



Citroën Ami 6

1. Cadillac Vistiq
2. Nya Renault 5
3. Ny superbil
4. GM investerar 783 miljoner euro i ny V8:a
5. Kinesiska biljättar utreds för fejkade sällsiffror
6. Emily GT-bluffmakaren är tillbaka
7. Girtaka köper 2000 dragbilar av Volvo Lastvagnar
8. Testar Biltemas superbilliga mirakelmedel
9. Svensk elmoped från Vässla för 19 990 kronor
10. Farliga fällan med elsparkcyklar
11. Provkörning av Citroën Ami 6
12. Jaguar SS 100 Roadster
13. Fredagsfilmen



1. Cadillac Vistiq är elbilen jag inte saknade bland lyxsuvar

2025-05-28

Cadillac har öppnat en ny butik i Mall of Scandinavia och i samband med lanseringen så presenterade man också en ny modell för Europa, Cadillac Vistiq. Jag har fått mig en första titt.



FILM: <https://youtu.be/F5c0LsZl2fA>



2. Nya Renault 5 på svensk motorväg

2025-06-01

Så långt kom jag på en laddning



FILM: https://youtu.be/BZf_05Bn7Ow

3. Ny superbil slog Koenigsegg på Top Gears bana

Av Andreas Jemn 30 maj 2025, 10:19

Tjeckisk uppstickare slog Koenigsegg på Top Gears bana. Tillverkade luftvärnskanoner bakom järnridån. Nu slår de motorvärlden med häpnad.



Praga Bohema har en 3,8 liters V6 med 700 hästkrafter. Motorn kommer från Nissans GT-R men har modifierats nästan bortom igenkänning. Bilen presenterades i slutet av 2024 och nu har den fått visa färg på den klassiska brittiska banan när Ben "The Stig" Collins pressar bilen.

Trots att motorn är mindre än många konkurrenter klarade Praga Bohema banan på en minut och 9,8 sekunder. Det är en tiondel sämre än Aston Martins monster Valkyria, som har 1140 hästkrafter. Men samtidigt en sekund snabbare än Koenigsegg Jesko. Resultatet har fått stort genomslag och verkar vara det snabbaste av en bil helt utan elektrifiering.

En bil som går bra på Top Gears bana har en bra chans att locka fram bilvärldens mest förmögna köpare. När den dessutom bara kommer att tillverkas i 89 exemplar blir exklusiviteten ännu. Hittills har det tillverkats tre bilar och den första har blivit såld till en anonym amerikan.

Praga Bohemas varvtid är en väckarklocka för många andra superbilstillverkare. Det är den snabbaste bilen med renodlad förbränningsmotor, dessutom körde den en hel sekund snabbare än Koenigsegg Jesko på banan. Jeskos resultat var en minut och 10,9 sekunder. Även om den här bilen är en uppstickare så har företaget gamla anor. Praga började tillverka motorer redan 1907. Kort därefter gav de sig på att bygga motorcyklar och under mellankrigstiden var det bussar och lastbilar.



FILM: <https://youtu.be/DCRoQ93JdCA>

Efter andra världskriget låg fabriken i ruiner. Den nya regimen i Tjeckoslovakien byggde upp allt och dammade av Praga. Man förstatligade företaget som byggde allt från luftvärnskanoner till lastbilar fram till våra dagar.

Namnet Bohema kommer från Bohemian, eller Böhmen. Det är ett historiskt distrikt i dagens västra delar av Tjeckien med Prag som huvudort. Praga Bohema kommer att visas upp vid den årliga Goodwood Festival of Speed i England senare i sommar.





LÄS MER:

- [Skrällen: Hyperbilen slog Koenigseggs rekord](#)
- [Ny superlätt hyperbil tystade tvivlarna: "Inget BS"](#)
- [Superbilen slår nytt rekord – kan köra upp och ner](#)
- [The Stig utklassar Top Gears varvrekord med nya superbilen](#)
- [Elektrisk skåpbil slog Koenigsegg på Top Gears bana](#)
- [Koenigseggs revansch – slår Top Gears rekord](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

Feber

4. GM investerar 783 miljoner euro i ny V8:a

Bobby Green 2025-05-30 kl 19:20

Ska byggas i New York



En V8:a från GM General Motors tänker inte lägga det här med V8:or på hyllan utan istället har de annonserat att de kommer investera 783 miljoner euro i att bygga sjätte generationens V8:a. Det kommer att ske på Tonawanda Propulsion-fabriken i New York och man hoppas att tillverkningen kan dra igång någon gång under 2027. Den nya motorn kommer att hamna i större bilar som suvar och pickuper. Maskinen kommer att vara kraftfullare, effektivare och renare än det man erbjuder idag. Några specar kring den får vi inte för tillfället. [hotcars.com](https://www.hotcars.com)



Bobby Green



**General Motors fortsätter investera i fossilbilar
Pausar sina eldrivna pickuper**



**Vdn för GM fick upp nya Corvette ZR1 i 375,92 km/h
Snabbaste produktionsbilen under en miljon dollar**



**General Motors elbilar ska bli lönsamma från 2025
Ultium-plattformen ska hjälpa till med detta**

5. Kinesiska biljättar utreds för fejkade säljsiffror

Publicerad 2025-05-28 10:15 (uppdaterad 2025-05-28 10:27) Text Erik Söderholm

Flera kinesiska biltillverkare anklagas för att blåsa upp försäljningssiffrorna



En ny metod för att skruva upp försäljningssiffrorna har uppmärksammats av kinesiska myndigheter, skriver [Reuters](#).

