



Fiat X1/9

1. Tesla nya billiga elbil försenad
2. Ansikstigenkänning i uppdaterade Renault Scenic E-Tech
3. Stort intresse för BMW:s elbilar
4. Det har varit bilmässa i New York
5. Avantime var en Renault som ingen annan
6. Fiat X1/9
7. Grattis Riley Kestrel
8. Marmon E75 Speedster
9. Fredagsfilmen

1. Uppgifter: Tesla nya billiga elbil försenad

Av Maths Nilsson 19 april 2025, 20:43

Modellen som ska frälsa Tesla i säljraset är försenad, enligt nya uppgifter. Den skulle ha kommit första halvåret i år. Men nu dröjer produktionen av en bantad Model Y ända till 2026.



Så sent som i oktober lovade Elon Musk att en ny billigare elbil för omkring 30 000 dollar skulle börja levereras under första halvåret i år. Bilen ska byggas på befintliga produktionslinjer för dagens modeller. Den kan bli en räddning för Tesla när försäljningen av dagens modeller faller.

– När det gäller fordonsaffären så är vi fortfarande på banan med att leverera mer prisvärda modeller från och med första halvåret 2025, sade Elon Musk vid Tesla kvartalsrapport i oktober.

Tesla har inte avslöjat några detaljer om den nya elbilen, mer än att den ska byggas i befintliga fabriker och kosta omkring 30 000 dollar. Enligt uppgifter ska det handla om en avskalad version av Model Y, internt kallad E41, som ska vara 20 procent billigare att tillverka jämfört med den vanliga modellen.

Men nu kommer uppgifter från [nyhetsbyrån Reuters](#) att den nya billiga Teslan är försenad. Enligt tre olika källor dröjer produktionen. Produktionen skulle ha startat i USA redan första halvåret, men dröjer nu flera månader innan bilen kommer. Produktionen ska börja i USA, för att senare starta i Tyskland och Kina.

Målet ska vara att tillverka 250 000 exemplar av den billigare elbilen i USA nästa år. Vissa tror att mer detaljer om bilen kan komma att presenteras när Tesla kommer med sin kvartalsrapport på tisdag.



Den nya billiga Teslan ska vara en avskalad version av Model Y med kodnamn E41. Men nu uppges modellen bli försenad.

LÄS MER:

- [Så blir Teslas nya billigare elbil – Model Q](#)
- [Teslas billiga elbil för 260 000 kr stoppas: "Löjlig"](#)
- [Hemliga spelet: Så skrotade Musk Tesla Model 2](#)
- [Elon Musk: Lögn att Tesla skrotar billig elbil](#)
- [Teslas räddning? Uppgifter om ny billigare Model Y](#)
- [Då ska Tesla avslöja ny bil utan ratt och pedaler](#)



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



2. Ansikstigenkänning i uppdaterade Renault Scenic E-Tech

Text Morten Bek

Elbilen Renault Scenic E-Tech får nu en rad justeringar och mindre uppdateringar, som ansikstigenkänning och one pedal-driving. One pedal-systemet erbjuds även till befintliga innehavare av Scenic E-Tech genom en uppdatering.



Det är ingen enkel uppgift att ta reda på var man just nu får mest elbil för pengarna. Vi har ett förslag, och det är **Renault Scenic E-Tech** – en av de största och mest välkända elbilar man kan önska sig – till ett pris på 479 900 kronor. En bil kan alltid bli bättre, och i kampen om kunderna introducerar Renault ett gäng små uppgraderingar till **Scenic E-Tech** en modell som kom till Sverige 2024.

Bland annat har Renault insett att ljus tyg som enda alternativ inte är rätt väg att gå (vilket många barnfamiljer nog håller med om), så bland de många små uppgraderingarna finns nu mörk klädsel och interiör som standard i samtliga versioner. Vill man fortfarande ha den ljusa gråa färgen, finns det kvar som alternativ. Oavsett färg är klädseln av en ny typ, med delvis växtbaserat textilmaterial och konstlädermaterial Alcantara. I alla versioner har både fram- och baksäten förändrats i formen för att ge bättre stöd. Esprit och Iconic får elektriskt justerbara framsäten som standard, och i förarsätet kommer man dessutom kunna njuta av massage.



En kamera känner igen dig – och dina personliga inställningar.

Nu behöver man inte använda bromsen

Renault gav tidigare i år den mindre elbilen **Megane E-Tech** några nya funktioner, och en av dem är one pedal drive – en funktion där man inte behöver använda bromspedalen för inbromsningar. Eftersom regenereringen är så kraftig räcker det med att släppa gasen, så saktar bilen in ända tills den stannar. One pedal drive-systemet är också en del av uppdateringen till **Scenic E-Tech**. Det kräver dock att man väljer en utrustningsvariant med regenereringspaddlar på ratten – vilket alla versioner har, förutom basversionen Evolution+. Om man redan äger eller leasar en **Scenic E-Tech** med någon av de högre utrustningsnivåerna, kan man installera one pedal-drive via en mjukvaruuppdatering – över nätet eller hos återförsäljaren.

