



Citroen Ami 8

1. Mercedes CLA Shooting Brake
2. EX90 har kostat Volvo 11,4 miljarder kronor
3. Koenigseggs glädjebesked
4. Polestar satsar fullt ut på ny elbil för Europa
5. Ferrari erkänner fiaskot med touchratten
6. Toyota kör vätgas
7. Lexus vinner kvalitetsjämförelse
8. Trumps tullar får hamnen att svämma över av bilar
9. Rasar mot nya Scania
10. Jensen Interceptor Coupe
11. Citroën Ami8
12. Fredagsfilmen



1. Mercedes CLA Shooting Brake

2025-07-15

Inga touchknappar och 72 mils räckvidd



FILM: <https://youtu.be/nwDhSnA5IOY>

Jag har fått kika närmare på nya eldrivna Mercedes CLA Shooting Brake – en modell som kan bli riktigt intressant för oss i Sverige. I den här videon visar jag designen, går igenom smarta detaljer, bagageutrymmet, belysningen i taket och mycket mer. Det här är en bil som både ska kunna dra släp och ta dig långt.

Batteriet ligger på 85 kWh och räckvidden uppges till 761 km. Jag kikar även på hur interiören förändrats med fler fysiska knappar, vad som skiljer Shooting Brake från vanliga CLA och delar mina första intryck inför den kommande provkörningen.



Christoffer Gullin



2. EX90 har kostat Volvo 11,4 miljarder kronor

Roger Åberg 2025-07-15 kl 12:00

Tillsammans med ES90



Att Volvos flaggskepp EX90 har varit en börda för företaget har vi vetat, men nu har vi fått reda på hur stor bördan är och det är många miljarder kronor.

När man skapar en ny modell kostar det en herrans massa pengar. Sedan säljer man modellen i 8-10 år och tjänar pengar på den. Under tiden fixar man till mindre saker via mjukvaru-uppdateringar och designfixar. Volvo säger nu att bilen inte kommer att dra in så mycket pengar som man hoppats på under dess livstid, trots att mjukvaran blivit bättre och att man säljer högre volymer.

Att det tog sådan tid att få ut modellen och de rejäla extrakostnader som utvecklingen har kostat är helt enkelt mer än vad man kan hämta hem på modellen.

Samtidigt har man problem med ES90. Bilen är just nu främst för Kina, men man verkar ha räknat med att sälja den även i USA. De tullar som nu lagts på bilar från Kina gör att man inte kan göra detta med god marginal. Europeiska tullar på kinesiska bilar gör också att bilen får lägre marginaler här.

På grund av detta gör Volvo nu en engångsavskrivning på 11,4 miljarder kronor. Aktien rasade kraftigt igår men har hämtat sig idag. media.volvocars.com



Roger Åberg

3. Koenigseggs glädjebesked: Det här kommer

Av Kevin Neemé 16 juli 2025, 10:11

Koenigsegg kan släppa en helt ny bil redan nästa år. Och det blir inte en elbil. Det avslöjar grundaren Christian Von Koenigsegg för TopGear. – Vi kommer att introducera något nytt. Du vill ha pulsen, värmen, ljuden och växlingarna.



Koenigseggs grundare Christian von Koenigsegg har ett lite ovanligt problem. **Alla bilar är redan sålda.**

– Vi har inget att sälja, vilket på ett sätt är bra, men också frustrerande. Det är kul att kunna erbjuda entusiaster deras drömbilar och göra dem verkliga, säger han till Top Gear.

Men snart finns det nytt att längta efter. Den svenska hyperbilstillverkaren planerar att visa upp en helt ny modell inom ett till ett och ett halvt år avslöjar han för TopGear. Det vill säga under 2026 eller början av 2027. Då öppnar också orderböckerna igen.

Den kommande modellen beskrivs som något helt eget, med en tydlig riktning bort från det upprepade och förutsägbara.

– När man gör mycket begränsade serier krävs det att man utvecklar mycket nytt. De måste skilja sig åt och ha en tydlig mening, inte bara vara samma sak i ny förpackning, säger Christian von Koenigsegg.

Vad den nya modellen inte blir är eldriven, åtminstone inte än. Trots att han själv uppskattar elbilens smidighet och snabbhet, menar han att det saknas något avgörande. Han jämför elbilen med en robot, medan hans egna bilar snarare liknar ett levande djur.

– Du vill ha pulsen, värmen, ljuden, växlingarna – allt det som gör att bilen känns levande. Efter ett tag, om du är en riktig bilentusiast, vill du prata med besten. Du vill ha en dialog. Du vill höra hur den mår och vilket humör den är på.



*Nästa Koenigsegg? Ja, för att överträffa dagens modeller måste det till något i hästväg.
OBS: Bilden är AI-genererad.*

Han drar paralleller till klockindustrin, där mekaniska klockor återfick sin plats trots att digitala urverk dominerade på 70-talet. På samma sätt ser han Koenigseggs bilar som exklusiva, handbyggda upplevelser snarare än sterila teknikprodukter.

Dessutom väger hans hyperbilar betydligt mindre än en eldriven motsvarighet vilket ger bättre prestanda på bana. Det är ytterligare en anledning att hålla fast vid förbränningsmotorn, enligt honom. El kan ändå bli aktuellt någon gång i framtiden.

– Kanske en dag. Vem vet. Men just nu är vi nöjda som det är.



FILM: <https://youtu.be/gY9czdXn4tk>

LÄS MER:



Koenigseggs lyxproblem: "Frustrerande"



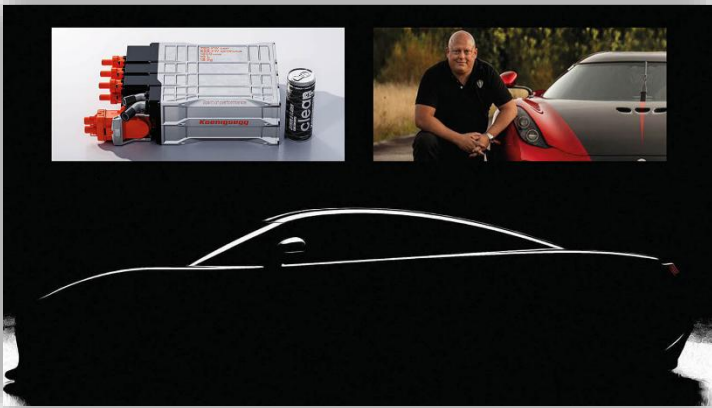
Koenigseggs nya glädjebesked: "Jätteroligt"



2300 hk! Koenigsegg visar magiska kraftpaketet



Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust



Koenigsegg avslöjar: Så blir vår nya elbil



Koenigsegg: "Den här bilen behåller jag till mig själv"



