



Lotus Omega

- 1. Test av Audi Q6 E-Tron**
- 2. Två nya instegsversioner av Volkswagen ID.3**
- 3. Renault visar vätgas-SUV med 100 mils räckvidd**
- 4. Mercedes-AMG har en ny superbil på gång.**
- 5. Skoda skjuter upp elbil och låter bensinbilar leva**
- 6. Tesla utvecklar fyra nya elbilsbatterier**
- 7. Northvolts dotterbolag för expansion ansöker om konkurs**
- 8. Spara tusenlappar med Teslas nollränta**
- 9. Grattis Volkswagen Santana**
- 10. Provkörning av Lotus Omega**
- 11. Osca 1600GT Berlinetta**
- 12. Mercedes-Benz 300SE Coupé**
- 13. Triumph TR6 vs Austin-Healey 3000**



1. Test: Audi Q6 E-Tron – Audi när det är som bäst

Av redaktören @bytbil.com 2024-10-03 Text & foto Simon Hallenslev

Den viktigaste modellen för Audi på många år är äntligen klar för test, och den är som när Audi är som bäst – men den är inte gratis! Vi kör Audi Q6 E-Tron S Line Selection.



Audi är kända för att vara ordentliga. Även om **Q6 E-Tron** bryter en flerårig torka utan nya Audi-modeller, så firas lanseringen inte med färgglada lackeringar och konfetti. Den viktigaste Audin på länge har rullat in hos återförsäljarna och ut på vägarna utan något stort ståhej.

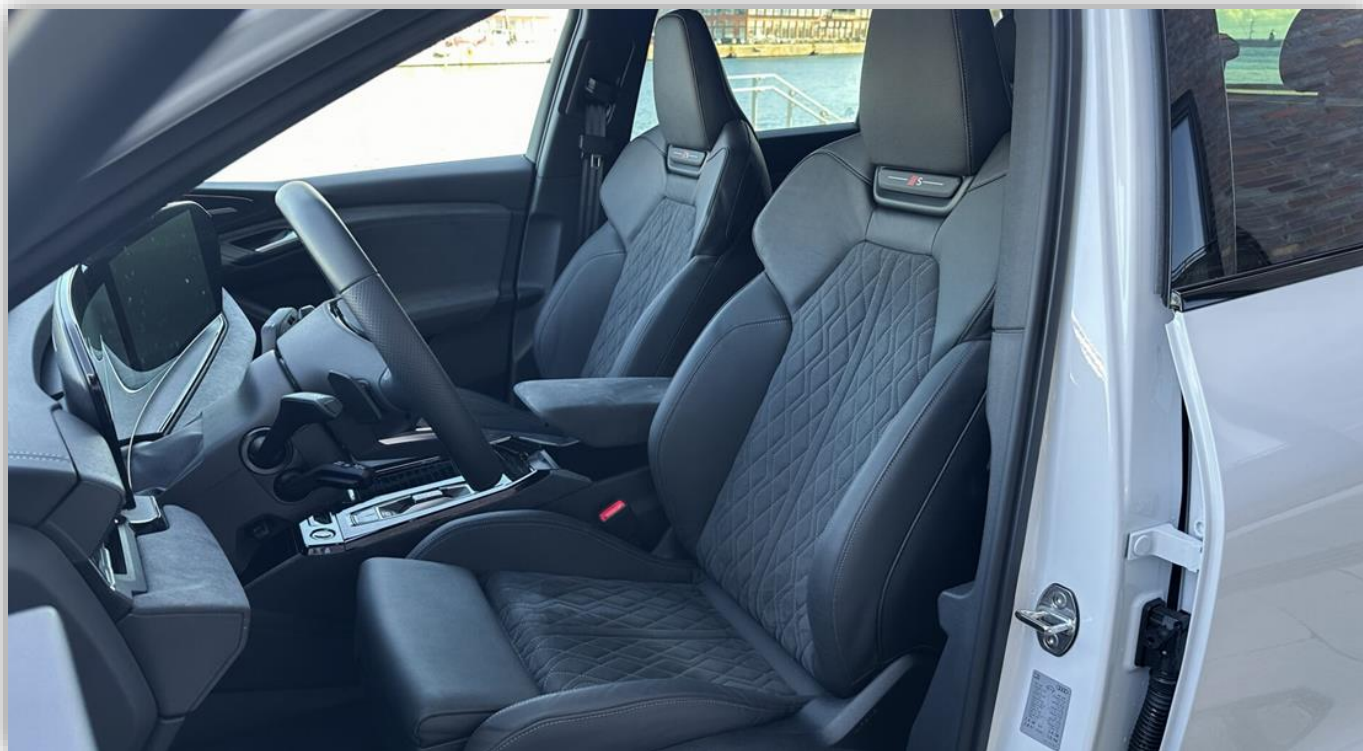
Audi Q6 E-Tron delar mycket med Porsche Macan Electric, som i kontrast kan beställas i en lila eller papaya-lackering med vinröd interiör. Här är Audi bara Audi och garanterar, förutom mer nedtonade färgval, en mer komfortorienterad teknisk inställning av **Q6 E-Tron**.

Det låter lovande, och jag har äran att se om det håller i verkligheten, när den länge efterlängtrade **Audi Q6 E-Tron Quattro S Line Selection** står redo för att testas.

Det finns en ny komfortkung i stan

Audi bröt den elektriska isen med modellen E-Tron (idag döpt till **Q8 E-Tron**), och om det är något den är, så är det bekväm. Denna egenskap har Audi överfört direkt till lillasyster; åtminstone i testbilen som i topputrustningsvarianten S Line Selection är utrustad med ett adaptivt luftfjädringssystem. Ett system som tydligt bygger på Q8-erfarenheten och tillför ännu mer välbalanserad komfort.

Upptäckten av den höga komfortnivån är en glad överraskning, eftersom min inledande upplevelse av bilen faktiskt är märkligt styv. Lyckligtvis visar det sig snabbt att en kollega före mig hade ställt in testbilen till att starta i Dynamic-läge. Allt återställs till Comfort, och Q6 E-Tron förvandlas omedelbart till stadens nya komfortkung.



Audi Q6 E-Tron fungerar som ett effektivt ångstrykjärn som slätar ut varje ojämnhet på vägen. Oavsett om det är brunnslock i stan eller mjuka gupp på motorvägen, så tar Q6 hand om det och gör knappt ett ljud ifrån sig. Endast de stora fälgarna kastar ifrån sig lite vägbuller när man kommer upp i hastighet.

Efter att ha kört med allt i Comfort-läge i ett par dagar, justerar jag tillbaka en sak till det Dynamic-läge som jag tog emot den i: styrningen. Nog är den exakt, men den är också helt utan känsla. I jakten på att få något som åtminstone påminner om kontakt med framhjulen körs resten av testet med styrningen i dess tyngsta inställning.

Styrningen blir ett symptom på den komfortinriktning som Audi har satsat hårt på. Man kan inte både äta kakan och ha den kvar, så titeln som komfortkung kommer på bekostnad av dynamiken. Med en vikt på 2 400 kg, hård styrning och en mjuk fjädring är Q6 lugn och stabil på landsvägarna – men den är aldrig speciellt engagerande.