Scenic E-Tech har nu en inbyggd laddare på 11 kW istället för tidigare 22 kW – precis som i **Megane E-Tech**. 22 kW kommer tillbaka som tillval senare under året. I Esprit Alpine och Iconic-versionerna får Scenic E-Tech ett kamerabaserat igenkänningsystem monterat i A-stolpen, som kan känna igen föraren och ställa in bland annat förarsäte, sidospeglar och radiokanaler efter den specifika föraren. Man sparar sina favoritinställningar en gång i infotainmentsystemet, och därefter kommer bilen känna igen dig och alla andra förare som sparat sina inställningar. Allt sparas lokalt i bilen – och inget skickas till servrar utanför fordonet.

Utforska Renault Scenic [Se mer](#)



Morten Bek



3. Stort intresse för BMW:s elbilar – ökar med 65% i Europa

Posted by Kristofer Rask april 17, 2025

BMW Group ökar på alla marknader förutom Kina. Det berättar fordonsgruppen i en kvartalsrapport för årets tre första månader. Mest ökar elbilar, och särskilt i Europa. Exempelvis var en av tre Minis sålda i Europa helt eldrivna under kvartalet.



Under det första kvartalet levererade BMW Group totalt 109 516 elbilar som bar något av emblemen BMW, Mini eller Rolls-Royce. Under de tre månaderna ökade elbilarna med 32,4 procent globalt jämfört med föregående år.

I Europa ökade elbilarna från de tre märkena med hela 64,2 procent.

– BMW Groups tekniköppna strategi visar sig vara framgångsrik. Våra produkter vinner kundernas förtroende världen över, oavsett drivlina, och vi ser särskilt positiv utveckling tack vare de nya MINI-modellerna. Framför allt de helt eldrivna varianterna, säger Jochen Goller, medlem i BMW AG:s koncernledning med ansvar för kunder, varumärken och försäljning.

Under årets första kvartal nådde BMW Group en stor milstolpe. Sedan introduktionen av BMW i3 2013 har gruppen levererat totalt 1,5 miljoner elbilar.

Under perioden januari till mars i år levererade BMW totalt 86 449 elbilar och Mini levererade totalt 22 812 elbilar. Rolls-Royce levererade några hundra exemplar av sin elbil Spectre.



Eldrivna Mini går bra.

	Kvartal 1 2025	Jämfört med förra året
BMW Group Automotive	586 149	-1.4%
BMW	520 142	-2.0%
BMW M GmbH	50 494	+5.0%
MINI	64 626	+4.1%
BMW Group elektrifierat	157 495	+28.5%
BMW Group elbilar	109 516	+32.4%
Rolls-Royce	1 381	-9.4%
BMW Motorrad	44 609	-3.9%



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.](#)

Feber

4. Det har varit bilmässa i New York

Roger Åberg 2025-04-18 kl 11:40

Därför så mycket bilnyheter

FILM: https://youtu.be/qmfxDVRvT_s

Som ni kanske har märkt så har det varit extra mycket nyheter om bilar de senaste dygnet. Anledningen till det är att det är bilmässa i New York och då släpps det ju saker. Några till kommer under dagen, men sedan blir det lugnare. Vill du få ännu mer kommer här två videos från mässan.

FILM: <https://youtu.be/Ej4HiPAAFEc>

Roger Åberg

5. Avantime var en Renault som ingen annan

Publicerad 13 maj 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

Det finns och har alltid funnits konstiga bilar. Ingen annan bil från en stor tillverkare har väl ändå varit lika jättekonstig som Renault Avantime? Den är nästan obeskrivlig men låt oss göra ett försök!



Från slutet av 1980-talet var Patrick Le Quément Renaults designansvarige med närmast oinskränkt makt. Han hade bland annat varit med och format den första Ford Sierra från 1982.

När Renaultchefen Raymond Levy värvade Le Quément krävde den senare att designavdelningen skulle göras om totalt, personalstyrkan utökas kraftigt och att Levy var den ende Le Quément behövde rapportera till. Vad ingenjörer och ekonomer tyckte var en bisak om man ville få fart på märket, nu var det design som gällde menade Le Quément.

Och design blev det. Undertecknad deltog i premiärkörningen av Renault Twingo 1993, en minibil som såg ut som en plastleksak men som – det får erkännas – var förunderligt rationell och väl utrymmesdisponerad. Tvåkommassex miljoner såldes på kort tid och Le Quément geniförklarades.

Banbrytarna Scénic, Espace och Kangoo följde, liksom succén Megane som i sin första generation såg ut som en normal bil.



Avantime gjorde inte det, någonstans. "Ur vilken vinkel man än ser bilen ska man bli ständigt överraskad", tyckte Le Quément och det blev man. Eller förfärad.

Avantime var delvis baserad på familjebussen Espace men var en fyrsitsig lyxcoupé med två jättedörrar. Plåtrena vägde de 56 kg styck och när de satt på plats öppnades de först utåt, sedan en aning framåt. Det fanns ett gigantiskt glastak och karossen var en riktig "hardtop" med alla rutor som kunde fällas ned samfällt med en enda knapptryckning.

Kupén erbjöd gott om utrymme och lyx, men det var trångt för fötterna för dem där bak som därför inte åkte bekvämt i alla fall.