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

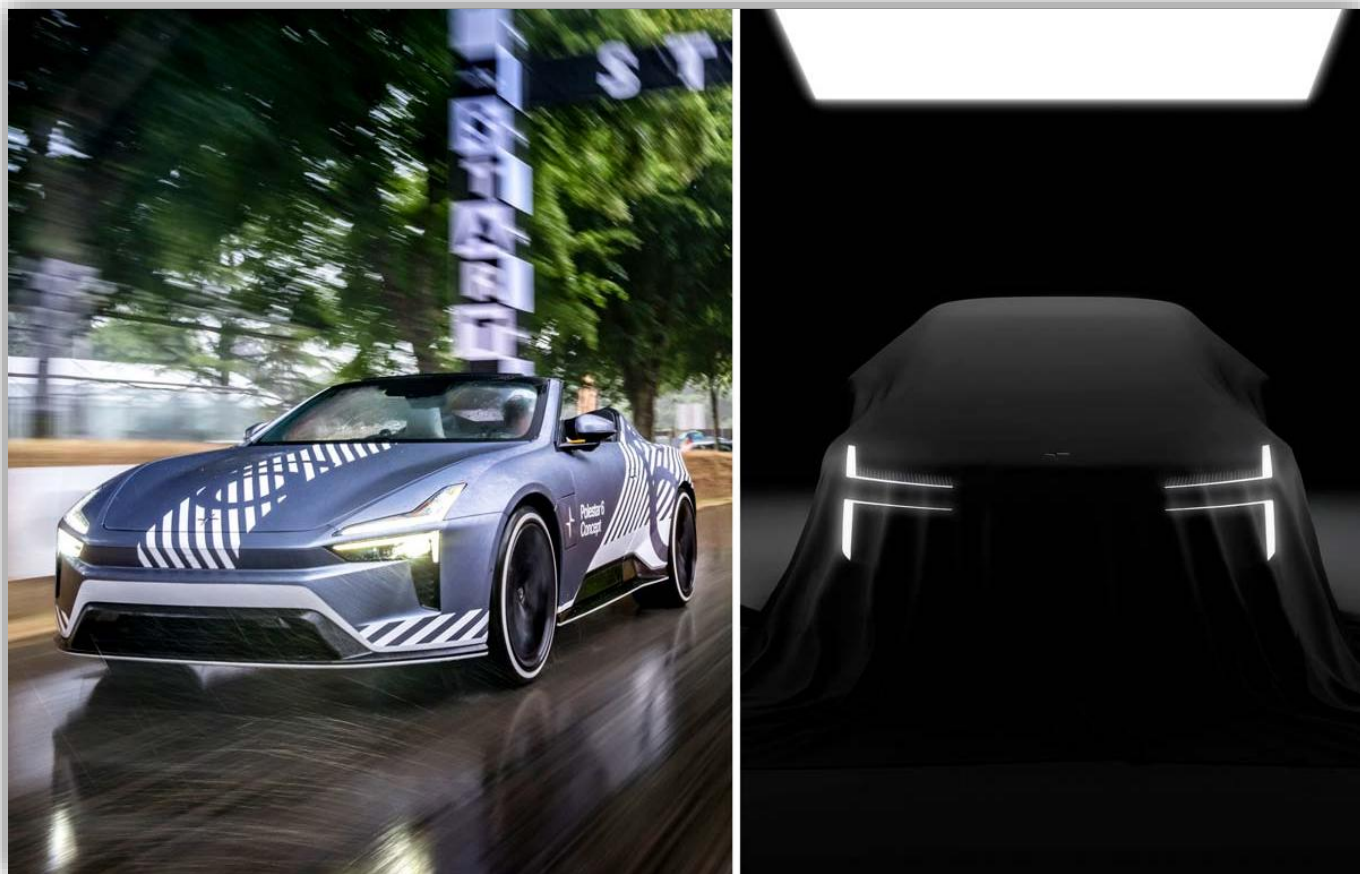


4. Polestar satsar fullt ut på ny elbil för Europa

Posted by Kristofer Rask

juli 14, 2025

Här är planerna



Polestar 7 (under skycket) kör om Polestar 6 (utan tak) i lanseringsplanerna.

Polestar sätter nu fullt fokus på sin nya volymmodell Polestar 7. Det är en elbil som Polestar beskriver som en kompakt premium-SUV. Den ska tillverkas i Slovakien, och Polestar beskriver det som en modell tillverkad i Europa för Europa.

– Europa är utan tvekan vår viktigaste och snabbast växande marknad. Så när jag ser all tillväxt i Europa fokuserar jag helt klart på Europa. berättar Michael Lohscheller, VD för Polestar i en [intervju med Automotive News Europe](#).

Polestar 7 kommer utrustas med ett batteri på 90 kWh och vara baserat på en 900-voltsarkitektur. [Produktionsstarten ska börja 2028](#). Polestar lovar också ”sportiga köregenskaper”, men några övriga detaljer känner vi inte till idag.

– Det här kommer att ge Polestar en bredare attraktionskraft, vilket betyder större volymer. Nu måste vi leverera och ta oss an de olika utmaningarna. Och ärligt talat ligger vissa av dem utanför vår kontroll, säger Lohscheller och syftar bland annat på handelstullar.



Polestar 5.

Polestar 6 försenas

Det framkommer också i intervjun att omprioriteringen nu innebär att Polestar 7 kommer före den planerade roadstern Polestar 6. Den har ett batteri på 112 kWh och en 800-voltsarkitektur. Motorn ska leverera 650 kW (884 hk) och räckvidden är upp till 650 kilometer.

Det var tidigare sagt att Polestar 6 var planerad för lanseringen 2026. Nu försenas den modellen och kommer först efter Polestar 7.

– Anledningen är väldigt enkel. Jag vill snabbare in i segmentet för kompakta SUV:ar där det finns både stora volymer och mycket pengar. Jag älskar Polestar 6 men jag var tvungen att omprioritera den när det gäller tidplanen, säger Lohscheller.

Men först ut Polestar 5

Utöver Polestar 6 och 7 finns också Polestar 5. Den kommer vi att få se mer av redan i år. Den tar skepnaden av en lyxig och sportig fyradörrars GT-modell med ett riktpolis på över 125 000 dollar, enligt en presentation som Polestar släppte nyligen i samband med J.P. Morgan European Automotive Conference.

Polestar 5 får ett batteri på 112 kWh och en räckvidd på runt 700 kilometer. Det blir en högpresterande lyxmodell som ska kunna leverera upp till 650 kW (884 hk) i motoreffekt. Tillverkningen kommer att ske i Kina med start innan slutet på 2025. Och precis som Polestar 4 saknar den bakruta.

Avslutningsvis avslöjar också Lohscheller att det kommer en uppföljare till Polestar 2. Han beskriver modellen som "otroligt framgångsrik", men kan inte avslöja när den kommer.



