



Reliant Scimitar GTC

1. Dacia Bigster äntrar scenen under 300 000 kr
2. Skandalbilen från Daihatsu gör comeback
3. Geely mer än tredubblade vinsten
4. Stora nedskärningar hos Zeekr i Göteborg
5. Volkswagens batterinyhet ska ge billigare elbilar
6. Volvo startar tillverkningen av extra stora elbussar med dubbla leder
7. Tjeckisk tvåhjulning får elektrisk stöt
8. Sveriges dyraste mc
9. Vi provkör Ur-Quattron
10. Reliant Scimitar
11. Delahaye 135M cabriolet av Pennock
12. Fredagsfilmen



1. Dacia Bigster äntrar scenen under 300 000 kr

John Sempill 2025-05-16

En prisnivå som tilltalar är vad många önskar, i synnerhet när det kommer till alternativa drivlinor. Bigster är nu beställningsbar i tre versioner.



För under 300 000 kronor kan du bli stolt medlem i mellanklassklubben.

Dacia, som stoltserar med att vara Europas storsäljande bilmärke, ger sig nu in i suv-segmentets mellanklass till ett pris som inte går att blunda för.



Designmässigt får vi lov att säga att Dacia har lyckats.



Enligt uppgift är det kul att åka Dacia Bigster.

Inledningsvis är det tre versioner som lanseras i Sverige: fullhybriden Hybrid 155, från 359 900 kronor, mildhybriden 130 4x4 från 349 900 kronor, samt mildhybriden 140 till in-stegspriset 299 900 kronor.

Mellanklass-suven Dacia Bigster erbjuds i flera utrustningsnivåer, från instegsmodellen Expression, till äventyrsosande Extreme och Journey.

De två sistnämnda är bland annat utrustade med Hill Decent Control, flexibla takräcken samt tillval såsom tätlösningar och "Sleep Pack".

Andra funktioner och detaljer som trådlös mobilladdning, elmanövrerad baklucka och panoramaglastak står också på Bigster-menyn. Slår du till på en Hybrid 155 får du dessutom med ett kylt förvaringsutrymme.

Det trevligaste med det hela är att du kan lägga din beställning redan nu.



John Sempill

auto motor & sport och Recharges chefredaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto.



2. Skandalbilen från Daihatsu gör comeback

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 14 maj 2025 Publicerad: 14 maj 2025

Efter en lång väntan och en skandal som skakade om bilindustrin, är den sjunde generationen av Daihatsu Move äntligen på väg.



Skandalomsusad men nu får den en andra chans.

Den populära kei-bilen, som drog sig tillbaka från rampljuset för nästan två år sedan, gör nu en efterlängtd återkomst. Med en ny, modern design och praktiska lösningar som skjuddörrar, lovar den att återta sin plats på den japanska marknaden.

Lanseringen är planerad till juni 2025 och förväntningarna är höga på denna smidiga och ekonomiska stadsbil, skriver [Carscoops](#).

Manipulerat resultaten från säkerhetstester

Produktionen av den föregående generationen av Daihatsu Move stoppades sommaren 2023. Samtidigt avslöjade [Daihatsu](#) att man hade manipulerat resultaten från säkerhetstester. Denna skandal orsakade inte bara en försening av den nya modellens lansering utan ledde även till omfattande granskningar inom hela den japanska bilindustrin.

Flera andra biltillverkare befanns senare skyldiga till liknande oegentligheter, vilket skapade stora störningar i både produktion och försäljning.

Nu, när dammet äntligen har lagt sig, gör Daihatsu sig redo för en nystart med den efterlängtdade sjunde generationen av Move, skriver [Auto Week](#).



En liten smidig så kallad Kei-car.

Ny design och smarta lösningar

De första bilderna som Daihatsu har släppt visar en tydlig förändring i designen jämfört med föregångaren. Den nya Move har en mer aggressiv front med smalare LED-strålkastare som integrerats i en bredare grill, flankerad av sportiga luftintag i stötfångaren.

Även profilen har fått en helt ny utformning med mer skulpterade linjer och praktiska skjuddörrar bak. En annan nyhet är den omslutande fönsterytan med svarta stolpar och sidorutor som sträcker sig till bakrutan. Bakpartiet har fått nya bakljus, men behåller det korta överhänget som är typiskt för kei-bilar.

Teknik och prissättning

Nya Daihatsu Move förväntas bygga på företagets DNGA-plattform, som den delar med flera andra modeller från Toyota och Daihatsu. Det kommer att finnas möjlighet att välja mellan en bensinmotor med naturlig andning och en turboladdad variant, troligtvis båda med någon form av mildhybridisering för ökad effektivitet.

Som brukligt i kei-bilsegmentet kommer båda motoralternativen att erbjudas med både två- och fyrhjulsdraft.

Daihatsu har även avslöjat de första prisuppgifterna.

Basmodellen Move L kommer att kosta från cirka 1 300 000 yen (motsvarande drygt 146.000 svenska kronor), medan toppmodellen RS 4WD med turboladdad motor kommer att närma sig 2 000 000 yen (cirka 225 000 svenska kronor).

Dessa priser gör att Move fortsätter att vara konkurrenskraftig i det budgetvänliga kei-bilssegmentet.

En trotjänare med historia

Daihatsu Move lanserades första gången 1995 och har sedan dess sålts i över 3,4 miljoner exemplar över sex generationer. Den senaste modellen introducerades i december 2014 och tillverkades fram till juni 2023.

Nu är alla blickar återigen riktade mot Move när den sjunde generationen snart rullar ut på vägarna. Den nya modellen kommer att komplettera Daihatsus breda utbud av kei-bilar, inklusive den sportiga Copen, den mindre Tanto, crossovern Taft, den retroinspirerade Move Canbus och transportbilen Hijet.

GRADE GUIDANCE

グレードガイダンス

● ノンターボ ■ ターボ



COLOR VARIATIONS

カラーバリエーション

*Vissa färger finns tillgängliga mot en extra kostnad.
*Tillgängliga färger varierar beroende på kvalitetet.



Lite data om de versioner som kommer.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



Trumps miljard-attack: Vill stoppa din bils smarta funktion



Tusentals jobb ryker – Nissan sitter knivigt till

3. Volkswagens batterinyhet ska ge billigare elbilar

Publicerad 2025-05-15 09:47 Text Erik Söderholm

Nästa år börjar Volkswagen rulla ut en uppdaterad elbilsplattform med stöd för så kallade LFP-batterier.



Volkswagens elbilsmodeller bygger i dag på en plattform som heter MEB. Nu bekräftar VW-chefen Thomas Schäfer att ingenjörerna tar fram en utvecklad plattform.

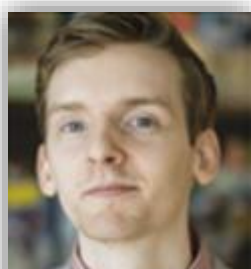
Den ska heta MEB+ och först ut att bygga på den blir småbilen **Volkswagen ID.2** med planerad premiär under 2026.

Under de kommande åren ska även ID.3, ID.4, ID.5 och ID.7 flyttas över från dagens MEB-plattform till MEB+ i samband med att de ansiktslyfts.

En av de viktigaste nyheterna är att elbilarna då får stöd för så kallade LFP-batterier. De är billigare än dagens NCM-batterier.

– Det kommer bli ett stort steg framåt när det gäller kostnaden för oss. Det är väldigt viktigt, och även när det gäller prestandan, säger Thomas Schäfer till **Autocar**.

Vid sidan av MEB+ utvecklar Volkswagen också **plattformen SSP** som blivit försenad.