Helheten hade något av klumpfisk över sig och körkänslan blev speciell, eller som Marianne Sterner skrev i Vi Bilägare 10/2001 efter en provtur: "Liksom i en Espace sitter föraren bakom en enorm instrumentbräda och att slussa bilen genom stan känns ungefär som att köra båt från en styrhytt i aktern."

Någon reguljär import till Sverige blev det inte, men enstaka exemplar hittade hit. Renaults förhoppning att sälja 20 000 bilar per år och etablera märket i lyxklassen kom på skam. Efter drygt två år och bara 8 557 exemplar lades Avantime ned.

Somliga drag av den udda designen kan ses på Renault Megane generation tre som ännu inte är borta från svenska vägar.



Calle Carlquist



6. Fiat X1/9 fyller 50: Vi firar Italiens superbil i miniatyr

Av Simon Hucknall den 22 nov 2022

När designern Marcello Gandini presenterade en till synes galen konceptbil kallad A112 Runabout Barchetta i Autobianchis monter på bilsalongen i Turin 1969, kunde han inte ha gissat att två decennier senare skulle den gatbil som den födde bara gå ur produktion.



Det var inte bara utställningsbilens grundform som skulle bestå, utan Runabouts racingbåtsinspirerade kilprofil och knivskarpa linjer antydde en skön ny värld inom bildesign, en värld som hade potential att skaka om det vanliga sportbilsetablissemanget i grunden.

Det behövdes bara en visionär för att förverkliga det.

Som tur var fanns den personen precis runt hörnet.

Autobianchi hade inordnats i Fiat-imperiet året innan Runabout presenterades, och även om konceptet till en början lades åt sidan, när företagets chef Gianni Agnelli fick se projektet 1971, såg han det omedelbart som en perfekt efterträdare till den åldrande, Bertone-byggda Fiat 850 Spider.

Dessutom drevs konceptbilen med mittmotor redan av en helt ny Fiat-motor, Aurelio Lampredis "fyra" med överliggande kamaxlar på 1116 cc som nyligen hade monterats på företagets första framhjulsdrivna modell, 128 sedan.



Att den grundläggande formen förblev oförändrad under X1/9:s 17-åriga livslängd bekräftar sundheten i Marcello Gandinis ursprungliga design

Utvecklingen av en produktionsprototyp gick snabbt under, känd som "X1/9" – "X1" var den generiska identifieraren för alla prototyper vid den tiden, och "9" betecknade den nionde bilen som utvecklades under programmet – och namnet fastnade.

Den tvåsitsiga bilen var banbrytande, inte bara för sin skamlöst modernistiska design, utan för att den skulle bli världens första sportbil med mittmotor som byggdes i någon större volym.

Gandinis design placerade **X1/9**:s motor på tvären bakom kupén och framför dess transaxel, vilket gav utmärkt dragkraft och ett lågt polärt tröghetsmoment för mycket responsiv hantering.

Motorn lutades framåt 11° för att passa tätt bakom den bakre skottväggen, samtidigt som det frigjordes utrymme för ett litet men välformat bakre bagageutrymme.

Likheterna med 128:an sträckte sig till X1/9:s chassi, trots de två bilarnas mycket olika konfigurationer.

Den lilla sedanens MacPherson-fjäderbensfjädring återanvändes och placerades på X1/9 med lägre länkar och bromsreaktionsarmar fram och länkar bak, samtidigt som 128:ans ojämnt långa drivaxlar behölls men dess krängningshämmare försvann.

Bromsningen skedde med solida skivor runt om, utan servohjälp.

Om X1/9 hade ett problem så berodde det på dess kraft – eller brist på den.

Vi återkommer snart till vilken effekt det hade på försäljningen, men Fiats motivering för att montera Lampredi-motorn var sund.

Produktionsversionen av X1/9 använde den kraftfullare 1290cc-motorn med större kapacitet från **128 Coupé**, som gynnades av lättade kolvar och vevstakar, skraddarsydda avgas- och insugningsrör och en Weber 32DMTR-förgasare med dubbla choker, jämfört med den mildare 1300 som var monterad på 128 Rally.



Nettoresultatet blev en effekt på 73 hk vid 6000 varv per minut, 19 hk mer än standard-enheten på 1116 cc och en ökning med 8 hk jämfört med Rally.

Knappast hjärtstoppande, men tillräckligt bra för 0-60 mph på 10 sekunder och en topphastighet på 106 mph (även om *Motors* första vägtest i Storbritannien bara visade 12,2 sekunder respektive 98 mph).

Bortsett från prestanda var X1/9 i alla andra avseenden en superbil i miniatyr.

Till skillnad från sina samtida bilar gick Fiats väg till öppen bil via ett avtagbart tak i targa-stil som lossades och placerades snyggt i det främre bagageutrymmet.

Detta var vid en tidpunkt då det fanns en oro för de långsiktiga utsikterna för mjuktoppsbilar i Nordamerika på grund av säkerhetsproblem.

X1/9:s lösning kringgick dessa på ett snyggt sätt, medan dess takbåge på ett konstfullt sätt dolde en vältningsbåge, som i kombination med en stressad central tunnel och ultrastarka lådsektioner på sidorna av passagerarcellen skapade en oerhört säker och robust struktur.