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.](#)



5. Ferrari erkänner fiaskot med touchratten – återinför riktiga knappar

Christoffer Lindén 2025-07-15

Ferrari backar efter kritiken mot touchratten. Från 2026 får alla nya modeller tillbaka fysiska knappar.



Touchknapparna i SF90 Stradale blev ett irritationsmoment – nu skrotas de.

Ferrari gör helomvändning efter kundernas hårda kritik mot de touchkänsliga rattknapparna. Nu lovar den italienska tillverkaren att återinföra riktiga knappar i samtliga nya modeller – med start i nya Amalfi.

Det är Ferraris marknadschef Enrico Galliera som i en intervju med **Motor1** medger att bilarnas pekstyrning ”förmodligen var för avancerad och inte 100 procent lämpad för användning i en bil”.

Kritiken har haglat sedan lanseringen av SF90 Stradale, den första modellen med touchkänsliga ytor på ratten.

Lyssnade på våra kunder

Problemen med pekstyrningen har varit många: fördröjda reaktioner, oavsiktlig aktivering av farthållare och funktioner som ändrades mitt i en kurva.

För att motverka detta införde Ferrari till slut ett system som stängde av sensorerna efter tio sekunders inaktivitet. Men det hjälpte inte.

– Vi fick höra det väldigt högljutt från våra kunder, säger Galliera i intervjun med Motor1.



Amalfi blir första modellen med den nya rattdesignen.

Systemet gick emot Ferraris grundfilosofi om att föraren ska ha händerna på ratten och blicken på vägen, inte i menyer.

Retrofit för gamla bilar

Ferrari har tagit fram ett retrofit-kit för befintliga bilar med touchratt, vilket innebär att kunder slipper byta ut hela ratten.

Produktutvecklingschefen Gianmaria Fulgenzi förklarar att det räcker med att byta den centrala delen, något som återförsäljare kan göra snabbt och enkelt.

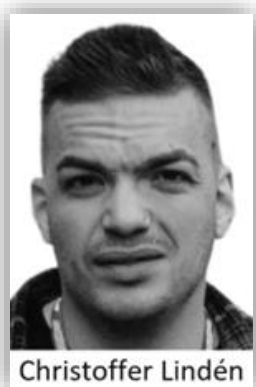
Bytet avslutas med en kort provtur för kalibrering. Tusentals Ferrariägare världen över får därmed en praktisk lösning på ett irriterande problem.

Amalfi visar vägen

Först ut med den nya, mer förnuftiga knapplayouten är nya Amalfi – en ny GT-modell som lanseras nästa år. Här återfinns en fysisk startknapp och tydliga knappar för de mest använda funktionerna.

– Vi kommer att återbalansera förhållandet mellan digitala och fysiska knappar, säger Galliera. De knappar som används mest ska vara fysiska, medan vissa digitala element behålls där det är logiskt.

Det nya upplägget ska enligt Ferrari införas i *alla* kommande modeller. En efterlängtat kursändring, inte minst för den som värdesätter känslan av att *köra* snarare än att *scrolla*.



Christoffer Lindén

6. Toyota kör vätgas-Rally2:a i Finland

Publicerad 2025-07-16 06:00

Text Mikael Johansson

I samband med den finska VM-deltävlingen i rally, i månadsskiftet juli-augusti, kommer Toyota Gazoo Racing att visa, och köra, sitt senaste projekt. En vätgasdriven Rally2-bil.



Internationell motorsport har länge testat el- och hybriddrift. Nu projekteras allt fler bilar med vätgas. Är det framtiden för motorsportens mål med nollutsläpp?

Bilen bygger på den framgångsrika Rally2-Yarisen som används i WRC2 i dag. Den stora skillnaden är såklart att förbränningsmotorn drivs av komprimerad vätgas.

Teknologin visades av Toyota för första gången redan 2022 då en experimentbil kördes i Belgien av Toyota-chefen Akio Toyoda och Juha Kankkunen.

Bilen har utvecklats vid TGR-teamets bas i finska Jyväskylä där den testats intensivt av bland andra Jari-Matti Latvala.

Konceptbilen ska finnas utställd vid serviceplatsen i Rally Finland och även köras på öppningssträckan på torsdagen och avslutningssträckan på fredagen. Det handlar om publiksträckan Harju 1 och 2. Där körs bilen av fyrfaldige världsmästaren Juha Kankkunen som är tillförordnad boss för Toyota Gazoo Racings VM-team i rally.



7. Lexus vinner kvalitetsjämförelse – Volvo bland de sämsta

Christoffer Lindén 2025-07-10

J.D. Powers stora kvalitetsrapport är här. Lexus vinner, medan svenska Volvo hamnar bland bottenmärkena.



Lexus RX är en av modellerna bakom märkets topplacering i årets kvalitetsundersökning.

Amerikanska J.D. Power har släppt årets **kvalitetsundersökning** baserad på svar från närmare 93 000 bilägare. Trots fler skärmar och tekniska finesser har det genomsnittliga antalet problem per bil faktiskt minskat något, men skillnaderna mellan bilmärkena är stora.

Allra bäst klarar sig Lexus, med bara 166 problem per 100 bilar (PP100). Även Nissan får höga betyg och rankas som bästa volymmärke med 169 PP100. I motsatt ände hittar vi flera lyxbilstillverkare, där komplex teknik och designproblem drar ner betygen.

Läs också: [Nya bilar krånglar rekordmycket – Polestar och Volvo i botten](#)

Infotainment stör mest

Trots små förbättringar är infotainmentsystemen fortfarande den största källan till frustration. I genomsnitt rapporteras 42,6 problem per 100 fordon i just den kategorin.

– Kunder tycker om stora skärmar, men de blir snabbt frustrerade när funktioner som klimatanläggning eller handskfacksöppning kräver flera tryck, säger Frank Hanley, ansvarig för undersökningen på J.D. Power.

Lösningen? Fler fysiska knappar, menar Hanley.

