalifornien i slutet av 1950-talet. Han använde glasfiber för att skapa slanka, lätta kroppar inspirerade av jetålderns estetik. Hans vision var att erbjuda prisvärda amerikanska sportbilar som kunde konkurrera med dyra europeiska modeller både på väg och racerbana.
- J-5:s aerodynamiska profil och låga vikt gjorde den till en utmanare inom amatörracing, där vissa bilar presterade bättre än Ferraris och Jaguars enligt SCCA-reglerna. De flesta drevs av Chevy V8:or, även om byggkvaliteten varierade beroende på ägare. Regulatoriska förändringar och stigande kostnader ledde så småningom till att Kellison slutade med bilproduktionen i början av 1970-talet.
- 1974 års J-5 som visas i denna artikel är ett ovanligt exemplar byggt på ett Corvette-chassi. Den drivs av en 452 kubiktums Chrysler V8, en Tremec 5-växlad motor och Corvette-fjädring. Klädd i rött med svart interiör, har den ägts av samma byggare i 51 år och är nu till salu.



*Den vackra Kellison J-5-karossen är klar röd, den har en svart interiör med en mittkonsol från en Pontiac GTO, en McLeod-växelspak, fasta bucket-säten och en centralt monterad rad tillbehörsbrytare.*

### **Jim Kellison + The Kellison Car Company**

Jim Kellisons inträde i sportbilarnas värld av glasfiber föddes ur hans till synes oändliga ambition och hans medfödda ingenjör- (och pilotens) öga för aerodynamik. En före detta pilot i USA:s flygvapen och veteran från Koreakriget, bosatte sig Kellison i Kalifornien efter sin militärtjänst i mitten av 1950-talet och satte igång med arbetet.

Redan 1957 designade han sina egna bilar och byggde deras karosser av glasfiber, ett relativt nytt material i bilvärlden vid den tiden. Även om glasfiber numera ofta ses ner på, var det kolfibern från den tiden, och det gjorde det möjligt för folk att bygga starka, lätta bilar med karosser som var okänsliga för rost.

Med minimalt kapital och en hyrd garageplats i Folsom startade Kellison Kellison Car Company – hans vision var att sälja amerikanska sportbilar baserade på byggsatser som kunde mäta sig med europeiska exotiska bilar på väg och bana, allt medan de kostade en bråkdel av priset. Det kan låta som en dröm om en tårt i himlen, men Kellison lyckades faktiskt genomföra det.



*Detta är nästan säkert den kraftfullaste Kellison vi någonsin har visat på Silodrome, och den har definitivt störst slagvolym tack vare sin big block 452 kubiktum (7,4 liter) Chrysler V8 som är utrustad med en 440-specifikations vevaxel*

Kellisons tidigaste konstruktioner tillhörde J-serien, en familj av slanka karosser i glasfiber konstruerade för att monteras på befintliga produktionsbilschassin. Företaget fick snabbt uppmärksamhet för sin futuristiska design; de långnosiga, lågt placerade profilerna med fastback-taklinjer och lutande vindrutor liknade flygplansdesignen mer än konventionella bilar.

J-4 var företagets första verkliga framgång, designad för kort hjulbas och anpassningsbar till olika donatorfordon från perioden. Även om bilen var primitiv i sin tidiga form lade den grunden för Kellisons utmärkta aerodynamik och lättviktskonstruktion.

### **The Kellison J-5**

Den **verkliga milstolpen** kom med introduktionen av **Kellison J-5**. Designad 1960 tog den lärdomarna från **J-4** och skalade upp dem. Med längre hjulbas och en uppdaterad karossform kunde J-5 rymma större V8-motorer – särskilt Chevrolets big blocks – och den erbjöd mer utrymme inomhus, vilket gjorde den mer attraktiv för köpare som ville ha både hastighet och GT-billiknande komfort.

J-5 behöll de kännetecknande Kellison-stilinslagen, och senare år skulle dessa designer också ses tillbaka på som före sin tid, och de såg fortfarande moderna ut inför 1970-talet.