Imponerande nog blev den en av endast två bilar (den andra en Volvo) som klarade de nya federala krocktesterna i 50 km/h.

Det är därför ingen större överraskning att efter lanseringen av X1/9 för 50 år sedan föll de amerikanska köparna omedelbart för dess charm, och ungefär hälften av de 30 000 fordon som såldes 1973 och 1974 hittade köpare på andra sidan Atlanten.

Och detta trots att Fiat undvek 1972 års bilsalong i Turin som en debut för bilen, av rädsla för att den skulle överskugga den nya 132:an (ett smart drag, eftersom sedanen behövde all hjälp den kunde få).

I skarp kontrast kan du bara föreställa dig den frustration som potentiella brittiska köpare kände när Fiat Auto UK till en början valde att inte ta X1/9.

Importören ansåg att den var för svag bland sina kollegor, och om man tittar på oberoende prestandatester från det att man börjar förstå varför: till och med sådana som **MG Midget** och **Triumph Spitfire** hade Fiat spikad - inte med mycket, men med tanke på X1/9:s image som en teknisk **tour de force** var den inte idealisk.



Motorn på 1498 cc som var monterad på 1500 (vänster) ökade effekten till 85 hk jämfört med 1300:ans 73 hk

Fiat SpA lockade också sin brittiska importör med möjligheten att köpa en så kallad "X1/20", en kraftfullare modell med mittmotor som skulle ersätta 124 Sport, vilket avskräckte ytterligare från att använda X1/9.

X1/20 dök till slut upp i Storbritannien som **Lancia** Beta Monte-Carlo, vilket innebar att Fiat-köparna fortfarande bara kunde välja mellan en dyr, högerkonverterad gråimporterad X1/9 från Londonåterförsäljaren Radbourne Racing, eller ingenting.

När Fiat Auto UK till slut gav efter för kundernas påtryckningar och öppnade sina orderböcker för X1/9 i början av 1977 – fem år efter den ursprungliga debuten – fick bilen ett varmt mottagande av de brittiska kunderna, vilket inte var det minsta förvånande med tanke på att de flesta av dess naturliga rivaler vid det laget befann sig i dödsryckningar.

Med ett pris på 2998 pund var X1/9 billigare än den nyligen lanserade **TR7** (som skulle förbli en coupé med fast huvud fram till 1979), men dyrare än traditionella suffletter som **MG Midget 1500** (2085 pund), Triumph Spitfire 1500 (2359 pund) och **MGB** (2843 pund), som alla hade funnits på marknaden i minst 15 år.

Motor sammanfattade X1/9 perfekt efter lanseringen i Storbritannien: "Snygg, rolig att köra, ekonomisk och bredvid våra egna åldrande trastoppar är den närmaste du kan komma riktig vind-i-håret-körning till priset. Men vilken bil det skulle vara med en större motor!"

Lägligt nog har vi både en 1300 och en senare, kraftfullare 1500 i andra serien på Lydden Hill-banan, för att testa den teorin.

Judi Trow köpte henne 1300 nya, nästan på ett infall, enbart baserat på dess utseende. Den 82 000 mil långa X1/9 levererades till henne i augusti 1977 och lyser fortfarande i sin Metallic Green-lanseringsfärg 45 år senare, och är fortfarande anmärkningsvärt original, med undantag för en omlackering för några år sedan.



Större stötfångare och tvåfärgad lack ger den senare bilen (fram) ett något krångligare utseende

När du närmar dig bilen blir du förvånad över hur liten den är, där den sitter på sina smarta 13-tums Cromodora treekrade legeringar. Med en längd på bara 12 fot 7 tum och en höjd på 3 fot 10 tum kan även kortare förare torna upp sig över den.

Solen skiner, så taket stuvvas undan i det främre bagageutrymmet på 155 liter (5,5 kubikfot), vilket ger precis tillräckligt med utrymme under det för ett eller två mjuka bagage.

Det bakre bagageutrymmet (120 liter, 4,25 kubikfot) innehåller förmodligen det mest sällsynta av alla X1/9-tillbehör: två Bertone-designade mjuka väskor, trimmade för att matcha bilens säten – en underbar tidstypisk touch och dessutom mycket praktisk.

Framför den finns en andra lucka för åtkomst till den tätt installerade 1300-motorn.



En lucka framför bagageutrymmet ger tillgång till 1500 (vänster) och 1300:s tätt installerade motor



Den större 1500 utnyttjar X1/9:s utmärkta chassi på ett bättre sätt

Fall ner i de märkligt lockande oliv-/beige-, brun-/orangerandiga tygsätena och du står inför en smart, sportig fyrekrad ratt, framför vilken en instrumentkapsel med fyra mätare sitter ovanpå en brun plastavsats som löper längs hela kupéns bredd.

En sluttande central stapel som innehåller de skjutbara värmereglagen och ett ganska slumpmässigt urval av vippströmbrytare för tankarna till **Ferrari 365GT4 2+2:s** arrangemang – en logisk koppling med tanke på familjebanden på den tiden.