Laddhybrider drabbas värst

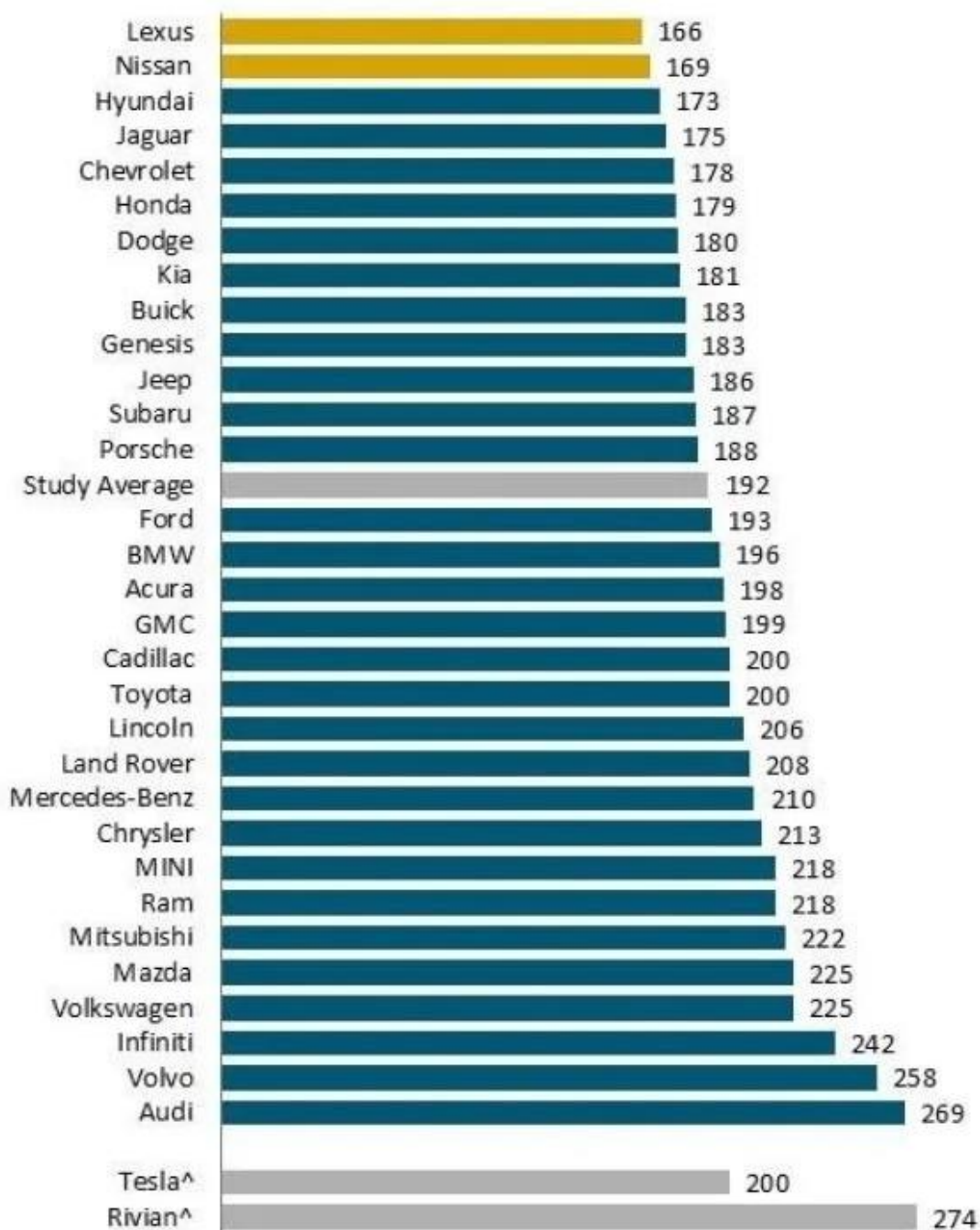
För första gången har laddhybrider (PHEV) fler problem än rena elbilar: 237 mot 212 PP100. Vanliga bensinbilar ligger bäst till med 184 PP100. En stor del av elbilarnas förbättring tillskrivs Tesla, som minskat sina problem med 62 PP100 jämfört med i fjol.

Samtidigt visar årets modellsläpp generellt sämre resultat än återkommande modeller, endast 2 av 18 nya modeller presterade bättre än genomsnittet i sina segment.

J.D. Power 2025 U.S. Initial Quality StudySM(IQS)

Brand Ranking

Problems per 100 Vehicles (PP100)



Nissan ranks highest among mass market brands and is noted by a gold bar.

Lexus ranks highest overall and among premium brands and is noted by a gold bar.

Note: [^]Brand is not rank eligible because it does not meet study award criteria.

Source: J.D. Power 2025 U.S. Initial Quality StudySM(IQS)

Charts and graphs extracted from this press release for use by the media must be accompanied by a statement identifying J.D. Power as the publisher and the study from which it originated as the source. Rankings are based on numerical scores, and not necessarily on statistical significance. No advertising or other promotional use can be made of the information in this release or J.D. Power survey results without the express prior written consent of J.D. Power.

Lexus och Nissan toppar årets kvalitetsranking
medan Audi, Volvo och Mercedes hamnar långt ner. Källa: J.D. Power



Mercedes nya infotainmentsystem kritiseras för att vara onödigt krångligt och bidrar till märkets fall i kvalitetsrankingen.

Trots att flera lyxmärken backar får Porsche 911 utmärkelsen som årets mest felfria modell, med bara 116 PP100. General Motors får flest modellutmärkelser, följt av Ford och Honda.

Bästa produktionskvalitet tilldelas BMW:s fabrik i österrikiska Graz (Magna Steyr), där bland annat Z4 tillverkas.

Läs också: [JD Powers krångelrapport: Lexus i topp – Volvo totalfloppar igen](#)

Därför får Volvo bottenbetyg

Med 258 problem per 100 bilar hamnar Volvo bland de fyra sämsta märkena i årets ranking. Det är klart över branschsnittet på 192. Här är tre tunga orsaker till resultatet:

1. **Hög andel laddhybrider** Volvos amerikanska modellprogram domineras av PHEV-versioner, den drivlinetyp som får sämst betyg i hela studien.
2. **Pekskärmsberoende infotainment** Googles Android Automotive är numera standard i Volvos modeller. Den styr det mesta via skärm, och J.D. Power pekar just på infotainmentsystem som den största enskilda källan till klagomål.
3. **Tekniska barnsjukdomar i nya modeller** Nya eller uppdaterade modeller är mer problematiska än äldre. J.D. Power noterar att årets modellsläpp i snitt fått fler fel, något som påverkar Volvo som nyligen förnyat stora delar av sortimentet.



Christoffer Lindén

8. Trumps tullar får hamnen att svämma över av bilar

Av Ola Söderlund

Uppdaterad 15 juli 2025 Publicerad 15 juli 2025

Tusentals fordon är strandade i hamnen i Antwerpen-Brygge i spåren av USA:s president Donald Trumps tullar.



Hamnen i Antwerpen-Brygge svämmas över av fordon i spåren av Trumps tullar.

Brittiska The Guardian beskriver det som att hamnen i Antwerpen-Brygge “förvandlats till en gigantisk parkeringsplats”.

Det är rader med bilar, skåpbilar, lastbilar och traktorer som står stilla på kajen i det viktiga navet för biltransporter när tillverkarna – däribland Volvo och Volkswagen och många andra fordonsjättar – försöker avvärja de värsta smällarna från tullarna.

Dramatisk minskning av hamnens transporter

Under första halvåret har transportererna av nya personbilar och skåpbilar från hamnen till USA sjunkit med 15,9 procent jämfört med motsvarande period i fjol, berättar The Guardian.