Knepet går ut på att sälja bilar som redan tagits i trafik, men som fortfarande har noll kilometers körsträcka, som "begagnade". På så sätt kan samma bil säljas två gånger: både som ny och som begagnad.

Det hjälper biltillverkarna att nå de högt uppsatta försäljningsmålen.

Företrädare för bland andra BYD och Dongfeng har kallats upp till handelsministeriet för att diskutera metoden.

Mer från Vi Bilägare:



[Ägare upptäckte piratdelar – nu ber Volvo om ursäkt](#)



Dömdes för dieselfusk – svensk myndighet fick inget veta



Volvo upptäcker säljfusk i Kina



Omfattande fusk avslöjat hos japanska biltillverkare



6. Emily GT-bluffmakaren är tillbaka, ska rädda elbilsmärket HiPhi

Posted by Kristofer Rask

maj 29, 2025

HiPhi var ett kinesiskt elbilsärke som var känt för sina spektakulära elbilar med futuristisk design. Det var elbilar som verkligen stack ut på vägarna. Man hade dessutom börjat etablera sig i Europa, men förra sommaren tog pengarna slut och man **pausade sin verksamhet och lät personalen gå**.



Nu kommer nya uppgifter om att HiPhi ska ha räddats. Men det finns ingen anledning till att ha allt för höga förhoppningar. Räddaren ska nämligen vara den ökända bluffaren Jihad Mohammed från EV Electra som blev rikskändis efter att han skulle rädda gamla Saab-arvet **Emily GT**.

Mohammed tog världen... eller i alla fall Trollhättan med storm när han meddelade att han skulle köpa loss elbilsprojektet Emily GT från NEVS. Han skulle dessutom bygga nya bilfabriker i Trollhättan. Mohammed lovade mycket, men i takt med att tiden gick blev det tydligt att allt bara var tomma ord.

Efter ett halvår **avbröt NEVS försäljningen av Emily GT** efter att Mohammed inte fullföljt viktiga delar av avtalet. Vilket i det här fallet ska ha varit att han helt enkelt aldrig betalade.



FILM: <https://youtu.be/M1TjQ3o1sYg>

Enligt kinesiska tidningen **21jingji** ska EV Electra ha lovat att investera 100 miljoner dollar i HiPhi mot en ägandeandel på 69,8 procent i elbilmärket. Den andra delen äger HiPhis moderbolag Human Horizon.

Planen är att återuppta produktionen i HiPhis fabrik i Yancheng, Jiangsu-provinsen med samma kapacitet som tidigare, alltså 150 000 bilar per år. Fabriken ska redan nu ha inlett en ny miljöprovning inför produktionsstarten.

Dessutom har tidigare HiPhi-anställda som inte skrev på frivilliga uppsägningsavtal ha erbjudits att komma tillbaka, men till en lägre lön. Sedan maj 2025 står Jihad Mohammed registrerad som HiPhis juridiska företrädare.



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. Girteka köper 2 000 dragbilar av Volvo Lastvagnar

Av Heidi Bodensjö Publicerad: 2025-05-30 09:59

Girteka har tecknat ett stort avtal med Volvo Lastvagnar om köp av 2 000 helt nya tunga fordon vilket är Europas största enskilda lastbilsorder hittills i år.



Med köpet vill Girteka upprätthålla effektivitet och tillförlitlighet.

Köpet är en del av företagets ambition att hålla sin flotta modern, effektiv och redo att möta kundernas behov. De 2 000 lastbilarna som levereras under 2025 kommer att hjälpa Girteka att förnya sin flotta vilket gör den mer tillförlitlig, flexibel och bättre rustad för att möta framtida växande förväntningar.

Med nyare lastbilar och bättre verktyg har Girteka en starkare position för att möta tidskritiska behov särskilt inom känsliga godstransporter som temperaturkontrollerat gods.

Varje leverans är viktig för Girtekas kunder och för företaget. Det betyder att varje fordon måste prestera.

– Denna förnyelse ger oss den effektivitet och tillförlitlighet vi behöver för att hålla våra löften i dag och imorgon, och ligga steget före på marknaden”, säger Edvardas Liachovičius, vd för Girteka Group.

Under första kvartalet 2025 minskade antalet nya lastbilsregistreringar i EU och då med en minskning av tunga lastbilar med 16,6 procent. Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien rapporterade alla tvåsiffriga minskningar.

Girtekas investering i de nya fordonen menar företaget speglar deras fortsatta fokus på att förse kunderna med stabila, flexibla vägtransporter vilket kräver en pålitlig och modern fordonsflotta.

PROFFS

- Vi är alltid med dig -
PRENUMERERA NU!

Klicka här >>

Affären är en kombination av finansiering från Volvo Financial Services och Volvo Blue-serviceavtal skräddarsydda för att hålla fordonen i toppskick för den dagliga transportverksamheten.

Dessutom förbättras säkerhet, effektivitet och förarkomforten eftersom för yrkesförare är lastbilen inte bara ett fordon – det är en arbetsplats. Det är därför de nya Volvo FH- och FH Aero-modellerna som köpts in av Girteka är utformade med både prestanda och vardagskomfort i åtanke.

Tack vare den utökade aerodynamiska hyttdesignen är Volvo FH Aero upp till 5 procent mer bränsleeffektivt. Dessutom bidrar Volvo Lastvagnars nya kameraövervakningssystem till trafiksäkerheten genom förbättrad direktsikt för föraren samtidigt som risken för olyckor och därmed förseningar minskar.

Varje fordon är anslutet till Girtekas digitala system vilket möjliggör bättre underhållsplanering och snabbare respons när något behöver åtgärdas. Allt är en del av att skapa en mer stabil och förutsägbar upplevelse på vägen så att förarna kan fokusera på att göra sitt jobb bra med utrustning de kan lita på.

Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar, avslutar.

– Dessa fordon representerar det senaste inom prestanda, bränsleeffektivitet och säkerhet. Vi är glada att se dem stödja ett av Europas största transportföretag, säger han.

8. Testar Biltemas superbilliga mirakelmedel

Av William Karlsson 30 maj 2025, 23:12

Verkstadsprofilen Pontus undersöker hur bra Biltemas superbilliga glasbehandling egentligen är. Produkten imponerar stort. – Det här kan man verkligen inte klaga på för femtio spänn, säger han.



På den svenska Youtubekanalen "Poppes Garage" laddar Pontus upp olika klipp där han ofta testar nya saker och produkter. I ett av hans senaste klipp prövar han att använda Biltemas glasbehandling för att se hur bra medlet egentligen fungerar.

– Jag kommer att blåsa på medlet och sedan följa beskrivningen. Så kommer vi att skölja av det och se hur vattenavvisande det är, säger Pontus.

Biltemas glasbehandling går att köpa för 49 kronor, och då får du en flaska med 200 ml av medlet. Ett intressant pris, enligt experten.

– Det är ett väldigt bra pris om den fungerar, säger han.

Innan han testar produkten har han rengjort och avfettat vindrutan och torkat av vindrutetorkarna. Han sprayar sedan medlet över rutan och polerar den med en microfiberhandduk.

– Det var en bra trigger ändå. Mycket bra spridning, säger han.

Han testar sedan att hälla vatten på rutan och ser genast att medlet verkar fungera som det ska.

– Ja, det var ju en jäkla skillnad, det kan vi konstatera. Kolla bara, säger en nöjd expert.

Pontus lägger sedan på kallavfettning på rutan och schampo. Efter det blåser han på lite alkalisk medel.

BILTEMA

RAIN REPELLENT

GLASBEHANDLING



FILM: <https://youtu.be/6l2bVii1K60>

– Ja, som ni ser har den blivit helt opåverkad av kallavfettningen och två svängar av alkalisk avfettning och svampning. Det märks ingenting, säger Pontus.

Experten är väldigt nöjd med resultatet och rekommenderar Biltemas glasbehandling.

– Jag säger inte att den är bäst, det finns säkert andra produkter som har bättre avrinning, men det gjorde verkligen sitt till, tycker jag, avslutar Pontus.

LÄS MER:



Testar Biltemas billiga polish – här är betyget



Testar Biltemas superbilliga svets – här är betyget



Testar: Hur bra är Biltemas billiga bilvård?



Biltemas billiga bilvård i hård duell mot Bauhaus



Testar Biltemas billiga skumlans – så blir betyget



Testar Biltemas nya högtryckstvätt – här är domen



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

Feber

9. Svensk elmoped från Vässla för 19 990 kronor

Roger Åberg 2025-05-31 kl 08:30

Designad av Teenage Engineering



När vi för någon vecka sedan berättade att Vässla och Teenage Engineering hade slagit sina påsar ihop blev ni glada, men ni anade samtidigt att det skulle påverka prislappen negativt. Nu är Vässla EPA-1 (En Passar Alla) här och prislappen är inte alls hög – 19.990 kronor. För det får man en moppe som antingen går i 25 eller 45 km/h (valfritt) och som har ett batteri på 30 Ah som ska ta en upp till 7 mil. Betalar man istället 24.990 kronor får man ett batteri på 50 Ah som ska räckta upp till 12 mil. Batterierna väger 16,5 respektive 23 kilo. Själva moppen väger 60 kilo utan batteri.

Motorn har lite olika kraft beroende på version. EU-moppen har 2600 W och 25-km-moppen 1000 W. Båda har vridmoment på 140 Nm. Tre körlägen finns och elmotorn kan användas för att bromsa.

Den svarta varianten går att beställa nu och ska levereras i juni. Andra färger kommer att gå att beställa i juni. Det finns lite pakethållare, passagerarsadel och andra tillbehör att köpa till. I sommar kommer man också börja med uthyrning av batteriet, så att man kan köpa själva moppen och alltså hyra batteriet. vassla.com



**Teenage engineering har designat Vässlas nya moped
Lovande!**



**Vässla har ny eldriven moppe på gång
Detta är det första vi får se av den**



Roger Åberg

10. Farliga fällan med elsparkcyklar: "Inte lagliga"

Av Andreas Jemn

31 maj 2025, 08:09

Många vet inte vilka regler som gäller för elsparkcyklar. Trafikpolisen varnar för farliga fällan.



Elsparkcyklar skapar debatt överallt. De unga älskar dem medan många äldre förfasas över de här tysta nya fordonen som tar plats i trafiken. Samtidigt är många osäkra på vilka regler som gäller. På Facebook efterlyste användare nyligen att det borde finnas trafikregler – men de finns redan.

– En elsparkcykel som är laglig och klassas som cykel ska ha maximalt 250 watts motor och köra som fortast i 20 kilometer i timmen, om de överstiger detta så är det ingen elsparkcykel längre, säger Lars Ekman.

Elsparkcyklar kan alltså köras på cykelvägar. De får också färdas på vanliga bilvägar om det inte finns en cykelväg i närheten. Är hastighetsbegränsningen dessutom upp till 50 kilometer i timmen får de använda vägen även om det finns cykelbana. Under förutsättning att det inte är motorväg eller motortrafikled.

Vissa elsparkcyklar kan vara olagliga att framföra på allmänna vägar i Sverige, titta noga vilken effekt den har, råder polisen.

Precis som med de klassiska cyklarna ska man ha ljus fram och bak. Dessutom måste det finnas en ringklocka. Däremot finns det inga krav på hur den ska låta. Det räcker om ringklockan kan påkalla uppmärksamhet från andra trafikanter och gående.