J-5:s kaross i glasfiber kunde köpas som ett fristående shell, eller så kunde köpare välja ett mer komplett kit med golvplattor, innerkonstruktioner och till och med Kellisons eget chassi om de ville. Nyckelfärdiga bilar fanns också tillgängliga – men mycket få beställde dem – och föredrog att bygga bilen själva.



Många av dessa byggsatsbyggda bilar drevs av small-block eller big-block Chevy V8:or, och beroende på tillverkarens skicklighet kunde prestandan variera från mild till vild. Vissa J-5:or användes på banor under SCCA:s regler, där deras låga vikt och hala profil gav dem en god chans i rätt händer, och de slog ofta Jaguars, Aston Martins, Ferraris och fler.

Även om Kellison själv förespråkade idén att dessa bilar kunde nå hastigheter över 160 mph, berodde verklig prestanda starkt på val av drivlina och byggkvalitet – vilket man kan förvänta sig.

Under 1960-talet utökade Kellison-företaget sin katalog. Förutom J-5 erbjöd de varianter som **J-6 Panther** och **Astra X-300 GT** – båda har vi tidigare skrivit om. Dessa senare modeller innehöll små dimensionsförändringar och designförfiningar, men andan förblev densamma.

Affärsmodellen var starkt beroende av den amerikanska DIY-filosofin. Byggare kunde vara stolta över att bygga sin egen högpresterande coupé med hjälp av ett postorderkit och arbetskraft på helgerna och efter jobbet – ofta med några vänner över och några kalla burkar av den lokala spriten i handen.

Dock började affärsklimatet för små kitbilstillverkare förändras i slutet av 1960-talet. Regulatoriskt tryck ökade, konkurrensen intensifierades och ekonomin kring lågvolymsproduktion hann ikapp Kellison och många av företagets samtida.

Jim drog sig så småningom tillbaka från bilproduktionen i början av 1970-talet. Under en tid i slutet av 1960-talet sålde företaget även sandbuggys, glasfiberbåtar och till och med formgjutna badrumsarmaturer för att diversifiera, men de gyllene åren låg redan bakom dem.

Idag står Kellison J-5 som en av de mest ikoniska modellerna i företagets sortiment. Dess vackra linjer, muskulösa proportioner och utmärkta prestandapotential har gjort att den har hittat en helt ny generation fans – och värdeökningar börjar spegla det.



### **Kellison J-5 som visas här**

Detta är nästan säkert den kraftfullaste Kellison vi någonsin visat på Silodrome, och den har definitivt störst slagvolym tack vare sin big block 452 kubiktum (7,4 liter) Chrysler V8 som är utrustad med en 440-specifikations vevaxel.

Inuti motorn hittar du även KB-kolvar, en COMP Cams High Energy hydraulisk kamaxel, ventiler i rostfritt stål med härdade ventilsäten och uppe sitter en Edelbrock 650 CFM för-gasare. Den har ett Chrysler-insugsrör, Moon "no name" fenade ventilkåpor, stålgrenrör och ett 2 1/2" rostfritt avgassystem.

Kraften skickas tillbaka via en Tremec TKO 600 5-växlad manuell växellåda, den har en RAM-koppling, ett Lakewood-bellhousing och det finns en Corvette-baserad begränsad slirningsdifferential bak.

Chassit byggdes med komponenter från en C2 Corvette, har en specialbyggd bakdel och fjädringen inkluderar C2:ans oberoende front, krängningshämmare fram och bak samt eftermarknads tvärmonterade bladfjädrar.

Den vackra Kellison J-5-karossen är klar röd, den har en svart interiör med en mittkonsol från en Pontiac GTO, en McLeod-växelspak, fasta bucket-säten och en centralt monterad rad tillbehörsbrytare.