Erik Söderholm

4. Geely slår rekord – mer än tredubblade vinsten

Av Maths Nilsson 17 maj 2025, 15:38

Volvos systemmärke Geely Auto går rekordbra. Sålda bilar ökar med 48 procent och vinsten mer än tredubblas. Geelys elbil XingYuan är nu Kinas mest sålda bilmodell.



Volvo Cars har det kända och måste spara 18 miljarder. Försäljningen faller, framförallt för elbilar. Till skillnad från Volvo går det desto bättre för systerbolaget Geely Auto i Kina. Kvartalsrapporten visar att Geely ökade bilförsäljningen med 48 procent och vinsten steg med 259 procent.

Bakom ökningen ligger stora försäljningsframgångar hemma i Kina. Nya elbilar och laddhybrider har haft stora framgångar. En stor del av hemligheten är att elbilen Geely XingYuan blivit Kinas mest sålda elbil under våren. Elbilen kostar från drygt 90 000 kronor. Även bensin-SUV:en Geely Xingyue L som delar motor med Volvo XC60 säljer bra. Exporten går dock sämre, och Geely backar kraftigt i Ryssland. Men nu siktar de på nya länder och etablerar sig bland annat i Polen. Men hemma i Kina knappar Geely nu in på BYD i toppen.

Zeekrs vd Andy An blir vd för hela Geely Auto, samtidigt som biltillverkaren rekordökar och har Kinas mest sålda bilmodell. Men i Sverige är det bistra tider och varsel hos Zeekr i Göteborg.

Någon vecka innan rapporten kom beskedet att Geely Auto vill köpa upp hela Zeekr från börsen och ta bolaget privat. Det betyder att både Zeekr och Lynk & Co integreras helt i Geely Auto. Aktieägarna i Zeekr erbjuds kontanter eller aktier i Geely Auto som kompensation.

För de anställda i Göteborg tycks det vara dåliga nyheter. **Zeekr i Göteborg skar i veckan ner personalstyrkan med 40 procent** och varslade 280 av de anställda i Göteborg. Det är av allt att döma ett led i Geelys ansträngningar att samordna utvecklingen mellan olika Geely-märken. Det kommer sannolikt även att beröra Volvo Cars som måste spara 5 miljarder av 18 miljarder kronor på effektiviseringar.

LÄS MER:



Ny jätteökning för Volvos systemmärke i Ryssland...



Geelys okända jätteökning – knappar in på BYD



Så många bilar sålde Geelys 11 märken 2023



Geely vill låna 23 miljarder på sina Volvo-aktier



Geely minskar innehav i AB Volvo med sju miljarder kr



Stort fall för Volvo Cars på börsen



Maths Nilsson

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

5. Stora nedskärningar hos Zeekr i Göteborg

Publicerad 2025-05-16 10:01

(uppdaterad 2025-05-16 10:12)

Text Anders Nilsson

Biltillverkaren Zeekr varslar närmare 40 procent av personalen i Göteborg



Ekot rapporterar att biltillverkaren Zeekr Technology Europe ska genomföra stora personalnedskärningar. Zeekr är som bekant en del av Geelys fordonskoncern, samma som Volvo.

280 personer varslas – närmare 40 procent av personalstyrkan. I dagsläget arbetar drygt 720 personer på företaget. Dessutom ska en översyn av konsultavtalen genomföras.

”Åtgärderna är en del av våra pågående ansträngningar för att minska driftskostnaderna och förbättra effektiviteten” skriver Zeekr i en kommentar till Ekot.

För bara några veckor sedan meddelade Volvo Cars att företaget gör **personalnedskärningar i Göteborg**, och i januari genomförde **Volvoägda batteriföretaget Novo Energy** personalneddragningar.

Mer från Vi Bilägare:



Syskonmärket smiter före Volvo med eldriven kombi



Zeekr utvecklar "superladdning" med 1 200 kW



Zeekr överger elbilsstrategin – visar ny bensinbil



6. Volvo startar tillverkningen av extra stora elbussar med dubbla leder

Posted by Kristofer Rask

maj 15, 2025

Volvo Bussar berättar nu att man påbörjat produktionen av en helt ny typ elbuss. Det är den dubbelledade elbussen BZRT som nu gått i produktion. De nya bussarna tillverkas i Brasilien och ska levereras globalt världen över till städer med BRT-system.



Den nya elbussen är 28 meter lång och har plats för upp till 250 passagerare vilket innebär bland den högsta passagerarkapaciteten på marknaden bland bussar. Dessutom innebär eltekniken en låg ljudnivå för en tystare och renare stadsmiljö.

Volvo BZRT har två eldrivna 200-kW motorer som totalt ger en effekt på 400 kW (540 hk). Drivlinan har en tvåväxlad automatiserad växellåda som maximerar energieffektiviteten och därmed räckvidden. Chassit har plats för upp till åtta batteripaketet som ger en total energikapacitet på 720 kWh.

– Vi har kombinerat egenskaperna hos våra konventionella och världskända ledade och dubbelledade bussar med fördelarna med den mest avancerade tekniken från Volvo Group för att säkerställa kvalitet och tillförlitlighet, säger Alexandre Selski, President Electromobility, Volvo Bussar Latinamerika.



Batterierna ligger placerade lågt under golvet vilket ger ett helt plant utrymme inne i bussarna. Beroende på laddningslösning tar det mellan 2 och 4 timmar att ladda batterierna fullt.

– Produktionsstarten i Brasilien markerar ett betydelsefullt steg i vårt arbete med att leverera hållbara persontransportlösningar. Elbussar med hög kapacitet är en central del av vårt erbjudande inom hållbar mobilitet, berättar André Marques, President, Volvo Bussar Latinamerika.

Bussarna är dessutom utrustade med flera säkerhetssystem i linje med Volvo Bussars nollvision för olyckor. Med hjälp av kameror upptäcker bussen farliga situationer som föraren kanske inte kan förutse. De har också så front- och sidesensorer i döda vinklar för att skydda fotgängare, cyklister och andra trafikanter.

Volvo lyfter också fram sitt styrsystem Volvo Dynamic Steering (VDS) som förbättrar fordonets stabilitet och precision samtidigt som det minskar den fysiska belastningen på förarens axlar och armar.



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

7. Tjeckisk tvåhjulning får elektrisk stöt – 126 år senare

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 17 maj 2025 Publicerad 17 maj 2025

Skoda dammar av en 1800-talsikon och ger den en modern, elektrisk twist. Resultatet? En retrofuturistisk café racer som väcker habegär.



*Den franske designern Romain Buaille,
kombinerar det bästa av dåtid och nutid i en spännande tvåhjulning.*

Skodas designers har grävt djupt i företagets historia och dammat av en riktig ikon. En futuristisk och elektrisk version av den legendariska Slavia B-motorcykeln från 1899, skriver [Core 77](#).