Sedan får man inte skjutsa någon på en elsparkcykel. Och precis som med cyklar så ska alla under 15 år ha hjälm. Annars riskerar de att bli stoppade av polisen. Böterna för att bryta mot de här reglerna är samma som om du cyklar på traditionellt sätt.

– Många föräldrar köper elsparkcyklar i affären utan att veta att de är olagliga. Vi tar mängder med sådana. Jag skulle till och med vilja påstå att **de olagliga är vanligare än de lagliga**, säger Lars Ekman.

Han tycker att föräldrar ska vara mer uppmärksamma. De ska titta noggrant på elsparkcykeln för att se vilken effekt den har.

– Med en elsparkcykel som har en 300 watts motor och kan köra upp till 25 kilometer i timmen blir det mopedklass 2. Skulle det vara 1000 watt och hastigheter över 25 då pratar vi mopedklass 1 och för det behöver man ett mopedkort.

Elsparckyklarna med högst effekt är förbjudna i Sverige och olagliga att använda på allmänna vägar. Om de skulle bli lagliga skulle det krävas mc-kort för att få köra dem.

– De över 4000 watt är förbjudna i Sverige. Ändå finns de och då pratar vi om en motorcykel. Om man kör ett fordon som man inte har körkort till, så pratar vi om en olovlig körning. Men även om du har körkortet är inte fordonet registrerat.

Kör inte hem från krogen på elsparkcykel. Det kan sluta i domstol.

– Vi har en del rattfylla på elsparkcyklar också. Om det rör sig om mopedklasser eller uppåt och man kör hem från en fest, då kan man åka dit för rattfylla, avslutar Lars Ekman.

Regler för elsparkcykel

Elsparckcykel är ett slags eldrivet enpersonsfordon. För att få koll på vilka regler som gäller behöver du först ha klart för dig vilken typ av fordon det är, alltså vilken fordonsklass det tillhör. En elsparkcykel kan klassas som en cykel förutsatt att den inte går fortare än 20 km/tim och har en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. Om elsparkcykeln uppfyller kraven på en cykel gäller följande:

MOTORNYTT

- Elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar. Det innebär att du kan köra på cykelvägar och i viss utsträckning även på bilvägar.
- Elsparkcykeln ska ha bromsar och en ringklocka (det finns inga krav på hur den ska se ut eller låta).
- Kör du i mörker ska elsparkcykeln ha fram- och baklyse samt vara utrustad med reflexer.
- Om den som kör är yngre än 15 år krävs hjälm, men vi rekommenderar att alla som cyklar ska använda ett huvudskydd.
- Du får inte skjutsa någon på en elsparkcykel.

Tänk på detta när du använder en elsparkcykel som uppfyller kraven på en cykel

- Kör försiktigt när du passerar medtrafikanter. Sänk hastigheten och håll avståndet.
- Anpassa hastigheten efter förhållanden på platsen, exempelvis vilka medtrafikanter du har, kurvor, underlag och sikt.
- Det är inte tillåtet att köra en elsparkcykel på en trottoar eller gångbana.
- Det är inte tillåtet att parkera en elsparkcykel på en gång- eller cykelbana om det inte finns en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar.
- Parkera inte elsparkcykeln på sådant sätt att den är i vägen för andra trafikanter. Tänk särskilt på äldre, barn, personer med rörelsehinder eller personer med nedsatt syn.
- Det är inte tillåtet att framföra en elsparkcykel om du är för trött, sjuk eller påverkad av alkohol eller andra ämnen för att kunna cykla på ett betryggande sätt.

Om elsparkcykeln inte uppfyller kraven på en cykel

Om elsparkcykeln går snabbare än 20 km/tim eller har en högre kontinuerlig märkeffekt än 250 watt klassas den inte längre som en cykel och kan inte köras efter cykelregler. Det som ligger närmast tillhands är att elsparkcykeln klassas som moped, med andra krav och förutsättningar för att få brukas i trafik.

Varken cykel eller moped

Är elsparkcykeln snabbare eller starkare än en cykel men inte uppfyller kraven som ställs på en moped kan den inte klassas som vare sig cykel eller moped. Då får fordonet inte köras på allmän väg utan endast inom ett inhägnat område.

Kontroll av hastighet och motorstyrka

Det är alltid du som förare som ansvarar för att fordonet du kör uppfyller ställda krav. Skulle du köra en elsparkcykel med högre hastighet eller starkare motor så klassas elsparkcykeln inte längre som cykel utan troligen något annat fordon och då kan det räknas som olovlig körning om man inte har rätt behörighet för fordonet.

Det finns många företag som erbjuder elsparkcyklar att hyra. Vår rekommendation är att du kontaktar respektive företag om du är osäker på vad som gäller just för deras elsparkcyklar.

Trafikförsäkring för eldrivna enpersonsfordon

Från 23 december 2023 blir många elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon trafikförsäkringspliktiga.

För mer information se [Trafikförsäkringsföreningens webbplats](#).

KÄLLA: Transportstyrelsen

LÄS MER:



Elsparkcykel kan ge fängelse: "De flesta olagliga"



Klart: Lag på försäkring för elsparkcykel redan i år



Okända lagen många missat: "Kom till snabbt"



Elsparckcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen



Körde rattfulla på elsparkcykel – förlorar körkortet



22-åring får fängelse – galen färd på elsparkcykel



Andreas Jemn är journalist och författare.

11. Provkörning av Citroën Ami 6

Publicerad av Mikael Stjerna 15 mar 2020 kl 20.10 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 12.26

Den står med 32 hästkrafter och inköptes för att ägaren behövde något som var lämpat för långresor. Så är den också dubbelt så stark som lillebror 2CV.