Ben Branch

( Seniorredaktör )

Artiklar som **Ben Branch** har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

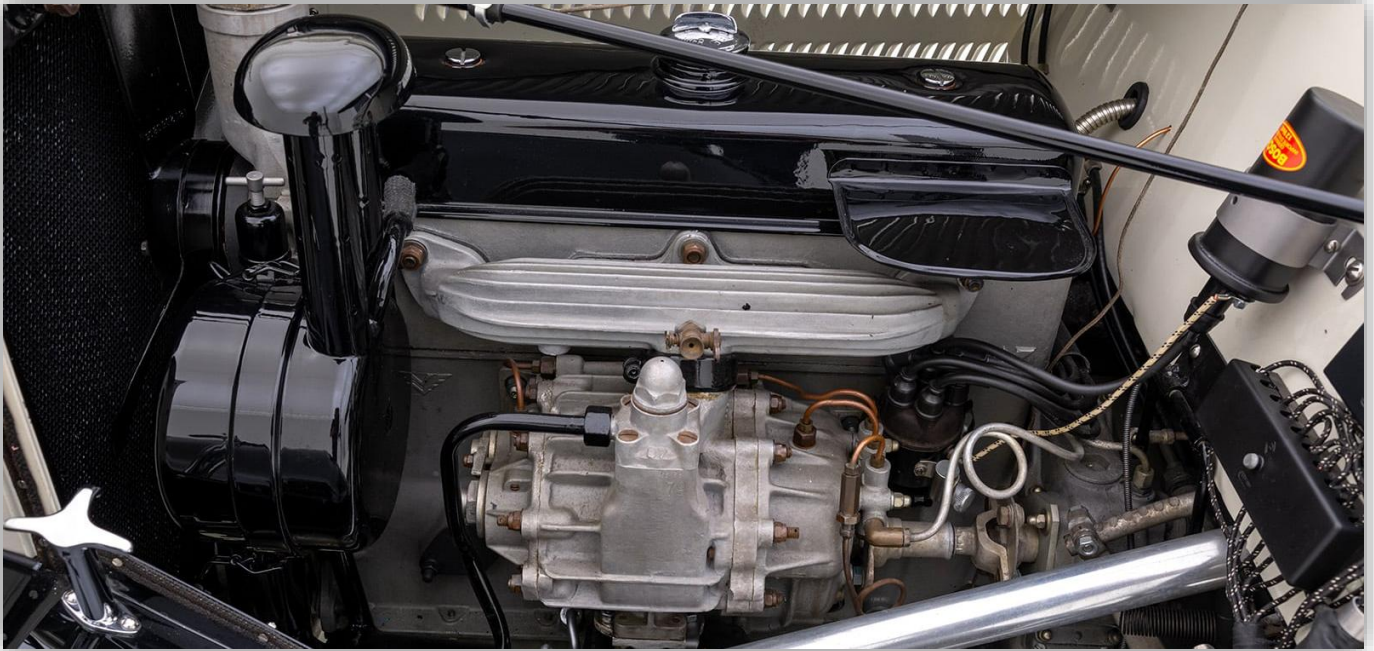
Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