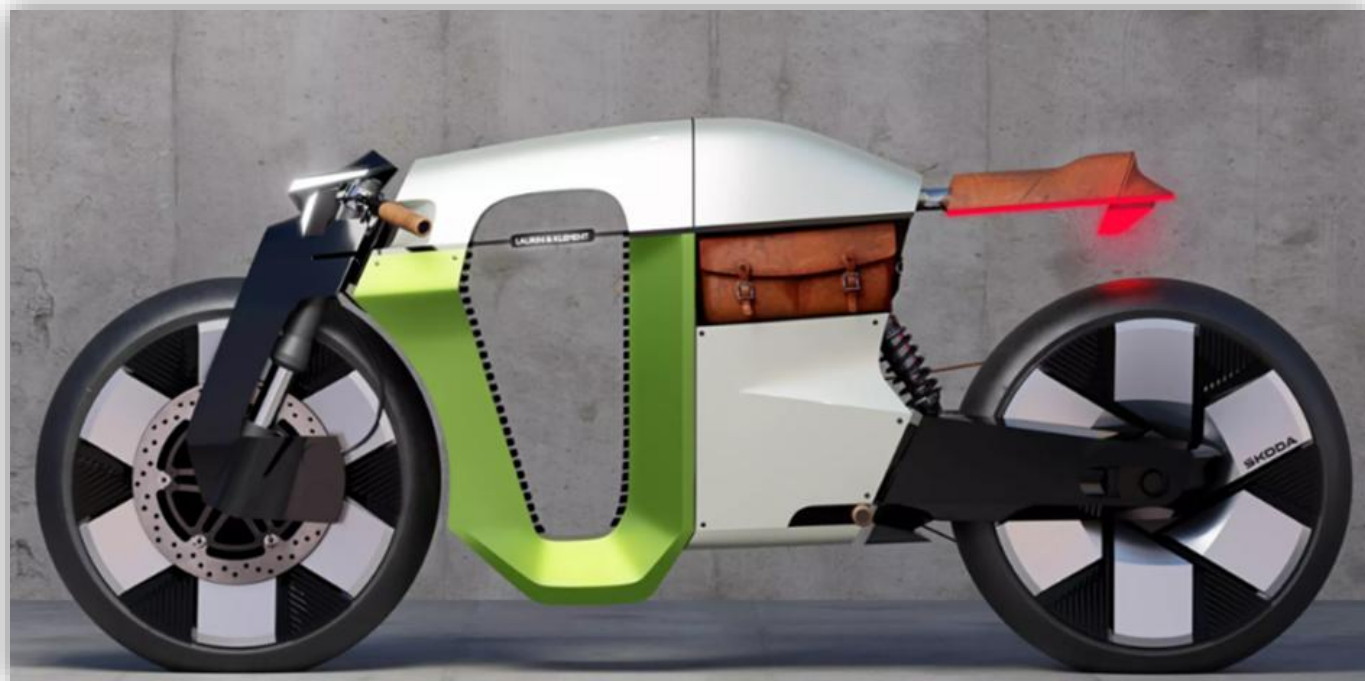
Denna nyskapande café racerprototyp, skapad av den franske designern **Romain Buaille**, kombinerar det bästa av dåtid och nutid i en spännande tvåhjulning. Frågan är nu om Skoda, som numera fokuserar på bilar, kan tänka sig en sensationell återkomst till motor-cykelvärlden.

En hyllning till Skodas rötter

Skodas historia började faktiskt inte med bilar, utan med cyklar och sedan motorcyklar i slutet av 1800-talet. År 1899 såg modellen Slavia B dagens ljus, och det är just denna historiska maskin som stått som inspiration för Buailles nyskapande koncept.

“Jag ville göra något unikt och gå tillbaka till märkets rötter”, förklarar Buaille, som till vardags arbetar med bildesign, till [Designboom](#).

Att skapa en motorcykel blev en välkommen och inspirerande omväxling.



Skoda motorcykel från 1899 i ny tappning.

Elektrisk kraft möter klassisk design

Vid första anblicken kan det vara svårt att se likheterna mellan originalet och den moderna tolkningen. Bucaille har gett sin Slavia B en sportig café racer-look med lågt styre och en sadel som tycks sväva ovanför bakhjulet. Den största skillnaden är dock under "huv" – där originalets encylindriga motor på blygsamma 1,7 hästkrafter och en topphastighet på 40 km/h fanns, sitter nu en betydligt kraftfullare elmotor.

Trots den radikala uppdateringen har Bucaille behållit det delade ramverket, vars främre del bildar ett V – en subtil hyllning till "háček", det diakritiska tecknet över bokstaven Š i Skodas namn. Denna V-form återfinns även i märkets grilldesign och i RS-modellernas logotyp. En vintage-inspirerad läderväska för verktyg har också integrerats i ramen, en detalj som var outhärlig under motorcyklarnas pionjärdagar.

En framtida klassiker?

Designen beskrivs som en "futuristisk café racer i Modern Solid-stil", en stil som kännetecknas av rena linjer och skarpa kanter – tydliga drag som även präglar Skodas nuvarande bilar.

Det finns i dagsläget inga konkreta planer på att sätta den elektriska Slavia B i produktion.

Skoda kommer sannolikt att noga följa publikens reaktioner på detta spännande koncept innan några beslut fattas. Men drömmen om en elektrisk Skoda-motorcykel lever vidare.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

8. Säljer Sveriges dyraste mc – här är priset

Av Andreas Jemn 17 maj 2025, 08:28

Sveriges dyraste motorcykel finns på Blocket. En svensk handlare får möjligheten att sälja Ducatis signerade specialmodell för 950 000 kronor. – Den tillverkas bara i 163 exemplar och finns fortfarande att beställa, säger Daniel Forslycke på Desmo Motor i Stockholm.



Ducatis Panigale V4 Tricolore är en av världens snabbaste hojar. Den italienska motorcykeln har en V4 med 215 hästkrafter. Den är utvecklad för Moto GP men har också en landsvägskusin som alla med pengar kan få köra.

– Det är egentligen en motorcykel att tävla med. Det är inte någon 20-åring som kommer in och köper en sådan här hoj, utan faktiskt oftare medelålders män.

Desmo Motor är Sveriges främsta återförsäljare av Ducati. Därför har de fått möjligheten att sälja två av världens mest exklusiva motorcyklar som bara tillverkas i en mycket begränsad upplaga. Den mest exklusiva kostar 950 000 kronor – men det finns också en version för 600.000 kronor.

– Den här byggs i 1000 stycken exemplar och kostar 600 000 kronor. Jag står och tittar på den just nu faktiskt. Det är en väldigt speciell hoj som är otrolig att köra med unika detaljer.

Dessutom säljer Desmo Motor en ännu mer exklusiv Ducati. Panigale V4 Tricolore Italia byggs bara i 163 stycken exemplar och **kostar 950 000 kronor**. Det är Sveriges just nu dyraste motorcykel till salu.

– Den har signerats av Franscesco Bagnaia som vann Moto GP för Ducati förra året och den har några ytterligare detaljer som är speciella.



Det här är den ultimata motorcykeln för dig som drömmer om att susa fram på tävlingsbanan. Däremot ska man inte ge sig på den som nybörjare. Här krävs det mångårig erfarenhet för att kunna hantera de nästan otämjbara krafterna.

– Jag bad min chef om vi kunde ta hem en sådan. Men han sa nej. Däremot kan man beställa ett exemplar genom oss. Det finns fortfarande kvar.

Det kommer ofta in spekulanter för att titta på Ducatis Panigale V4 Tricolore. Men de flesta kan bara drömma om att köpa den.

– Alla är intresserade och vill ha en sådan här. Men sedan är det inte alla som kan köpa den. Inte förrän pengarna sitter på kontot vet man om den är såld, avslutar Daniel Forslycke.

Han har själv fått möjligheten att provköra en sådan här monsterhoj. Det var ett ögonblick som etsade sig fast i minnet för evigt.

– Man sitter väldigt bra och bromsarna är helt otroliga. Detsamma gäller elektroniken, jag skulle vilja säga att allt på den här motorcykeln är perfekt.

Man skulle kunna tro att den här motorcykeln i Sverige är som att cykla uppför Kili-manjaro. Men det finns faktiskt ett exemplar här.

– Nej, jag tror faktiskt att det har sålts en sådan här i Sverige tidigare, avslutar Daniel Forslycke.