Vem minns Citroën Ami? Med en så ikonisk lillebror som **2CV** är det lätt att hamna i skymundan, trots att designen minst sagt sticker ut. Motorhuven ser ut att ha smält under en het sommardag, och karosidorna har diverse veck som det är svårt att bli klok på. Ändå var den tänkt som det mer borgerliga, eleganta alternativet när den debuterade 1961.

Citroën hade under andra halvan av 50-talet haft ett märkligt modellprogram bestående av två modeller. Världens enklaste bilmodell, 2CV, utvecklad för att frakta potatissäckar hos franska bönder, och världen mest avancerade personbil, den gashydrauliska, avantgardistiska **DS**, kallad "Gudinnan" i Frankrike och "Paddan" i Sverige. Kanske var det en 50-talssjuka: BMW hade ett liknande problem med motorcykelbilen **BMW Isetta** som instegsmodell och "Barockängeln", den lyxiga BMW 501, som nästa modell.

Men åter till Paris. Det krävdes inget marknadsgeni för att inse att en mellanmodell skulle passa mellan ytterligheterna 2CV och DS. Citroën-ingenjörerna fick dock strama ekonomiska tyglar. I praktiken var utvecklingsbudgeten näst intill obefintlig, och den nya mellanklassmodellen Ami – på franska "vän" – var i sin helhet byggd på bottenplattan från lilla 2CV. Men med karossen tog man ett så långt kliv som möjligt bort från 2CV-arvet.



Bakluckan har en stor ruta som nästan andas GS i sin design. Break hette kombi i Frankrike, Weekend i Sverige. Skåpmodellen "Service" fanns också.

Bakom designen stod Flaminio Bertoni, samme man som sex år tidigare hade revolutionerat bilvärlden med DS-modellen. Ami gjorde ärligt talat inte samma avtryck i bilvärlden, och utan att lägga några värderingar på designen kan vi konstatera att herr Bertoni inte fick fler designuppdrag av Citroën efter Ami 6. Sedanversion av Ami 6 fick den karakteristiska bakvända bakrutan, samma stuk som på Ford Anglia från 1959. Men världens första serieproducerade bil med felvänd bakruta var faktiskt amerikanska Mercury Turnpike Cruiser från 1957.

Tidigt ute var Ami också med icke-runda strålkastare. Tillsammans med Ford Taunus (P3-modellen, minns du?) och Mercedes 220 SE gick Citroën Ami i bräschen för en ny syn på strålkastardesign, som vi i dag tar för självklar. Fram till 1960-talet hade strålkastare varit standardiserat runda, och inte modellunika. Citroën Amis smått ellipsformade strålkastare gjorde intryck på designers över hela världen. Inte minst i Italien, där Carrozzeria Allemano använde Ami-strålkastarna på superexklusiva Maserati 5000 GT.

Om det var strålkastarna eller prislappen som gick hem på hemmamarknaden vet jag inte, men från en relativt svag start ökade försäljningen stadigt. 1966 gick Ami 6 om Renault 4 och blev det året den mest sålda bilen i Frankrike. Bra jobbat, och för övrigt enda gången en Citroën har tagit förstaplatsen i Frankrike under efterkrigstiden.

Allra mest populär var modellen vi provkör i dag, Ami 6 Weekend. Kombimodellen lanserades 1964, och hette förstas Break i hemlandet. Precis som sedanversionen var den 399 centimeter lång, men hade ett långt tak och en praktisk, lodrät baklucka. Utrymmena är faktiskt imponerande i längdled, men 152 centimeter i bredd gör att man lätt skaver axlarna mot varandra. Men långresebil, hur blev den det? Saken är den att ägaren, Fred Gibbemark, sedan många år också har en 2CV. Men den tolv hästkrafter starka ur-Cittran har sina begränsningar på längre turer. Fred började därför titta efter något mer motorstarkt att köra med på Citroën-träffar runt om i landet. När denna Ami 6 från 1969 dök upp till försäljning framstod den som en perfekt Gran Turismo.



Motorn är samma luftkylda boxermotor på 602 kubik som Ami hade från början men just det här modellåret trimmades maskinen upp från 28,5 till 32 hästkrafter.

– *Man får ju inte ha för bråttom. Men man kan utan vidare marscha i 80 km/h, försäkrar Fred.*

Om det inte är för kurvigt kan tilläggas. Bilen härstammar från den tiden då franska bilar gungade fram, vilket märks vid kurvtagning. Fördelen är att få bilar slår en Citroën Ami på dålig väg. Potthål, gropar eller gupp – allt sväljs av de höga 15 tums-hjulen. I "Stora Bilboken" från 1970 läser jag följande omdöme om bilens vägegenskaper.

*"Vägegenskaperna är utmärkta med mycket mjuk fjädring, som upptar även stora väg-
ojämnheter och man behöver sällan slå av på farten för dålig väg. Kraftig gungning och
krängning förekommer, men den är knappast störande, när man vant sig."*

Just det – "när man vant sig". Kunde inte ha sagt det bättre själv. Bilen har i alla fall skänkt mycket körglädje och bevisar att allt inte handlar om hästkrafter. Fred har till och med kört till Holland på Citroën-träff med sin Ami 6. De internationella träffarna – Raids på Citroëns klubbsspråk – är höjdpunkter som lockar entusiaster från hela världen.

– *Jag gillar stämningen på träffarna, och att alla accepteras. Man får vara som man är. Några gillar att bygga om sina bilar, andra håller på originalitet, sammanfattar Fred.*

Med sin 2CV från 1958 har han varit på världsmöte i Polen. Men vilken är favoriten?