Särskilt i maj, efter Trumps tullbesked i april på “befrielsedagen”, märks en kraftig nedgång av fordonsexporten från hamnen i Antwerpen-Brygge till andra sidan Atlanten.

När det gäller större fordon som traktorer och tyngre lastbilar är exportnedgången nästan det dubbla, 31,5 procent, framgår det.

Tidningen skriver att det återspeglar vilket dramatisk effekt 25 procent i tullavgift har på fordon som kostar mer än 100 000 dollar.

EU och USA har ännu inget handelsavtal

Från hamnen i Antwerpen-Brygge transporteras mer än 3 miljoner fordon runt om i världen varje år.

Nu kantar står osäkerhet hamnen om vad som händer den närmaste framtiden.

“Utsikterna för andra halvåret är fortsatt osäkra. Mycket kommer att bero på om ett handelsavtal mellan EU och USA kan nås den 1 augusti”, heter det i ett uttalande från hamnen som återges av The Guardian.

Bilproducenterna hoppades på att EU och USA skulle få till stånd ett avtal om handeln förra veckan när Trumps deadline gick ut. Så blev det inte.



Läs även: [Tullbesked hotar bilindustrin – nytt handelskrig oroar Dagens PS](#)



Utbildad journalist med nästan 40 år i yrket. Har varit allmänreporter, kriminalreporter, jobbat med print och digitala medier, och var en tid chefredaktör för ett magasin på Dagens PS, samt under en kort period nyhetschef på dåvarande Miljöaktuellt och senare redaktionschef för News55.

9. Rasar mot nya Scania: "Hemsk"

Av William Karlsson 15 juli 2025, 11:40

Den nya Scanian kritiseras. Lastbilsentusiasten Alex Tidström rasar mot senaste versionen av den svenska lastbilen. – Den var hemsk att köra, säger han.



Den svenska Youtubern Alex Tidström från Youtubekanalerna "Trucking with Tidstrom" har fått provköra en helt ny Scania tillverkad i år. Men istället för att hylla lastbilen sågar han den jämfört tidigare versioner.

– 2025-modellen suger, säger han i klippet.

Utseendemässigt tycker Alex att den svenska lastbilen ser ut som en vanlig Scania, vilket han inte har några problem med. Det han däremot tycker Scania misslyckats med är tekniken i hytten.

– Jag älskar Scania och de tog något som var perfekt och försökte göra det bättre, men de förstörde det istället, säger han i klippet.

Invändigt är layouten i stort sett densamma som tidigare, men vissa förändringar har gjorts och det är just dessa förändringar Alex ogillar. Scania har bland annat utrustat lastbilen med en ny, stor infotainmentskärm och samtidigt tagit bort många fysiska knappar. Ett beslut som kritiseras av både Alex och flera andra förare, enligt honom själv.

– Alla jag har pratat med säger samma sak, säger han.

Alex tycker det är svårt att förstå hur alla funktioner på den stora skärmen fungerar och han saknar de gamla knapparna. Dessutom menar han att pekfunktionen på skärmen ofta inte fungerar som den ska.

– Jag har lite svårt att förstå varför man lanserar något som inte är helt färdigt, säger han.



FILM: <https://youtu.be/o3FTRtRJfoE>

Att de mesta styrs genom skärmen är väldigt förvirrande, men Alex tror att man kommer vänja sig med det efter ett tag. Något han hyllar med den nya lastbilen är att det nu finns en funktion där man kan se däcktrycket.

– Det är faktiskt väldigt bra, säger Alex.

I klippet säger Alex att han hoppas Scania tar tillbaka hur lastbilen var innan. Men om det är möjligt är oklart.

– Av vad jag har hört var Scania tvungna att göra ändringarna på grund av nya EU-regler, säger han.

LÄS MER:

- [Förbjuden Scania stal showen i USA: "Älskar den"](#)
- [USA-truckerns chock när Scania körs i snö](#)
- [Amerikanska truckers om Scania: "Helt galen!"](#)
- [USA-trucker kör tractorpulling med sin Scania](#)
- [USA-truckerns Scania färdigbyggd: "Fantastisk"](#)
- [USA-trucker chockas av Scania: "Det är helt sjukt"](#)



William Karlsson

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

10. Jensen Interceptor Coupe 1976



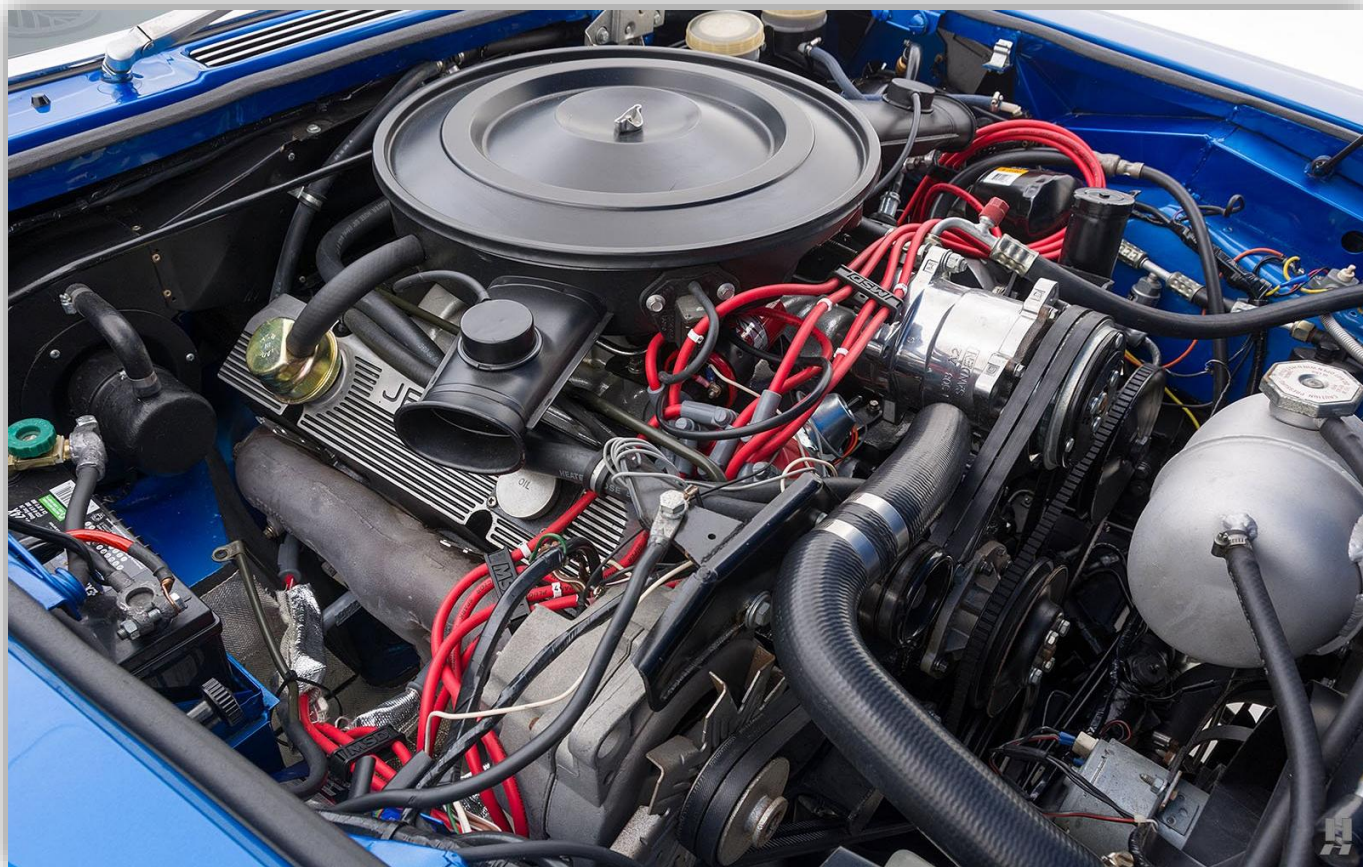
För den välbärgade bilentusiasten i slutet av 1960-talet fanns det ingen brist på eleganta, högpresterande grand tourers tillgängliga för dem. Aston Martin, Ferrari eller Maserati kan ha varit de självklara valen, men deras exotiska motorer krävde specialiserat och kostsamt underhåll. En Jaguar kan ha verkat för vanlig för vissa kunder, en Rolls-Royce för prålig och en Citroën SM för komplex. Men någonstans mitt bland alla dessa alternativ låg Jensen från West Bromwich, England, med sin italienskdesignade, amerikanskdrivna och brittiskkonstruerade *Interceptor*. *Interceptor* utvecklades från CV-8 med glasfiberkaross och fick en omfattande omdesign med en ny elegant stålkaross ritad av Carrozzeria Touring. Liksom CV-8 före den hade *Interceptor* Chrysler V8-motorer instoppade under motorhuven, vilket gav *Interceptor* exotisk bilprestanda och nästan skottsäker tillförlitlighet.