Andreas Jemn

LÄS MER:



Ducatis nya monster: En Lamborghinijo



Första testerna av Ducatis monster: "200 hk under sig"



Tesla rear ut Sveriges snabbaste bil – jätterabatt



Ducatis nya rovdjur: 228 hk och 187 kg



Så klarar elbilen racet mot Ducatis super-MC



Galna köpet: Fem Ferrari Testarossa med skothål

Klassiker

9. Vi provkör Ur-Quattron: "Vilken körbil!"

Publicerad 27 oktober 2022 (uppdaterad 20 september 2024) Text Björn Meyer

Fyrhjulsdriften i sig var ingen nyhet. Men i kombination med tuff kaross och het turbomotor blev Quattro ett begrepp som vände motorvärlden upp och ned. Vilken körbil!



Om Jörgen Bergström i högerstolen är nervös så håller han masken väl. Det är hans Ur-Quattro och det är jag som sitter vid ratten så jag är tacksam för hans avslappnade sätt. Vi åker på en slingrande asfaltsträcka inte långt från Fagersta, gles på trafik men vädret har slagit om och regnet har börjat fukta vägbanan. Egentligen bästa Quattro-väder: Fyrhjulsdriften ger ett överlägset väggrepp och med det vände Audi upp och ned på rallyvärlden i början av åttiotalet. Å andra sidan har Jörgen precis berättat hur svårt det är att hitta delar till de här bilarna och det är min första repa i bilen; i en Ur-Quattro över huvud taget.

Men jag vill ju känna på hästkrafterna, veta hur den går – höra det där skorrande, råmande femcylindriga avgasljudet. Lite till, bara lite till...

– Det var ju det jag fastnade för, ljudet och utseendet; de vassa, raka linjerna och att den skickade ut eldsflammor ur avgasröret i rallyskogen, säger Jörgen.

Liksom jag hade han några år kvar till körkortet när Audi Quattro blev ett begrepp. De korta klippen från Sportspegeln laddades för evigt ned i minnesbanken; uppställ på grus och snö. Och avgaspulserna från femman...

– Det gjorde ju sitt till att det var en svensk som körde, Stig Blomqvist.

Jag har klivit över Stigs namnteckning när jag satte mig i sportstolen; den finns i stor, slängig version på tröskeln. Några Blomqvist-ambitioner har jag verkligen inte men jag gillar att köra bil och här är det ett hundra procent bilkörning. Redan innan motorn är igång talar allt för det; från stol, till greppet om ratten och att växelspaken möter handen så precist.



Jörgens bil har Momoratt från tiden. Greppet faller perfekt på både den och den stubbiga växelspaken. Vredet i mittkonsolen styr diffspärrarna. Digitalmätare plussade på coolhetsfaktorn.

På mätarna framför mig flashar det i grönt, det digitala åttiotalet håller stormöte. Jag föredrar egentligen analoga mätare men Quattrons instrumentering är en del av tiden och det som skapade hypen kring bilen som var fräckare än de andra. "Patricia", rösten till den tysktalande färdatorn kniper dock igen; allt är som det ska.

Ner till trean för att få lite varv, gas och Audin bjuder till. Hela bilen har den mekaniska känsla jag tycker så mycket om. Instyrningen är precis, fjädringen ger förtroende utan att vara modernt sportchassistum och motorn är en urkraft – om man träffar varven vill säga. Den går att köra som vilken vardagsbil som helst, inget gnäll och kink, men ska man väcka Audin krävs det varven som får turbon från Kühnle, Kopp & Kausch att komprimera insugsluften till bensinblandningen. Den som missar får snällt vänta eller skynda på föreställningen genom att växla ned.

– Det är ju en stor del av körningen, att få det rätt, med varv, med rätt växel och med turbotryck – att få det att stämma, säger Jörgen Bergström.

Mina försök går väl sådär. Det är förbaskat roligt men det skulle behövas fler mil för att bli riktigt bekant, och våga mer, på rätt ställen. Jörgen däremot har lång vana. Den röda åttiofemman vi åker i nu är hans tredje. Den finaste han haft; en bil han inte säljer. De två tidigare bilarna, en silverfärgad åttiotrea och en vit åttiofyra, var inte alls i lika gott skick men bra skolbänkar.

– Det var i slutet av nittioalet och början av tjugohundratalet som jag hade dem, priserna var helt annorlunda då. För 40-45 tusen fick man en bil men skicket var ju därefter. Men jag lärde mig köra fyrhjulsdrevet. Quattron är lite trög i ingången till en kurva så man måste bryta till den för att få pendelrörelsen man vill åt.



Fem cylindrar och turbo gav 170 hk i Audi 200.

Med laddluftkylare fick man ut ytterligare 30 hk. Trimningspotentialen är stor...

Ålder och erfarenhet gör sitt till för körstilen, som är lugnare nu, men kanske också vetenskapen om att priserna har tiofaldigats sedan Jörgen köpte sin första Quattro. Bilen han har nu missade han en gång; den fanns i Märsta och Jörgen bodde då i Köpenhamn. Men den kom tillbaka, på samma firma, och då, i september 2004 efter några veckors prutande kunde han köpa den.

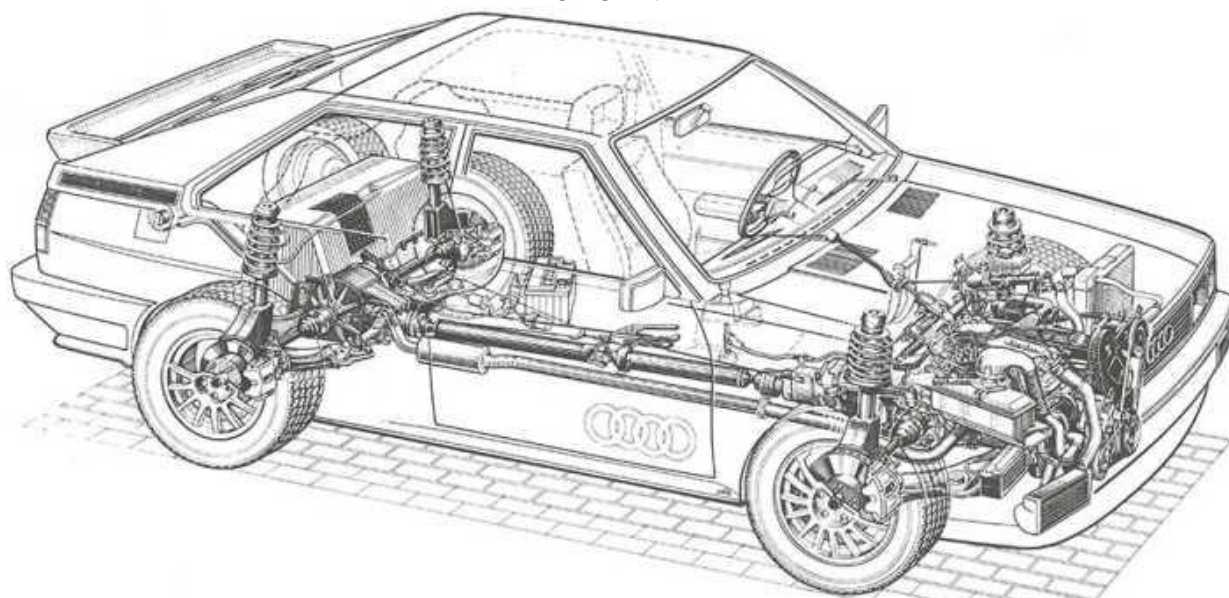
– Den hade alla rätt: den Tornadoröda kulören, den uppdaterade fronten och vredet till diffarna, precis som jag ville ha. Jag tyckte att den var dyr då och kunde inte i min vildaste fantasi föreställa mig prisutvecklingen. De nyare 20-ventilersbilarna är ännu dyrare, det gjordes färre, säger Jörgen.

Men det gäller att köpa rätt exemplar.