– *Vet ej, de är lika roliga. Men man åker ju bättre i Ami, tillstår Fred.*

En detalj som kräver ett visst lokalsinne är växellådan. Franska bilförare gillade vid den här tidpunkten att växla med paraplykryckor som stack ut ur instrumentpanelen, se bara på Citroën 2CV och Renault 4. Citroën Ami har samma konstruktion, med en sportig dog-leg positionering av växlarerna. Ettan hittar jag genom att dra paraplykryckan utåt till vänster, tvåan ligger inåt, mittåt. Trean är knepigare, men lär ligga någons mitt i bilkupén.



Centrifugalkopplingen gör att bilen är lättstartad i korsningar. Vid tomgång ligger kopplingen i friläge, när man ökar varvtalet griper lamellerna in i varandra. Volvo 340 hade samma typ av koppling, men i dag är det förstås något man mest associerar med mopeder och skotrar.

Ami fick en nystart 1974 när man introducerade Ami Super, med GS-modellens fyrcylindriga boxermotor. Först 1978 kastade Citroën in handduken och lade ner Ami-tillverkningen. Då hade 1,8 miljoner modeller tillverkats, och den populäraste av alla var faktiskt just den vi har kört i dag, Ami 6 Weekend. 551 880 tillverkade. Men bara ett fåtal överlevande.

Citroën Ami 1969

Ursprungligt pris (1969): 12 950 kr.

Uppskattat pris (2017): 35 000 kr

Motor: Bensin. 2-cylindrig boxermotor, toppventiler, 2 ventiler per cylinder. Luftkyld. För-gasare. Cylindervolym 602 cm³. Max effekt 32 hk vid 5 750 r/min, max vridmoment 41 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdraft. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 4,0 tum, däck 125 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 399, bredd 152, höjd 152, spårvidd f/b 126/122. Tjänstevikt 825, maxlast i. u. Tank 32 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–80 km/h 18,6 s. Toppfart 119 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 0,6 l/mil.

LÄS MER: [Citroën Ami gör comeback – som stadsbil](#)

LÄS MER: [Provkörning av Citroën DS 23 Pallas](#)