Medan karossen designades i Italien av Touring, byggde Jensen alla Interceptor-granater (utom de första) i sin brittiska fabrik. Formen var krispig och muskulös, med diskret aggressivitet. Till en början erbjöd Jensen endast 2+2 "sedan" med sin distinkta baklucka med fiskskål, men en cabriolet följde 1974. Alla Jensen Interceptors var överdådigt utrustade med läderklädsel, ullmatta, komfort i trä och massor av utrustning för att säkerställa att passagerarna kom fram till sin destination oberörda.





När produktionen av Interceptor rullade in i mitten av 1970-talet drabbades företaget av ekonomiska problem eftersom försäljningen kämpade för att återhämta sig efter bränslekrisen. Jensen använde upp sitt förråd av sedanskal, så företagets ägare Kjell Qvale utarbetade en plan för att använda de återstående cabrioletkropparna och konvertera dem till en ny hardtop-coupé, som debuterade i prototypform på Earls Court Motor Show 1975.

Karossen var ett standard Jensen Cabriolet-skal, anpassat med permanent hardtop som hade en tonad glaskarm "targa bar" och var insvept i vadderad vinyl, som de rigueur var för mitten av 70-talet. Jensens lade ut tillverkningen av topparna på entreprenad till Panther Cars, som också skötte montering och slutmontering. Under Jensen Cars sista dagar var registreringen i bästa fall ojämn, men märkesexperten Richard Calver har gjort omfattande efterforskningar om dessa bilar och kommit fram till 46 kända exemplar, vilket gör dem till bland de mest sällsynta av alla Interceptor-varianten.





Av de 46 kända överlevande är denna Interceptor Coupé från 1976 troligen en av de bästa. Den har vårdats av en passionerad märkesentusiast sedan 1986 och har åtnjutit vård och underhåll utan kostnader sedan restaureringen på hög nivå. Den presenteras i en slående nyans av Nevis-blått med ett beige tak och är vackert detaljerad och utmärkt finish inifrån och ut. Dokument visar att karossen behandlades med en omlackering av bar metall 2007, inklusive borttagning av allt glas, trim och motorn. Lacken är fortfarande i utmärkt skick, med raka, skarpa paneler och högkvalitativ finish runt om. Exteriör klädsel och ljusarbete är också i utmärkt skick, restaurerade eller bytta ut vid behov under restaureringen. På samma sätt har toppen totalrenoverats och trimmats om i rätt vinyl och behåller det ursprungliga mörka tonade glasbandet.

Få bilar på den här sidan av en Rolls Silver Shadow kan jämföras med Jensen Interceptor när det gäller ren lyx. Framsätena är anmärkningsvärt bekväma, med gott om plats för längre förare, med tillägg av enstaka baksäten och ett generöst stort bagageutrymme. Den här bilen har underbara säten i pergamentläder med diamantsydda insatser, kontrasterande marinblå rör och marinblå mattor. Diamantsömmar upprepas på dörrpanelerna och instrumentbrädan är täckt av kolläder. Omkopplare, reglage och instrument är i utmärkt ordning, och ljudsystemet är uppdaterat med en modern Alpine-huvudenhet och högtalare. Allt interiörarbete är färdigt till en hög standard och presenteras i concours-kvalitets-skick.

Mekaniskt har inga kostnader sparats på dess underhåll och underhåll. Chrysler V8 med rätt specifikation på 440 kubiktum byggdes om helt 2012 och uppdaterades med en ny komp kam, MSD-fördelare, nya kolvar, lager, ventiler och rostfri hårdvara. Även om den är uppgraderad för bättre prestanda, är motorn ordentligt detaljerad med korrekta Jensen-ventilkåpor, luftrenare av fabrikstyp och andra tillbehör. De få uppenbara uppdateringarna inkluderar en högeffektiv Sanden a/c-kompressor och en uppdaterad kylare och kylfläkt. På undersidan är underredet fullt detaljerat, med rostfria avgaser, ombyggda bromsar och fjädringskomponenter.

En Jensen Coupé i någon form är en sällsynt syn, och den här bilens fantastiska restaurering gör den ännu mer av en höjddare. Få har fått så entusiastisk vård och uppmärksamhet, och dess enastående kvalitet erkändes med inbjudningar till flera prestigefyllda evenemang, inklusive Eyes on Design Concours och St. Johns Concours. Den är i perfekt skick och kommer utan tvekan att ge alla Jensen-entusiaster ett leende på läpparna.