– Ja, det är vissa delar som är helt omöjliga att få tag på, annat än begagnade. Det är så himla tråkigt från Audis sida att de inte gjort något för de här bilarna, som till exempel BMW och Porsche har gjort. Det verkar inte som att de förstår bilens betydelse för märket, säger Jörgen.

Kanske är Ur-Quattron, trots allt den gjort för Audi, lite av en blind fläck; nu som då – för den kom från sidan, som en överraskning, in i ett ganska konservativt företag. Mycket mer en skapelse av pigga och intresserade ingenjörer än som resultat av långsiktiga strategier.

Efter andra världskriget försökte det samlade Europa få till ett lätt, fyrhjulsdrivet fordon likt britternas Land-Rover eller amerikanernas förlängning av krigsjeepen: Ford M151 Mutt. Att enas var svårt, VW Typ 181 hastades ihop men en önskan om ett mer kompetent fordon låg kvar. Inom VW-koncernen fanns erfarenhet, i Ingolstadt och i form av DKW Munga.



Med röntgenblicken påslagen får vi till exempel se hur smidigt driften till bakhjulen lösts; utan fördelningslåda och med bara en kardanaxel. Notera även bakvagnen som i stort är en framvagnsupphängning.

Med Auto-Unions gamla terrängbil som bas drogs ett moderniseringsprojekt igång. Nytt fyrhjuldrivningssystem var nödvändigt och i projekt Iltis fanns en ung entusiastisk ingenjör, Roland Gumpert. Efter lite snabbspolning finner vi honom som chef i Audis rallystall på åttio-tioalet, med mängder av segrar under bältet, men i mitten av sjuttioalet hade han fingrarna djupt nere i Iltis drivsystem. Och dessutom talade han sig varm för fyrhjuldriftens alla fördelar för Jörg Bensinger som ledde Audis drivsystemutveckling.

När Bensinger upptäckte hur en konstig figur som Iltis med enkelhet spöade långt mer förnäma Audi i dåligt väglag trillade polletten ner. Utvecklingschefen Ferdinand Piëch, en man med stormsteg på väg uppåt, nappade och drev igenom projektet. Tillsammans med projektledaren Walter Treser, som kläckte namnet Quattro, tog de tre steg för steg till det som skulle bli en världssuccé.

Projekt 262 fick grönt ljus våren 1977 och bilen som nästan var klar då var andra generations Audi 80. Här hade Quattrogänget sin testbädd. Audi höll fast vid sina principer så motorerna monterades fortfarande på längden. I teamet var man på det klara med att bilen skulle ha permanent fyrhjuldrift och att man på något sätt skulle klara att driva bakaxeln utan någon klumpig fördelningslåda. Ingenjören Franz Tengler knäckte nöten med en ihålig axel som kunde skicka kraft bakåt, via mittdifferentialen, och även framåt. Drivningen bakåt sköts med en kardanaxel och allt ligger i linje med utgående axel.

Förenklat tog man framvagnen, med MacPherson-fjäderbenen, vände den 180 grader och monterade bak. Med tillägget av en differentialväxel hade man bakhjuldrivningen klar. Även motorkraften hämtades på hyllan, för att spara energi och pengar. 2,1-litersmotorn med turbo ur C2-generationens 200-modell passade i byggsatsen men fick 30 hk extra tack vare laddluftkylaren, till fulla 200 hk.

Inte för att 80-karossen såg illa ut, Giorgetto Giugiaro hade gjort ett bra jobb, men så tuff var den inte. Som coupé och framför allt med de kantigt utlagda skärmarna ovanför Fuchsfälgarna de första bilarna hade fann man formen. Brittiske designern Martin Smith stod för stilen. Audis dåvarande designchef Hartmut Warkuss har sagt att de ville att bilen skulle se ut som limmad mot marken och att den snarare skulle se kapabel än elegant ut. De lyckades.



*Jörgen Bergström kör Quattro och har egen podd.
Leta upp "Bercas motorpod" och lyssna på Audisnack och annat!*

Debuten i Genève i mars 1980 var en världsomskakande succé och än idag, mer än fyrtio år senare, ser en Ur-Quattro ut att vara huggen ur sten och ha riktigt klistrig kontakt med vägen.

– Jag får så fin uppskattning när jag kommer med den nu; när jag köpte den var det inte så många som visste vad det var, säger Jörgen. Nu är det tummen upp, folk vill prata och tar fram kameran. Men det roligaste är förstås körningen, bilen är så otroligt kommunikativ. Och den har en nerv, gör man rätt så får man belöning men gör man fel så kan den bita till!

Audi Quattro 1985

Nypris: 236 000 kronor.

Motor: Rak femcylindrig, en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Insprutning. Turbo, laddluftkylare. Vattenkylning. Volym -2 144 cm³. Max effekt 200 hk vid 5 500 r/min. Max vridmoment 285 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, permanent fyrhjulsdraft. Differentialspärar mitt och bak. Femväxlad manuell låda.

Mått: Axelavstånd 254 cm. Spårvidd fram/bak 142/146 cm. Längd/bredd/höjd 440/172/134 cm. Tjänstevikt 1480 kg. Tank 90 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädrar fram och bak, Mac Pherson, teleskopstötdämpare fram/bak. Krängningshämmare fram/bak.

Styrning: Kuggstång, servo. Vändcirkel 11,3 m. Rattvarv 3,3.

Hjul: Aluminiumfälgar, bredd 8 tum. Däck 215/50R15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor, fram ventilerade. Servo.

Fartresurser: Toppfart 220 km/h. Acceleration 0-100 km/h 7,1 s.

Förbrukning: 1,24 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns bilfakta, Revue Automobile 1985.

* Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

10. Köpguide: Reliant Scimitar GTE och GTC (1968–1986)

av Alisdair Suttie 8 december 2022 8 minuters läsning

AktieLämna kommentar



Historien om Reliant Scimitar GTE skulle kunna passera som en Netflix-filmpitch. Något radikalt behövdes på kort tid och det utformades av ett litet team av boffins innan det gick vidare för att förändra billandskapet. Åh, och det fanns en hel del kändisägare också, för säkerhets skull.

Verkligheten var att Ray Wiggin, VD för Reliant, 1967 insåg att detta lilla brittiska bilföretag behövde något som hjälpte det att sticka ut på marknaden och överleva ekonomiskt. Inspirerad av utseendet på Lamborghini Espada gav Wiggin Tom Karen från Ogle Design i uppdrag att styla en ny fyrsitsig GT-bil. Inom några veckor kom Ogle tillbaka med ett förslag och i början av 1968 hade de byggt en prototyp att utvärdera.

Klockan tickade och Reliants chefsingenjör John Crosthwaite ombads att konstruera ett lämpligt chassi. I stället för att bara anpassa ramen på den befintliga Scimitar SE4 coupén tog Crosthwaite fram en design som gav gott om benutrymme i baksätet och placerade passagerarna i baksätet tillräckligt lågt för att ge hyfsat huvudutrymme. Fjädringen var konventionell för sportbilar med låg volym genom att använda dubbla länkarmar fram och en Ford live bakaxel med coilover-fjädrar och stötdämpare. Kraften kom från Fords pålitliga, vridmomentstarka 3,0-liters V6-motor som var kopplad till antingen en fyrväxlad manuell eller treväxlad automatisk växellåda.



Över detta placerades Karens i stort sett oförändrade kaross som banade väg för tvådörrens sportkombin fyra år före Volvo. Den var gjord av glasfiber, som fortfarande var ett relativt nytt material 1968, men det var långt ifrån den mest ovanliga aspekten av denna kropp. Det som verkligen fångade ögat var herrgårdsvagnens form, som gav Scimitar sitt GTE-namn, som står för Grand Touring Estate. Längst bak fanns en glaslucka i ett stycke, medan den uppåtsvepta fönsterlinjen var fräsch för sin tid. Invändigt var GTE inte mindre avantgardistisk tack vare sina dubbla baksäten som fälldes ner individuellt för att lämna ett långt lastflak. Till och med mittarmstödet bak var listigt i vägen om det också tippades ner för att inte störa lastutrymmet.