## 9. Wanderer W25K Roadster 1938

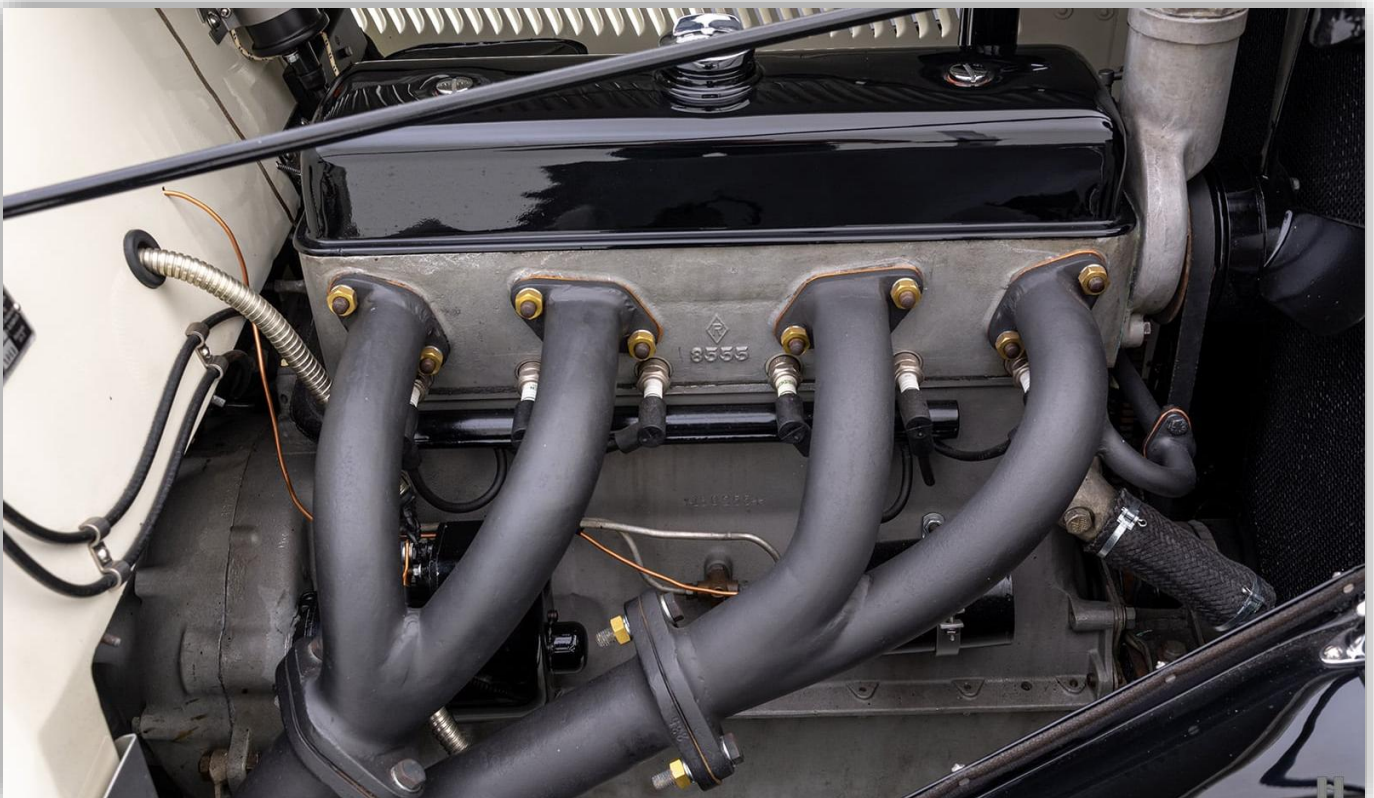


På 1930-talet ökade efterfrågan på högpresterande bilar i Tyskland dramatiskt eftersom entusiaster ville ha sportbilar för vardagskörning och helgracing. BMW ledde vägen med sin sportiga och robusta 328, som visade sig vara en formidabel konkurrent i klubbgracing och en av de mest framgångsrika tyska racingbilarna under perioden. Wanderer, som var en del av Auto Union-gruppen bestående av Audi, DKW och Horch, var en av BMW:s främsta rivaler, och även de ville ha en del av denna alltmer populära marknad. För att göra detta vände de sig till Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH för att utveckla en ny sportbil. Med Wanderers robusta 2-liters sexcylindriga raka sexa i aluminiumblock som bas lade Dr. Porsche till en kompressor som ökade effekten till hälsosamma 85 hästkrafter. Resten av den nya sportmodellen, kallad W25 K (för Kompressor), var imponerande designad med den senaste sportteknologin. Boxsektionschassit hade oberoende framfjädring, fyrhjuliga hydrauliska trumbromsar och en fyrväxlad manuell växellåda.





Wanderer ingick avtal med Wendler Karrosserie för att skapa den vackert flytande karossen, som erbjöds som cabriolet eller en slank tvåsitsig roadster. Den senare vägde cirka 70 kilo lättare, vilket gjorde den till valet för den seriösa sportföraren. W25 K nådde nästan sitt mål att gå direkt mot 328, eftersom den var mycket lik i storlek och kraft. Även om den något tyngre Wanderer inte riktigt kunde mäta sig med sin bayerska motsvarighet, var det ändå en fantastisk sportbil med attributet av en briljant kompressormatad motor från den store Ferdinand Porsches penna. Tyvärr hamnade Auto Unions fabriker under östlig kontroll efter andra världskriget, och medan Audi och DKW överlevde, fanns inte Horch och Wanderer längre. Bevarade exemplar är högt värdefulla av framstående samlare, inklusive Peter Mullin, vars W25 K Roadster har utmärkelsen att vara den enda tyska bilen i hans världsklassmuseum.