Lyx kostar på räckvidden

Audi Q6 E-Tron är utrustad med ett kraftfullt batteripaket på 94,9 kWh som ger upp till 625 km i räckvidd. Det är om man inte gillar lyx. Den testade S Line Selection-varianten kör 64 km kortare med sitt tunga panoramaglastak och stora B&O-ljudsystem. Räckvidden på 561 km borde dock fortfarande vara tillräcklig för de flesta och verkar inte orealistisk.

Testveckan erbjuder helt optimala väderförhållanden för en elbil, och även på motorvägen är det möjligt att komma nära 500 km i Q6 om man kör försiktigt. Med 800V-arkitektur laddas bilen upp igen med upp till 270 kW, vilket innebär att en laddning från 10 till 80 procent kan minskas till endast 21 minuter.

Kupé och skärmar

Att påstå att det finns problem med kupén är en överdrift – om man inte kommer från en **Q8 E-Tron**. Nog trumfar **Q6** sin storasyster på komfort, men när det gäller bygg- och materialkvalitet kan den inte mäta sig.

Kupén är som utgångspunkt inpackad i mjuka material, och både ambient belysning samt tre digitala paneler ger en kupé som ser dekadent ut. Känner man efter kommer man dock upptäcka att det bakom de mjuka materialen döljer sig tunna plastmaterial utan tyngd.



Hård plast har också letat sig ganska högt upp, där särskilt de högblanka partierna på mittkonsolen och runt skärmarna fångar ögat. Slutligen har vi de många touch-knapparna som täcker både ratten och dörrsidan. De blir aldrig trevliga att hantera och blir små irritationsmoment som tar udden av helhetsupplevelsen. Det är synd, för förutsättningarna finns där. Ta bara S-Line-sätena, som är fantastiskt bekväma och ger en komfortabel samt över-skådlig förarposition. Positionen bakom ratten är dessutom härligt hög, vilket ger en bra överblick och en känsla av att man tronar över sina medtrafikanter.

Tekniken är också ganska vass. Den digitala instrumenteringen på 11,9" och infotainment-skärmen på 14,5" är integrerade i en mjuk båge i instrumentpanelen, precis som man ser på nya BMW-modeller, och har Audis senaste MMI-system. Systemet är kanske inte det mest intuitiva på marknaden, men skärmarna är kristallklara och en snabb processor eliminerar alla former av fördröjning.

Den extra skärmen på 10,9" för passageraren som testbilen är utrustad med är helt onödig. Den följer samma stil som de två andra skärmarna, men eftersom användningsmöjligheterna är så begränsade är den egentligen bara en dyr gimmick. B&O-systemet är dock allt annat än en gimmick, och även om det kostar en slant extra, känns det som en bra investering. Det låter fantastiskt bra.

Plats för alla

Audi Q6 E-Tron placerar sig i modellserien mellan **Q4** och **Q8 E-Tron**, men sett till storleken är den närmare **Q8**. Det är goda nyheter för stora familjer, eftersom **Q6** rymmer även de med långa ben. Här finns gott om plats för både knän och huvud, där det sistnämnda även underlättas av panoramaglastaket. Bredden är nästan identisk med **Q8**, så mittplatsen på baksätet kan utan problem användas för en vuxen på kortare resor.

Ett stort bagageutrymme rymmer totalt 526 liter med bred öppning och utan en hög lastkant. Det borde med andra ord vara enkelt att få in en Bugaboo där bak. Ett rymligt "frunkutrymme" på 64 liter är praktiskt och rymmer mer än bara en laddkabel.



Lyx kostar punkt slut

Det är redan konstaterat att lyx kommer med bekostnad på räckvidden. Viktigare är dock att lyx självklart också kostar pengar – och **Audi Q6 E-Tron S Line Selection Quattro** är inte billig. Med stort batteri och två elmotorer i Quattro-versionen med 388 hk och 580 Nm startar **Q6** på 899.000 kronor, medan S Line Selection-utrustningsnivån går upp till 1 049 000 kronor.

Audi Q6 E-Tron kan köpas från 749 000 kronor med samma stora 94,9 kWh batteri som i Quattro, men med en enda elmotor på bakaxeln som ger 306 hk. Det verkar som ett bättre val på papperet, men eftersom denna basversion inte kan väljas med det härliga luftfjädringssystemet som vi har testat, vågar jag inte uttala mig om det. Ett senare test får avgöra om den versionen är den rätta.

Essensen av Audi

Audi Q6 E-Tron är Audi när det är som bäst. Å ena sidan lite konservativ, å andra sidan väldigt välbyggd. Diskret, bekväm och på alla sätt välfungerande. Kupén är kanske åt det mer ordinära hållet, men allt fungerar och är placerat inom armlängds avstånd från föraren, som finner sig till rätta i samma ögonblick som baken landar i lädret.

Om ekonomin är mycket god och en **Audi Q8 E-Tron** har varit på din radar, då bör **Audi Q6 E-Tron S Line Selection** vara din nya favorit. Komforten är kunglig, rymligheten är tydlig, och så är den fullproppad med den senaste tekniken som inte bara säkerställer god räckvidd och snabb laddning, utan också moderna reglage i kupén.

Om **Audi Q6 E-Tron** övervägs som ett rymligt alternativ till lillasyster **Q4 E-Tron**, får tiden visa om basversionen duger. Det finns till och med en variant på väg med ett mindre batteri, som blir ännu billigare, och om den bara är något i närheten av den utrustning vi har testat här, ser det ljusst ut för Audi och deras nya och viktiga modell.





SPECIFIKATIONER

Audi Q6 E-Tron S Line Selection Quattro

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 387 hk / 275 + 580 Nm

0–100 km/h: 5,9 sekunder

Toppfart: 210 km/h

Förbrukning: 19,5 kWh/100 km

Räckvidd: 557 kilometer

Batterikapacitet: 100 kWh

Laddkapacitet: 270 kW

Mått: 477/194/165 cm

Tjänstevikt: 2 400 kg

Dragvikt: 2 400 kg

Bagageutrymme: 526–1 529 liter

Pris: 1 049 000 kr (Q6 E-Tron finns från 749 000 kr)

Relaterade artiklar:



Test: Audi SQ8 e-tron är lyxig, kraftfull och energihungrig



Här är nya Audi Q6 E-Tron med 600 kilometer räckvidd



Audi A6 E-Tron utmanar BMW i5 och Mercedes EQE



Biltest: Audi Q8 E-Tron – det kostar med lyx och komfort



2. Två nya instegsversioner av Volkswagen ID.3 under 400 000 kronor

Av John Sempill Publicerad 2024-10-04 Uppdaterad 2024-10-04

Har du ännu inte tagit klivet kanske dessa instegsmodeller av Volkswagen ID.3 kan få dig på banan. Det handlar om ID.3 Pure, som nu går att beställa till generösa priser.



ID.3 Pure ska med sitt låga pris tilltala ännu fler.

Versionerna som erbjuds av Volkswagen ID.3-instegsmodellen heter Pure Edition och Pure Grundmodell EU.

Hetare än så blir det inte denna gång, men eventuellt har man överseende med att sin nya elbil heter Grundmodell EU med tanke på priset – som börjar på 382 300 kronor.

Väljer du Edition får du en bil som är "välutrustad" trots sin status som instegsmodell: komfortpaket som inkluderar bland annat ratt- och sätesvärme och regnsensor, 18-tums East Derry-fälgar, metalliclack, backkamera och mörktonade rutor från B-stolpen. Priset för denna är 399 900 kronor.

– Vi ser ett allt större intresse för ID.3 och är nu glada att kunna erbjuda en attraktiv version för under 400 000 kronor, säger Sten Forsberg, chef för Volkswagen Sverige, enligt ett [pressmeddelande](#).