Scimitar SE5 fick ett något reserverat mottagande när den började säljas i oktober 1968, men så fort pressen fick tag på den blev åsikterna bättre. Vägtester visade att Scimitar var mycket bra att köra, bekväm, snabb, raffinerad och praktisk. Reliants radikala tillvägagångssätt när de skapade Grand Touring Estate hade lönat sig.

Men Reliant vilade inte på lagrarna och introducerade den förbättrade SE5a-modellen 1971 med en mild omstyling invändigt och utvändigt, elektriska fönsterhissar, luftventiler i fotutrymmena och möjligheten att välja Dunlop-lättmetallfälgar. Det gjordes en uppgradering av motorn från den ursprungliga 3.0 V6:an på 138 hk till en 145 hk i linje med Fords egna uppdateringar för denna motor. Det innebar förbättrad prestanda för Scimitar, som nu körde 0-60 mph på 8,5 sekunder och nådde en topphastighet på 121 mph samtidigt som den gav bättre bränsleekonomi jämfört med den tidigare versionen.

1976 ersatte SE6-modellen av Scimitar GTE SE5a och kom med en mer fyrkantig styling som var tre tum bredare och fyra tum längre för att ge välbehövligt interiörutrymme. Kort därefter ersatte SE6a denna bil i slutet av 1976 och kom med förbättrade Lockheed-bromsar i stället för de tidigare Girling-artiklarna. Det fanns också förbättringar av fjädringen för bättre körning och hanteringsbalans.



Inför 1980 uppgaderade Scimitar igen för att erbjuda SE6b som använde en 2,8-liters V6 eftersom Ford hade slutat tillverka 3,0-litersmotorn, följt av en 2,9-liters med bränslein-sprutning. Senare SE6b-modeller hade också lyxen att ha ett galvaniserat chassi, som delades med GTC-modellen med öppet tak som också lanserades 1980. Den erbjöd också fyra säten med en rullbåge i liknande stil som den då nedlagda Triumph Stag.

Reliant upphörde med tillverkningen av Scimitar 1986, men bilen fortsatte på ett lågmält sätt under Middlebridges ägande. Från 1987 till 1990 byggdes endast 78 GTE-bilar innan företaget gick i konkurs på grund av skulder som uppstått under en rättsprocess rörande en Bentley-racerbil. Du förstår, vi sa ju att det här var stoff för filmmanus...

Hur är en Scimitar att köra?

Det finns få bilar från samma period som du dagligen kan köra så enkelt som Reliant Scimitar GTE, och inte bara för att dess glasfiberkaross inte rostar vid första anblicken av regn eller salt på vägarna. Fords V6-motorer och deras tillhörande växellådor är tuffa, hållbara och ger GTE mer än tillräckligt med prestanda för att hålla jämna steg med modern trafik.

Accelerationen varierar från 0-60 mph på 8,5 sekunder för SE5a manuell till mer avslappnade 12 sekunder eller så med autoboxen. Hur som helst är växelkraften idealisk för omkörningar och för att få Scimitar att kännas så sportig som en GT-bil någonsin behöver göra. V6:an låter också bra när den varvas lite hårdare, samtidigt som den också mer än gärna kryssar på motorvägen hela dagen. Endast bränsleekonomi på cirka 20mpg kommer att begränsa detta, även om GTE hade en 78-liters bränsletank så stoppen är rimligt utspridda, med en touringräckvidd på cirka 340 miles.



I högre hastigheter är GTE lätt lika raffinerad som en Ford Capri med samma V6-motor. En del vindbrus hörs runt fönstren och vindrutan, men det hjälper till med detta genom att förnya fönster- och dörrtätningarna. Vägbuller är inget problem och V6-motorn ger ett behagligt brummande eller mörrende beroende på hur mycket du lutar dig mot gaspedalen.

Det finns också gott om utrymme för föraren och framsätesspassagerarna, medan de i baksätet har mer utrymme än vad du hittar i nästan någon annan coupé eller GT-bil av liknande storlek från perioden. Den är definitivt mer tillmötesgående än en Volvo P1800ES eller Lancia Beta HPE. Det finns också ett generöst lastutrymme som nås genom den bakre glasluckan.

Om du kör in på mer uppochnedvända vägar är GTE i sitt rätta element. Fjädringen känns säker och stabil, men inte lika smidig som en [Lotus Elite eller Eclat](#). I långsammare kurvor innebär vikten av en Ford V6 i järn och att ha reservhjulet gömt ovanför kylaren att Scimitar kommer att understyra. I snabbare tempo kan den skarpa bakaxeln tvingas till överstyrning, men GTE är en bil med godartad hantering. Men om du tillbringar en hel del tid i staden kan du leta efter en med servostyrning som tillval eller överväga en uppgradering av den moderna elassistansen eftersom det ger dina armar en bra övergång i parkerings-hastigheter genom att vrida på ratten.

Vad Scimitar GTE gör riktigt bra är att balansera alla sina egenskaper. Det finns bra grepp, fin hantering, starka bromsar och massor av knuff från motorn. Den kommer också med hyfsad ventilation och förfining, samtidigt som den är väldigt trevlig att köra. Allt detta är ett starkt argument för att använda en Reliant Scimitar GTE så ofta som möjligt.



Hur mycket kostar en Scimitar?

Priserna för Reliant Scimitar GTE har stigit den senaste tiden. Det är fortfarande möjligt att hitta bilar **för £3500 i körklart skick** och med en MoT till sitt namn, men de kommer att behöva mycket arbete för att få upp dem till en bra standard och kan mycket väl dölja röta i chassit. En mycket bättre utgångspunkt för en GTE ligger runt 7000 pund, vilket ger dig ett val mellan den tidigare SE5-formen och den senare, fyrkantigare SE6. Det är inte stor skillnad i värden mellan versioner med manuell eller automatisk växellåda eftersom båda har sina fläktar.

De senare Middlebridge-byggda bilarna är mycket tunnare på marknaden eftersom så få byggdes i jämförelse med de Reliant-tillverkade modellerna. Middlebridge har också utrustat sina bilar till en mycket högre nivå än Reliant, vilket gör dem till uppskattade bilar som kostar upp till 25 000 pund för det allra bästa. Även en bra bil som behöver lite kosmetiska jobb kommer att kosta cirka 14 000 pund.

Ett annat tillval är cabrioleten GTC, som kommer med den senare 2,8-liters V6-motorn och ett galvaniserat chassi som standard. Räkna med utgifter **från cirka £8000** för en bil i ett användbart skick, medan en GTC som är spick and span sannolikt kommer att kosta 13.000 pund.

Vad går fel och vad ska du leta efter?

Scimitar GTE:s kaross må vara gjord av glasfiber och vara immun mot rost, men den kräver fortfarande noggrann uppmärksamhet innan du köper. **Att rätta till skadad glasfiber** Kan snabbt bli dyrare än att sortera ruttet stål, och du måste också vara uppmärksam på krockskador och dåliga tidigare reparationer.

Det första avslöjandet kommer sannolikt att vara färg med blåsor eller bubblor från en dåligt applicerad omlackering, medan "stjärnsprickor" i gelcoaten, särskilt vid stressade områden runt gångjärn, är ett tecken på problem som lurar under. Se också till att bilen har alla sina yttre kromdetaljer eftersom det är svårt att hitta ersättare nu, och kontrollera att lättmetallfälgarna – om de är monterade – är i gott skick eftersom de kan korrodera och försvagas.