Ergonomiskt sett är X1/9 vad du kan förvänta dig av en italiensk från 1970-talet, med det icke-fällbara sätet som sätter dig i en något rak armposition, med böjda knän och känslan av att om du hade något mer än skor i storlek nio skulle du trycka på två pedaler samtidigt.

Starta och det finns inget ljud-drama, den lilla Lampredi-motorn sätter sig till ett mjukt brummande bakom dig.

Kopplingsvägen är lång och den smala fyrväxlade växelspaken är relativt lätt och exakt, även om den inte är lika snabb och exakt som den är i 128-sedanen.

Du inser snart att den här tidiga bilen trivs med varvtal, så det är tur att motorn, förutom en kort fas av surr i mellanregistret, i allmänhet är slät i sina övre delar och en fröjd att arbeta hårt.

Den saknar dock vridmoment, vilket inte underlättas av det stora gapet mellan tredje och fjärde växeln. Trots det resulterar toppen fortfarande bara i 16,6 mph/1000 rpm, vilket innebär svindlande 4200 rpm vid den nationella hastighetsgränsen.

Dynamiskt kan man verkligen undra om bilutvecklingen har gått bakåt under de senaste 50 åren.

X1/9:s oassisterade styrning är sublim: lätt, linjär, snabb att svänga in och med precis rätt nivå av feedback genom sina 165/70x13-däck.

Framvagnsgreppet är segt, och det krävs heroiska försök för att ens närma sig mild understyrning i torrt.



Fiat X1/9:s takbåge döljer på ett konstfullt sätt en vältningsbar

Karosskontroll över krön och skärning genom välseende kurvor är oklanderlig: en MGB skulle inte se åt vilket håll den gick.

Det är först när du verkligen trycker hårt som du börjar känna motorns vikt som får karossen att rulla över bakaxeln, men den är aldrig mindre än sammansatt.

Så, gjorde installationen av 1500-motorn X1/9 till den bil den borde ha varit från början?

Den andra serien X1/9 fick sin världsdebut på den brittiska bilsalongen 1978 och använde den nyligen lanserade **Strada-motorn**, i stort sett samma enhet som tidigare men slagen för att ge 1498 cc och kopplad till en femväxlad låda.

Även om chassit och de flesta andra mekaniska funktioner var oförändrade, gick en del av X1/9:s ursprungliga designrenhet förlorad med tillägget av federala stötfångare, vilket lade till en inte obetydlig 51/2 tum (140 mm) till dess längd.

Kupén fick också en fullständig makeover, med en snyggare layout, tryckknappar i stället för vippknappar och utrustning som elektriska fönsterhissar och - på specialutgåvor som "vår" bil - läderdetaljer.

Vikten ökade från 1940 lb till 2028 lb men, vilket är avgörande, så gjorde motorns totala effekt och vridmoment till 85 hk och 87 lb ft – en ökning med 16 % och 20 % jämfört med 1300.

Än en gång testade Motor bilen och kapade 2,3 sekunder från 1300:ans 0-60 mph-tid och häpnadsväckande 15,3 sekunder från 0-90 mph, med motsvarande förbättringar av alla accelerationssiffror i växeln.

Sam Reads 1500 VS (Versione Speciale) från 1984, som nyligen köptes som en start-klasker, är typisk för de mer generöst specificerade X1/9:orna som tillverkades innan produktionen upphörde 1989.

Tekniskt sett är det inte ens en Fiat.



Den plyschiga Versione Speciale lägger till finesser som läderklädsel och elektriska fönster





"Att byta från 1300 [höger] till 1500 är som att jämföra två fotografier av samma person, tagna med ett decenniums mellanrum"

Ursprungligen tillverkade Bertone bara basbilen på sin fabrik i Grugliasco nära Turin, medan Fiat tog hand om slutmonteringen på sin fabrik i Lingotto.

Men från 1981 gick carrozzeria in i full produktion och döpte om modellen till Bertone X1/9, även om den fortfarande såldes via Fiats återförsäljarnätverk.

Att byta från 1300 till 1500 är visuellt som att jämföra två fotografier av samma person tagna med ett decenniums mellanrum, deras olika kläder och kläder återspeglar ständigt föränderligt mode.

Invändigt har en del av 1300:ans udda karaktär gått förlorad och ersatts av en mer logisk men något själlös layout, även om samma nyckelelement finns kvar under den (huvudinstrument, rattdesign, sittposition).

Men det går inte att förneka att det här är en mer körbar bil, och en som skulle vara lättare att leva med från dag till dag.

1500-motorn verkar ha en djupare klangfärg vid start, och du märker omedelbart hur mycket snabbare den reagerar på gaspådraget i låg- till mellanregistret, när du ser varvräknares nål svepa moturs runt ratten (1300-motorn går medurs).

Vid 70 mph (113 kph) roterar motorn med 400 rpm mindre, och de högre utväxlingarna är närmare staplade, vilket gör det lättare att hålla sig på cam och utnyttja det budbara chassit.

Styrningen i den senare modellen är kanske en aning tyngre, vilket återspeglar bilens högre tjänstevikt, men denna X1/9 är fortfarande allt du kan förvänta dig: balanserad, skarp och spännande.