Motoreffekten ligger på 170 hk och batteriet på 52 kWh. DC-laddning upp till 145 kW står till ditt förfogande likaså 7,2 kW AC-laddning. Och räckvidden? Den uppges uppnå 388 WLTP-kilometer.

– Modellen har nyligen uppgraderats och följer övriga ID.-familjen vad gäller kvalitetskänsla, infotainment och mjukvara. Vi tror att det här är en elbil som många med råge kan klara sin vardagskörning med och vi hoppas därmed att ännu fler får upp ögonen för att ställa om till eldrift, avrundar Sten Forsberg.

För dig med 0–100 km/h-fascination (liksom vi) avverkas detta på 8,2 sekunder och toppfarten är 160 km/h.

Volkswagen ID.7 sätter räckviddsrekord – så långt kom den.

3. Renault visar vätgas-SUV – 100 mils räckvidd

Av Maths Nilsson 4 oktober 2024 kl 15:17

Vätgas är framtidens drivmedel tror många. Renault säger inte emot och visar upp en ny vätgasdriven SUV som ska få 100 mils räckvidd.



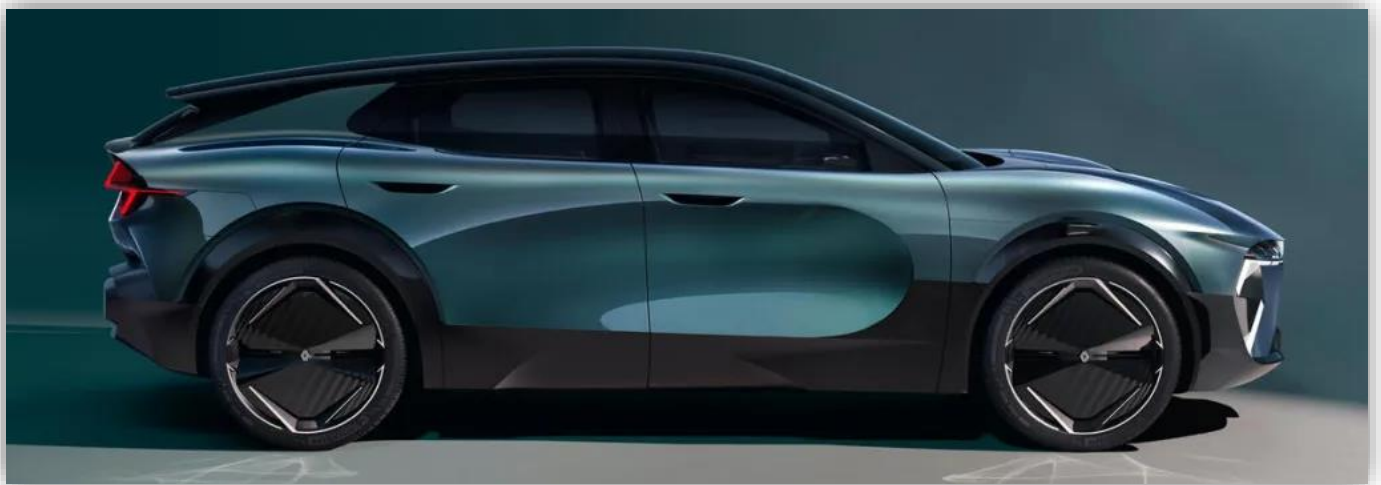
Renaults nya konceptbil Embleme satsar på att sänka koldioxidutsläppen med 80 procent under bilens livstid – till och med jämfört med en elbil. Renault Embleme har både batteri och en bränslecell. Batteriet är av nickel-mangan-kobolt-typ (NMC). Med hjälp av batteriet ska bilen få en räckvidd på 100 mil, [uppges Autocar](#).

Bilen ska klara resor i tätorter med sitt batteri och bränslecellen används främst på långresa. Elmotorn är på 215 hästkrafter och Renault Embleme ska inte väga mer än 1750 kg. Alla detaljer om konceptet ska avslöjas i slutet av oktober.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är grundare av Carup.



LÄS MER:



Renault R5 Turbo – monsterversion av småbilen får...



Avslöjad: Renaults nya billiga elbil R5 färdig



Första bilderna på Renaults nya elbil – får världens...



Första bilderna: Renault 5 återföds som elbil



Efter brytning med VW – Renault tar Kina till hjälp



Avslöjad: Första bilderna på Renaults billiga elbil R5



4. Mercedes-AMG har en ny superbil på gång.

Av Bobby Green 2024-10-04 kl 17:00

Den kommer gå på el och nu säger de senaste ryktena att den kommer att få ett retro-mässigt utseende.



FILM: <https://youtu.be/5kxKRNarRUA>

När den väl är här ska den konkurrera med exempelvis **Porsche Mission X** och **Alfa Romeo 33**. Den nya bilen kommer att bli en slags uppföljare till **SLS AMG Electric Drive** och vi ska ha fått en liten försmak av vad som är på gång genom konceptbilen Vision One-Eleven som visades förra året. Bilen kommer att baseras på den kommande AMG.

EA-plattformen som uppföljaren till AMG GT 4 Door blir först ut med nästa år. Den nya superbilen ska få bättre prestanda än Mercedes-AMG One som bland annat klarar 0-100 km/h på 2,9 sekunder. Elmotorerna kommer från YASA och dessa ska börja tillverkas någon gång nästa år. De sägs att dessa kan leverera runt 500 hästar styck, men hur många man kommer att placera i bilen återstår att se.





**Mercedes visar koncept inspirerat av C111-prototyperna
Måsvingarna är på plats**

5. Skoda skjuter upp elbil – låter bensinbilar leva

Av Maths Nilsson

5 oktober 2024 kl 06:29

Skoda skjuter upp planerna på flera nya elbilar. Istället ger de förlängt liv till tre modeller med bensinmotorer.



Skoda rullade ut sin nya elbil Elroq i veckan, en nyhet som intresserade många. Märket hade planerat sex nya elbilar under de kommande två åren, men nu skjuter man på planerna, **uppper Autocar**. Men nu skjuter märket upp sin nya elektriska efterträdare till Octavia till 2027 eller 2028. Efterfrågan är inte är tillräcklig.

– För att vara helt ärlig, med avmattningen av övergången till elbilar, ser vi över tidslinjen. Takten nu är att vi har haft Enyaq Coupé, Elroq, nästa är Epiq, och nästa kommer att vara en SUV. Efter det – det kan bli 2027, 2028 – siktar vi på Octavia, säger vd Klaus Zellmer till Autocar.

I veckan visade Skoda upp nya elbilen Elroq. Men nu skjuts lanseringen av elektriska modellen av Octavia upp och istället låter Skoda tre modeller med bensinmotorer leva vidare. Istället låter Skoda sina mindre bensindrivna modeller Fabia, Kamiq och Scala leva ända till 2030. Skoda vill anpassa sitt modellprogram efter kundernas efterfrågan.

– Ursprungligen sa vi att vi skulle fasa ut Fabia, Kamiq och Scala till 2027, men vi har nu gett grönt ljus för dessa bilar att stanna hos oss till slutet av decenniet, eftersom elbilsförsäljningen avmattas just nu medan vi pratar, säger Zellmer.