12. Jaguar SS 100 Roadster 1937

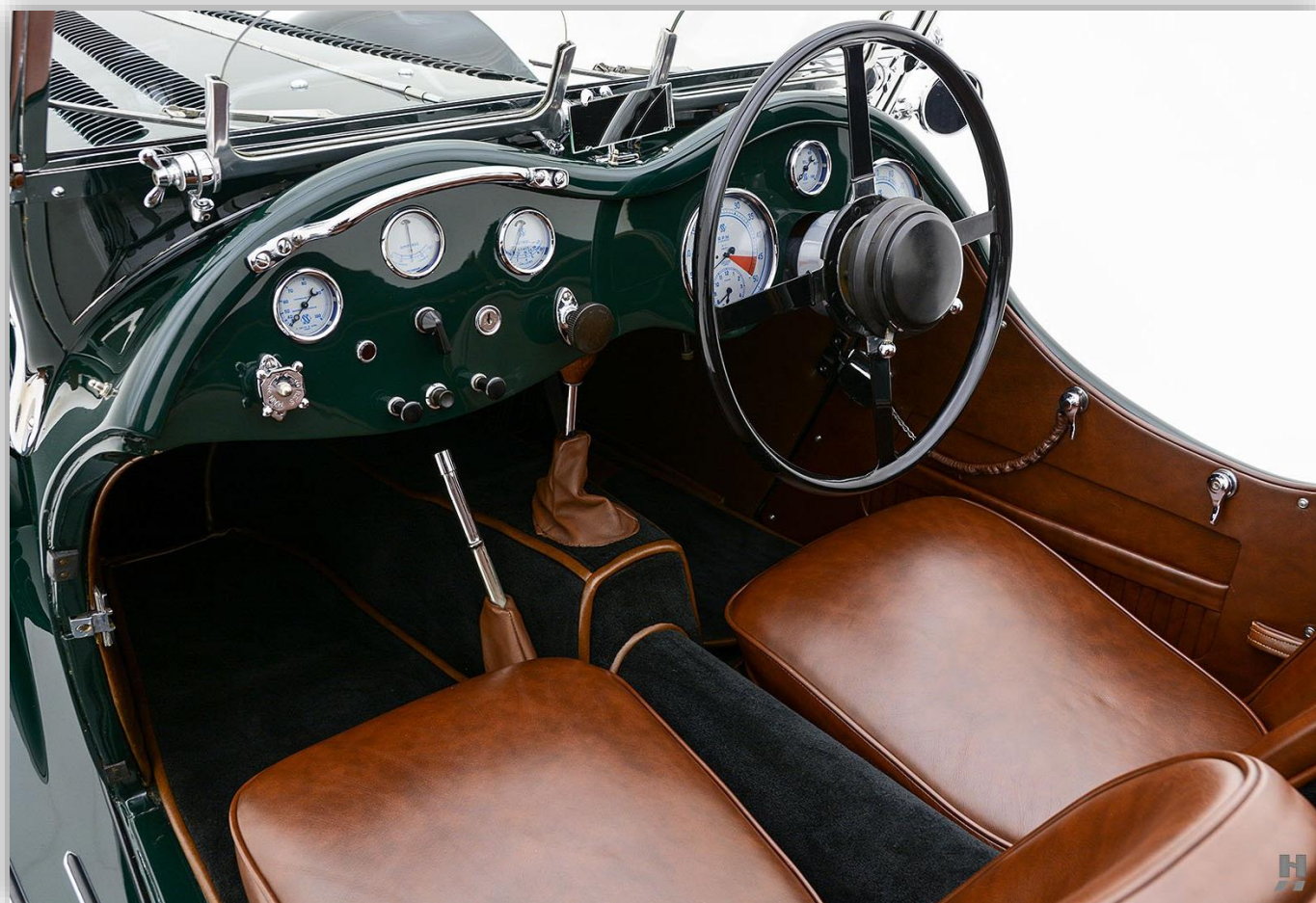


FILM: <https://youtu.be/EoQ4y9pcrMk>

Det företag som vi idag känner som Jaguar Cars utvecklades gradvis, med början ur ett partnerskap mellan William Lyons och William Walmsley, som ursprungligen bildades 1922. Walmsley hade en motorcykel sidovagnsverksamhet en tid innan Lyons anslöt sig till honom, och tillsammans grundade de Swallow Sidecar Company. Lyons hade en stark känsla för stil, och han designade en serie stiliga sidovagnar som var avsedda att komplettera motorcykeln som de var fästa vid. De vågade sig på bilar när Austin släppte 7:an, och Lyons kände att han kunde producera något som var mer attraktivt än dess stela och praktiska fabrikskaross. Swallow Sidecar Company förgrenade sig snart till en fullfjädrad karosbyggare och erbjöd unikt eleganta karosser för Austin Seven, och så småningom större bilar som Wolseley Hornet och Standard Nine.

Den driftige William Lyons köpte snart ut sin partner Walmsley och fortsatte att utveckla sin karosserifirma till ett riktigt bilföretag. Efter framgångarna med sina vackra Austin Seven-karosser utvecklade Lyons en nära relation med Standard Motor Company i Coventry, och han kom närmare och närmare att bygga en komplett bil av hans design. Han blev frustrerad över begränsningarna i det produktionschassi som var tillgängligt för honom, så han övertalade Standards verkställande direktör R.W. Maudsley att ta fram en ram enligt Lyons specifikationer som skulle acceptera en standarddrivlina. I och med det föddes SS Cars... även om det aldrig helt klagjordes om det stod för **Standard Swallow of Swallow Special**.

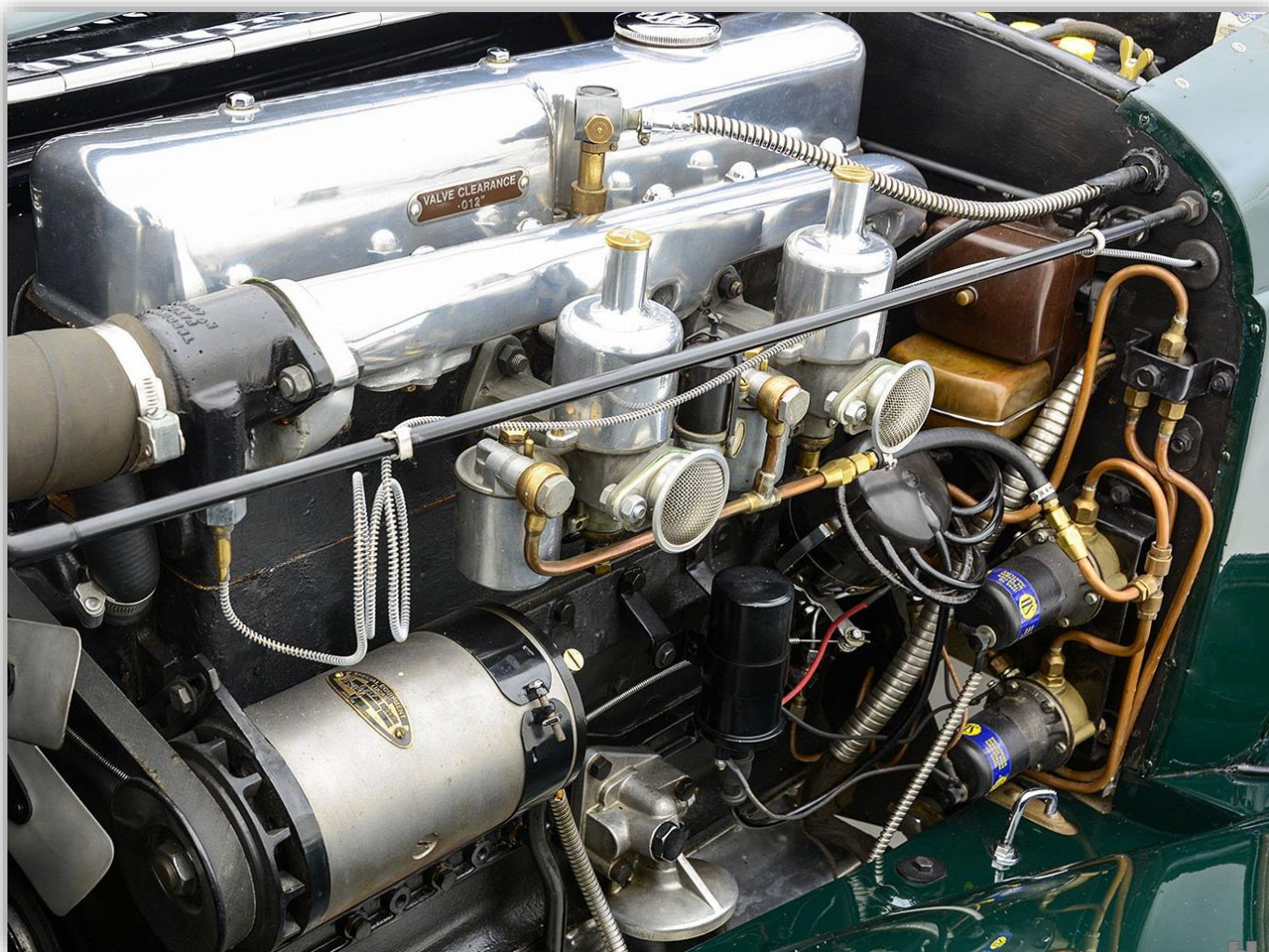
SS 1 och dess lilla syskon SS 2 debuterade på Olympia Motor Show 1931 och blev mycket uppskattad. I praktiken var SS 2 en besvikelse, och Sir William Lyons själv medgav att bilen inte riktigt levde upp till sitt utseende. Men någon sådan kritik mot den sexcylindriga SS 1 fanns inte, särskilt inte i den stiliga öppna tourerkonfigurationen. Lyons var ivriga att ta sig in på sportmarknaden och utökade modellprogrammet 1935 till att omfatta en 2-sitsig roadster i smart stil som kallades SS 90 – uppkallad så på grund av dess potentiella topphastighet.