Chassi nummer 180242 är en av få kända överlevare från den begränsade serien av 258 Wanderer W25 K som tillverkades mellan 1936 och 1938, och detta fantastiska exemplar tillbringade många år i Paul & Barbara Karassiks imponerande samling av tyska bilar från före kriget.

För dem som inte är bekanta med Karassikerna är de mest kända för sina skrämmande äventyr där de jagar historiskt betydelsefulla bilar långt bakom järnridån och djupt inne i Sovjettidens Ryssland. Deras mest extraordinära fynd kom på 1980-talet när de obevekligt spårade resterna av *två* förkrigstida Auto Union Type D Grand Prix-bilar och i princip smugglade ut dem ur Ryssland, mutade tjänstemän och tulltjänstemän hela vägen till den finska gränsen. Audi förvärvade och restaurerade senare båda för sitt museum, och de två bilarna är än idag kärleksfullt kända som "Karassik Auto Unions."

Med karassikernas breda kunskap om Auto Union-bilar var denna '38 Wanderer W25 K utan tvekan i goda händer sedan den anslöt sig till deras samling i slutet av 1980-talet. Lite är känt om Wanderers historia före förvärvet, även om bilen påstås ha tillbringat tid i en bilhandlare i Kalifornien strax efter andra världskriget. Karassikerna köpte den 1989 och restaurerade bilen i dess nuvarande och slående svart- och krämfärgade lackering under sin tid. Den visades vid sällsynta tillfällen, särskilt vid prestigefyllda evenemang, inklusive Amelia Island Concours och 1999 års Pebble Beach Concours d'Elegance, som en del av en specialklass av Auto Union-bilar. Annars förblev W25 K tyst en del av deras privata stall och sågs sällan. Efter Paul Karassiks bortgång kom Wanderer i nuvarande ägo och genomgick en omfattande restaurering. Nyligen färdigställd är W25 K Roadster i utmärkt skick, idealisk för att återuppta sin karriär som Concours eller för att delta i en mängd olika vägturer och rallyn. Färgen är vackert omlackerad till hög standard i den autentiska svart- och krämfärgade lackeringen. Yttre ljusarbete är exceptionellt välbevarat sedan den första restaurationen, och bilen kör på ordentligt lackerade trådfälgar med passande sportiga svarta väggdäck. Cockpiten är också nyrenoverad och fullt detaljerad med tidstypisk svart läderklädsel. Mekaniskt gynnas denna bil avsevärt av den senaste tiden av fokus på broms- och bränslesystem, återställd elutrustning och noggrann justering för att säkerställa att den fungerar och kör lika bra som den ser ut. Den presterar nu utmärkt, och Dr. Porsches magnifika laddade raksexa ger ifrån sig ett berusande skall från avgassystemet – likt en nedskalad Alfa 8C.



Wanderer W25 K är ett tilltalande och betydligt mer sällsynt alternativ till BMW 328, och erbjuder hög stil från en av Tysklands mest respekterade karossbyggare samt spänningen i en kompressormatad motor trimmad av en av bilvärldens största ingenjörer, Dr. Ferdinand Porsche. Detta fantastiska exemplar är ett av få som syns på den öppna marknaden och utgör en sällsynt möjlighet att lägga till en av dessa fantastiska och fascinerande tyska förkrigssportbilar till ditt stall.



# Klassiker

## 10. Grattis Matador!

Publicerad 21 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Idag när Matteus har namnsdag firar vi i enlighet med Klassikerkalendern Matador



Matador är ett namn man skulle ha väntat sig på en spansk bil men det är bilar från USA och Tyskland som burit namnet. Också ett engelskt militärfordon, AEC Matador kan nämnas, men det ligger utanför denna serie.