LÄS MER:



VW skjuter upp beslutet om ny batterifabrik



Här startar Skoda tillverkningen av nya elbilen Enyaq



Bildspecial: Här är nya elbilen Skoda Enyaq Coupe iV



Skoda prisdumpar nya Enyaq – blir billigare än Tesla



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



6. Tesla utvecklar fyra nya elbilsbatterier – med lansering 2026

Posted by Kristofer Rask oktober 4, 2024

Tesla uppges ha påbörjat arbetet med att ta fram fyra nya varianter av det elbilsbatteri som man tillverkar idag.



De nya batteripaketerna ska användas till Tesla Cybertruck men också den kommande robotaxin och "andra eldrivna fordon".

Det uppger källor för The Information. För fyra år sedan presenterade Tesla sin egenutvecklade battericell 4680. Det är alltså denna cellen som Tesla nu påstås använda i även de nya batteriprojekten. De nya batterierna ska börja användas i produkter 2026.

Om en vecka förväntas [Tesla presentera en rad nyheter](#) i samband med ett större evenemang. Det inkluderar bland annat robotaxin, men också en "en del andra nyheter".



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

7. Northvolts dotterbolag för expansion ansöker om konkurs

Av Carl Undéhn 8 okt 2024

Från att först ha planerat en årsproduktion på 40 GWh vid batterifabriken Northvolt Ett i Skellefteå höjdes det till 60 GWh per år. Men det krisande bolaget kämpar med produktionen och de tidigare ambitiösa målen har skruvats ned.



Nu ställer Northvolt in expansionsplanerna vid Northvolt Ett när dotterbolaget Northvolt Ett Expansion AB ansöker om konkurs. Bolaget är ett av 20 inom Northvolt Group som ansvarade för byggprojektet för att på sikt tredubbla kapaciteten vid fabriken i Skellefteå. Enligt Northvolt har Northvolt Ett Expansion AB inga direkta anställda och konkursansökan påverkar inga andra bolag inom Northvolt Group, menar företaget.

För några veckor sedan meddelade Northvolt att 1.600 tjänster varslas i Skellefteå, Västerås och Stockholm. Northvolt beskriver nedskärningarna som en "reviderad omfattning av verksamheten i Sverige" med fokus på att lyckas skala upp tillverkning av battericeller vid fabriken Northvolt Ett.



Carl Undéhn



8. Spara tusenlappar med Tesla – nollränta året ut

Uppdaterad 01 okt. 2024

Publicerad 01 okt. 2024

Läge att köpa en Tesla Model Y om du är sugen på elbil just nu. Med fast nollränta blir det billigare än någonsin.



Rea på elbil. Nollränta ska få Tesla att sälja stora mängder.

Tesla chockade marknaden i september med ett unikt erbjudande: noll procent ränta på lån för **Model Y**. Resultatet? Leveransrekord och en marknadsandel på hela 18 procent. Nu fortsätter elbilsfesten, med förlängd kampanj ända till nyårsafton, [skriver Allt om Elbil](#).

Fast ränta ger en trygghet

Inte nog med att **räntan** är noll, den är dessutom fast. Det innebär att köpare kan andas ut och slippa oroa sig för räntehöjningar under låneperioden. Ett smart drag av Tesla för att locka ännu fler kunder. Samtidigt så är en ny Model Y på gång så kan vara ett bra sätt att få bilar sålda för att ge plats.

Tesla vill öka tillgängligheten

Tesla själva motiverar kampanjen med att de vill göra sina bilar mer tillgängliga för fler. De ser det som en viktig del i att driva på Sveriges övergång till **hållbar energi**. Med tanke på Model Y:s popularitet är det ju ett steg i rätt riktning.

Och eftersom EU:s tullar på kinesiska bilar riskerar att göra elbilar väldigt dyra så kan det här vara ett smart drag.

Elbilskunden Model Y

Tesla Model Y är redan Sveriges mest sålda bilmodell och med den här kampanjen lär den befästa sin position. I september stod Tesla för hela 40 procent av alla nya **elbilar**, ett tydligt tecken på att de leder elbilsrevolutionen.

Framtiden ser ljus ut för Tesla

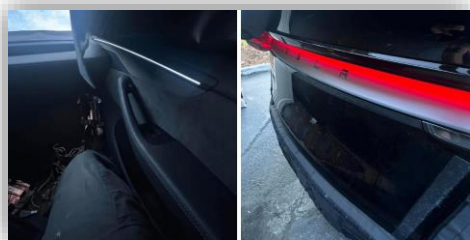
Med fortsatt nollränta och en ständigt växande efterfrågan på elbilar ser framtiden ljus ut för Tesla i Sverige. Kampanjen kommer sannolikt att driva på försäljningen ytterligare och bidra till en snabbare elektrifiering av fordonsflottan.

Läs också:



Tesla planerar sju-sitsig Model Y i Europa

Det ryktas nu att Tesla förbereder en sju-sitsig version av sin populära Model Y för lansering i både Kina och Europa redan i oktober. Även om Tesla ännu



Läs också: Är det här nya Tesla model Y?



Läs också: Elbil för alla? Inte om EU får som de vill



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

9. Grattis Volkswagen Santana!

Publicerad 14 oktober 2009

Text Carl Legelius

I dag när Stellan har namnsdag firar vi enligt Klassikerkalendern Santana, Volkswagen Santana. Och Quantum får också vara med på ett hörn.



Namnet Santana härrör som flera andra Volkswagen-namn till en vind, nämligen den kaliforniska Santa-Ana-vinden. Lustigt nog kallades Santana för Quantum i USA.

Volkswagen Santana mötte allmänheten 1981 och var i praktiken en Passat med utbyggd bakdel och en oerhört rymlig koffert. Santana kändes lite mer upmarket än systemmodellen, inte minst för att den gick att få med en femcylindrig motor från Audi.

I Europa blev dock Santana ganska kortlivad, redan 1985 försvann modellnamnet och därefter kallades även sedanversionen av Passat för just Passat.

Men historien slutade inte där, Santana blev en riktig världsbil. I Kina började den tillverkas i en fabrik ägd av Volkswagen 1983 och kinesiska SAIC och såvitt vi förstått har man inte slutat än även om det är en modifierad version som säljs nu.

I Brasilien tillverkades Santana långt in på 2000-talet och i Japan byggde och sålde Nissan Santana under flera år på 1980-talet.

Även i Sydafrika, Namibia, Belgien och Argentina byggdes Santana.



Santana var tänkt som ett prisvärt alternativ i tjänstebilsklassen.



I USA såldes Santana under namnet Quantum.



Volkswagen var tidigt ute med produktion i Kina, redan 1982 bildade man ett joint venture med kinesiska SAIC för att producera Passat.

True German engineering is a beautiful thing to behold.

A lot of engineering calls itself German. To appreciate the real thing, take a good look at the 1987 Volkswagen Quantum GL Sedan. Its fuel-injected engine, designed for Autobahn driving, has 5 cylinders. Result: It runs smooth and quiet and delivers all the power you'll need. The Quantum GL Sedan has a patented track-correcting rear axle. Result: Improved road handling on curves. Our engineers also gave the Quantum GL stretch-out roominess and luxurious appointments. Then they finished it with an attention to detail that was positively... well, German. And after all that, they did one thing more: They made it look as good as they made it drive.

 **1987 Quantum GL Sedan.**



Främsta försäljningsargumentet för Quantum var att den var tysk.



Designen har ändrats lite genom åren på den kinesiska versionen men nog ser man att det är gamla Passat b32 i botten? Detta är en -06:a.