Om ovasidan ser bra ut är det dags att komma under Scimitar. Chassit är inte komplicerat att restaurera, men att ta bort karossen tar tid om jobbet ska kunna göras på rätt sätt. Rost kommer sannolikt att vara mest uppenbar i chassits stödben, under kylaren och runt de främre och bakre fjädringsfästena. Acceptera inte bara skicket på undersidan av chassit – sträck dig uppåt och längs ovasidan eftersom det är här vattnet sitter och metallen gnager osedd.

Från 1980 hade GTE och GTC ett galvaniserat chassi, men det är ingen garanti för att det är rötffritt nu. Många har fått sitt chassi renoverat eller utbytt, så kontrollera att arbetet har utförts på rätt sätt. Om allt detta stämmer är det sista stället att leta efter röta dörrgångjärnen, som kan rosta och spricka den omgivande glasfiberkroppen.

Fjädringen, bromsarna och axeln är en blandning av Triumph TR6- och Ford-delar, så de är lätta att serva och sortera. Det är samma sak med V6-motorerna och växellådorna, som alla var standard i Blue Oval. Med den tidigare 3.0 V6 kommer de mest troliga problemen att vara överhettning, vanligtvis sorterad med en kylvätskespolning och ny kylare. Se också till att kamkamdrevet är slitet och att oljepumpens drivaxel försämrats. De senare 2,8- och 2,9-liters V6-motorerna är mycket tillförlitliga, även om 2,9-motorn kan vara benägen att överhettas. Med alla GTE:er, håll utkik efter motorer med förmodade prestandauppgrederingar och be om att få se bevis på eventuellt arbete.

En gnällande bakaxel är vanlig på GTE och inget att oroa sig för om den inte är särskilt högljudd och påträngande. Den fyrväxlade manuella växellådan är i stort sett problemfri, medan de automatiska växellådorna Borg Warner eller Ford C3 inte heller ger någon anledning till oro. Rutinmässiga byten av växellådsolja, tillsammans med byte av bakaxelolja, bör hålla Scimitar rullande på glatt.



Inuti en GTE kan instrumentbrädan och panelerna i plast på SE5-modellerna spricka med åldern, men det går att hitta ersättare gjorda av glasfiber. Tygklädsel kan vara knepig att matcha och byta ut, men läderinredning ska vara enkel att återställa. Ta en ordentlig titt på instrumentbrädan och se till att de alla fungerar. Allt som inte svarar som det ska beror förmodligen på en dålig elektrisk jord, vilket är ett vanligt fel på många bilar med glasfiberkaross. Om många av elsystemen inte spelar boll är en ny ledningsvävstol en klok investering och inte svår att passa som ett gör-det-självt-jobb.

Vilken är rätt Scimitar för dig?

Det finns tre distinkta faser i livslängden för Reliant Scimitar GTE, plus GTC cabriolet som ett fristående val. Vissa kommer bara att vara intresserade av det renare utseendet på SE5-modellerna, som alla kommer med en 3,0-liters V6-motor. SE6-bilarna från 1975 är längre och bredare och erbjuder märkbart mer utrymme i kabinen, så de är ett bättre alternativ för dem som vill transportera passagerare i baksätet. Sedan finns det de Middlebridgebyggda bilarna som är sällsynta men överdådigt färdiga till en mycket hög standard.

Räkna inte bort GTC med öppet tak när du väljer en Scimitar eftersom de är bra att köra och en av de få prisvärda fyrsitsiga cabrioleterna du kan hitta. Att hitta en i första hand kan dock vara knepigt, eftersom endast 443 tillverkades.

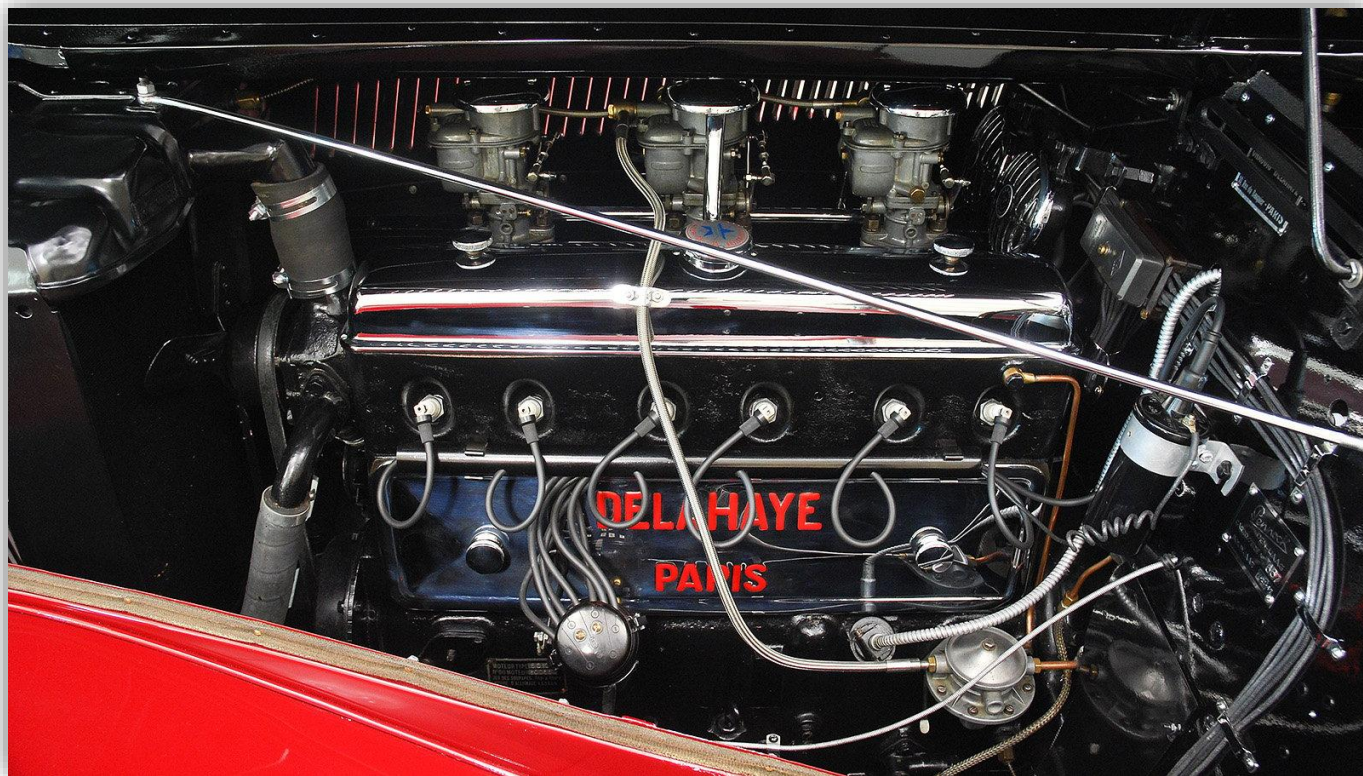
Det andra stora beslutet är om du vill ha en manuell eller automatisk växellåda i din Scimitar GTE. Den manuella växellådan är utan tvekan det mer sportiga alternativet, och en bil med överväxel monterad erbjuder en blandning av bra cruising och körglädje på bakvägen, så det här skulle vara vårt val. Om du väljer en manuell växellåda i en GTE har du en snygg klassiker som kan vara praktisk ena minuten och sportig nästa.