*Vidal und Sohn var en specialiserad tysk firma som under andra världskriget tillverkade en liten terrängbil med en drivande motor för varje hjulpar. Efter kriget tog man fram Tempo Matador, en serie lätta transportbilar. Drivkällan var en frontmonterad VW- boxer som drev på framhjulen. När VW började bygga sin egen Transporter ströps motorleveranserna och motorer från Austin började i stället användas. Tempo Matador blev embryot till de lätta lastfordonen från Hanomag som sedan togs över av Daimler-Benz.*



*Under ett enda modellår, nämligen 1960, fanns Dodge Matador. Det var en enklare version av full-sizemodellen Polara. Formgivningen var ganska rörig. Bilen på bilden ingår i Jay Lenos samling, och man kan ju undra varför.*



*Som alltid med AMC-bilar är det oklart om Matador var ett märke eller en modell. Den tillverkades 1971-78, först som en intermediary men var från 1974 den största modellen från AMC. På bilden en Matador Sedan från 1976 med sitt typiska överbett.*



*Matador fanns också som sport coupe med ganska egen men inte helt oattraktiv styling. Den kom 1974 och ändrades inte mycket genom åren, på bilden en 77:a.*



*Givetvis fanns också en Matador Wagon, här från sista året 1978. Den hade alltid V8 medan sedanens basmotor var den raka sexa som är känd från CJ-7 med flera Jeepmodeller.*

## 11. Framtida klassiker: Ford Racing Puma

Publicerad 31 december 2020

Text Calle Carlquist

**”En nöjesgaranti från första metern”**



*En Puma med påtaglig hamsterinfluens.  
Sjuttontummarna fyllde fullständigt de breddade hjulhusen.*

Ford Racing Puma var klar för track days direkt från fabrik – högerstyrd och knivskarp att köra. Du får leta efter ett exemplar men blir belönad!

**Ford Racing Puma är inte** lätt att hitta men det är nöjesgaranti från första metern när du lyckats.

Redan i normalskick satte Puma vid debuten 1997 en egen standard i körkänsla bland småracers, särskilt i jämförelse med den i stil likartade men under körning så träaktiga Opel Tigra.

**Chassi och inredning** kom från Fiesta och den köttbulliga designen med ilska ögon hade inte drabbats alltför hårt av det som Fords fikonspråksavdelning döpt till New Edge. I filmreklamen hade man mixtrat in den då sedan 17 år avlidne biodukshjälten Steve McQueen.

Motorn på 1,7 liter gav 125 hk och kom bara att användas i just Puma. Den hade fyra ventiler per cylinder, variabla kamtider på insugssidan och konstruerades tillsammans med Yamaha. Blixtnabb i reaktionen, så tillsammans med ett finlirat chassi blev Puma en kul typ, alltför ofta orättvist befnyst som »hårfrisörskeracer« i motorpressen.



**Med Racing Puma** några år senare började det verkliga nöjet. Modellen är en ganska okänd diamant på våra breddgrader men en sällsynt lyckad kombination av smakfullt bredad kaross, 155 hk som står i ständig givakt, lagom saltad racinginredning med skålade Sparcostolar, knivskarpa vägegenskaper, 17-tumshjul och ett eggande, smattrande tvåtaktsljud.



Pris motsvarande ca 300 000 kronor (!) 2001. En vanlig Puma med 125 hk får du från ca 20 000 kronor i Sverige.

Produktion: Racing Puma byggdes hos Tickford i 500 exemplar 1999-2000 och alla var blå. Planen var 1 000 bilar, men ingen export från England förekom.

Snabbfakta: 4-cyl, framhjulsdraft, 155 hk, 5-växlad manuell, toppfart 205 km/h, 0-100 km/h 7,9 s.

## 12. Superbilen som världen glömde bort: Panther Six (1977)



I slutet av 1970-talet fanns det en affisch av den här galna hyperbilen på varje ung bilfantasts vägg. Med sin sexhjuliga layout och 8,2-liters Cadillac V8 med dubbelturbo baktill var det ett galet monster till bil. Det byggdes bara två exemplar av den, som var och en påstods klara 320 km/h, även om ingen någonsin fick verifiera detta. En Six har restaurerats och körs i Europa; den andra (motorshowbilen) försvann ur sikte för flera år sedan och antas gömma sig i Mellanöstern någonstans.