Läs mer om: [Volkswagen Santana](#)

Teknikens Värld

10. Provkörning av Lotus Omega

Publicerad 1 jun 2018 kl 20.19 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 13.32

Vi kör bilen som ansågs så kontroversiell att toppfarten ströks från marknadsföringen. I en tid när BMW och Mercedes börjat begränsa toppfarten på sina värstingbilar gjorde familjesedanen Lotus Omega 286 km/h och var därmed världens snabbaste sedan.



FILM: <https://youtu.be/YBlcMG1i5cc>

När vägen öppnar upp lägger jag i tvåan och trampar till på gasen. De breda bakdäcken har inte en chans mot det massiva vridmomentet, och börjar spinna okontrollerat. På tredje växeln greppar däcken, och det monumentala vridmomentet trycker mig bakåt i sätet. Efter en blinkning har hastighetsmätaren passerat vad som är lagligt på det svenska vägnätet. Fortfarande på treans växel.

Lotus Omega är snabb, även med moderna mått mätt. Den gör 0-100 km/h på dryga fem sekunder, 0-200 på 17 sekunder och toppar smått osannolika 286 km/h. För att sätta siffrorna i en tidsenlig kontext kan de jämföras med 90-talets dominerande direktörsmisil **BMW M5**. Den behövde nästan 24 sekunder för att nå 200, vilket är att betrakta som en evighet i sammanhanget, och var elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Lotus brydde sig inte om tyskarnas tysta överenskommelse om hastighetsbegränsningar. Omegans toppfart blev något av en sensation vid lanseringen på Genèvealongen i Schweiz 1989. En skandal, rent av, framför allt i England. Polis och myndigheter ansåg att bilen var en skamlig uppmaning till fortkörning, och komikern Jesper Carrot införde bilen som ett stående inslag i sina uppträdanden ("En familjebil som gör 286 km/h? Vem ska köpa den?"). Kändisskap på den nivån är svårt att uppnå för ett fordon. När hördes Robert Gustavsson skämta om snabba bilar senast?



Förarmiljön är precis lika plastig som man förväntar sig av en Opel från 90-talet men kolla hastighetsmätaren.

Bilen blev snabbt populär även som flyktbil bland kriminella, och många bilar blev stulna. Även i Sverige har bilen varit inblandad i uppmärksammade buskörningar – ett klipp som visar när en Lotus Omega kör ifrån en svensk polisbil har setts över 1,6 miljoner gånger på Youtube. Polisernas Saab 9-3 har inte en chans.

Men kontroversen ställde till mer problem för GM än vad den skapade köpsug hos kunderna, så i företagsledningen kände man ett behov av att dämpa uppståndelsen. Därför ströks till slut bilens paradnummer, toppfarten, från marknadsföringen.

Den skandalomsusade sedanen kom till bara några år efter att GM köpte upp Lotus. Opel, som de redan ägt i många år, hade då precis som nu en tråk-stämpel som de gärna ville bli av med. De amerikanska ägarna gjorde slag i saken genom att låta nyförvärvet sätta tändarna i Opel Omega. Lotus utgick ifrån halvfärdiga Opel Omega GSi 3000, som i standardutförande hade en sexcylindrig trelitersmotor. Men på plats i Lotus lokaler fick en ensam tekniker ansvaret för hela motorprocessen, och när han eller hon var klar med bilen fanns visserligen samma motorblock kvar, men det var uppborrat till 3,6 liter och i stort sett alla komponenter på insidan var utbytta.

VISSTE DU ATT...

Lotus Omega bara byggdes i 950 exemplar? Det skulle egentligen bli 1 100 bilar, men det ekonomiska läget i början av 90-talet gjorde att bilarna sålde för dåligt.

Lotus Omega på den engelska marknaden hette Lotus Carlton? Detta eftersom bilen den baseras på, Opel Omega, hette Vauxhall Carlton i England.



Lotus-motorn har 377 hästkrafter, mot originalets 204, och massiva 568 newtonmeter.

En smidd vevaxel kombinerades med Mahle-kolvar och vevstakar som förlängde slaglängden. På utsidan hade två turboaggregat tillkommit, tillsammans med motorstyrning från **Lotus Esprit**, dubbla vattenkylda intercoolers och så vidare. Resultatet blev en effektökning av rang. Lotus-motorn har 377 hästkrafter, mot originalets 204, och massiva 568 newtonmeter. **Porsche 911 Carrera Turbo** hade på den tiden 450 newtonmeter. För att få en mer kraftfull bil än Lotus Omega var farddären från 90-talet tvungen att köpa en **Ferrari F40**, som kostade flera gånger mer än Lotus Omega. Och den har inte ens ett baksäte.

För att hantera kraften lånade Lotus den sexväxlade växellådan från **Corvette ZR1**, som var så stor att kardantunneln fick byggas om. Bakaxeln, med 45 procents spärrverkan, hämtades från **Holden Commodore V8** och hjulupphängningen bak byggdes om för att motverka förändringar i hjulgeometrin vid gaspådrag. Dessutom byttes fjädrar och stötdämpare ut till stenhårda diton, och bromsarna från grupp C-racing är så stora att de nätt och jämnt får plats bakom de 17 tum stora Lotusfälgarna.

Bakom Ove och Jörgen Gustavssons bilverkstad i det lilla Sörmländska samhället Stjärnhov står nummer 224 av de 950 Lotus Omegor som byggdes. Det sorgliga höstvädret gör inte bilen rättvisa. Den mörkgröna metalliclacken ser närmast svart ut i dunklet, även om den har en skimrande kameleonteffekt i rätt ljus. Bilen är väldigt diskret, i alla fall på håll. Den ser väldigt mycket ut som en helt vanlig Opel från 90-talet, och någon som inte vet vad det rör sig om lär ha svårt att gissa att det här är en av världens snabbaste sedaner.

Men ledtrådarna finns där. Förutom den speciella färgen har Lotus även gjort en del subtila förändringar av bilens utseende. För att få plats med de breda hjulen från Esprit har bilen fått skärmbreddare både fram och bak, och en rejäl vinge på bakluckan som skulle bättra på marktrycket i de extrema farter bilen är kapabel till. Bilen är dessutom ganska kraftigt sänkt jämfört med en normal Opel Omega. Sedd bakifrån ser bilen riktigt stygg ut med sin vinge, de 265 millimeter breda bakdäcken och de grova avgaspiorna. Att det står "Lotus" med stora bokstäver på bakluckan talar också för att det här är en bil som ska respekteras.



VILL DU KÖPA EN LOTUS OMEGA?

Det tycker vi låter som en bra investering. Bilen byggdes bara i 950 exemplar och var därför en ovanlig bil redan från början. De få fina exemplar som finns kvar lär inte tappa i värde – tvärt om.

Bilen såldes aldrig ny i Sverige, så vi hänvisar till utländska marknader i första hand. När du hittar en bil – se till att den är i bra skick innan du slår till. Bilarna är ofta hårt körda och reservdelarna är både dyra och svåra att få tag i.

Inuti bilen har man gjort sitt bästa för att få den trista interiören att kännas dyr. De flotta lädersätena är visserligen sköna att sitta i, men mockaklädseln i dörrsidorna och panelerna i ädelträ ser mest ut att vara påklitrade för att dölja det som var där innan. Vilket naturligtvis också är fallet. Instrumentbrädan kommer direkt från Omega 1,8 GL, och är fruktansvärt plastig.