11. Delahaye 135M av Pennock 1947

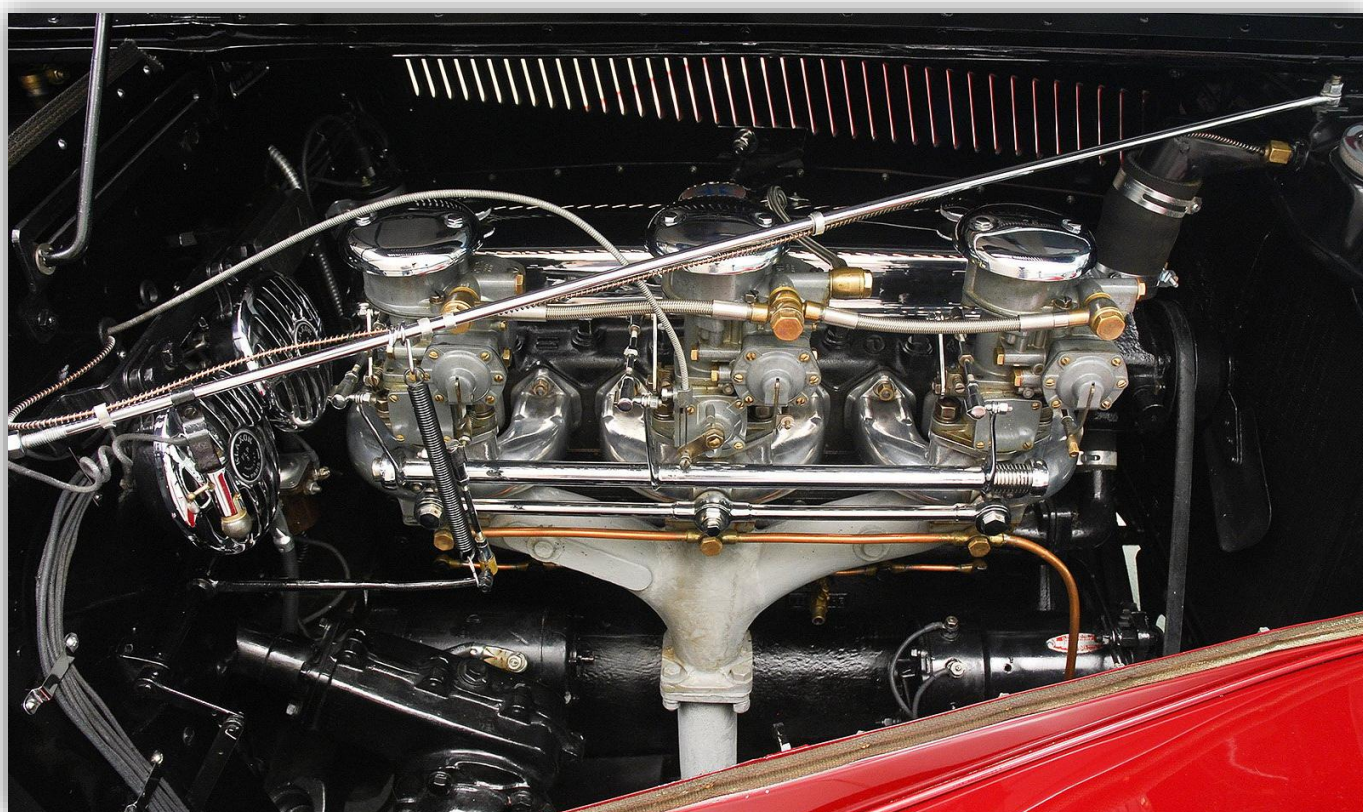


Fransmännen, före och omedelbart efter andra världskriget, skapade en klass av bilar som kallades grandes routieres, lyxiga högpresterande bilar som drog nytta av de franska grandes-rutterna som kopplade samman dess centra för handel, samhälle, politik och underhållning. Berömda och historiska modeller som Rolls-Royce och Bentley Continentals byggdes för att uppfylla de standarder för prestanda, lyx och sportig kaross som sattes av Frankrikes grandes routieres, den moderna bilens vagga.





Framträdande bland dessa snygga, bekväma och kraftfulla bilar var Delahaye. Med en rak sexcylindrig motor med lång slaglängd som producerar 95 hk och ett enormt vridmoment kunde Delahayes rulla nerför motorvägen från Paris till Rivieran i över 80 km/h. Deras bekväma åktur och lyxiga interiör gjorde det möjligt för deras ägare att anlända utvilade i tid för att ta på sig middagskläder och ansluta sig till folkmassan på kasinot. Deras kraftfulla motorer och kompetenta chassin kläddes av de bästa biltillverkarna som Figoni & Falaschi, Saoutchik, LeTourneur et Marchand och Henri Chapron. **Delahaye Type 135-motorn** i tävlingstrim visade vad den går för genom att vinna 24-timmarsloppet på Le Mans 1938.





Utvecklingen fortsatte vid Delahaye och kulminerade i Type 135M, en trimmad motor med tre förgasare som gav 110 hk. Efter kriget anslag den holländska regeringen resurser till karossbyggaren Pennock i Haag för att bygga en serie Delahayes med karosser som tillskrivs Henri Chapron. Låga och smidiga men också lyxiga och stora nog för fyra personer, var de själva sinnebilden av efterkrigstidens europeiska öppna karosser.

Detta magnifika exemplar, chassinummer 800667 med matchande motornummer 80667, är ett av ett 60-tal exemplar som byggdes av Pennock. Den tätkopplade karossen, de droppformade stänkskärmarna, den djärva Delahaye-grillen och den kraftigt sluttande vindrutan i ett stycke är en av de bästa från sin tid. Den importerades till USA av den legendariske bilhandlaren Max Hoffman. Den första kända ägaren 1962 var Phil Lawtner och ägdes senare av Bob Wells och Larry Nicklin innan den köptes av Gordon Johnson i Alamo, Kalifornien 2007. En omfattande restaurering av de bästa specialisterna följde med Laurence Anderson som hanterade motorn, Cotal förväljare och mekaniska detaljer, lack av Darryl Hollenbeck och interiör och topp till de ursprungliga mönstren av Ken Nemanic. Ägaren, Gordon Johnson, slutförde elarbeten och montering tillsammans med sin svärson Bob Fracoli.

Det är viktigt att notera att den har behållit de flesta av sina ursprungliga detaljer: lister, krom, belysning och till och med karossbyggarens kritmärken på golvbrädor. Det kan ha varit i nöd när det förvärvades av Johnson, men det hade inte missbrukats.

Nu vackert presenterad är det ett dramatiskt uttalande. Delahayes med tävlingskaross med i stort sett samma chassi och drivlina som standard 135M deltog i det första efterkrigstidens Le Mans 24-timmars 1949 och slutade på femte, nionde och tionde plats. Den bjöds in till Pebble Beach 2010 men deltog inte på grund av nu lösta färgproblem.

Korrespondens med flera tidigare ägare följer med den, liksom en känsla för stilen, komforten och prestandan hos Grandes Routieres som är högvattenmärket för franska bilar.

Om du har en vintage Delehayes Type 135 som du vill sälja, kontakta oss idag om vårt [sändningsprogram](#). Vi tar bort krångel, oro och ansträngning från processen att sälja din speciella bil. Vår omfattande kunskap och erfarenhet säkerställer att din bil kommer att uppnå högsta marknadsvärde.



ArtKiz

12. Fredagsfilmen: Saab Evolution (1947-2012)

28 796 visningar 24 apr. 2025

Utforska varje milstolpe i Saabs historia – från 1947 års "UrSaab"-prototyp till 2012 års sista 9-4X crossover. Varje modell kör in och förvandlas till nästa, och spårar hur flygplansinspirerad teknik och turboladdad innovation formade Sveriges mest okonventionella varumärke.



FILM: <https://youtu.be/MIAt3Nh9GY0>



Roger Warolin