11. Citroën Ami8: ett plåster i sortimentet

Av Paul Clément-Collin - 08/09/2022

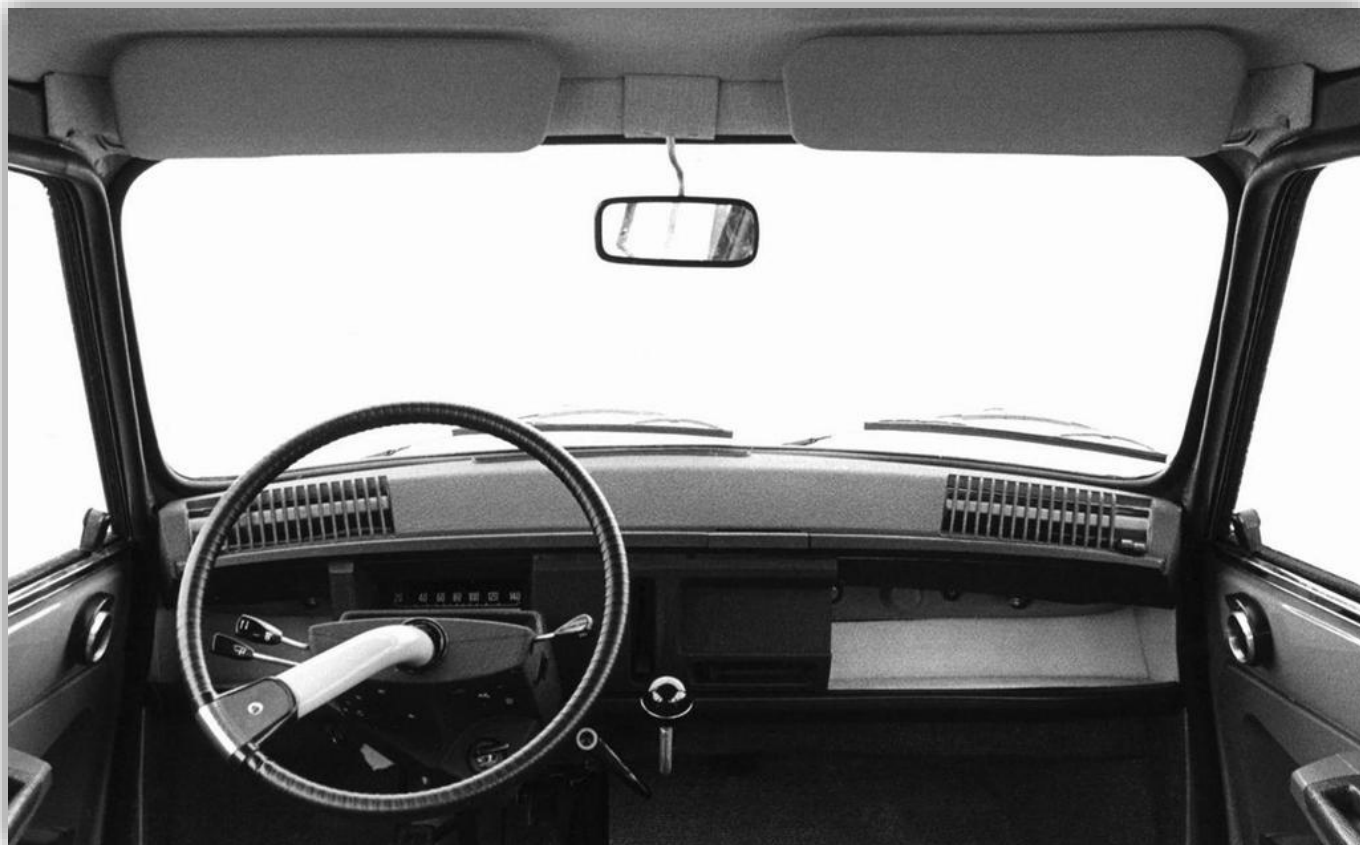
Gör inga misstag, Ami8 är en modell av omständigheter mer än en plan som har planerats under lång tid.



FILM: <https://youtu.be/w2Fy0K9WpBQ>

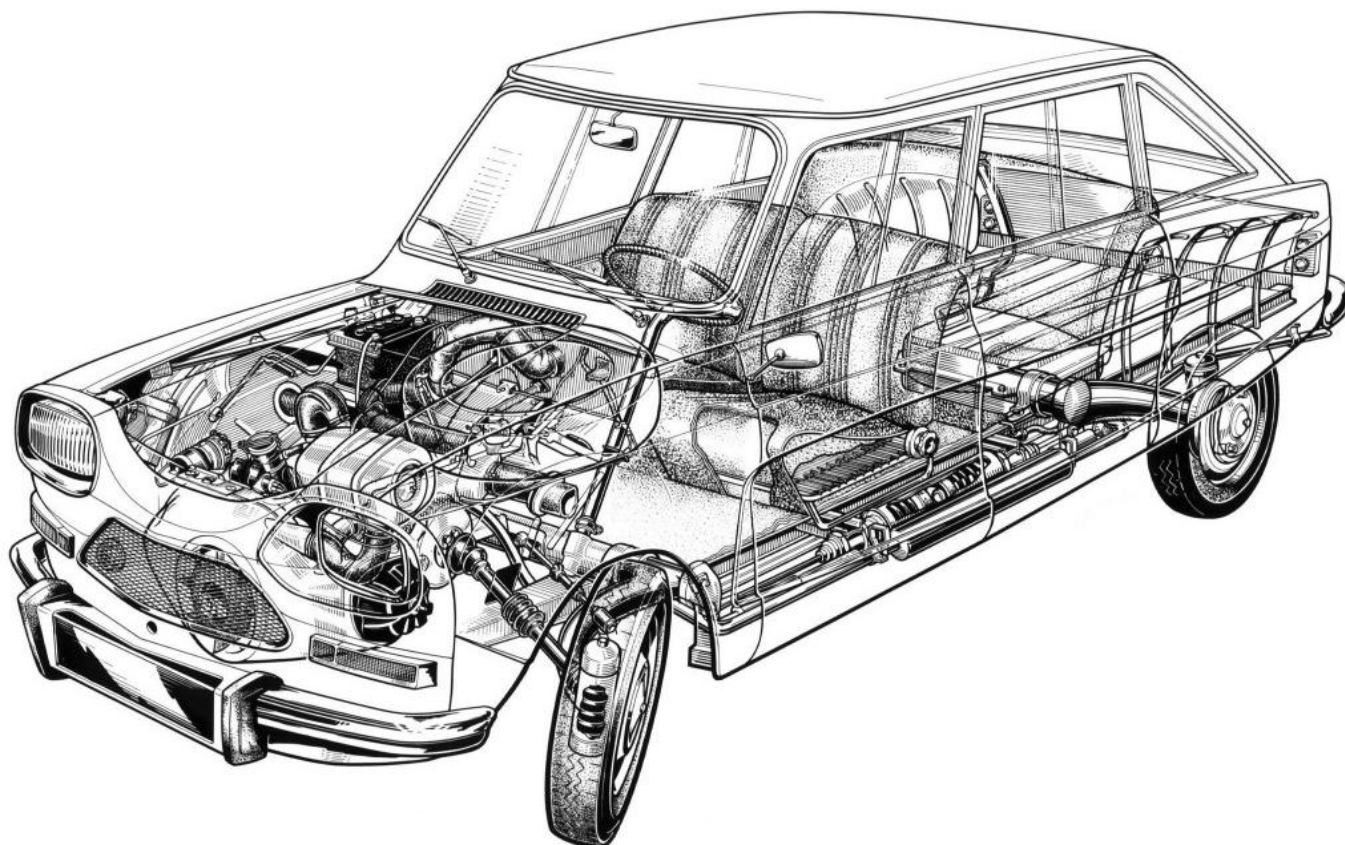
Allt härstammade från Ami6, som 1961 fyllde luckan hos Citroën mellan den populära 2CV och den stora DS. Detta räcker dock inte, och märket med chevrons behåller ett mycket obalanserat sortiment jämfört med konkurrenterna, samtidigt som marknaden blir mer och mer segmenterad. Varumärket kunde på ett smart sätt ha fyllt luckorna med Panhard, som köptes helt och hållet 1965. Pierre Bercot, den dåvarande chefen, föredrog dock att döda märket på Quai d'Ivry än att fylla hålen med modeller som inte kom från blekmedel. Inför den minskade försäljningen av Ami6 (särskilt i sedanversionen) och i väntan på att GS ska komma lite högre upp i sortimentet kommer Citroën därför att fundera på en "ny" bil: Ami 8.