Men när jag vrider om startnyckeln spelar inte det någon roll längre. Motorns dova muller hörs tydligt både i och utanför bilen, och skvallrar än mer om att det här är något alldeles speciellt. Jag trampar ned den våldsamt tröga kopplingspedalen, lägger i ettan – och får omedelbart motorstopp. Kopplingens ingrepp är hårt och brutalt, och kräver bestämdhet. Nytt försök. När jag kommer iväg ut på de skumpiga landsvägarna i de sörmländska skogarna är bilen hård och stötig – inredningen skramlar och knarrar, och jag är tacksam för de mjuka stolarna.

Vid lugn körning är motorn riktigt civiliserad. De dubbla turboaggregaten ger en jämn och fin momentkurva, redan vid 2 000 varv är vridmomentet över 400 newtonmeter, och den höga utväxlingen ger goda förutsättningar för ekonomisk körning – motorvarvet i 70 km/h på högsta växeln är endast 800 r/min. Men det dova dånet från motorn är ständigt närvarande, och gasar man på oförsiktigt resulterar det ofelbart i hjulspinn och en potentiell ambulansuttryckning. Här finns inga antisladdsystem att stänga av ens från början...

Och det blir inte bättre av att styrmekanismen är äldre än Nils Petter Sundgren. Lotus ville byta ut Omegans snäckstyrning mot en kuggstång, men pris och platsbrist satte stopp för det. Så bilen har samma typ av styrning som en **Volvo Duett**, och alla som har kört en sådan vet att det skapar en väldigt oprecis styrning med en känsla som passar dåligt ihop med sportbilar som gör nära 300 km/h. Lotusen har visserligen en tidig variant av aktiv styrning som anpassar trögheten i ratten efter hastigheten, men det gör inte saken bättre. Jag får ständigt parera när bilen börjar vandra över vägbanan i högre farter.



Det dova dånet från motorn är ständigt närvarande och gasar man på oförsiktigt resulterar det ofelbart i hjulspinn.

Men vad spelar det för roll? Även om gammalmodig teknik skiner igenom på vissa ställen är Lotus Omega en otroligt imponerande bil. Att en 25 år gammal standardbil med god plats för fyra personer och ett bagageutrymme med genomlastningslucka accelererar på den här nivån var helt unikt, och bilen är något av en legend i bilvärlden.

Den såldes aldrig ny i Sverige, men det finns trots det ett 30-tal bilar i landet. Nypriset var runt 460 000 kronor. Det var väldigt mycket pengar, dubbelt så mycket som en Opel Omega i standardutförande, men sett till vilka bilar den tävlade mot prestandamässigt var den riktigt billig. I dag kostar ett fint exemplar omkring en halv miljon kronor, och priserna lär fortsätta öka.

LOTUS OMEGA

Ursprungligt pris (1991): 48 000 GBP.

Uppskattat pris (2017): ca 500 000 kronor.

Motor: Bensin. Längsmonterad 6-cyl radmotor dubbla överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Cylindervolym 3 615 cm³. Dubbla turbo och laddluftkylare. Max effekt 377 hk vid 5 200 r/min, max vridmoment 568 Nm vid 4 200 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda. Differentialbroms.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 477, bredd 181, tjänstevikt 1 730, tankvolym 75 liter.

Hjul: Aluminiumfälg. Däck fram/bak 235/45R17 / 265/40R17.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h ca 5,4 s, toppfart 285 km/h.

Bränsleförbrukning (l/mil): Stad: 1,61, landsväg 90 km/h 0,81.



Magnus Kvandal



11. Osca 1600GT Berlinetta 1963



År 1938 sålde de tre överlevande bröderna Maserati sitt företag till Orsi industrikombinatröska och ingick ett tioårigt serviceavtal. Så snart de hade fullgjort sin plikt återvände de till sitt hemland Bologna och grundade **Officine Specializzate per la Costruzione di Automobili- Fratelli Maserati SpA**, vilket förkortades till OSCA.

En av anledningarna till att bröderna Maserati gav sig av var att de inte ville vara inblandade i tillverkningen av gatbilar. De var racerförare, helt enkelt. Under hela 1950-talet presterade OSCA:er magnifikt i internationell sportvagnsracing.

I 1954 års Sebring 12-timmars slutade privatansmällda 1500cc OSCA:er på första, fjärde och femte plats mot fabrikssteam i en kategori utan begränsning av motorstorlek, och det var en deltävling i sportvagns-VM. OSCA:s tog klasssegrar i Mille Miglia vid tio tillfällen och vann även Index of Performance på Le Mans.

OSCA var ett litet företag, det tillverkade aldrig mer än 30 bilar per år och alla var för tävling. Det kom därför som något av en överraskning att brödernas svanesång var en GT. Dess twin-cam-motor var den sista i en stor tradition av bilar och motorer som sträckte sig tillbaka till 1926. OSCA 1600GT riktade sig till gentlemannaföraren - en snygg bil som han kunde använda på vägen när han ville men som lika gärna kunde vara med i tävlingen i helgen med en god chans till en klassutmärkelse. Zagato klädde OSCA-chassit med en lätt berlinetta-kaross med sina karakteristiska dubbla dubbeltaksutbuktningar för att ge tillräckligt med huvudutrymme (viktigt när man bär hjälm) samtidigt som frontytan hölls till ett minimum.

I ett smart stylingtrick slutade OSCA:s utbuktningar på taket i uttag för ventilation i cockpit medan den senare fortsatte tävlingstemat med snåla hinksäten och ett minimum av ljudisolering. Innovativa lättmetallfälgar höll den ofjädrade vikten till ett minimum.



OSCA 1600GT, som tillkännagavs 1960 men inte erbjöds till försäljning förrän 1962 på grund av gräl om dess homologering för racing, kunde beställas i olika tillstånd av stämning och med specialbyggda karosser av de återstående få oberoende *carrozzeri* som Boneschi, Fissore och Touring i Milano. De flesta kunderna föredrog dock Zakatos sportsliga tolkning och främst bland dessa var den italienske föraren Gianfranco Stanga som nådde vissa framgångar under säsongen 1962 med en fabrikspreparerad 1600GT.



Totalt byggdes bara 128 av dessa juvelliknande *berlinette*, 98 av dem med kaross av Zagato, före augusti 1963 då en majoritetsandel i företaget förvärvades av greve Agusta (känd för motorcykel- och helikopterföretag) och eftersom bröderna Maserati förlorade sin makt att bestämma dess öde, så verkar företaget också ha förlorat sin vilja att bygga de bilar som hade gjort dess namn. 1966 var allt över.



Kopior av gamla italienska registreringsregister som ingår i denna försäljning visar att chassit "0097" utfärdades med ett ursprungsintyg den 2 april 1963 och registrerades följande månad i provinsen Aquila, nära Rom. Det faktum att tjänstemannen skrev in sitt märke på det handskrivna registreringsbeviset som "Oscar" visar hur lite kända dessa bilar var även under sin storhetstid. Chassit '0097' passerade genom flera ägare i Rom-området innan det slutligen gick in i den berömda Rosso Bianco Museum för den banbrytande tyska samlaren (och före detta sportbilsföraren) Peter Kaus. Här stod den utställd i många år innan den köptes av Winfried Reiss, en annan tysk entusiast, som registrerade den i sitt italienska fritidshus i Castelvecchio.