Fem decennier senare finns det få nya bilar som verkligen kan göra anspråk på att vara alla tre.



Giorgio Pianta i Tour de France 1974; han skulle gå i pension, men en syster-Fiat X1/9 kom på åttonde plats totalt McKlein ©

1973 utarbetades planer på att ersätta rallybilen Fiat-Abarth 124 Spider, vilket resulterade i att den berömda tunern utvecklade två prototyper av efterföljare parallellt: **131 Abarth** och X1/9 Abarth.

Fem X1/9 Abarth rallybilar byggdes med antingen 16-ventils, 1756cc 124 Abarth-härledda enheter med dubbla Weber 44IDF-förgasare, eller, i fallet med en av prototyperna, en mer extrem 1846cc "fyra" med bränsleinsprutning, som producerade 210 hk.

X1/9 Abarths skilde sig radikalt till utseendet från alla vanliga produktionsbilar och kändes igen på sina utsvängda bågar, ankstjärtsspoilers och framträdande luftintag i F1-stil monterade på motorkåpan.

På sin blott tredje start, i 1974 års Rally delle Alpi Orientali, segrade X1/9 Abarth, och den fortsatte att åtnjuta betydande tävlingsframgångar under hela säsongen, trots vissa tillförlitlighetsproblem.

Men trots att utvecklingsteamet var på god väg att uppnå homologering i Grupp 4 för 1975 valde Fiat istället att lägga sin tyngd bakom den nya rallybilen 131 Abarth, och X1/9-projektet tog död på projektet.



Fiat X1/9 1300

- **Såld/antal byggda** 1972-'79/c160,000 (alla)
- **Konstruktionsstål** enhetligt
- **Motor** järnblock, lättmetallhuvud, ohc 1290cc 'fyra', med Weber 32DMTR dubbelchoke förgasare
- **Max effekt** 73bhp @ 6000rpm
- **Max vridmoment** 71lb ft @ 3400rpm
- **Växellåda** fyrväxlad, manuell, RWD
- **Oberoende av fjädring, fram** av MacPherson-fjäderben, nedre sidolänk, reaktionsfjäderben **bak** MacPherson-fjäderben, nedre länkar
- **Kuggstång** och kugghjul
- **Bromsskivor** fram och bak
- **Längd** 12 fot 63/4 tum (3830 mm)
- **Bredd** 5 fot 13/4 tum (1568 mm)
- **Höjd** 3 fot 10 tum (1168 mm)
- **Hjulbas** 7 fot 21/2 tum (2197 mm)
- **Vikt:** 1940lb (880kg)
- **0-60 km/h** 12,3 sek
- **Topp hastighet** 98 mph
- **Mpg** 34
- **Pris ny**, £2998 (1977)
- **Pris nu** £5-12,000*

Fiat X1/9 1500

- **Såld/antal byggda** 1979-'89/c160,000 (alla)
- **Konstruktionsstål** enhetligt
- **Motor** järnblock, lättmetallhuvud, ohc 1498cc "fyra", med Weber 34DATR7 twin-choke förgasare
- **Max effekt** 85 hk @ 6000 rpm
- **Max vridmoment** 87lb ft @ 3200rpm
- **Växellåda** femväxlad, manuell, RWD
- **Oberoende av fjädring, fram** av MacPherson-fjäderben, nedre sidolänk, reaktionsfjäderben **bak** MacPherson-fjäderben, nedre länkar
- **Kuggstång** och kugghjul
- **Bromsskivor** fram och bak
- **Längd** 13 fot 21/2 tum (3969 mm)
- **Bredd** 5 fot 13/4 tum (1568 mm)
- **Höjd** 3 fot 10 tum (1168 mm)
- **Hjulbas** 7 fot 21/2 tum (2197 mm)
- **Vikt:** 2028lb (920kg)
- **0-60 mph** 9,9 sek
- **Topp hastighet:** 108 mph
- **Mpg** 37
- **Pris ny**, £ 4575 (1979)
- **Pris nu** £4-10,000*

*Priserna är korrekta vid det ursprungliga publiceringsdatumet

7. Grattis Riley Kestrel!

Publicerad 25 april 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Markus har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Kestrel.



Riley Nine Kestrel 1934

På 1930-talet hade Riley en synnerligen rik flora av olika modeller och ett komplext system att benämna dem.

Chassitypen hade ett namn och karosstypen ett annat. Eftersom det inte var fråga om masstillverkning utan snarare om måttkrädderi var kombinationsmöjligheterna många.

Säsongen 1936 fanns det i katalogen 23 olika modeller att välja mellan. Om ingen tillfredsställde kunden, tillverkade Riley gärna en annan kombination av kaross/chassi med någon av de fyra olika motorer som fanns.

Riley, som även hade Falcon och Merlin (också en sorts falk) på programmet, använde namnet Kestrel för en låg och sportig Saloon-kaross som kom att finnas som både four-light och six-light, det vill säga med fyra eller sex sidofönster.

Med Nuffields övertagande 1938 av Riley försvann de gamla namnen och de nya modellerna fick sifferbeteckningar i stället.



Riley Kestrel Sprite 1936.