Den stiliga stilen kom från Lyons egen penna, med de långa, svepande vingarna, den långa motorhuven och det korta däck som skulle bli kännetecknen för Jaguars styling in på 2000-talet. SS 90 var utan tvekan en stilig maskin, även om den produktionsbaserade standardmotorn lämnade en del att önska när det gäller förfining och prestanda. Företaget tog snabbt itu med detta senare under 1935 med introduktionen av den mycket förbättrade SS 100 Jaguar - den första bilen som använde företagets framtida namn.

SS Cars tog in ingenjören Harry Weslake för att återuppfinna Standard-motorn till något mer potent. 2 1/2-litersversionen gav en tillräckligt stor ökning av prestanda för att motivera ett namnbyte för att återspegla den ökade topphastigheten. Entusiaster insåg snabbt att SS 100 Jaguar var en mycket kapabel sportbil, och den vann snart rallyn och landsvägstävlingar i händerna på privatförare. Den underbara stilen och den imponerande prestandan fortsätter att göra SS 100 Jaguar till en av de mest uppskattade brittiska sportbilarna under förkrigstiden.

Fantastiskt presenterad i British Racing Green med en sadelläderinredning, är denna SS 100 Jaguar ett underbart exempel på den typiska engelska sportbilen från förkrigstiden. Chassinummer 49026 är en av endast 198 SS 100 byggda fram till 1938 och är en suverän bil i alla avseenden. Det medföljande Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate visar att 49026 färdigställdes den 24 december 1937 och skickades genom Henlys Limited i London – den officiella SS/Jaguar-distributören vid den tiden. Bilen var ursprungligen färdig i svart med en grå interiör och utrustad med en 2 1/2-liters sexcylindrig motor som gav 100 hästkrafter. Den ursprungliga ägaren är inte känd; Bilen kom dock till USA någon gång i början av 1960-talet och kom så småningom att förvaltas av Robert Wood, en framgångsrik affärsman och filantrop från Allentown, Pennsylvania. SS 100 stannade i tysthet i Woods samling under de kommande tre decennierna.



I slutet av 1990-talet överfördes den till Gary Ford, som genomförde en omfattande kosmetisk restaurering, vilket resulterade i en Best in Class vid 2002 års Amelia Island Concours d'Elegance.

Efter att ha passerat genom händerna på den respekterade experten Brian Classic i England, kom 49026 i vård av John H. Murphy från Santa Fe, New Mexico. Han tog restaureringen till en ännu högre nivå, för att inkludera omklädnad av cockpiten i fantastiskt sadelbrunt läder och omfattande detaljer av motorn och de mekaniska komponenterna. Murphys ansträngningar belönades med klassvinster vid 2005 års Radnor Hunt Concours, 2010 års Santa Fe Concorso och Prewar Class Champion-priset vid 2007 års JCNA National Concours. Med efterföljande ägare fick den 999,8 poäng vid 2014 Jaguar Club of Houston concours och fick en välförtjänt klassseger vid 2015 Pebble Beach Concours d'Elegance.

I händerna på sin senaste väktare har denna fantastiska SS Jaguar haft minutiös omsorg och regelbunden njutning. Den presenteras i utmärkt skick, med finishkvalitet och detaljer som anstår en tidigare concourskonkurrent på hög nivå.

Lacken är underbar och den framhäver vackert den utsökta styllingen. Hjul i karossfärg och svarta däck ger den en distinkt sportig och målmedveten hållning på vägen, särskilt när vindrutan är nedfälld. Den behåller sina nummersmatchande inline-six enligt Heritage Certificate och har servats och ställts in för väganvändning medan den tas om hand av sin senaste ägare. Vissa ljusstecken på användning är synliga på chassit och de mekaniska komponenterna, vilket bara tjänar till att göra bilen ännu mer inbjudande att köra. Försäljningen inkluderar väderutrustning med svart duk, en partiell verktygssats, originalhandbok och en fabriksreservdelsbok.



SS 100 är Jaguars första riktiga sportbil och är också en av de bästa från förkrigstiden. Omhuldad för sina fantastiska vägegenskaper och hisnande stil, blir SS 100 sällan tillgängliga på den öppna marknaden. Försäljningen av 49026 representerar ett utmärkt tillfälle att förvärva en vacker och beprövad SS 100 Jaguar som lämpar sig för fortsatt concours-deltagande men som också är berättigad till inträde i världens främsta körevenemang, inklusive Colorado Grand och Mille Miglia.



13. Fredagsfilmen: ELMIA 2025



FILM: <https://youtu.be/r7KAw7bHBkQ>



FILM: <https://youtu.be/HXpGgy80cS0>



Roger Warolin