Restaureringen utfördes för Reiss i slutet av 1990-talet av det dynamiska unga teamet på Quality Cars i Padova, en grupp före detta Dino Cognolato-anställda som startade på egen hand för några år sedan och som nu regelbundet utför prisbelönta arbeten, och ingen aspekt lämnades orörd. Karossen strippades, reparerades och målades om; Ny klädsel monterades, tillsammans byggdes ett nytt elsystem och mekaniken byggdes om helt och hållet, och detta arbete lades ut på underleverantörer till Officina Antoniana, Padovas officiella Maserati-agent. Detta fick honom att beställa ytterligare en fullständig ombyggnad av motorn, varefter han sålde bilen i januari 2006 till Jan de Reu, en mycket kräsen belgisk entusiast med en förkärlek för ovanliga italienska efterkrigs-GT-bilar.

OSCA visades på Villa d'Este concours 2006 och det faktum att den vann sin klass är ett bevis på kvaliteten på den ursprungliga restaureringen. Fyrtio sidor dokumenterar ombyggnaden tillsammans med minst femtio fotografier som visar varje steg i processen.

I slutet av sommaren 2006 bytte de Reu ut OSCA mot en SIATA 208CS *berlinetta* hos en belgisk återförsäljare, och den köptes sedan från återförsäljaren av den nuvarande österrikiska ägaren, i vars händer den inte har använts särskilt mycket eftersom han med sina över 190 cm har begränsat takhöjd.

OSCA är österrikiskt vägregistrerat, har ett FIVA-pass, ASI-pass (guldstandard) och kopior av sina gamla italienska papper. De viktigaste komponenterna tros vara original och sammantaget anser vi att detta är ett utmärkt representativt exempel på ett i stort sett bortglömt kapitel i Italiens sportbilshistoria.



12. Mercedes-Benz 300SE Coupé (1962-67)



Mercedes var på gång med sina coupéer under den omedelbara efterkrigstiden, från superbilen 300SL Gullwing till den återhållsamma elegansen hos 220-modellen.

Ändå var ingen mer graciös än 300SE, som använde samma kaross som 220 som introducerades året innan men lade till en 167bhp3.0-liters rak sexmotor.

Den pelarlösa designen på fönstren gav 300SE:s kupé en luftig känsla.

När Mercedes 1967 monterade 3,5-liters V8-motorn i den här bilen hade man en coupé som kunde konkurrera med de allra bästa i världen, om än med ett pris som matchade.





13. Triumph TR6 vs Austin-Healey 3000

Av James Howe 21 februari 2024/18:08 GMT

Triumph TR6 och Big Healey är typiska för den rättframma traditionella brittiska sportbilen men vilken är vinnaren som klassiker?



När Donald Healey valde att montera en sexcylindrig Austin Healey 100/4-motor i sitt fyrcylindriga Austin Healey 100/4-chassi och sedan följa upp med att förstora den till hela tre liter, hade han en vinnare. Austin Healey 3000 var den obestridda kungen av de stora brittiska sportbilarna under större delen av sextiotalet. Receptet var enkelt: glamorös drop-top-styling, tillräckligt med utrymme inuti för två, med en biffig rak sexcylindrig kraftenhet fram som driver genom bakhjulen.

Med sin slogan "Put your foot down – and live" sålde Austin Healey prestanda och livsstil för det svängande sextiotalet, och företaget gjorde det mycket effektivt, uppbackat av några anmärkningsvärda rallyprestationer. Men ingen marknadsledare är odödlig och 1967 var kungen av britternas styling daterad och produktionen började bli oekonomisk. I december samma år, efter en period på åtta år, var Austin Healey 3000:s regeringstid över.

Kungen må ha lämnat scenen, men formeln för sportbilar med stor motor och bakhjulsdrift förblev populär och relevant. MG provade receptet med sin kortlivade **MGC** med sex krukor och **Triumphs TR5** utmanade också kort om kronan. Det var dock inte förrän Triumph lanserade TR6 1969 som vi hade en annan seriös utmanare som "kung över de stora britterna".

Triumph erbjöd samma formel med sexcylindrig styrka som drev bakhjulen, i en tvåsitsig cabrioletkaross som verkade helt modern i början av sjuttiotalet. En sju år lång produktionsperiod med enorma transatlantiska försäljningar tyder på att TR6 mycket väl kan ha tagit över Healeys krona. Femtio år senare jämför vi de två. Vilken är den sanna kungen av de stora brittiska sportbilarna, och vilken erbjuder den bästa upplevelsen av att äga en klassisk bil idag?



Austin Healey 3000 Mk3

Redan från lanseringen som den fyrcylindriga 100/4 1953 hade [Big Healey](#) en enorm närvaro på den brittiska sportbilsmarknaden. Leonard Lord i Austin, som föddes ur Storbritanniens "exportera eller dö"-tillverkningsstrategi efter andra världskriget, tog fasta på Donald Healeys tvåsitsiga prototyp som en möjlighet för hans organisation att ta en stor del av den lukrativa amerikanska sportbils-kakan.

Tillsammans utvecklade Austin och Healey kontinuerligt den ganska grundläggande tidiga modellen under hela dess livslängd, och lade till en 2,6-liters sexcylindrig motor 1956 och slutligen en hel trelitersmotor från 1959, vilket skapade Austin-Healey 3000 som är vår utmanare idag. Längs vägen förbättrades komforten med bättre säten och upprullningsbara fönster, extra krom lades till och säkerheten förbättrades med skivbromsar. Austin-Healey 3000 togs slutligen ur produktion 1967, efter att nästan 43 000 exemplar hade byggts. Över 90 % av produktionen exporterades till USA, vilket fortfarande ger en stor pool av bilar än i dag, med många som återvänder över Atlanten för att bli restaureringsprojekt för nya ägare.

Främst på grund av policyn för kontinuerlig utveckling såldes Austin-Healey 3000 i många olika specifikationer, betecknade med två bokstavskoder. I korthet var 3000 Mark 1 och Mark 2 tillgängliga som en 2-sitsig roadster i BN-serien eller BT 2+2 cabriolet. Från 1963 fanns Mark 3 i Phase 1- och Phase 2-varianter, alla som BJ-kodade 2+2 cabrioletter. Det lönar sig att göra lite läxor innan du dyker in på marknaden, bara för att veta vad du köper och undvika överraskningar.

Grunden för Big Healey består av ett starkt stålchassi med korsformade stag, länkarm fram och en bladfjädrad bakaxel bak. Alla 3000 modeller var utrustade med skivbromsar fram och alla hade kam- och pinnboxar. Under huven var BMC:s motor i C-serien en tuff klump av gjutjärn, matad av dubbla eller till och med tredubbla SU-förgasare och god för äkta 150 hk i de senare versionerna. Även om de är utrustade med fyra framåtväxlar bör Big Healey-förare veta hur man dubbelkopplar eftersom endast tredje och fjärde växeln gynnades av synkronisering.



De vackert utformade kurvorna hos Big Healeys döljer en ovanlig konstruktion. Medan det centrala karet, inklusive golv och skott, är tillverkat av stål, är höljen av aluminiumlegering monterade fram och bak, på vilka stålvingarna hänger. Dessa höljen kan vara källan till allvarlig elektrolytisk korrosion och kräver särskild skicklighet under restaureringen, vilket ökar kostnaden för att återställa en projektbil till full hälsa. Det lönar sig att ta med sig en expert som är bekant med denna konstruktion för att inspektera ett potentiellt köp.