Under BMC blev gamla fina Riley alltmer anonymiserad och i ett försök att vidmakthålla märkets skimmer återupplivade BMC namnet Kestrel för den version av ADO16, det vill säga 1100 och 1300, som såldes som en Riley.

Rileys kaross med namnet Kestrel fick inför säsongen 1936 en helt ny gestaltning, mycket låg med starkt sluttande akterparti - den amerikanska termen fastback passar sig inte riktigt när det gäller Riley.

FILM: <https://youtu.be/9KR2MBzsNik>



BMC 1100 presenterades på hösten 1962 som en Morris. Den blev en succé och den enda modell som kom att säljas under koncernens alla sex bilmärken. Sist ut på banan kom 1965 Riley Kestrel.

Riley-märket förpliktigade och Kestrel hade inte liggande hastighetsmätare utan full uppsättning runda instrument. Kom på M.G. 1300 flera år senare.

8. Marmon E75 Speedster 1927

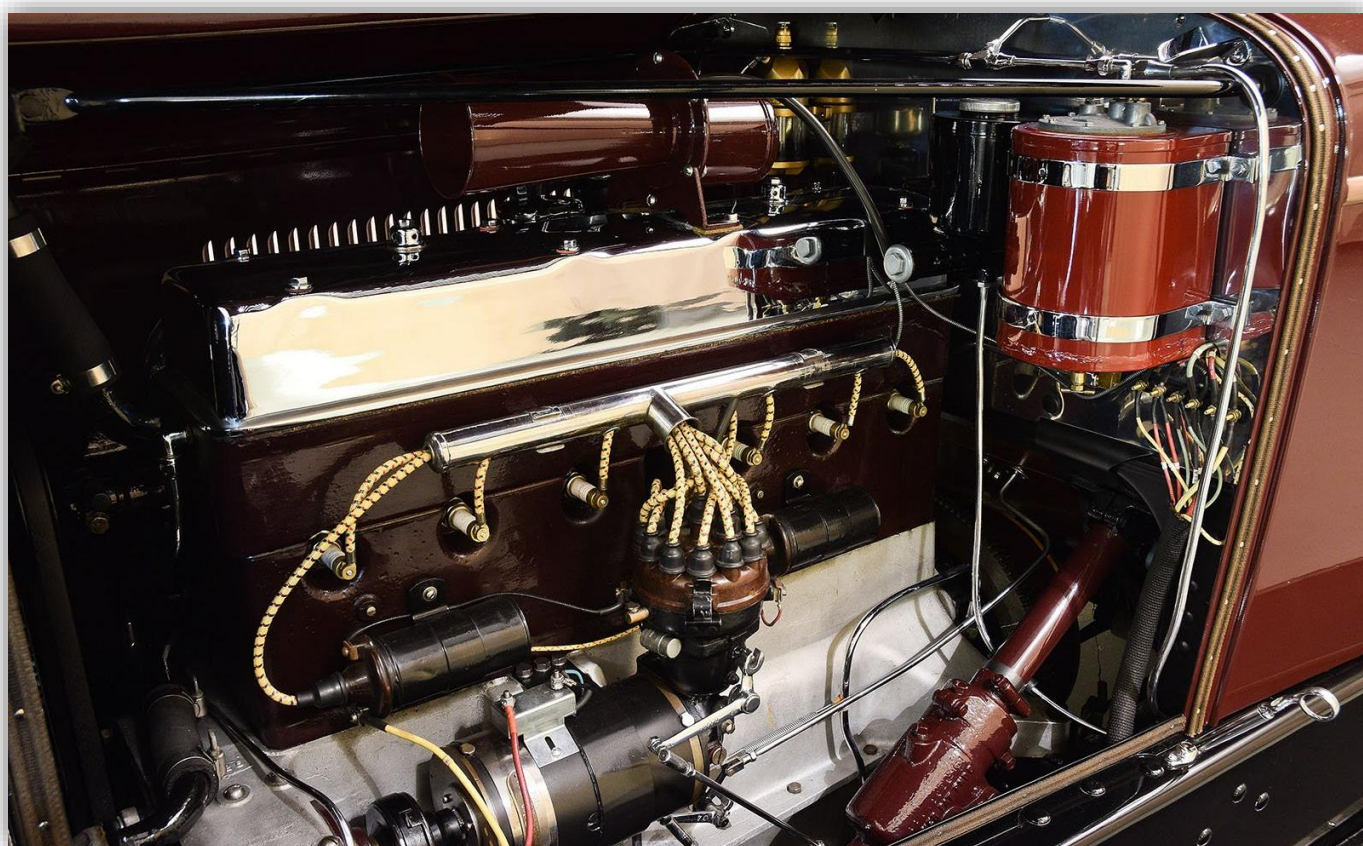


Bland den myriad av amerikanska biltillverkare som har kommit och gått har det funnits några lysande stjärnor som har producerat några mycket viktiga bilar i världsklass. Jag kommer att tänka på storheter som Duesenberg, Packard och Mercer, men det har funnits mindre kända företag som byggde viktiga, överkonstruerade maskiner som var lika bra som något annat i världen. Indianapolis-baserade Marmon Automobile Company råkar vara en av dessa tillverkare. Marmon började sitt liv i slutet av 1800-talet som en leverantör av utrustning för malning av spannmål. De diversifierade sig så småningom till elektrisk utrustning, tills den delen av företaget köptes av G.E. Companys grundare Daniel W. Marmons son Howard gick med i ledet efter att ha tagit en ingenjörsexamen. Vid sekelskiftet 20^p började han arbeta på sin första bil i ett hörn av sin fars företag. Howard Marmon var en mycket eftertänksam ingenjör och han ägnade mycket tid åt att reda ut smörjsystemet för att säkerställa förmågan att upprätthålla högre motorvarvtal än någon annan bil på den tiden. Hans första bil visade sig vara en succé och han började snabbt förfina och utveckla sin design.

I takt med att fordonssidan av verksamheten växte, växte också deras engagemang i motorsport som ett sätt att förbättra rasen. En Marmon-ingenjör vid namn Ray Harroun hjälpte till att utveckla och köra deras mest kända racerbil – "Wasp". Harroun lyckades styra en Wasp till seger i den första upplagan av ett litet lopp som hölls i Marmons hemstad: Indianapolis 500 Mile Race. Det lade grunden för en rad mycket speciella bilar som sträckte sig från sportiga roadsters till magnifika sextoncyldriga formella sedaner. Tyvärr, liksom många stora amerikanska biltillverkare, överlevde inte bilproduktionen den stora depressionen. Men företaget försvann inte helt, eftersom de utvecklades till Marmon-Herrington, en leverantör av bil- och lastbilsdelar, samt 4WD-konverteringar.