Stilistiskt sett är Ami6 designad av Flavio Bertoni särskilt originell, med sin inverterade bakruta, men överraskningseffekten har passerat, försäljningen håller på att ta slut. Ännu värre är att designen åldras i förtid och sticker ut i mitten av 2CV och DS med en "fastback" eller åtminstone "två volymer" stil. Dessutom har tillverkare runt om i världen inte misstagit sig, och endast Ford med **Anglia** (sedan den populariserades av Harry Potter) har antagit samma konfiguration. På den franska marknaden var karosser i "två volymer" på frammarsch, särskilt hos Renault **med Renault 3** och **4**, **Renault 16** och **Renault 6** (från 1968). Medan Peugeot förblev mycket konservativa med sina bagagerumsbilar, började Simca å andra sidan göra det 1967 med **1100**.



En ny sedan men väldigt få resurser

Även om Citroën satsar enorma resurser på projekt för roterande kolvmotorer ([M35](#) och framtida [GS Birotor](#)), men också på G-projektet (framtida [GS](#)) och L-projektet (framtida [CX](#)) som förebådar märkets väg uppåt, finns det inte mycket kvar för att rätta till situationen mellan [Dyane och Dyane](#) (som så småningom skulle ersätta 2CV som, ironiskt nog, skulle överleva den) och den nyligen omstylade DS. Lyckligtvis säljer Ami6 kombi ganska bra, ett bevis på att en mer förnuftig linje kan vara den perfekta lösningen, ett bra plåster.





Det är Robert Opron som kommer att övervaka den nya Ami som kommer att ta nummer 8 som för att bättre få det att verka som ett steg uppåt. Utan att gå hela vägen till bakluckan som hos Renault kommer Opron att välja en enkel och effektiv lösning: en mjuk lutning från taket till bakluckan. Låt oss inte gå så långt som att säga att Ami8 ser ut som en sportbil, men denna konfiguration ger den ett modernare och framför allt mindre barockt utseende än Ami6.



Ami8 finns även som kombi (överst) och servicekombi (nederst).





Ami Super är utrustad med den 4-cylindriga Boxern från GS.

Omstylad Ami6

Trots en större volym är Ami8, precis som Ami6, helt enkelt bara en stor 2CV. Med sin tvåcylindriga M28-motor på 602 cc och endast 35 hästkrafter (SAE) är det svårt att uppnå topphastigheter, men den är fortfarande en lojal kundkrets för den här typen av lugna fordon. Försäljningen återupptogs, särskilt eftersom en kombiversion (mycket lik Ami6) kompletterade erbjudandet när den lanserades i mars 1969.





Så började karriären för Ami8, som en smidig övergång, en omstyling för tillfället. På Citroën tror man att dagarna snart kommer att bli bättre, trots **att sammanslagningen med Fiat misslyckades**. Men vi vet också att Ami8 har det svårt mot Renault 6, Simca 1100, Peugeot 204 och **304**. GS är nu på vägarna (sedan 1970) och det är dags att biffa upp Ami 8 lite. Så här lanserades Ami Super 1973, utrustad med den 4-cylindriga Boxern från GS, en 1 015 cc på 55 hästkrafter. Detta ger naturligtvis ett språng i prestanda, men också i konsumtion. Oljekrisen 1973 efter Yom Kippur-kriget gjorde erbjudandet mycket mindre lönsamt än väntat. Ami Super skulle bara finnas kvar i katalogen fram till 1976. Ami 8 skulle stå emot fram till 1978.





Från ami8 till visum

Under tiden hade Citroën hamnat under Peugeots kontroll. Tack vare den första "plattformsdelen" utökades utbudet: 2CV stöddes av **LN**, GS kom upp i marschfart, CX likaså, märket tjänade pengar igen (dess återhämtning var spektakulär under Peugeots ledning) och det fanns äntligen tanken på att ge ättlingar till Ami8. Det kommer att vara **Visa**, baserat på en Peugeot 104. 1978 föll den sista Ami8 av produktionsbandet efter 755 925 enheter: mindre än Ami6, men ett respektabelt betyg för en patch.



Idag ser 2CV:erna sina priser skjuta i höjden, medan Dyane också stiger. Den barocka Ami6 behåller en lojal kärna och är dessutom relativt dyr, utan tvekan tack vare Bertonis design. Ami8, å andra sidan, vegeterar samtidigt som den har alla "kvaliteter" och "defekter" hos 2CV: tvåcylindrig (förutom Ami Super, som vi har sagt), hög på benen, kryssar på vägarna, går överallt, destillerar den oefterhärmliga charmen hos Citroëns på instegsnivå, allt till ett pris som är tre gånger mindre än en Ami6. Kul handlar inte bara om utseende.

12. Fredagsfilmen: Majestic 1929 – framtidsmotorcykeln

Av Jim Lundberg 27 juni 2025

Men vad är nu detta? Får en motorcykel verkligen se ut hur som helst? Ja, tydligen



FILM: <https://youtu.be/qUXZfubJSH0?t=279>



Jim Lundberg



Roger Warolin