Nick Stephens skaffade sin Big Healey 2010 som ett vrak, om än med ett bra rakt chassi och hyfsade höljen. Han tog bilen till de respekterade experterna JME Healey i Warwick, som genomförde en 2-årig fullständig restaurering och skapade det fantastiska exemplet som sågs i vår fotografering. Nicks bil har återimporterats från USA, inget ovanligt med det, förutom att den kom tillbaka till Storbritannien 1968, då den konverterades till högerstyrd. På frågan om hans erfarenhet av att äga Healey säger Nick: "Jag har alltid älskat stilen på Big Healey. Det är en spännande körupplevelse, den måste köras ordentligt och kan vara svansglad i vått väglag." Han tyckte att den ursprungliga ratten inte tillät hans höga ram och har därför monterat en ersättare med en diameter på 14 tum som han säger "känns lite tung vid låga hastigheter". Hans bil har varit mycket pålitlig sedan restaureringen för fem år sedan och han gillar att använda den så mycket som möjligt, även om han själv utsago kan köra ganska hårt på långa resor.

Ta det lugnt bakom ratten och det finns en verklig känsla av tillfälle i cockpiten med figurnära skålade säten fram och tillräckligt med utrymme för långa förare. Det trånga utrymmet i baksätet är endast lämpligt för användning sällan. Under körning är det motorn och utsikten ner på den långa motorhuv som dominerar sinnen. Motorn ger en härlig sex-cylindrig ton, med hinkvis med vridmoment, vilket innebär att det finns en brådskande acceleration från lite mer än 20 mph på högsta växeln. Fjädringen är dock hård; De bakre bladfjädrarna har begränsad slaglängd och eventuella ojämnheter i vägytan överförs via sätesbaserna till de åkande. En sådan oförlåtande åktur kan ha varit acceptabel på femtiotalet, men den kan orsaka trötthet på längre resor. Låt oss dock inte vara alltför kritiska till en enda svaghet, hela paketet med styling, närvaro och muskulös prestanda är magnifikt. Länge leve kungen!



Triumph TR6

På femtio- och sextiotalen tävlade Big Healeys och Triumphs TR-serie head-to-head i samma stora sportbilsmarknadssegment; Naturligtvis har de mycket gemensamt. Liksom Healey var Triumph föremål för en policy av kontinuerlig uppgradering, vilket ledde från en fyrcylindrig utgångspunkt till en kraftfull sexcylindrig slutsats. Man kan hävda att Triumph tog utvecklingen längre än Healey och lade till mer omfattande förändringar i karosstil, helt oberoende fjädring och till och med bensininsprutning till mixen.

TR-serien började också 1953 som TR2 med fyra pottar, men Triumph väntade mycket längre, tills lanseringen av TR5 1967, för att lägga till de viktiga extracylindrarna. 5:an var bara en nödlösning. Även om den är tekniskt avancerad under huden, såg dess mjukt rundade Michelotti-designade kropp daterad ut. I början av 1969 fanns TR6 i återförsäljarnas utställningslokaler, med ett helt nytt, fyrkantigt utseende tack vare Karmanns designhus i Tyskland. Denna fräscha stil var tillräckligt modern för att hålla tills produktionen avslutades 1976.

TR konstruerades på ett starkt chassi, under en konventionell stålkaross. I framvagnen fanns dubbla länkarmar med spiralfjädrar och teleskopdämpare. Triumphs länkarm, spiralfjädrad individuell fjädring tog hand om bakpartiet och erbjöd gott om välkontrollerad slaglängd. Styrningen skedde via en exakt kuggstångsinställning och skivbromsar fram gav hyfsad bromskraft. TR6:s fjädring och styrning låg därför långt före Big Healey, vilket inte är så förvånande eftersom konstruktionerna skiljde sig åt av tio års utveckling.



Under motorhuven fortsatte innovationen. Motorn, som redan var uttänjd för att nå 2,5 liter, behövde mer kraft, men en ny kapacitetshöjning var inte möjlig. För att öka kraften monterade Triumph en racey kamaxel och Lucas bensininsprutning. Detta insprutningssystem, som tidigare var förbehållet Formel 1-förare och exklusiva Maseratis, var både en styrka och en svaghet, eftersom barnsjukdomar ledde till ett rykte om opålitlighet. Idag har problemen lösts och experter kan fixa den en gång problematiska injektionen; Att underhålla PI-systemet är också väl inom räckhåll för erfarna gör-det-självmekaniker.

Vår plåtningssbil ägs idag av Mark Hellings, som köpte den för fem år sedan som ett nästan färdigt projekt. "Jag köpte bilen från en lokal specialiserad klassisk verkstad som jag har känt till i flera år", säger Mark. "Den stod dammig och försummad i ett hörn men behövde egentligen inte mycket mer än en ordentlig rengöring och idrifttagning för att komma tillbaka på vägen." Sedan dess har den varit pålitlig, använts för helgresor, semesterar i Frankrike och TR Register-evenemang. "Det har varit en fröjd att äga", tillägger Mark, "det slutar ofta med att min fru och jag bråkar om vem som ska ha nycklarna, vi älskar båda att köra den så mycket".

Inuti TR är sätena stödjande, med tillräcklig justering för längre ben. Den stora speedo och tacho ligger långt fram i valnötsinstrumentbrädan, med fyra mindre mätare i mitten. Det är en tilltalande layout och en bekväm stuga. När vi startar upp har vi återigen den distinkta spinnaren med sex krukor, även om den bränsleinsprutade tickovern är klumpigare än den aldrig så smidiga Healey. När vi kör iväg är kopplingen tung och styrningen likaså, även om den snart lättar upp när vi får upp farten. Motorn jämnar ut sig och precis som Healey kommer den att dra med kraft från nästan vilken hastighet som helst.

Styrningen är skarp och även om kurvtagning ger en initial känsla av understyrning, betar sig TR på ett behagligt neutralt sätt. Men det är den bekväma körningen som sticker ut. Med individuell spiralfjädrad fjädring runt om håller TR vägen bra och skyddar samtidigt sina passagerare från alla utom de allra värsta vägytorna. Kombinationen av avslappnad kraftleverans, hyfsad hantering och smidig fjädring gör långdistanskörning till ett nöje.

TR6 visar avsevärda dynamiska fördelar jämfört med Big Healey, vilket gör den till en modernare design och en värdig efterträdare som kung av de stora brittiska sportbilarna. Men med några års mer utveckling, vad kunde Healey ha åstadkommit? Tyvärr kommer vi aldrig att få veta.



Triumph TR6 vs Austin-Healey 3000: vårt omdöme

När det gäller ren glamour är kurvorna och kromet hos Big Healey svåra att slå, vilket överglänsar TR:s mer aggressiva profil. Prestanda i raka linjer är nästan identisk men TR6 vinner dynamiskt på grund av sin skarpare hantering och smidiga körning.

TR6 erbjuder förare mycket nöje för pengarna. Om uppseendeväckande utseende är viktigast, gå till Healey - men var beredd att betala ett rejält pris!

Om du är ute efter antingen en Big Healey eller en TR6 är den goda nyheten att båda bilarna överlever i hyfsat antal och att det finns gott om dem till salu när som helst. I så måtto är det en köparens marknad och om du inte är helt nöjd med ett potentiellt köp, gå därifrån och fortsätt ditt sökande, eftersom en bättre bil snart kommer att dyka upp.



James Howe



Roger Warolin