Denna fantastiska **Marmon E-75 Speedster från 1927** är ett magnifikt restaurerat exemplar som bara har haft två familjer som tagit hand om den från ny. Den levererades ursprungligen till familjen Capell i Albuquerque, New Mexico 1927 och förblev i deras ägo fram till 1955. Vid den tidpunkten hade den bara tillryggalagt 11.000 mil från ny, och den såldes av mrs Capell till Edmund W. Boice Sr., också från New Mexico. Bilen var delvis restaurerad mellan 1955-1962 och förblev i körbart skick fram till 1980-talet. Den demonterades delvis för restaurering 1985, men projektet stannade upp till 2008. Bilen överlämnades sedan till Rick Boice, barnbarn till Edmund Boice Sr., som påbörjade en omfattande restaurering för att få den till det enastående skick den är i idag.





Mr. Boise färdigställde bilen 2014 och den är naturligtvis fortfarande fräsch och fantastisk. Just denna E-75 bär en kropp av E.H. Wilson från Moline, Illinois. Det är en av endast tre Marmons som Wilson har en kaross med, och tros vara en av endast två Speedsters. Kroppen designades för att passa en playboy, med en golfbag, dörrar på båda sidor av kroppen, och ett ställ framför rumble-sätet avsett för en annan golfbag. Färgsättningen av mörk, rödbrun kaross med svarta stänkskärmar passar mycket bra till stilen och tros vara korrekt. Kvaliteten är enastående, med finish utförd till concours-nivåer. Mr. Boise utförde en omfattande mängd forskning för att säkerställa en korrekt, tidstypisk korrekt restaurering. En hel del noggrannhet krävdes för att korrekt restaurera karossen som är konstruerad aluminium monterad över en gjuten träram. Cockpiten är vackert klädd i sadelbrunt läder, med korrekta gummigolvbrädor och fyrkantig matta bunden i matchande brunt läder där det är lämpligt. Kvaliteten på sömmarna och passformen av lädret är superlativ. Omfattande nickelkant är utsökt polerad och presenteras vackert. Skickligt restaurerade instrument är monterade på instrumentbrädan och ett stort hjul i massivt trä väntar på förarens input.

Marmons stora 339 kubiktum raka sexa har ett vevhus i aluminium som producerar 75 hästkrafter och är utrustat med dubbeltändning för att säkerställa stark kraft och smidig drift. I linje med resten av denna magnifika maskin är motorn helt detaljerad enligt concours-standarder, med vackra lackeringar, korrekta beslag och ledningar samt plätering och polering av högsta kvalitet. Vart du än tittar uppskattar du nivån av hantverk och uppmärksamhet på detaljer som Mr. Boice skänkte till denna speciella maskin.

Sitter på stora artillerihjul med korrekta blackwall-däck är denna Marmon sportig, imponerande och vacker. Det är en beprövad concours-vinnare med ett People's Choice-pris och klassvinster på sin meritlista. Exceptionellt sällsynt, historiskt betydelsefull och restaurerad till högsta standard, detta är en magnifik bil från den amerikanska uppfinningsrikedomens glansdagar.

Om du vill sälja klassiska bilar från din samling men inte vill ta itu med allt krångel, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [program](#) för inlämning av klassiska bilar.

9. Fredagsfilmen: Motorrenovering på drygt två minuter

Av Jim Lundberg 18 april 2025

Allt började med att det togs stillbilder för att dokumentera hur alla delar satt – och det slutade med att alla bilder, 3000 stycken, blev en film. Häng med på resan!



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



Roger Warolin